

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1936

Αρ. Φύλλου 130

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 130

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1936

Τό Κράτος και ή Ναυτιλία

'Η ανεκδιήγητος τριετία

Τοῦ κ. Γ. Ι. ΣΑΚΑΛΗ

Είναι άρκετά τώρα έτη άφ' ότου ή 'Ελληνική ναυτιλία έλαβεν έπι τέλους κάποιαν θέσιν μεταξύ των μεγάλων ζητημάτων της 'Ελληνικής Οίκονομίας. Αύτό προκύπτει εφ' σσον είναι κανείς διατεθειμένος νά συναγάγη συμπεράσματα από ό,τι λέγεται συχνά πυκνά κατά τήν περίοδον αύτην περί τής ναυτιλίας υπό τῶν θυνόντων πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν μας κύκλων. Τί δημος προκύπτει από τὰ πράγματα, είναι ζήτημα, περὶ τοῦ όποιου ήδη θά ομιλήσωμεν. 'Ο,τι προκαλεῖ εύθυνος ἔξι ἀρχῆς έντυπωσιν, τὸ παράδοξον μᾶλλον, είναι ὅτι αὐτή ή ναυτιλία, ή ἐνδιαφερομένη φυσικά διὰ τὸν ἑαυτὸν τῆς περισσότερον πάρα πολὺ κάθε ἄλλον, ή ἀντιλαμβανομένη ἀπό κάθε ἄλλον καλύτερα τί τὴν ὠφελεῖ καὶ τί τὴν δλαπτεῖ, δεῖ φαίνεται καθόλου ἐνθουσιασμένη μὲν ὅ,τι γίνεται ἀφ' ότου ήρχισε νά ἐπιδεικνύεται υπέρ αὐτῆς, δημος ἐπιδεικνύεται, τὸ ἐπίσημον ἐλληνικὸν ἐνδιαφέρον. 'Εάν δὲν κάνω μάλιστα λάθος ήτο περισσότερον εὐχαριστημένη ὅταν ἡγονεῖτο ἐντελῶς υπό τῶν ἐλληνικῶν κύκλων, αἱ δὲ γνωριμίαι τῆς περιωρίζοντο εἰς τὰς παλαιάς τῆς σχέσεις μὲ τὸν ξένον κόσμον — τοὺς ναυτιγούς, τοὺς δανειστάς, τοὺς ναυλωτάς, τοὺς ασφαλιστάς, ξένους σχεδὸν δόλους. 'Οσον ἀφορᾷ τὰς γνωριμίας τῆς μὲ τοὺς ἐλληνικούς κύκλους, ήρκετο εἰς τὰς ἀναγκαστικὰς σχέσεις τῆς μὲ τοὺς λιμενάρχας καὶ τοὺς προξένους. Τὸ τόσον ἐκ πρώτης δψεως παράδοξον φαινόμενον ἔγειρεται κάλλιστα καὶ κατ' ἐπιπολὴν μόνον ἐάν τὸ ἔξετάσωμεν. Διότι τότε θ' ἀντιληφθῶμεν, δημος τὸ τόσον δψίμως ἀφυπνισθὲν υπέρ τῆς ναυτιλίας ἐπίσημον ἐνδιαφέρον εἶχεν ως συνέπειαν, εἰς κάθε σχέδον περιστάσιν, ποὺ ἔξεδηλωντο, ἀντί, ως ἐπρεπε λογικῶς ν' ἀναμένῃ κανεῖς, ἀντί ν' ἀποδαίνῃ πρὸς ὠφέλειαν, ἀπέβαινε πρὸς θλάσθην τῆς. Τὸ πῶς καὶ τί καταλεπτῶς νά διηγηθῇ κανεῖς θά ήτο ἀνιαρόν, διότι θά ἔπρεπε νά ἐπαναλάθῃ πράγματα πασίγνωστα καὶ χριοειπωμένα. Αλίτια ἐν πάσῃ περιπτώσει τοῦ παραδόξου τούτου φαινομένου δεῖ τίτοτε τὸ μυστηριῶδες καὶ ἀκατάληπτον. Τούναντίν, εἶναι πολὺ ἀπλῆ καὶ πολὺ φυσική. Οἱ κρατικοὶ λειτουργοὶ μας, οἱ ἐντεταλμένοι μὲ τὴν κηδεμονίαν τῆς ναυτιλίας μας, ἀπαράσκευοι οἱ νά σκηνούσιν τὸ δχὶ καὶ τόσον εὔκολα κηδεμονευτικά τῶν καθήκοντα, συνδυάζοντες κάποτε πρὸς ἐπιδεινῶσιν τοῦ κακοῦ καὶ τὴν ἀκρισίαν μὲ τὴν ἀπειρίαν, ἐπιθυμοῦντες ν' ἀνταποκριθοῦν εἰς τὸ γενικὸν υπέρ τῆς ναυτιλίας ἐνδιαφέρον, οὐ μήν ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ λειτούργημά των, ἀναπτύσσουσιν διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων ἐπικινδυνον πολυπραγμοσύνην. Καὶ ἀρχίζει η νομοπαρασκευή μὲ σωρούς τὰ υπέρ τῆς ναυτιλίας μέτρα, ποὺ ἐνθυμίζει σφρόδρων κανονιοβολισμὸν μὲ μύδρους διαπύρους. Ποιός νά τοὺς συγκρατήσῃ; Τὰ συμβούλια τὰ θεσπισθέντα εἰσηγήσει τοῦ γράφοντος, διὰ τὴν διαφώτισιν κυρίων τῶν ύπηρεσιῶν ή τούλαχιστον διὰ τὴν χαλιναγώγησίν των, τὰ καταρτίζουν οἱ ίδιοι. 'Ομοφωνῶν ἐπομένως μὲ τὰ μέτρα τῶν. 'Άλλα καὶ ἀν καμμιά φορά δὲν είνε συμφωνα, ὃς μήν είνε. 'Η γνώμη τῶν δὲν ύποχρέωνται κανένα δάλλον, ἐκτὸς τοῦ ὅρθου λόγου,, δστις, ως γνωστόν, είναι ως ἐπὶ τὸ πλείστον θωρός, οὐδὲ καὶ περιέχονται εἰς γνῶσιν κανενὸς αἱ γνῶμαι τῶν. Οἱ ἀνώτατοι ἔξι ἀλλού ἐπιμεληταὶ τῶν ἐθνικῶν συμφερόντων, οἱ κατά καιρούς 'Υπουροί, ἀπαράσκευοι κατά κανόνα καὶ αὐτοί, άνικανοι ἐπομένων νά ἐκτιμήσουν τὴν ὁρθότητα ή μη τῶν εἰσηγήσων ποὺ τοὺς ύγινονται υπό τῶν δῆθεν ἀρμοδιῶν ύπηρεσιῶν, τὰς υιοθετοῦν χωρίς πολλάς ἀντιλογίας. Τὰς τυχὸν διαμαρτυρίας τῆς ναυτιλίας ἐπὶ ώρισμένων ἀντικειμένων τὰς παραπέμπουν καὶ αὐτὰς εἰς τὰς κόπου, τὸ τόσον εὐάρεστον εἰς τοὺς ἐπιφορτισμένους μὲ τόσας ἀσχολίας. 'Ιδου πῶς ή τακτική, τὴν όποιαν τὸ Κράτος ἐτήρη-

σεν εἰς τὴν περίοδον τοῦ ζωηροῦ υπὲρ τῆς ναυτιλίας ἐνδιαφέροντός του, τῆς ἐπροξένησε τόσον θαθείας πληγάς.

'Η 'Ελληνική ναυτιλία, είναι ἀληθές, παρουσιάζει δύκον σημερινὸν διπλάσιον τοῦ προπολεμικοῦ. 'Η χωρητικότης της πλησιάζει τοῖς 2.000.000 τόνων. Τὰ 96 % δημος αὐτῆς τῆς χωρητικότητος ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἐλεύθερα φορτηγὰ ἀτμόπλοια, ἐπὶ τῶν δηποίων δὲν ἔχησκεν ή κακή καὶ ως πρὸς αὐτὰ συμπεριφορά τοῦ Κράτους δόην ἐπὶ τῶν ἀτμόπλοιον ἀλλων κλάδων ἐπιρροήν, δὲν κατωρθώσει συνεπῶς, μέχρι σήμερον τούλαχιστον, νά ἔσουδετερώσαν τὴν εἰς τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς ναυτιλίας ιδίως ἀναπτυχθεῖσαν, πολυύμηντον διὰ τὴν γονιμότητά της, ἐλληνική εύφυσιαν καὶ δραστηρίατητα. Εἰς δλην τὴν κακοποιόν της δύναμιν ἔγινεν ἔμφανής η συμπεριφορά τοῦ Κράτους εἰς τὰ ἐπιθατικά ἀτμόπλοια, τὸν ἔτερον δηλαδὴ τῶν δύο κλάδων, ἐκ τῶν όποιων μόνον ἀποτελεῖται ή ναυτιλία μας, ή κατ' ἔξαρεσιν δλων τῶν ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου παρουσιάζουσα ή πλήρη ἐλλειψιν ή πολὺ ἀτροφικούς τούς ἄλλους. Καὶ τὸ ἀλάττωμα δημος τούτο μαρτυρεῖ τὴν παρ' ήμιν ἀνωπαρξίαν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. 'Αν ύπηρχε τοιαύτη, ἀξία ἐννοεῖται τοῦ δύναμτος, πάσης πιθανότητος πιθανώτερον είναι, ὅτι δὲν θά ἐπαρουσιάζειν ή ναυτιλία μας εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς, ἐκτὸς τῶν ἄλλων ἐλαστωμάτων, τὴν μονυμέρειαν αὐτῆς, ἐλάττωμα πού διὰ νά κατανοηθῇ καλῶς πρέπει νά τὸ παραδάλωμεν μὲ τὴν γνωστήν εἰς τὴν γεωργίαν μονοκαλλιέργειαν.

Τί τάχα λοιπὸν ἐκατάφερε τὸ Κράτος εἰς θάρος τῆς ἐπιθατικῆς ναυτιλίας, κλάδου τοῦ όποιου καὶ ή ἀνάπτυξις είναι καὶ δυσκολωτέρα παρὰ τῆς φορτηγοῦ καὶ η ἐθνική σημασία, συμπεριλαμβανομένης τῆς οἰκονομικῆς, πολλαπλασίας ἐν τῷ δημοκρατικῷ; 'Αφοῦ η ἐπιθατική ναυτιλία ἔχηται λήμη κραυγάζουσα, δωσει χαροπαλαίσουσα εἰς τὰ κύματα μαινομένης θαλάσσης, δημος εἰς τὰς ιδίας της δυνάμεις ή καὶ εἰς τὴν τύχην μόνην, δινε τῆς κρατικῆς συναντιλήψεως, τοιαύτης η τοιαύτης μορφῆς, καθισταται προβληματική η συγκράτησης τῆς εἰς τὴν ζωὴν — ἀφοῦ τῆς παρεσχήθησαν πρὸς σιγμήν υπό τοῦ Κράτους, τὸ 1930 καὶ τὸ 1932, θετικαὶ, ρηταὶ καὶ ἐπίσημοι υποσχέσεις, ἀκόμη καὶ συμβατικαὶ, ἔασφαλίζουσαι ὥπωσδηποτε τὴν συνέχεισιν τοῦ ἔργου της, τελικῶς, ἀμελούμενων καὶ τῶν νόμων, παραθιαζομένων καὶ τῶν συμβάσεων, υπό τοῦ ίδιου τοῦ Κράτους, τῆς ἔδρασην τυφλαὶ καὶ ἀνηλεῇ τὰ κτυπήματα, κυθερώντως τοῦ κόμματος τοῦ ἐπικρατήσαντος εἰς τὰς ἐκλογάς τοῦ 1933, τοῦ κόμματος, τὸ δημον καὶ δηταν εἰς τὴν ἀντιτολίτευσιν καὶ δηταν εἰς τὴν Κυθέρην, ἀκόμη καὶ δηταν κατέφερε τὰ κατά τῆς ναυτιλίας κτυπήματα, δὲν ἔπαιε νά διακηρύξῃ τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον, τὴν ἀνέδαντητον υπέρ τῆς ναυτιλίας στοργήν του! "Ετοι παρέστημεν πρὸ τοῦ θιλερωτάτου γεγονότος, ἀποτελοῦντος ήτταν αὐτόχρημα ἐθνικήν κατά θάλασσαν, ήτταν, ή όποια καὶ μεγάλην οἰκονομικήν ζημίαν εἰς θάρος τοῦ 'Εθνους συνεπήγετο καὶ ἀληθές στίγμα ἐνεκόλαπτεν εἰς τὸ μέτωπον τῆς 'Ελλάδος. Τοιούτο γεγονός ήτο η ἐπελθοῦσα κατὰ συνέπειαν τῆς ύπο τοῦ Κράτους παραδίσασες τῆς συμβάσεως, τὴν δημον εἰχε τὸ ίδιον συνάμει, κατάργησις τῆς δι' ἐλληνικῶν πλοίων ἐπι μίαν σχέδον τριακοντατίαν ύπηρετουμένης γραμμῆς, ή όποια συνέδει τὴν μητρόπολιν 'Ελλάδα μὲ τὴν σύγχρονον Magnam Graeciam, τὴν 'Ελλάδα τῆς Βορείου Αμερικῆς, τὴν ἀριθμούσαν υπέρ τὸ ήμισού ἐκατομύριον 'Ελλήνων.

Τοιούτο γεγονός ήτο η ταύτοχρονος κατάργησις καὶ τῶν γραμμῶν, αἱ δημονιαὶ μας συνέδεσαν μὲ κεντρικούς τινας λιμένας τῆς Μεσογείου, πρὸς μεγίστην ἐκπλήξιν καὶ τῶν ἔνων ἀκόμη, τῶν ἐπιφανῶν Γάλλων διανοητῶν, οἱ δημον, ἐπισκεφθέντες πρὸ τινων ἔθνομάδων τὴν 'Ελλάδα, εἰς μάτην ἀνεζήσουν, ως ἔλεγαν, εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας διὰ τὸ ταξίδι των τὴν θαυμασίαν δικαίων, τὴν ἐλληνικήν «Πατρίδα». 'Η 'Ελληνική «Πατρίς» κομεῖ σήμερον τὴν ναυτιλίαν τῶν Σουηδῶν. Κατά τὴν ιδίαν περιόδον καὶ διὰ τὴν ιδίαν αἰτίαν εἰδομεν αἴπειλουμένους ν' ἀπο-

συντεθοῦν καὶ οἱ δργανισμοὶ οἱ συνδέοντες καὶ γεφυρώνοντες διὰ τῶν ἀκτοπλοίκων ἐπιθατικῶν ἀτμοπλοίων τὰ διάφορα διαιμέρισματα τῆς πολυκόλπου καὶ νησοσπάρτου Ἐλλάδος πρὸς ἄλληλα. "Ἄς μὴ παραδράμωμεν καὶ τὸν περίγελων, εἰς τὸν ὅποιον ἔξετέθη πέραν καὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἡ περὶ τὰ ναυτιλιακά πράγματα σοθαρότης μιᾶς τῶν Κυθερήσεων τῆς τριετοῦ περιόδου, Κυθερήσεως ἐν πάσῃ περιπτώσει χώρας ἐκ τῶν ναυτικώτερων τοῦ κόσμου, ἡ ὥποια ὅμως ἐπρέσθεν διὰ τὴν πλέον νὰ συγκαταλέγεται ἡ Ἐλλάς μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ διὰ σχέσεις τῆς μὲ τὴν θάλασσαν ἑφεξῆς περιορίζονται εἰς τὴν ἀλιεῖαν τῶν σαρδελῶν καὶ τῶν μαλακῶν. Ἡ Κυθέρησις αὐτὴ ἀνέθεσε διὰ συμβάσεως φερούσης τὴν ὑπογραφήν τῆς τὴν θαλασσίαν ἐπανασύνδεσιν τῆς Ἐλλάδος μετά τῆς Βορείου Ἀμερικῆς εἰς χειρας ἀγνώστου προσώπου μέχρι τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως, μετ' αὐτῆς δὲ ἀφάντου.

Συμβάντα παρόμοια, δηποτε καὶ νὰ ἐλάμβαναν χώραν, συμβάντα μαρτυροῦντα ποία καὶ πόση ἐπρυτάνευεν εἰς τὴν Ἐλλάδα ἐπὶ τρία περίπου ἔτη ἀμάθεια, ἀκρισία καὶ ἀτασθαλία ἐν τῇ διαχειρίσεις ζωτικῶτάν την θέντην συμφερόντων, οἵτα τὰ ναυτιλιακά, καὶ πόση ἐπῆλθεν ἐθνικὴ ζημία κατ' ἀκολουθίαν τούτων, θά ἔξεδηλώνετο σφροδροτάτη ἡ δημοσίᾳ ἀγανάκτησις. Παρῆλθον ἐν τούτοις καὶ ταῦτα, ὡς τόσα ἄλλα, χωρὶς νὰ ἐπακολουθήσῃ καμμία κατά τὴν τρέχουσαν φράσιν κύρωσις, ἐκτὸς ἐκείνης, ἡ ὥποια ἐπέρχεται ἡ δὲν ἐπέρχεται, δταν ἔλθῃ ὁ καιρὸς νὰ ἐμφανισθοῦν οἱ κυθερήσαντες πρὸ τοῦ λαοῦ διὰ νὰ λογοδοτήσουν δῆθεν καὶ νὰ ζητήσουν τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἐντολῆς των ἀνθ' ὅσων διέπραξαν. Εἶχαν ὅμως μίαν συνέπειαν τὰ συμβάντα ἐκεῖνα, ἀγαθὴν ἡ κακὴν, ἀγνώστον μέχρι τῆς στιγμῆς αὐτῆς. Ἡ συνέπεια ἦτο ἡ σύστασις τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ἀμερικῆς Ναυτιλίας. Ἄλλα θύγοντες τὸ θέμα τοῦτο εἰσερχόμεθα εἰς νέον κεφαλαιον. Διὰ τὰ κατ' αὐτό, ίσως νὰ ἐπακολουθήσῃ δεύτερον δρόμον εἰς προσεχές φύλλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Γ. I. ΣΑΚΑΛΗΣ

Ἐν ὅψει τῆς πραγματικότητος

Ἐδικαίωθημεν, λοιπόν, εἰς τὰς προθλέψεις μας! Τὸ ἀνέφραμοστον τῆς συμβάσεως Πρωτοπαπά ἀπεδείχθη πλέον, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, ἔξι αὐτῶν τῶν πραγμάτων, ὅρθοτα δὲ ὁ κ. Ρεδιάδης ἐπεύσευε νὰ προκαλέσῃ τὴν περὶ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἀπόφασιν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου. Ἐπρόκειτο περὶ φαντασιοπληξίων περιέργου ἔξι Ἀμερικῆς ἐπιχειρηματίου, ὁ ὥποιος μὲ τὸ θάρρος τῆς ἀγνοίας ὑπέγραψε μίαν συμβάσιν ἐκαποτιμηρίων λιρῶν καὶ ἀνέλασθεν ὑποχρεώσεις, ποὺ ὅπωσδηποτε δὲν ἔδειμενοτε καὶ νὰ τὰς ἐκπληρώσῃ. Ἔγγυόντιν καμμίαν δὲν είχε καταθέσει, ὑπεροχέθην ν' ἀποτελεῖται αὐτὴν ἔξι Ἀμερικῆς, ὥπου καὶ ἀνεχώρησε, συναποκομίζων τὴν σύμβασιν μὲ τὴν ἐλπίδα, διὰ εἰς τὴν Χώραν τῶν δολλαρίων θά ἔξεύρῃ ἀφελεῖς κεφαλαιούχους διὰ νὰ τὴν χρηματοδοτήσουν.

Ο. Κ. Πρωτοπαπᾶς δὲν ἦτο ἐφοπλιστής δὲν ἔγγνώριζε καν τὸ μέγεθος τοῦ ἔγχειρήματος, ποὺ ἀνελάμβανε, ἵτο παντελῶς ἀπληροφόρητος τῶν δαπανῶν καὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς. Οὐδὲ ἔπ' ἐλάχιστον ὅμως είνε κατακριτέος, διότι ἐπίστευσεν, διότι, αὐτοῦ μεσολαβοῦντος, θά ἡδύνατο νὰ προκληθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τρίτων πολυταλάντων Ἀμερικανῶν διὰ μίαν σύμβασιν οὐχί ἀμφιθόλου, ἀλλὰ θεβαίας ἐπίζημίου ἀποδόσεως.

Ἄξιοκατάκριτοι είνε τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος, οἱ ἀρμόδιοι ὑπουργοί του καὶ κυρίως ἡ ὑπευθύνως διαχειρισθεῖσα τὸ ζήτημα Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτιλίας, διότι, ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ στοιχειώδων προϋπόθεσεων, ἔδειχθησαν νὰ προέλθουν εἰς ἀγόνους, μακροχρονίους συζητήσεις, ν' ἀπασχοληθοῦν μὲ τὴν σύνταξιν καὶ τέλος νὰ ὑπογράψουν μίαν σύμβασιν τόσης ζωτικῆς διὰ τὸν τόπον σημασίας, μὲ ἀτομον, τοῦ ὥποιού οὔτε ἡ προγονώντεν ἐν τὴν Ἐλληνικὴ Κοινωνία δρᾶσις ἥτο γνωστή, οὔτε διὰ τὴν προέλευσιν καὶ τὴν οἰκονομικήν του ἀντοχὴν ἐκρίθη σκόπιμον νὰ ζητηθοῦν πληροφορίαι ὑπέυθυνοι καὶ συγκεκριμέναι.

Καὶ ἐνῷ οἱ Κρατικοὶ ἀρμόδιοι ἐθαυκαλίζοντο, ὀρματιζόμενοι νεότευκτα ὑπερωκεάνια, τὴν διάπανον σχεδόν, ἀν μὴ κερδοφόρον διὰ τὸ Κράτος ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς, ἐνῷ ὁ κ. Χρηστοφῆς ἐπίστευεν, — ὡς τῆς ἀφελείας! — διὰ τούτων τοῦ κ. Πρωτοπαπᾶ εύρισκετο αὐτὴν ἡ Ν. R. A. καὶ ἐξεπροσωπούντο αἱ Ἀμερικανικαὶ τάσεις οἰκονομικῆς διεισδύσεως πρὸς τὴν Ἔγγυος Ἀνατολήν, ἐνῷ διεφημίζετο ἡ σύμβασις ὡς περίλαμπρον κατόρθωμα καὶ διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰσήγειτο εἰς τὸν κ. Γ. Ράλλην, τὸν τότε Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, δηλώσεις ἀφισταμένας τῆς πραγματικότητος, μὲ ἀνοίκειον σύγκρισιν τῶν προτάσεων τοῦ κ. Πρωτοπαπᾶ πρὸς τὴν σύμβασιν τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας, τὸ δρομολόγιον τοῦ «Βύρωνος» διεκόπετο. Τὸ Κράτος ἡρεύετο τὴν καταθολήν, ἔστω καὶ τμηματικῶν, τῆς διφειλομένης ἐπιχειρηγήσεως εἰς τὴν Ἐθνικὴν Ἀτμοπλοίαν, — ἀν καὶ ὑπερχρώμην νὰ καταθάλῃ αὐτὴν ἐν τῶν ὑστέρων, μετὰ τὴν διάλυσιν τῆς Ἐταιρίας, — θέθερει ἀσυμφόρους τὰς προτάσεις αὐτῆς περὶ ἐπαναλήψεως τῆς γραμμῆς καὶ ἀνέμενε μακαρίως τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐνεργειῶν τοῦ κ. Πρωτοπαπᾶ, περιάγοντος εἰς Ἀμερικὴν τὴν σύμβασιν, δίκην ἐπαίτου, πρὸς ἀναγνώστας.

Τελούμεν ἢδη ἐν ὅψει τῆς πραγματικότητος. Τὸ Κράτος διὰ τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐρχεται νὰ ἐπανορθώσῃ τὴν

πλάνην του. Διερωτώμεθα δῆμως: Σφάλματα τοιαύτης ἐπιζημίας διὰ τὰ οἰκονομικά καὶ ἔθνικά συμφέροντα τῆς Χώρας πρέπει νὰ παρέρχωνται ὀνειρούσεων; Θά ἐπιτρέπεται πάντοτε εἰς οἰονδήποτε κρατικὸν ἐκπρόσωπον, στρεβλάς ἔχοντα ἀντιλήψεις ἡ ἀγνοοῦντα τὰ πράγματα, νὰ καταστρέψῃ πάν διάθεσις τῆς θεοφόρησης, χωρὶς καμμίαν, ἔστω καὶ πρὸς παραδειγματισμὸν, εἰς θάρος του συνέπειαν; Καὶ συγκεκριμένως: Αἱ εύθυναι τῶν κακῶν διαχειρισθέντων, ἔστω καὶ ἐν καλῇ πίστῃ, τὴν ὑπόθεσιν γραμμῆς Βορείου Ἀμερικῆς μέχρι ποίου σημείου περιορίζονται; Διότι πολὺ φοβούμεθα, διὰ τὴν διάλυσις τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας, ἡ προελθοῦσα ἐκ τῆς ἀθετήσεως ἀνειλημμένων κρατικῶν ὑποχρεώσεων, δυνατόν νὰ στοιχίσῃ κάποτε εἰς τὸ Δημόσιον οὐκ δίλιγα ἐκατομμύρια εἰς ἀποζημίωσεις, ἀνεξαρτήτως τῶν γενικωτέρων συμφερόντων, ποὺ διεκυθεύθησαν ἐκ τῆς διακοπῆς τῆς γραμμῆς.

Προϋποδέσεις διὰ τὴν ἐπανίδρυσιν τῆς γραμμῆς

Πέραν δῆμως τῶν εύθυνῶν τοῦ παρελθόντος πρόκειται ἡδη τὸ ζήτημα τῆς ἐπαναλήψεως τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς. Τὸ ἀναγκαῖον καὶ τὸ ἐπείγον ταύτης κοινὴν πλέον ἀποτελοῦν ἀναγνώσεις, ὃστε νὰ διευκολύνεται σημαντικῶς δ. κ. Ρεδιάδης εἰς τὰς ἐνεργείας του διὰ τὴν σύναψιν τῆς νέας συμβάσεως καὶ τὴν χρηματοδότησιν αὐτῆς. Ἀπό τὸ Κράτος κυρίως ἔχαρταί τοῦ δυνατόν την ζητήσουν τὴν ἐξερεύσεως σοθαρών Ἐλλήνων ἐφοτιστῶν καὶ κεφαλαιούχων, παρεχόντων, λόγῳ τῆς πείρας των, τῆς προηγουμένης αὐτῶν δράσεως καὶ τῆς οἰκονομικῆς των ἐπαρκείας, ἀσφαλή τὰ ἔχεγγυα τῆς ἐκπληρώσεως τῶν συμβατικῶν τῶν ὑποχρεώσεων. Τὸ Κράτος κυρίως πρέπει νὰ κατανοήσῃ, διὰ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἐλλήνων ἐπιχειρηματιῶν διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς γραμμῆς Βορείου Ἀμερικῆς θά προκληθῇ ἀπό τὰ ύλικα μέσα, ποὺ καὶ ἡδη ἐπανειπούμενον νὰ παραχωρήσῃ, καταστῆ καὶ ἀποδοτική.

Ἐμειθα δέσθαιοι, διὰ τὴν ἀληθείαν, ἀποκαρδιωτικόν διὰ τὴν ναυτιλλομένην Ἐλλάδα καὶ τὴν ἐμποροναυτικήν μας πρόδοσον, διὰ ἔδειπομεν ἔγκαθοδρύμενα εἰς τὴν μοναδικὴν ὑπερωκεανίου γραμμῆν μας τὰ ξένα συμφέροντα, ἔστω καὶ ἀν, διὰ τῆς ιδρύσεως Ἐλληνικῆς ἑταρίας καὶ τῆς υψώσεως ἐπὶ τῶν ὑπερωκεανών τῆς Κυανολεύκου, ἔδημοιουργείτο ἡ ἀπατηλή πάντως ἐντύπωσις, διὰ τὸ πρόκειται περὶ Ἐλληνικῆς γραμμῆς.

"Ἐφ' δούν τὸ Κράτος γράψει εἰς τὰ λογικά σρια μᾶς ύλικης ἀρωγῆς πρὸς τὸν ἀνάδοχον τῆς συμβάσεως, ὃστε νὰ διασφαλίζεται ἡ περιωρισμένη ἔστω διὰ τὸ πρῶτα ἐτη ἐξυπηρέτησις τῶν διατεθησμένων κεφαλαίων καὶ ἡ ἐπησία τακτική τῶν σκαφῶν ἀπόδεσις, διὰ τὸ διέπομεν τὸν λόγον διατί τὸ Ἐλληνικὸν κεφαλαίον, οἱ τραπεζικοὶ δργανισμοὶ μας, ἐν συνεργασίᾳ πρὸς σημαίνοντας τὴν Ἀγράνης ἐφοπλιστάς, νὰ μὴ ἐπιδείξουν τὸ ἔνδιαφέρον τῶν εἰς τὴν ἀνάληψην τῆς γραμμῆς. Τὶ τὸ παραγωγικότερον καὶ τὸ ἀποδοτικότερον διὰ τὰ ἔθνικά καὶ οἰκονομικά τῆς χώρας συμφέροντα θά ἡδύνατο νὰ ἐπιδιώξῃ τὸ Ἐλληνικὸν κεφαλαίον; Καὶ κατὰ ποίον ὄλον εὐεργετικώτερον τρόπον ἡ πρὸς τὰ διάλασσα τὴν ἀρχαία τὴν ἔργα ἐπίδοσίς μας, ἡ ναυτιλιακὴ ἡμῶν δραστηριότης θά ἐπρεπε νὰ χρησιμοποιηθῇ; "Η δικαιολογία τῆς ἀνυπαρξίας κεφαλαίων δὲν δύναται νὰ προβληθῇ, διότι γνωρίζομεν καλῶς, διὰ τὴν κεφαλαίων δὲν στεροῦνται ἀρκετοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ εὑρεῖας πίστεως ἀπαλαμβάνουν πλειστοὶ δοσοὶ ἔξι, αὐτῶν, τόσον παρ' ἡμῖν, δύον καὶ εἰς τὸ Ἐξωτερικόν. Συντηρητικώτερον ὄλως τὸ ἀποβλέποντες εἰς τὴν ἐπανίδρυσιν τῆς γραμμῆς, καταλείποντες τοὺς μεγαλεπιθόλους ὀρματισμούς τῶν νεοτεύκτων ὑπερωκεανών καὶ τῶν μεγάλων εἰς δύκον σκαφῶν, δὲν θά χρειασθῶμεν καὶ κεφαλαία δυνάμενα δυσχερῶς νὰ ἔξειρθον κατὰ μέρος εἰς τὴν Ἐλληνικὴν ἀγοράν. "Ενα ὑπερωκεανίον 15 τούλαχιστον χιλιάδων τὸν., ἥλικίας 10 ἡ καὶ 12 ἔστω ἐτῶν, μὲ μέσην ταχύτητα 15—16 μιλῶν, ἔξι, ἐκείνων ποὺ τὴν διατήρησιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν των κατέστησαν δύσκολον δ. δύξις ἀνταγωνισμός καὶ ἡ ἔθνικιτικὴ ἄμιλλα τῶν Βορείων ναυτικῶν χωρῶν, συγχρονιζόμενον διάρισμένων μετασκευῶν καὶ τεχνικῶν ἐφαρμογῶν, ἵνα προσαρμοσθῇ τοῦτο εἰς τὰς ἔθνικάς ἀνάγκας τῆς ἐπιθατικῆς μας κινήσεως, θά ἡδη τὸ μόνον ἔνδειγμένον, διότι εἴς ἐξυπηρετήσῃ διὰ τὰ πρῶτα ἐτη τὸ πρός τὴν Νέαν Ὅρκην δρομολόγιον ἀνέτως, μὲ πλήρη τὴν προτίμησιν αὐτῷ ἀπό τὸν Ἐλληνισμὸν τοῦ Νέου Κόσμου καὶ ἀπό τοὺς ξένους ἀκόμη, ποὺ τουριστικῶν ὑπερωκεανών νὰ ἐπισθύμουν νὰ συγκεφθοῦν τὴν Χώραν μας. Θά ἔχειάστετο δεσθαίως καὶ ἔνα ἐφεδρικὸν σκάφος. "Εχομεν τὸν «Βύρωνα» ἡ δυνάμειθα ν' ἀγοράσωμεν ἄλλο τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ μικροτέρας ἀκόμη ἥλικίας.

"Ἄν διελέτεις τὸν προτίμησιν αὐτῷ τὸν πρόσωπον τοῦ τοιστικοῦ Κόσμου καὶ ἀπό τοὺς ξένους ἀκόμη, ποὺ τουριστικῶν ὑπερωκεανών νὰ ἐπισθύμουν νὰ συγκεφθοῦν τὴν Χώραν μας. Θά ἔχειάστετο δεσθαίως καὶ ἔνα ἐφεδρικὸν σκάφος. "Εχομεν τὸν «Βύρωνα» ἡ δυνάμειθα ν' ἀγοράσωμεν ἄλλο τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ μικροτέρας ἀκόμη ἥλικίας.

περθούν τάς 100–150 χιλιάδας λιρών 'Αγγλίας, συνυπολογούμένων και τών πιθανών μετασκευών των και ένδος άκομη προσθέτου κεφαλαίου κινήσεως αύτών. Καθ' ήν δέ στιγμήν 'Ελληνες έφοπλισταί διαθέτουν δεκάδας δόλας χιλιάδων λιρών διά τήν άγοράν ένδος ποντοπόρου φορτηγού νεωτέρας ήλικίας, πρός τί μέρος τών κεφαλαίων τούτων, έστω και μετά τών πιστώσεων, που έπιτυχανούν οι έφοπλισταί μας έντι 'Αγγλία, νά μή άπασχοληθούν εἰς τήν δημιουργίαν τῆς κατ' έξοχήν 'Ελληνικής γραμμῆς, τῆς περικλειούσης τοιαύτης εύρυτητος άποστολήν, προριζούμενής ν' άναπτυγγή τήν έθνικήν παραγωγήν, νά τονώση τό θέματον γόνητρον και νά κρατήση τὸν σύνδεσμον μὲ τὸν άποδημον τῆς Αμερικῆς 'Ελληνισμόν;

Βάσιμοι καὶ ύπευθυνοι πληροφορίαι ἔγγυωνται τό άποδοτικόν άκομη τῶν δρομολογίων, προστιθέμενή Θεοβαίων καὶ τῆς κρατικῆς ἐπιχρημάτων, ἀρκεῖ νά πρυτανεύσῃ πνεῦμα νοικωρώνης εἰς τήν ηγούμανων και τήν διαχείρισιν τῆς γραμμῆς καὶ ή νοικοκυρωσάνη, ὡς γνωστόν, εἰνε τό κύριον τῶν έφοπλιστῶν μας προτέρημα. Άλλα διά τήν εύδόδων τῆς δλης ταύτης προσπαθείας πρέπει κυρίως και πρό παντὸς τό Κράτος νά ἐμπνεύσῃ τήν ἀπαράτητον εμπιστούμην πρός τους 'Ελληνας ἐπιχειρηματίας, διό παγια και ἀπαράθατος θά εἰνε ή έπικλήρωσις τῶν πρός αὐτοὺς υποχρεώσεων του. Ο κ. Ρεδιάδης, έχων υπόψιν του πόσον ἀτυχῶς εἰνε ρευστά τά 'Ελληνικά πράγματα και πόσον οι κίνδυνοι τῆς ἔμφανίσεως και εἰς τό μέλλον ένδος Διευθυντού τού 'Εμπορικού Ναυτιλίαν τῆς νοοτρόπιας του κ. Χρηστοφῆ ήδεν ἀποκλείονται, ἀς θελήση αὐτώς, ἐπιτελῶν ἔργον προνοίας, νά κατοχυρώσῃ κατά τοιούτον ἀρραγή τρόπον τήν νέαν σύμβασιν, ὥστε, ἀποκλειούμενης πάσης δικολαβίκης παρερμηνείας της, νά διασφαλισθῇ ή ἀπρόσκοπτος προσδευτική ἀνάπτυξης τῆς γραμμῆς και ή προσποιασ τῶν καλῶν ἕννουμένων συμφερόντων τού ἀναδόχου. Ή ἔμπιστοσύνη πρός τάς ἀναληφθουμενας κρατικάς υποχρεώσεων, πρέπει νά γνωρίζῃ ο κ. 'Υφουργούς τῆς Ναυτιλίας, εἰνε ή, υπέρ πάσαν ἄλλην, ρήτη προϋπόθεσις, ή τις θά καταστήσῃ ἐφικτήν τήν προσέλκυσιν τού ἐνδιαφέροντος τού 'Ελληνικού κεφαλαίου και τῶν 'Ελληνων έφοπλιστῶν εἰς τῶν διαγωνισμόν, που πρόκειται κατ' αὐτάς νά προκηρυχθῇ.

Ναυτιλία καὶ συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ

Εἰνε, φαίνεται, μοιραίον εἰς τὸν τόπον αὐτὸν νά δημιουργούνται καθημερινῶς πράγματα εἰς τήν Ναυτιλίαν, νά παρεμβάλλωνται προσκόμματα εἰς τό ἔργον της ἀπό τήν στενήν τῶν ίθυντῶν τάς κρατικάς υπηρεσίας ἀντίληψιν, ἀπό τήν ἀγοραίαν και τῶν στοιχειώδων τῆς ἔργασίας αὐτῆς συνθηκῶν. Καὶ οἱ ἀδιάστεροι περί τά ναυτιλιακά ζητήματα γνωρίζουν, διό διεθνή κατ' έξοχήν έχει τήν χαρακτήρα ή ναυτική βιομηχανία εἰς τάς συναλλαγμάτικας αὐτῆς και δὲν δυνανται χωρίς ἐπιζημιους διά τήν ἀνάπτυξην τής διαταραχάς νά υποθληθῇ εἰς τους γνωστούς συναλλαγματικούς περιορισμούς, τους τούς ενύχερος ἐπιβαλλομένους, προκειμένου περί δλων τῶν ἄλλων κλάδων τῆς 'Εθνικής Οίκονομίας. Μία ναυτιλία, ὅπως ή ιδική μας, ἀπασχολουμένη ἀνά τά πέρατα τῆς 'Υδρογείου εἰς τό διεθνές υπερθαλάσσιον ἔμποριον, θάσιν κυρίαν τῆς ἔργασίας τῆς έχουσα τήν μητρόπολιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, τό Λονδίνον, πρέπει νά είνε κατ' ἀνάγκην ἀπηλλαγμένη δλων τῶν φραγμῶν ἔκεινων, που κατά τά τελευταία ἔτη ή οικονομική κρίσις δρωθείσεων εἰς τήν διευθερίαν τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν. Αν τήν ναυτιλίαν αὐτήν θέλωμεν νά θέλωμεν προσδεύσουσαν και ἀναπτυσσομένην, δφείλομεν και νά τήν διευκολύνωμεν, νά τήν διατηρημένην ἀμέτοχον ἀψυχολογήτων περιορισμῶν, ἵνα ἀδέσμευτος αὐτή εἰσοκομίζῃ τό τόσον πολύτιμον διά τήν ίσοσκέλισιν τού ἔμπορικου μας ίσοζυγίου συναλλαγματικόν υπόλοιπον ἔκ τῆς ἔργασίας της.

Δὲν δυνάμεθος ούδε νά φαντασθῶμεν κάν τήν ναυτιλίαν τιθεμένην ύπό τούς συναλλαγματικούς περιορισμούς, διότι τό πέραν τῶν χωρικῶν ύδατων ἔργασίμενον πλοίων κύριον συναλλακτικόν μέσον είχε πάντοτε τήν 'Αγγλικήν Λίραν, θάσιες αὐτής, κατά παράδισιον ἀκόμη δλων τῶν κειμένων κατά χώρας σχετικῶν νόμων και περιορισμῶν, συνάπτονται δλαι αι ἀφορόσαι αὐτό συμβάσεις, διεξάγονται αι ἀγοραπωλησιαι και υπολογίζονται αι ἀντιμισθίαι τῶν πληρωμάτων του. Καμμία ναυτική χώρα, μηδὲ τής Γερμανίας και τῆς ἐμπολέμου 'Ιταλίας ἔαιρουμένης, δὲν θήλησαν νά παρέμθουν εἰς τάς ναυτιλιακάς συναλλαγάς, διότι ἔγνωρίζουν καλώς οι κυθερωντες, διό τήν ἔξεικτικήν τής ναυτιλίας τῶν πρόδον ἐπιζημιώς θά ἐπηρέαζον υποθάλλονται εἰς ἐλεγχον τάς προσδόσους και τάς δαπάνας τῶν εἰς τό 'Εξωτερικόν ἔργασίον τῶν πλοίων. Πολυποίκιλα, θεοβαίων, εἰνε τά μέτρα τῶν διαφόρων ναυτικῶν κρατῶν, που τείνουν εἰς τήν κατά μεγαλύτερον ποσοστὸν συγκέντρωσιν τού ναυτιλιακού συναλλαγματος, ἀλλά τά μέτρα αὐτά, ἀπορρέοντα ἐκ τῆς πλήρους μελέτης και γνωσεως τῶν ναυτιλιακῶν συνθηκῶν, δὲν πέλουν, ούτε περιορίζουν τό ναυτιλιακόν ἔργον, τούναντίον διευκολύνουν αὐτό, ἵνα ἀποδοτικώτερον καταστῇ εἰς τήν έθνικήν παραγωγήν. Εἰνε μέτρα ψυχολογιμένα ἀπολύτως, ούδε κατ' ἔλαχιστον παραβλάπτοντα τήν έλευθεραν τού θαλασσού ἐπαγγέλματος λειτουργίαν.

Όλα τά ἀνωτάτα γνωστά έν πολλοῖς ἀπό τους διποσδήπτο-ται και ἀμυδράν έχοντας ἀντίληψιν περί τῶν δρων ύψος ούς κινεῖται κάθε Ναυτιλία, πολλῷ δὲ περισσότερον ή 'Ελληνική, ἔχειάζετο νά τά υποδείξωμεν εἰς τους διαχειριζομένους τά οίκονομι-

κα τής Χώρας ζητήματα. Διότι ήρχισεν ἀπό τίνος σημειούμενον περιεργόν τι ἐνδιαφέρον παρ' ήμιν διά τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα και κάποια τάσις κρατικῶν τινῶν ύπερεσιῶν νά ἐκδηλούται, δπως περιληφθῇ και ή Ναυτιλία εἰς περιορισμούς τίνας, έστω και ἀνωδύνους πρός τό παρόν δι' αὐτήν, σχέσιν ἔχοντας μὲ τούς ἐν 'Ελλάδας ισχύοντας περὶ συναλλαγματος νόμους. Η τάσις θμῶς αύτή, διότι φοιούμεθα, δτι πιθανόν ν' ἀναπτυχθῇ ἐπικινδύνων εἰς τό μέλλον, πρέπει ἀπό τούδε ν' ἀνακοπή. 'Επιθάλλεται νά διαφωτισθούν οι ἀρμόδιοι διά νά μη παραστάμενοι μίαν ήμέραν πρό μέτρων, που ἀνιπερβλήτους δυσχερείσις θά δημιουργήσουν εἰς τήν Ναυτιλίαν.

'Έχομεν ήδη τήν πρώτην ἔκδήλωσιν. Αί λιμενικαὶ καὶ τελωνειακαὶ ἀρχαὶ, ἔφαρμόδουσαι τούς περὶ εἰσαγωγῆς ἐμπορευμάτων νόμους, ἀπαιτοῦνται περί συναλλαγματος νόμους, ἀπαιτοῦνται τής Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος και τοῦ 'Υπουργείου τής 'Εθνικής Οίκονομίας διά νά ἐπιτρέψουν τήν ηγούμανην, τήν κατά τόπους δηλαδὴ εἰσαγωγὴν πλοίου, ἀγοραζόμενου ἔκ του 'Εξωτερικοῦ. Ο Νόμος θεοβαίως καθορίζει τήν ἐλευθέραν εἰσαγωγήν, χωρὶς δυναμικότητας και περιορισμούς, προκειμένου περὶ πλοίων, δεν προέβλεψεν θμῶς καὶ τήν ἀπαλλαγὴν αὐτῶν ἐκ τῶν διαταπώσεων, τῶν δόπιων οἵμερον εἰς τήν Ναυτιλίαν.

'Η δευτέρα θμῶς ἔκδήλωσις, έστω και ἄν ένεφανίσθη ώς ἀπλῆ ἀποψίς του κ. 'Υπουργού τῶν Οίκονομικῶν, εἰνε και ή συθρατέρα. Εἰς ἐπιτροπήν ἔφοπλιστῶν, ήτις ὑπέδειξεν εἰς τόν κ. Μαντζαβίνον τήν ἀνάγκην τής καταργήσεως κάθε περιορισμού εἰς τήν ηγούμανην τῶν πλοίων, διό κ. 'Υπουργός ἔσπευσε μὲν νά διαθεσθίσῃ τήν ηγούμανην τῶν πλοίων, διό δύπεποτε θά δημητριούργειτο ζήτημα μη παροχῆς τῶν ἀπαιτούμενων διά τήν ηγούμανην τεθωσεων, δὲν θήλησεν θμῶς νά καταργήσῃ και τό μέτρων. 'Εκτείνον δὲ πέραν αὐτού τήν συζήτησιν, διετύπωσε τήν γνώμην, δτι δρόμον θά ἴτο και συμφέρον διά τήν Χώραν, δπως τό εἰς τό 'Εξωτερικόν ἐφοπλιστικὸν συνάλλαγμα, τό προερχόμενον ἔκ των πλοίων, κατετίθετο εἰς τήν Τράπεζαν τῆς 'Ελλάδος, έξ αὐτῆς δὲ ν' ἀνελαμβάνετο δσάκις ἔφοπλιστής τίς ήθελε ζητήση τήν παροχήν συναλλαγματος διά τήν ἀγορᾶν πλοίου.

'Ο κ. Μαντζαβίνος θεοβαίως δέν δύναται νά γνωρίζῃ τούς δρους, υπό τούς δοπιούς οι ἔφοπλισται μας συνήθως ἀγοράζουν τά πλοία των εἰς 'Αγγλίαν. 'Αγνοεῖ, δτι αι ἀγοραὶ αὐτὰ κλείονται συνήθως με τήν υλικήν ἀρωγήν 'Αγγλικῶν γραφείων και πιστωτικῶν δργανισμῶν, παρὰ τοῖς δοπιοίς οι 'Ελληνες ἔφοπλισται διατηροῦν τρεχούμενον λογαριασμὸν, ἀναθέτουν δὲ πολλάκις και τήν διαχείρισιν τῶν πλοίων των. Πώς θά ήτο νοητὸν νά αποσύρουν ἐκείθεν τά μικρά ή μεγάλα κεφαλαία κινήσεως και ἀνανεώσεως τού στόλου των, νά τά μεταφέρουν εἰς τήν 'Ελλάδα και νά περιμένουν κατόπιν τάς ἔγκρισεις τῶν διαφόρων παρ' ήμιν γνωμοδοτικῶν συμβούλιων διά τήν παροχήν συναλλαγματος, καθ' ήν στιγμήν ἀμεσος, ἐπείγουσα θά παρίσταται ή ἀνάγκη τής διαθέσεως τῶν ούτω δεομευμένων κεφαλαίων των εἴτε πρός έξόδοισιν υποχρεώσεων εἴτε διά τήν ἀποπληρωμήν μιᾶς νέας ἀγορᾶς;

'Άλλοιμονον ἄν και τό ἔργον τής Ναυτιλίας περιέπιπτεν εἰς παρομοίου είδους κρατικάς παρεμβάσεις! 'Αν ποτε, πράγματα καθ' ήμιν δλως ἀπίθανον, ήθελεν ἔφαρμοσθῇ τό προταθέν υπό τού κ. Μαντζαβίνον μέτρων, πλήρης ἀναστολή τῆς ἐλευθερίας συναλλαγματος τού ναυτιλιακού πραγγείλματος θά ἐπήρχετο. Τό ἀντίθετον ἀκριθῶς τού ἐπιδιωκομένου σκοποῦ, δπως συγκεντρώσωμεν εἰς τήν Χώραν μας τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα, θά συνέθανε. Θά ἔπαν νά εἰσηγήσετο εἰς τήν 'Ελλάδα και τό ήδη ἀνευ περιορισμῶν είδομενον και οι ἔφοπλισται μας πολὺ δικαίως θ' ἀπέφευγον πλέον τόπον αὐτόν, ώς μυρίους περικλείοντα κινδύνους διά τήν ἐνάσκοην τού ἐπαγγελματός των. 'Ανεξαρτήτως δὲ τούτου κάθε περιορισμός εἰς τήν διάθεσιν τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων ἀμεσον τόπορασιν θά είχεν εἰς τήν διά νέων ἀγορῶν ποιοτική βελτίωσιν τής Ναυτιλίας μας, διότι ή ἐλλειψις διαθεσίμων κεφαλαίων εἰς τό Λονδίνον δέν θά καθίστα μόνον δυοχερή αὐτήν τήν κίνησιν τῶν φορτηγῶν μας, ἀλλά και ἀδυνάτον τῶν δανεισμόν, τῶν όποιον τό 'Ελληνικόν Κράτος και οι πιστωτικοί του ὄργανοι πελοῦν ἐν πλήρει άδυναμία δπως παράσχουν.

Εἰς τού κ. Μαντζαβίνον και τούς λοιπούς ιθύνοντας μίαν και μόνην ὑπόδειξιν έχομεν νά διατυπώσωμεν: Μέχρι σημερον ή Ναυτιλία ήγονήθη ἀπό τό Κράτος. 'Οσάκις ήθελησε τούτο νά παρέμπῃ εἰς τά κατ' αὐτήν, ζημίας ἐπέφερεν, ώφελειαν ποτέ. Προτιμότερον είνε νά συνεχισθῇ ή πολιτική τής τοιαύτης ἀγορᾶς. 'Ας άφεθῃ ἀπερίσπαστος η Ναυτιλία εἰς τά ἔργα τής διά νά συνηθίσωμεν και εύημερούσα πολλαπλάσια δπως φέρη εἰς τήν Χώραν μας.'Αν θελήσωμεν, υπό τάς κρισίμους περιστάσεις, που διέρχεται σήμερον αὐτή και κατ' ἔλαχιστον νά τήν θίξωμεν και ἀντί διευκολύνσεων ἐμπόδια νά παρεμβάλωμεν εἰς αὐτήν, μικρὸν ἀκόμη και δὲν θά έχωμεν τήν εύκαιριαν νά συζητῶμεν κάν περὶ ναυτιλιακού συναλλαγματος.

Δικαιοδοσίαι καὶ ἀτοπήματα

Δέν γνωρίζομεν, ἄν πρός τόν κ. Ρεδιάδην ή τόν κ. Διευθυντή τού 'Εμπορικού Ναυτικού διετυπώθη διαμαρτυρία τίς τῶν ένδιαφερομένων δηλαδήν δηλαδήν διατοχθεῖσαν

Τὰ κομματικὰ συμφέροντα καὶ ὁ Λιμὴν

Εἰς τὸν Ἀθηναϊκὸν Τύπον ἐδημοσιεύθη πρὸ δημερῶν ἡ πληροφορία, ὅτι τὸ "Υπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας καταρτίζει Νομοσχέδιον περὶ τῆς διοικητικῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς. Τὸ Νομοσχέδιον ἐφέρετο προθέλεπτον τὸν περιορισμὸν τῶν δικαιωμάτων τοῦ Προέδρου τοῦ Ο. Λ. Π. διότις τοῦ λοιποῦ θά δέξεται, ὡς μέχρι σήμερον, ὑπὸ τῆς Κυθερώνησεως. Προσετίθετο ἀκόμη, ὅτι τὴν διαχείρισιν τῶν οἰκονομικῶν καὶ τεχνικῶν ζητημάτων τοῦ λιμένος θ' ἀνελάμβανε Γενικός Διευθυντής, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ πρὸς τὴν ἐκ τοῦ Συμβουλίου προερχομένην Διοικούσαν Ἐπιτροπήν.

Διὰ τῆς τοιαύτης διαρροήμασες τῶν διοικητικῶν πραγμάτων τοῦ Ο.Λ.Π. θά ἐπετελείτο τὸ πρῶτον θῆμα τῆς χειραφετήσεως καὶ τῆς αὐτοτελείας τοῦ λιμένος. Θά ἔπαινε πλέον ὁ Ὁργανισμὸς ν' ἀποτελῇ κομματικὸν φέουδον καὶ μακράν πάσης ἑτηνῆς πρὸς τὰ συμφέροντα αὐτοῦ ἐπιρροῆς, θά ἔχωρει πρὸς τὴν οἰκονομικὴν περιουσίλογην, τὴν ἀπόδοτικὴν τῶν ὑπηρειῶν του ἀναδιοργάνων καὶ τὴν τεχνικὴν τοῦ λιμένος συμπλήρωσιν.

Η πληροφορία δημοσιεύεται τῶν διοικητικῶν πραγμάτων τοῦ Ο.Λ.Π. θά ἐπετελείτο τὸ πρῶτον θῆμα τῆς χειραφετήσεως καὶ τῆς αὐτοτελείας τοῦ λιμένος. Θά ἔπαινε πλέον ὁ Ὁργανισμὸς ν' ἀποτελῇ κομματικὸν φέουδον καὶ μακράν πάσης ἑτηνῆς πρὸς τὰ συμφέροντα αὐτοῦ ἐπιρροῆς, θά ἔχωρει πρὸς τὴν οἰκονομικὴν περιουσίλογην, τὴν ἀπόδοτικὴν τῶν ὑπηρειῶν του ἀναδιοργάνων καὶ τὴν τεχνικὴν τοῦ λιμένος συμπλήρωσιν.

Η πληροφορία δημοσιεύεται τῆς θεσμού τῆς προέλευσις, δὲν ἡτοῖ ἄλλη παρὰ τὸ "Υπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας, διεψεύσθη τὴν ἐπομένην. Ἀνεγράφη δὲ σχετικῶς, ὅτι ἡ ὑπάρχουσα σύμβασις μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τοῦ ἡδη Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ θουλευτοῦ Πειραιῶς κ. Ν. Γεννηματᾶ δὲν ἐπιτρέπει ἐπὶ τοῦ παρόντος καὶ μέχρι λήξεως τῆς θητείας αὐτοῦ, τὴν τροποποίησιν τοῦ περὶ διοικήσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Νόμου. Μὲ ἄλλους λόγους, δηλαδή, ή Κυθέρηντος ζητημάτων μὲν τὴν ἀνάγκην, τὴν πολλαχόθεν ὑποδειχθεῖσαν εἰς αὐτήν, ὅπως ἀπόδωση τὴν αὐτονομίαν εἰς τὸν Λιμένα, ὅπως ἀπαλλάξῃ αὐτὸν τῶν κομματικῶν ἐπιδράσεων καὶ τῶν προσώπων πού ἐπιδιώκουν, ἐν τῇ διοικήσει τοῦ λιμένος, στενῶς κομματικά ὀφελήματα, δὲν δύναται δημοσιεύεσθαι τὴν προσπάθειαν ταύτην, διότι ὁ κ. Γεννηματᾶς ἔχει νὰ διανύσει ὑπόλοιπον τῆς θητείας του, ἐν καὶ ήμειος ἔτος ἀκόμη.

Δὲν θὰ ἡδύνατο ἀρά γε ἡ Κυθέρηντος, ἃν ἔχῃ ὅντας κατανοήσῃ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν λιμενικῶν πραγμάτων, νὰ καλέσῃ τὸν κ. Γεννηματᾶν, πολιτευτὴν εὔρυτέρων ἐπιδιώκεων, καὶ νὰ ὑποδειχῇ εἰς αὐτὸν, ὅπως παρατηθῆται ἐκ τῆς σύμβασεως δικαιωμάτων του ἐπὶ τῆς προεδρείας τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος; Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι αὐτὴ ἡ πολιτικὴ εὐθύξεια τοῦ κ. Γεννηματᾶς θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὸν νὰ ὀχυρωθῇ ὅπισθεν μιᾶς συμβάσεως διὰ νὰ καταστήσῃ δυσχερῆ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀποκαταστάσεως ρυθμοῦ, τάξεως, πειθαρχίας καὶ τῆς ἐπιβολῆς πάσης δυνατῆς οἰκονομίας εἰς τὰ τοῦ λιμένος.

Διὰ τὸν Λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης

Μετὰ τὴν ἀπόρριψιν τῆς γνωστῆς προσφορᾶς τῆς ἑταίριας Ε. Ρ. Θ. Α. διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς κατασκευῆς τῶν νέων λιμενικῶν ἔργων τῆς Θεσσαλονίκης, ἡ "Ἐπιτροπεία τῆς Ἑλληνικῆς Ἑλευθέρας Ζώνης, παρὰ τὰς συγκροτηθείσας ἐπανειλημμένας συνεδριάσεις της, εἰς οὐδεμίαν εἰσέτι ἀπόφασιν κατέληξεν, ἀλλ' οὔτε καὶ εἰς ὥρισμένα συμπεράσματα προῆλθε, πειθόντα ὅτι συντόμως θέλει χωρήσῃ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρχικοῦ αὐτῆς προγράμματος. Η τοιαύτη παρέλκυσις κρατεῖ εἰς δικαίαν δυσφορίαν τὸν συναλλασσόμενον κόσμον καὶ τὴν κοινὴν γνώμην τῆς ἀκεδονικῆς πρωτευούσης, διότι, κατὰ γενικήν διμολογίαν, δὲν εἰναι δυνατόν η Θεσσαλονίκη νὰ ἔξακολουθῇ παραμένουσα μὲ τας ἀρχεγόνους ἐγκαταστάσεις τοῦ ἐν χρήσει παλαιού λιμένος. Τοσον οἱ ιθύνοντες τὰς τύχας τοῦ λιμένος, δύσον καὶ τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας ἔχουν καθῆκον, ἔναντι τῶν

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

HEAD OFFICE—120 Jinkee Road, SHANGHAI (P. O. Box 293)
BRANCH OFFICE:—77 Beach GHEFOO.

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

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd
The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—.,,Onneybros“ Sanghai

διακυθευμένων μεγάλων συμφερόντων και ἔναντι αὐτοῦ τούτου τοῦ μέλλοντος και τῆς πρόσδου τοῦ λιμένος, νὰ προβούν τὸ ταχύτερον εἰς τὴν προκήρυξιν νέας δημοπρασίας ἐπὶ τῇ θάσει ὥρων θετικῶν και πραγματοποιησίμων, οὐχὶ δὲ φαντασικῶν και ἑσφαλμένων τοιούτων, οἷοι ἡσαν οἱ προηγόυμενοι τῆς ἀκυρωθείσης δημοπρασίας.

Κάθε περαιτέρω παρέλκυσις τῶν ἔργων, πλὴν τῶν Ἐθνικῶν λόγων, οἵτινες ἐπιθάλλουν τὴν συντόμευσίν των και τῶν ἐμποροιμηχανικῶν ζημιῶν, ποὺ προκαλεῖ ή ἐκκρεμότης τῶν, στρέφουν συγχρόνως τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως και τῶν ἀποθηκεύσεων εἰς χεῖρας ἀνευθύνων και περιέργων ἐπιχειρήσεων, οἵτινες λειτουργοῦν εἰς θάρος τῶν ἀποταμευτικῶν συμφερόντων τοῦ λιμένος και πρὸς μείωσιν τοῦ Κρατικοῦ γοήτρου. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἑκατομμύρια ὀλόκληρα διαφεύγουν ἀπὸ τὰς ἁσφαλεῖς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐλευθέρας Ζώνης προσδόους.

Καὶ ίδου ὅτι ἔναντι τῆς ἡμετέρας διστακτικότηος και ποιολατρείας, η Γιουγκοσλαβική Ἐλευθέρα Ζώνη ἐργάζεται συστηματικῶς και μετά δραστηρίοτηος, προβάνουσα, ἀπὸ μηνὸς ἥδη, εἰς τὴν ἀνέγερσιν ψυγείων ἑντὸς τοῦ χώρου τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς, μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νὰ ἀποσπάσῃ σὺν τῷ χρόνῳ ἀπὸ τὴν Ἑλληνικήν Ζώνην καὶ ἀπὸ τὰ ἰδιωτικὰ ἐν τῇ πόλει ψυγεῖα τῶν διαφόρων ἐν Θεσσαλονίκῃ θιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων, τὴν ποσότητα τῶν ἔκ Σερβίας εἰσαγομένων και διαμετακομιζόμενων βουτύρων και εἰδῶν τυροκομίας, ήτις ἀνέρχεται ἐπήσιως εἰς 350 θαγόνια. Ἐνῷ η Ἑλληνική Ζώνη καθεύδει, τὸ Κράτος διακατέχεται ἀπὸ τὴν περιέργον ἀντιληψιν, διὰ η E.Z. ἀποτελεῖ ἀπλῶς ἐμπορικὴν ἐπιχειρήσιν. Οἱ Θεσσαλονικεῖς μὲ προφανῆ ἀπογοήτευσιν και πικράς παραπροῦν, διὰ τοῦ Κράτος παραμελεῖ και ἀδικεῖ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, ἀρνούμενον τὴν χορήγησιν τῶν ἀπαιτουμένων πιστώσεων, ἐνῷ διὰ ἄλλους λιμένας τῆς χώρας, διὰ τοὺς ὅποιους δὲν συντρέχουν λόγοι Ἐθνικοί, ἐπέτρεψε νὰ δαπανθοῦν και δαπανῶνται ἀκόμη ἔκατοντάδες ἑκατομμυρίων.

Ἐάν η τακτική αὕτη συνεχισθῇ, ἐάν η Ἑλληνική Ζώνη η οἰαδήποτε Ἑλληνικὴ ἐπιχειρήσις, ἕξ ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἐνεργούσα, δὲν ἀναλάβῃ τὴν ἐγκατάστασιν ψυγείων ἑντὸς τῆς Ζώνης, θὰ ἰδωμενοίςται συντόμως και τὰ ἑπτακήντα ἐμπορεύματα νὰ διαρρέουν πρὸς τὴν γείτονα Γιουγκοσλαβικήν Ζώνην. Πόσον αὐτάρκης θὰ εἴνει η τοιαύτη ἐπιχειρήσις, ἀρκεῖ μόνον νὰ λεχθῇ, διὰ ηναποθηκεύονται ἐτησίως εἰς τὴν Θεσσαλονίκην 3500 τόνοι τυρῶν και βουτύρων, 800 τόνοι ἀλιπάστων, 600 τόνοι υγραλάτων δερμάτων, 500 τόνοι νωπῶν καρπῶν και διπωρικῶν καθὼς και πλείστα ἀλλα εἰς μικροτέρας ποσότητας εἰδῆ.

W.

Αἱ κατευδύνσεις τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς

Τοῦ κ. Δ. Γ. ΤΣΑΛΙΔΗ

Εἰς τὸ τελευταίον τεῦχός των τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐφιλοξένων τὰς γνωστάς και ἔκ προηγουμένων ἀρθρών ἀντιλήψεις τοῦ κ. Φ. Φιλιππακοπούλου περὶ τῶν κατευθύνσεων τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς.

Δὲν προτίθεμαι θεβαίως οὔτε νὰ ἀπαντήσω, οὔτε καὶ νὰ ἐπικρίνω τὰς ἐν λόγῳ ἀπόψεις. Τὸ ζῆτημα τῶν ἐπιθαλλούμενῶν κατευθύνσεων εἰς τὰ τῆς ἐμποροναυτικῆς μας πολιτικῆς εἶνε τόσον περίπλοκον, ὅστε ὅλαις αἱ γνώμαι, δῆλαι αἱ ἀπόψεις νὰ ἔχουν τὴν ἀξίαν των και τὴν χρησιμότητά των.

Ἄς μου ἐπιτραπῇ, ἐν τούτοις, να πλησιάσω τὸ δῶλον τῆς Ναυτιλίας μας πρόβλημα ἀπὸ τῆς πρακτικῆς μᾶλλον, παρὰ τῆς θεωρητικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς. Η πρακτική ἀλλας τε ἀποψίς τοῦ ζητήματος ἐφανίζει μίαν θασικήν πραγματικότητα, τὴν δῆποιν και δὲν δυνάμεθα νὰ παραθλέψωμεν, τὴν ἀκόλουθον:

Ἡ Ἑλλάς μὲ τὰ ἐκτεταμένα αὐτῆς παράλια, μὲ τὰς πολυπληθεῖς νήσους τῆς, ἔχει ναυτικὸν πλῆθυσμόν, δὲ όποις περιμένει και ἀναγκαστικὸς δόμειλει νὰ ζήσῃ ἀπὸ τὴν θαλάσσαν, ἀφοῦ και αὐτὴ η φύσις τοῦ ἐδάφους μας δέν ἐπιτρέπει εἰς τοὺς πληθυσμούς αὐτούς καρποφόρων νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν γεωργίαν. Δὲν εἶνε ἐπομένως η ποιότης τῶν πλοίων μας, ἀλλὰ ἡ ποσότης αὐτῶν, ἥτις θὰ λύσῃ τὸ σοθαρόν δημογραφικὸν τοῦτο πρόβλημα. Πλὴν δῆμος αὐτοῦ προσάλλει εἰς ἐπίμετρον τὸ ζῆτημα τῆς υπάρξεως «ναυτικῶν κεφάλαιων». Οὕτως η ἀλλας, τὸ παρ' ἡμῖν τραπεζικὸν κεφάλαιον, γενικότερον οἱ «Ἑλληνες κεφαλαιοῦχοι», οὔτε ἐνδιέφερθησαν οὔτε και πρόκειται εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον νὰ ἐνδιαφερθοῦν ἐνεργῶς εἰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις. Ο «Ἐμπορικός Στόλος τῆς Ἑλλάδος ἀνήκει και θ' ἀνήκη διά πολὺ ἀκόμη διάστημα, τοσας και λόγω τῆς ιδιοσυγκρασίας μας, εἰς τὸ μικρόν, τὸ ἀτομικὸν κεφάλαιον, ὅπερ διατίθεται εἰς ναυτικάς ἐργασίας, ὃχι τόσον ἀπὸ πίστων πρὸς τὸ μέλλον τῆς ἐργασίας αὐτῆς, δῆσον κυρίως ἀπὸ ἐμπιστοσύνην πρὸς τὰ πρόσωπα, ποὺ πρόκειται νὰ τὸ διαχειρισθοῦν και ἀπὸ «συμφέροντα» δῆλως ιδιωτικῆς φύσεως.

Ο πυρήν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας ἐσχηματίσθη ἀπὸ μικρὰ κεφάλαια, τὰ ὅποια διέθεσαν εἴτε ἔξι ἐπαγγελμάτων ναυτιλόμενοι διά νὰ ἔξασφαλίσουν εἰς ἔσιτούς και τοὺς συγγενεῖς

τῶν μίαν ἐργασίαν, εἴτε και τοπικοὶ μικροκεφαλαιοῦχοι, οἱ διποῖοι ἔδωσαν τὰ χρήματά των, διότι εἶχον ἐμπιστοσύνην πρὸς τὰ «ἄτομα», ποὺ θὰ τὰ διεχειρίζοντο. Εάν ἐκλείψουν αἱ ὡς ἀνω προϋποθέσεις, ἔαν ἀναζητηθοῦν κεφάλαια πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις και ἐπὶ ἄλλων θάσεων, ἔαν ἀλλάξῃ η θάσιος ἐπὶ τῆς ὅποιας ἐργάζεται σήμερον ὁ «Ἑλλην ἐφοπλιστης, εἴναι πολὺ ἀμφιθόλων, ἀν θὰ καταστῇ δυνατή η ἔξεύρεσις τῶν μικρῶν κεφαλαίων και τῶν μεγάλων ἐκ τῆς ζήνης πιστῶσεων, ἐπὶ τῶν διποῖων στηρίζεται σήμερον οἰκονομικῶν η Ναυτιλία μας.

Κανεὶς θεβαίως δὲν ἀμφισθεῖται, διὰ η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία διέρχεται μίαν μεγάλην κρίσιν, διὰ υπάρχουν πολλά τὰ «κακῶς ἔχοντα», διὰ χρειάζεται ἀνασυγκρότησις, συντονισμός ἐνεργειῶν και κατευθύνσεων. «Ολα αὐτά χρειάζονται και μάλιστα ἐπειγόντων. Απὸ τὸ σημείου διάθειν πρὸς τὰς περιπτείας, ἄλλα διότι η Μεσόγειος δένη τὸ πλέον εἰς θέσιν νὰ τὴν ικανοποιήσῃ. Καὶ σήμερον ἀκόμη θὰ πανηγυρίζεται εἰς τὴν Μεσόγειον και τὴν Μαύρην θάλασσαν, ἔαν αἱ μεταφοραὶ τῶν γειτονικῶν θαλασσῶν ήσαν ἀρκεταὶ νὰ τὴν συντηρήσουν. Εἰναι ἀληθές, διὰ η στιγμὴν η Ναυτιλία μας ἀναζητεῖται ἐργασίαν εἰς τὰς μακρυνάς θαλάσσας, τα έναν πλοίον ἐπιδικύων μέγαντα οὐρανόρχειας, ὃν πάραχει δε πράγματα σεβαστός ἀριθμός ζένων ἐφοπλιστῶν, ποὺ μὲ «λάινερς».

Τοῦ φαινούμενού διάματος, διάθεται η ἔξιγησις δέν εἰναι και πολὺ δυσχερής. Ο «Ἑλλην ἐφοπλιστης, μὴ διακατεχόμενος ἀπὸ αἰσθηματολογίας εἰς τὴν ἐνάσκησιν του ἐπαγγελμάτου του, εἰναι πρὸ παντὸς «ἐμπορος». Εἴπιδωκε εἰς τὴν πρωτοβουλίου ἐργασίας του ν' ἀποκομίσῃ κέρδος τι. Α' φοῦ τὸ Κράτος και τὸ «Ἑλληνικόν Κεφάλαιον τὸν ἡγηνόθαν, καθε προσπάθειαν καταβάλλει, διὸς διὰ τῶν πτωχῶν κεφαλαίων, ποὺ διαθέτει, ἀγοράσῃ, ἀφ' ἔνδος μὲν ἔνα πλοῖον κατάλληλον διὰ ἐργασίαν και τὰ ταξίδια, τα διοικηταὶ ὡπωδήποτε γνωρίζει, ἀφ' ἔτερου δέ, πλοίον ἀνάλογον πρὸς τὰ οἰκονομικά του μέσα. Αἱ ἐργασίαι, εἰς τὰς δημόσιας πάτα κανόνας, ἐργασίαι, ποὺ ἀπασχολούνται οι ζένοι ἐφοπλισται εἰς τὴν Μεσόγειον, εἰναι κατά κανόνας, ἐργασίαι, ποὺ ἀπατειοῦνται εἰδικά και πολυέξοδα πλοία, ὑπερβολικοῦ κόστους ναυπορίσεως, εἰναι ἐργασίαι, εἰς τὰς δημόσιας οίημερον. Εἰς ἐπίμετρον ἀκόμη τὰ Μεσογειακά ταξίδια διὰ διάποτα τῶν ἀπασχολούμενων εἰς τὰς θαλάσσας μας η ἔξινων πλοίων εἰναι διαρκείας τριῶν ἔως τεσσάρων μηνῶν κατ' έτος. Κατά τοὺς υπόλοιπους μῆνας τα σκάφη αὐτὰ διατίθενται εἰς ἄλλας ἐργασίας, τῶν δημόσιων ήμεῖς οὐτε πειράν έχομεν, οὐτε τα κατά κανόνας, ἐργασίαι, ποὺ ἀπατειοῦνται εἰδικά και πολυέξοδα πλοία, ὑπερβολικοῦ κόστους ναυπορίσεως, εἰναι ἐργασίαι, εἰς τὰς δημόσιας οίημερον αποκτήσιον πειράντων, πειράντων της Ναυτιλίας μας.

Θά ήτο δημας μεγάλη ἀχαριστία, διὰ δὲν ἀνεγνωρίζοντο αὶ πρόδοοι και ἡ ἐργασίαι, αἴτινες ἐπετελέσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὲ τὴν ἀπὸ τὴν Ἑλληνικά γραφεία τοῦ Λονδίνου. Χάρις εἰς τὰ γραφεῖα αὐτὰ η Ναυτιλία μας ἐργάζεται σήμερον εἰς ἀγοράς, ποὺ ήσαν παντελῶς ἀγνωστοι εἰς αὐτήν, συμμετέχει εἰς μεταφοράς, ἀπὸ τὰς όποιας ἀπεκλείστη προηγουμένων, αἰσθητήν δ' ἀκόμη ἐσημείωσε ποιοτικήν θελτίσιων.

«Οσον και ἀνείνεκον νά τεῦκολον νὰ ἐπικρίνῃ τις τὰς πράξεις τῶν ἄλλων, πρέπει νὰ ἔχωμεν πάντοτε ὑ' ὅψιν μας, διὰ η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀνέκαθεν είργαζετο μὲ πολὺ περιωρισμένα μέσα, με μεγάλας υποχρεώσεις και ὅτι ἀπὸ καθε φορτηγὸν σκάφους με τὸν οἰκογενειακὸν του χαρακτήρα ἀποζοῦν πέντε και δέκα οἰκογένειαι πλοιάρχων και μηχανικῶν και διότι υπὸ τὰς διάιαζονται αὐτάς συνθήκας οι ιθύνοντες τὰ τῆς Ναυτιλίας μας δὲν έχουν και εύρυ πὸς τὸ ἀδαφός πρὸς πειραματισμούς. «Ἔχομεν ἄλλως τε ἀρκετά παραδείγματα ἐφοπλιστῶν και γραφείων τοῦ Λονδίνου, ποὺ δὲν εἰδίσασαν εἰς τὴν πρώτην κατάλληλον εύκαιριαν και συγχρονισμένα πλοία ν' ἀποκτήσουν και εἰς πειραματισμούς νὰ προσθοῦν, εἰς ἐργασίας, ποὺ ήσαν προηγουμένων ἐντελῶς ἀγνωστοι εἰς τὰ Ελληνικά σκάφη. Φρονῶ δὲ διότι έχων δὲν εἶναι δέ τηδειδεῖς εἰς τὸν διαβατόρεον διὰ τὰς μεταφορας τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν, ως αἴτια διεμφρώδωσαν σήμερον, τὸ ἐπραξαν δέσει συγκεκριμένων υπολογισμῶν και δῆλη διότι δὲν ήσαν ένη γνώσει τῶν Μεσογείων ναυτιλιακῶν ουνθηκῶν.

Οσον ἀφορᾶ τὸ ζῆτημα τῶν «λάινερς», περὶ τὸ δημόσιον μελάνη κατηναλώθη τελευταίως, εἴναι δυστυχῶς ο της ζήτημα προαπαιτοῦντας ἐργασία, πειράν και κεφάλαια, δηστοτε πάλιοι ουρανούσεων αὐτοῦ μὲ πρόχειρα μέσα νὰ εἰναι ἐκ τῶν προτέρων καταδικασμένη εἰς ἀποτυχίαν. «Η Ἑλλάς, ως χώρα κατ' ἔξοχην ναυτική, ὅφειλε νὰ είχενη και ἀναμφιθόλως καποτε θ' ἀποκτήση τὰ κατάλληλα πλοία, έναν συδικαστικῶν και εξαγωγικῶν της ἐμπορίου, η δημητριεῖς ζένας έταιρίας, ποὺ δηδή έξυπηρετοῦν αὐτάς και αἱ όποιαι εταιρίαι, — δὲν πρέπει νὰ τὸ λησμονῶμεν, — ἀνήκουν εἰς κράτη, ποὺ εἰναι οι καλύτεροι ἀγορασται τῶν προιόντων μας.

Τότε δημας η «Ἑλλάς θ' ἀποκτήση πλοία γραμμῆς, διὰ ποὺ

Έθνικον πλοίων, ή παροχή έπιχορηγήσεων εἰς τάς τακτικάς γραμμάς, ή διαφύλαξις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνομίου ὑπέρ τῆς έθνικῆς σημαίας κλπ. Ή κυβέρνησις δὲν ἔχει ἀκόμη διαδηλώσει τάς ἐν προειμένῳ ἀποφάσις της, φαίνεται διοικεῖται δέντρον, διότι καθ' οἰονδήποτε τρόπον παρέμβασις της πρόκειται ἐπὶ πολὺ εἰσέτι νὰ θραδύη.

Εἶναι ἔξαιρετικῶς θλιβερόν, διὰ τὴν ὁρθολογιστικὴν κατανομὴν τῆς διεθνοῦς χορηγητοῦτος, αἵτινες κατεβλήθησαν τὸ παρελθόν ἔτος μὲ ἀποτέλεσματα ἀφετά ἐνθαρρυντικά, δὲν κατέληξαν εἰς διοικητικὴν τινὰ σημφωνίαν. Ή ἀποτυχία τον, ὅμερον ἀποτυχίαν τῆς Βρετανικῆς ναυτικῆς διοικήσεως, μὲν διαφόρων κλάδων τῆς Βρετανικῆς ναυτικῆς διοικήσεως, μὲν διαφόρων κλάδων τῆς έγκαθίδρους μᾶς ἐθνικοτητῆς πόλιτης εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Γράψει σχετικῶς τὸ «Syren», διὰ τὴν ἀποινότητα τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης δὲν ἀπορρίπτουν τὴν διναρεσίειν τον διὰ τὴν θραδύην, μεθ' ἡσί οἱ ἀποφήμοι της Βρετανικῆς κύρων ἀσχολοῦνται μὲ τὸ ζήτημα τῆς «φασιοναλιστικοῦ» τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας. Απεδείχθη, ἀλλοι τε, ἐν τῶν πραγμάτων, διὰ τὰ σχέδια κατευτάτων δόγιον δὲν ἀπετέλουν, εἶμην ἔνα προσωρινὸν μέτρον, ἐν ἀναμονῇ τῆς διαχαράξεως καὶ ἐφαρμογῆς τῶν ἀποφάσιστῶν κατευθύνσεων πόδις ἔξυγιαντιν τῆς διεθνοῦς χορηγικοῦτος.

Η κανιστέρησις αὕτη ἥρχεται νὰ προδιαθέτῃ δυσμενῶς — κατὰ τὸ Ἀγγλικὸν πειριδίον — τοὺς διεθνεῖς ναυτικοὺς κύρων, αἵτινες καὶ διεφωτῶνται, ποία εἰνε ἡ ἀποτέλεσματα ἀφοροῦ τῆς ἐπιδεινυνόμενης κωλυοεργίας καὶ ἔναν, ίσως, αὕτη δὲν εἰνε ἡ ἀπόφροια μᾶς ἀδήλων εἰσέτι Βρετανικῆς σκοπιμότητος.

• • •

Ἐκδήλωσιν τῆς ἀνησυχίας τῶν ἔνων ναυτιλιακῶν κύρων διὰ τὰς μελλοντικὰς κατευθύνσεις τῆς Ἀγγλίας ἐμποροναυτικῆς πόλιτης ἀπετέλεσαν οἱ λόγοι τοῦ Sir Karl Knudsen ἐνώπιον τῆς τελευταίως συγχροτημένης ἐν Λονδίνῳ γενικῆς συνέλευσεως τοῦ Ἀγγλο-Νορβηγικοῦ ἐπιμελητηρίου. Οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ — εἰπεν ὁ μιλητής — ἐπιδιόκουν ἐντονότερον ἥδη, παρὰ ποτὲ ἄλλοτε, τὴν ἀπολειστικότητα τῆς σημιαίας των εἰς τὴν ἐνδοαυτοκρατορικήν μεταφορικὴν κίνησιν. Εἰς ἦν

περίπτωσιν ἡ ἐπιδίωξις αὕτη ἥθελε πραγματοποιηθῆ, τὸ πεδίον δράστης τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ἀναμφιβόλως θὰ περιορίζετο, ἀν καὶ εἰς τὰς ἀγορὰς ἔκεινας, εἰς τὰς ὁποίας δὲν θὰ ἐπιφατῇ η διάκρισις σημαίας, τὰ Νορβηγικὰ σημάνητα τῶν τυγχάνοντες πάντοτε τῆς προτιμήσεως τῶν φορτωτῶν καὶ ναυλωτῶν, μᾶλιστα δὲ μετὰ περισσοτέρας, ίσως, ἡ κατά τὸ παρελθόν προθιμά.

Ἡ παραδοσὴ — ἔξηκολονθήσεν ὁ κ. Knudsen — μᾶς καθαρὸς ἐθνικιστικῆς ναυτιλίας πολιτικῆς ἐπὸ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, θὰ οιημάρη τὸ δεύτερον ἔτημα πρὸς τὴν ἔξασθεντον τῆς ναυτιλίας τῆς διναμείως, μετὰ τὸ πρῶτον ἥδη, τὸ συντελεσθὲν διὰ τῆς καθερόσεως τῶν γνωστῶν πόδις τὰ φροτήγη πλοία ἐπιχορηγήσεων. Λί παρεχόμενα ἀμοιβαὶ ναυτιλίας διατηροῦν τὸν στόλον τῶν «τράπατς» κάτω τοῦ συγχρονισμένου τεχνικοῦ ὅριου, ἐνῷ ἐξ ἄλλον ὁ μελετώμενος ἀπολειστικὸς τῶν ἔνων σημιαίων ἀπὸ τὸ ἐνδοαυτοκρατορικὸν ἐμπόριον δὲν πρόκειται νεβαίως νὰ διευκολύνῃ τὸν συγχρονισμὸν τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας ἐν τῷ συνόλῳ της, ἐφόσον θὰ ἐλείπῃ τὸ ἀπαραίτητον πόδις τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀντίταλον τοῦ ἔνον συναγωνιστοῦ.

Τὰ ἀποτέλεσματα μᾶς μονοπλανῆς Νομοθεσίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ είναι πάντοτε τὰ ἴδια. Η Ἀγγλία ἔχει περὶ τοντού πειραμάτων ἐπὸ τὸν παρελθόντος, αἱ δὲ Ἕνωμένη Πολιτεῖαι καὶ ἡ Γαλλία ἥρχισαν ἥδη νὰ τὸ ἀντιλαμβάνονται. Διὰ νὰ καταδεῖξῃ περιστέρω ὁ σερ Κνουδσεν τὰς ἐπιχρημάτους συνεπείας τῶν ἐπιχορηγήσεων δι' αὐτὴν ταύτην τὴν Ναυτιλίαν, ἀνέφερε τὴν ἀπόλουθον χρακτηριστικὴν περίπτωσιν.

Δύο νεωτάτης κατασκευῆς πλοία, τὸ ἔν της Αμερικανικὸν καὶ τὸ ἔτερον Νορβηγικόν, εὑρίσκοντο εἰς ἔνα λιμένα τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ πρὸς φόροις ἐμπορευμάτων τοῦ αὐτοῦ είδους καὶ μὲ προσφισμὸν τοὺς ἴδιους λιμένας, εἰχον δὲ ἀμφότερα τὸν ἴδιον ναῦλον. Τὸ Αμερικανικὸν, ἀπελάμβανε καὶ μᾶς συμπληρωματικῆς κυβερνητικῆς ἐπιχορηγήσεως «διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ταχυδρομείων», τὸ ποσὸν τῆς δοπίας εἰς πολλὰς περιπτώσεις, δὲν εἰνε κατώτερον τοῦ συνόλου τοῦ ἀγαθαρίστου ναῦλον, ποὺ θὰ εἰσερχότετο ἐπὶ τῆς φορτώσεως. Εἰς τὸ ἐπὸ σύγχρονον ταξίδιον ἐν τούτοις καὶ παρὰ τὴν ἀμοιβὴν ταύτην τῆς ναυτιλίας, τὸ Αμερικανικὸν σπάζος ἀπεκόμισε ζημίαν, ἐνῷ τὸ Νορβηγικόν ἀπέδυσε μικρόν τι πέρδος.

ΤΑ TECHNIKA NAYTIKA ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Αἱ ἐφαρμογαὶ τῆς μηχανικῆς τῶν ρευστῶν
εἰς τὴν Ναυπηγίαν

II. Αἱ ὑδροδυναμικαὶ βελτιώσεις

«Οσα ἐν τῷ προηγουμένῳ ὅρθρῳ στοιχειώδῃ ἔγραφομεν περὶ τῶν νεωτέρων ἀπόψεων τῆς μηχανικῆς τῶν ρευστῶν, προκειμένου περὶ τῆς ἀεροδυναμικῆς ἀντιστάσεως ισχύουσιν ἔξι, ίσου καὶ διὰ τὰς ὑδροδυναμικὰς ἀντιστάσεις γενικῶς. Προκειμένου δῆμως περὶ τῆς ἀντιστάσεως τῶν ὑφάλων ἔνος πλοίου τῆς δημιουργουμένης ἐκ τῆς προσώσεως τούτου ἐντὸς τοῦ ὅδατος, τὰ πράγματα δὲν λαμβάνουσι χώραν ἀπολύτως κατά τὸν αὐτὸν τρόπον, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων.

Ἐάν ἐπρόκειτο περὶ πλοίου ὑδροχώριου, μελετημένου ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν συνεχῆ ἐν καταδυσεῖ λειτουργίαν του καὶ ἀδιαφορῶς τῶν ἐπιφανείαν ναυτικῶν ἰδιοτήτων του, τότε ἀναμφισθήτητως τὸ μᾶλλον ἐδεικνυόμενον σχῆμα θὰ ἡτο τὸ πλήρως ἀτρακτοειδές, συμφώνως πρὸς τὸν δρισμὸν τῶν δοθεντα ἐν τῷ προηγουμένῳ ὅρθρῳ καὶ περίπου ὡς τὸ τῆς εἰκόνος τοῦ σχήματος 3. Ἀλλὰ τὰ πλοία κινοῦται συνεχῶς ἐπὶ τῶν συνόρων δύο ρευστῶν, τοῦ ὅδατος καὶ τοῦ ἀέρος, χωρίζομένων ἀπ' ἀλλήλων ὑπὸ μᾶς ἐλευθέρας ἐπιφανείας ὅδατος ἐπιρρεόποις εἰς δημιουργίαν κυμάτων. Ή ἐντασίς καὶ ἔκτασίς τῶν κυμάτων τούτων τῆς ὁρίζουσης ἐπιφανείας, καὶ ἐπομένως καὶ ἡ εἰς ταύτα ὀφειλομένη αὔξησις τῆς ἀντιστάσεως τοῦ πλοίου, ἔξαρτωνται κυρίως ἐκ τοῦ μῆκος τοῦ δημιουργουμένων κυμάτων καὶ ἐκ τῆς σχέσεως τούτου πρὸς τὸ μῆκος τοῦ πλοίου. Διότι εἰνε ἕνων ἡ ύποπολλαπτάσιον τοῦ μῆκος τοῦ κύματος πρώτας εἰνε ἕνων ἡ ύποπολλαπτάσιον τοῦ μῆκος τοῦ πλοίου θά ἔχωμεν, δεδομένου ὅτι καὶ ἡ πρώτη τοῦ πλοίου εἰνε ἑστία δημιουργίας κύματος, ἀλληλεπιδραστὸν τῶν κυμάτων πρώτως καὶ πρύμνης μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σηματικὴν αὔξησιν τοῦ τημήκατος τῆς ἀντιστάσεως τοῦ ὀφειλομένου εἰς τὴν δημιουργίαν κυμάτων. Τὸ μῆκος τῶν κυμάτων τούτων ἔξαρταται κυρίως: α') ἐκ τῆς μορφῆς τῆς ισάλου περιοχῆς καὶ τῆς σχέσεως τούτου μῆκος τοῦ πλοίου. Διότι εἰνε ἕνων ὁ φανερὸν ὅτι ἔχει τὸ μῆκος τοῦ κύματος πρώτως καὶ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰνε ἕνων ἡ ύποπολλαπτάσιον τοῦ μῆκος τοῦ κύματος πρώτως καὶ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου θὰ ἔχωμεν, δεδομένου ὅτι καὶ ἡ πρώτη τοῦ πλοίου εἰνε ἑστία δημιουργίας κύματος, ἀλληλεπιδραστὸν τῶν κυμάτων πρώτως καὶ πρύμνης μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σηματικὴν αὔξησιν τοῦ τημήκατος τῆς ἀντιστάσεως τοῦ ὀφειλομένου εἰς τὴν δημιουργίαν κυμάτων. Τὸ μῆκος τῶν κυμάτων τούτων τῆς ὁρίζουσης ἐπιφανείας τοῦ πλοίου. Βλέπομεν λοιπὸν ὅτι τούλαχιστον διὰ τὸ τημήκατον τῆς ὁρίζουσης ἀντιστάσεως τοῦ πλοίου διότι εἰνε ἕνων ὁ φανερὸν ὅτι ἔχει τὸ μῆκος τοῦ κύματος πρώτως καὶ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰνε ἕνων ἡ ύποπολλαπτάσιον τοῦ μῆκος τοῦ κύματος πρώτως καὶ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου θὰ ἔχωμεν, δεδομένου ὅτι καὶ ἡ πρώτη τοῦ πλοίου εἰνε ἑστία δημιουργίας κύματος, ἀλληλεπιδραστὸν τῶν κυμάτων πρώτως καὶ πρύμνης μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σηματικὴν αὔξησιν τοῦ τημήκατος τῆς ἀντιστάσεως τοῦ πλοίου. Διότι εἰνε ἕνων ὁ φανερὸν ὅτι ἔχει τὸ μῆκος τοῦ κύματος πρώτως καὶ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰνε ἕνων ἡ ύποπολλαπτάσιον τοῦ μῆκος τοῦ κύματος πρώτως καὶ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου θὰ ἔχωμεν, δεδομένου ὅτι καὶ ἡ πρώτη τοῦ πλοίου εἰνε ἑστία δημιουργίας κύματος, ἀλληλεπιδραστὸν τῶν κυμάτων πρώτως καὶ πρύμνης μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σηματικὴν αὔξησιν τοῦ τημήκατος τῆς ἀντιστάσεως τοῦ πλοίου. Εἰκάστη τούσις ὑπέρεχε τῆς ἀλλής κατά τι, ἀν μή τι ἀλλο δὲ κατά τὸ διλιγοδάπανον αὐτῆς. Αἱ λύσεις εἰσὶ αὐταὶ δύνανται νὰ διαφερθῶσι εἰς τρεῖς κατηγορίας:

α') Τὰς ἀφορώσας μόνον τὴν θελτικῶν τῆς μορφῆς τοῦ ποδοστήματος, της της ἀτρακτοειδεῖ τομῆς ἀλλοτε δε διαμορφουμένου τούτου ὑδροδυναμικῶς, ἀσχέτως τοῦ πηδαλίου. Ή πολλαπλήτης τῶν λύσεων, τῶν ἀφορώσων τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ποδοστήματος — πηδαλίου ἐδημιουργήθη, κυρίως, μᾶλλον ἐλύγων προσαρμογῆς τῶν νέων ἀρχῶν εἰς ὑπάρχοντα σκάφη. Ἐκάστη λύσις ὑπέρεχε τῆς ἀλλής κατά τι, ἀν μή τι ἀλλο δὲ κατά τὸ διλιγοδάπανον αὐτῆς. Αἱ λύσεις εἰσὶ αὐταὶ δύνανται νὰ διαφερθῶσι εἰς τρεῖς κατηγορίας:

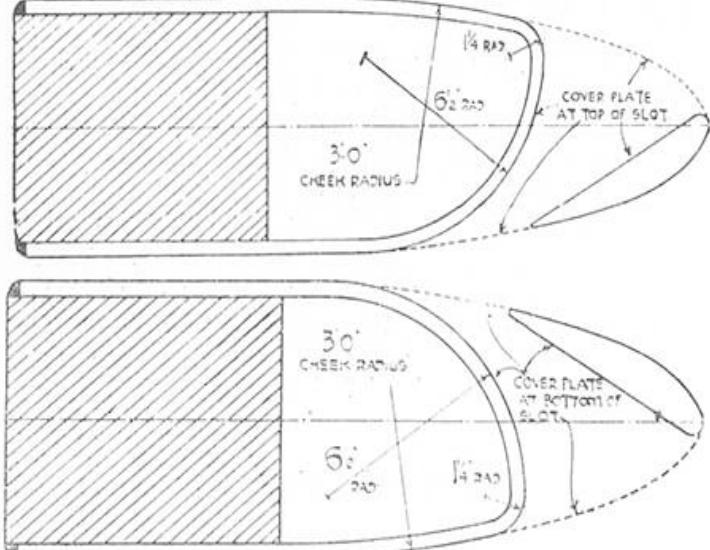
β') Τὰς ἀφορώσας μόνον τὴν θελτικῶν τῆς μορφῆς τοῦ ποδοστήματος, της της ἀτρακτοειδεῖ τομῆς ἀλλοτε δε διαμορφουμένου τούτου ὑδροδυναμικῶς, ἀσχέτως τοῦ πηδαλίου. Ή πολλαπλήτης τῶν λύσεων, τῶν ἀφορώσων τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ποδοστήματος — πηδαλίου ἐδημιουργήθη, κυρίως, μᾶλλον ἐλύγων προσαρμογῆς τῶν νέων ἀρχῶν εἰς ὑπάρχοντα σκάφη. Ἐκάστη λύσις ὑπέρεχε τῆς ἀλλής κατά την περιπτώσει της ποδοστήματος πηδαλίου ὡς ἐνὸς ἔνιασιον συνόλου θεωρουμένου, κατά τρόπον ὃστε ταύτη νὰ δρῶσιν ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἀλλήλα.

γ') Τὰς ἀναφέρωμεν μόνον τοὺς ἀντιπροσωπευτικῶς τύπους μᾶς ἔκαστης κατηγορίας.

Α' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ. ΠΟΔΟΣΤΗΜΑ MONON. Λύση εἰνε ἡ ἀπλουστέρα καὶ μᾶλλον διλιγοδάπανος τῶν λύσεων, ἀν καὶ μετρίως μόνον ἀποδοτική, συνίσταται δὲ εἰς τὴν τοποθέτησιν πέριξ

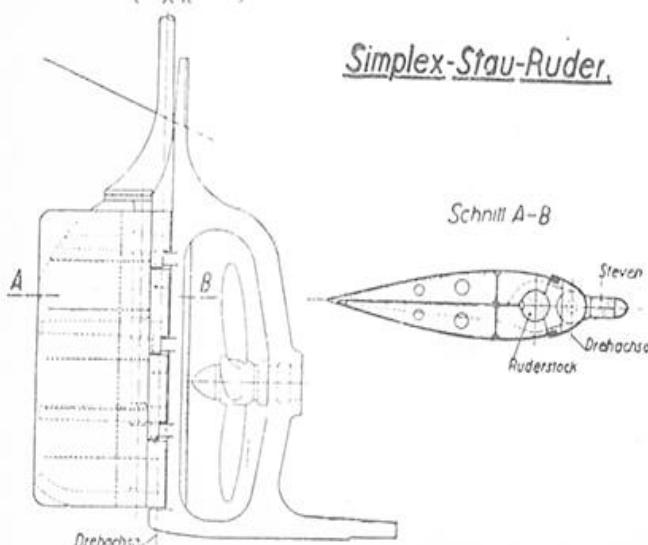
(*) Ταῦτα ἀνεπτύχθησαν ὑπωσδήποτε ἐκτενέστερον εἰς τὸ ἐπόμενον. 127 τεῦχος τῶν «N. X.», εἰς ὁ παραπέμπομεν τῶν ἀναγνώστην.

τοῦ ποδοστήματος, δι' ἡλεκροσυγκολλήσεως μιᾶς καλύπτρας ύδροδυναμικῆς τομῆς. Τῆς κατηγορίας ταύτης ὑπάρχουσι πλεύσται ποικιλίαι, ἔξι ἢς αἱ οποιαὶ οὐδεὶς εἶνε: 1) Ἡ παραμόρφωσις τῆς συμμετρίας τῆς καλύπτρας κατά τρόπον ὥστε νός προσαρμόζηται περισσότερον πρὸς τὴν διεύθυνσιν ροῆς τῶν ἐκ τῆς ἔλικος ύδρονηματίων, π. χ. ἐπὶ δεξιοστρόφων ἔλικων, τὸ ἄνω μὲν ἡμισ τῆς καλύπτρας ἔχει σχῆμα κλίνον πρὸς τὰ ἀριστερά, τὸ κάτω δὲ ἡμισ πρὸς τὰ δεξιά. 2) Παρομοία παρέκκλισις, ἀλλὰ μὲ προσθῆκην κατευθυντήρος ύδρονηματίων, σχηματίζοντος μὲ τὴν κυρίαν καλύπτραν σχισμήν (φανόμενον γνωστὸν ἐν τῇ ἀεροδυναμικῇ ὡς σχισμή Hantley Page, τὸ πρῶτον μελετηθὲν ὑπὸ τοῦ Γάλλου μηχανικοῦ Constantin). 3) Η λύσις αὕτη ἐφαρμοσθεῖσα τὸ πρῶτον ἐν τῇ Ναυπηγίᾳ ὑπὸ τοῦ ἀγαπητοῦ μου φίλου καὶ παλαιοῦ συμμαθητοῦ Δόκτορος E. V. Telfer, εἰνε ἀναμφισθῆτή των ἐκ τῶν οἰκονομικωτέρων καὶ μᾶλλον ἀποτελεσματικῶν. (Σχ. 1).



Σχ. 1.— 'Υδροδυναμικὴ καλύπτρα ποδοστήματος μετὰ κατευθυντήρος ύδρονηματίων συστήματος Δρ. E. V. Telfer. Τὸ ἄνω σχῆμα παριστᾶ τομὴν τῆς καλύπτρας — κατευθυντῆρος εἰς τὸ ἄνωθεν τοῦ κέντρου τῆς ἔλικος τηῆμα τοῦ ποδοστήματος. Τὸ κάτω σχῆμα παριστᾶ τομὴν τῆς καλύπτρας — κατευθυντῆρος εἰς τὸ κάτωθεν τοῦ κέντρου τῆς ἔλικος τηῆμα τοῦ ποδοστήματος.

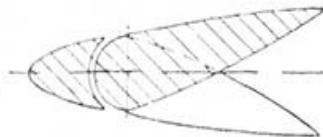
Β' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ. ΠΗΔΑΛΙΟΝ MONON. — Ἡ λύσις αὕτη ἀφορᾷ τὴν διαμόρφωσιν κυρίων τοῦ πηδαλίου, μὲ πρόσδοσιν εἰς τοῦτο τομῆς ἀτρακτοειδοῦς. Παρεπιπτόντως ἐπιδιώκεται συγχρόνως νά καταστῆ τὸ πηδάλιον καὶ ζυγοσταθμισμένον. Ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον καὶ τὸ ποδοστήμα δὲν ἀφίεται ἀκάλυπτον, ἀλλὰ τοῦτο καλύπτεται ὑπὸ καλύπτρας μὴ συσχετιζομένης δόμως ταύτης μετὰ τοῦ κυρίου σώματος τοῦ πηδαλίου. Ἀντιπροσωπευτικὸς τύπος τῆς κατηγορίας ταύτης εἰνε τὸ Γερμανικὸν πηδάλιον «Simplex Stau Ruder». (Σχῆμα 2).



Σχ. 2.— Ζυγοσταθμισμένον ἀτρακτοειδὲς πηδάλιον τύπου Simplex Stau Ruder.

Γ' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ. ΠΗΔΑΛΙΟΝ ΚΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑ ΔΡΩΝΤΑ ΟΜΟΥ. — Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ὑπάγονται ἀπαντά τὰ πηδάλια, μὲ τομὴν ύδροδυναμικήν τὰ ἀποτελούντα φυσικήν, ἀπὸ ἀπόφεως σχηματος, προέκτασιν τοῦ μετασχηματισμένου ποδοστήματος. Τὰ πηδάλια ταῦτα ἔχουσιν ὑπὲρ αὐτῶν διτ, ἐκτὸς τῆς ἐλάχιστον τῶν ύδροδυναμικῶν

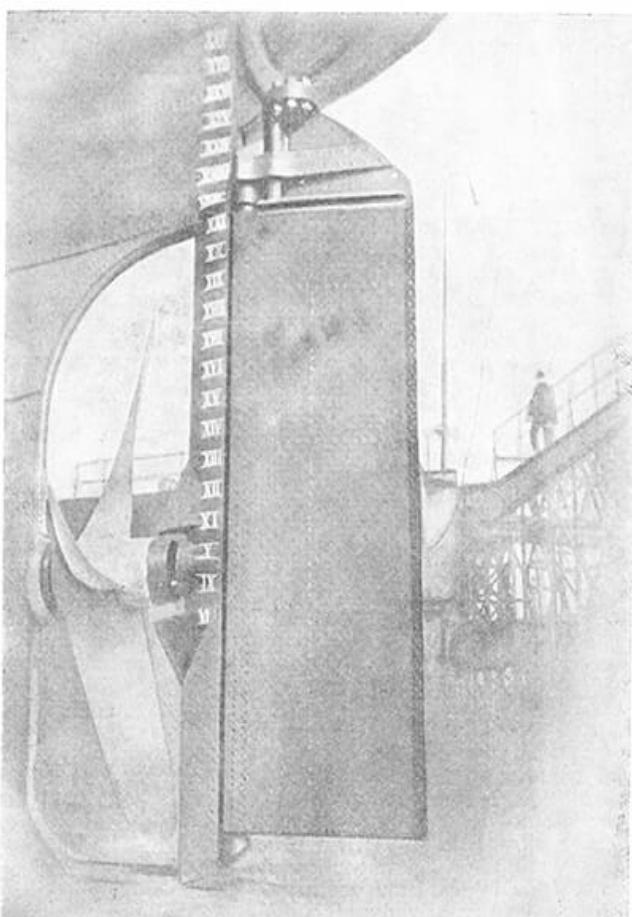
ἀντιστάσεων τοῦ συνόλου ποδοστήματος-πηδαλίου, δρῶσιν ὡς ὅργανα κυθερήσεως τοῦ πλοίου κατὰ τρόπον πολὺ πλέον ἀποδοτικὸν (μὲ μικροτέραν γωνίαν κλίσεως ἔχουσι μεγαλυτέραν ἐνέργειαν ἐπὶ τῆς ἀλλαγῆς κατευθύνσεως τοῦ πλοίου) καταναλίσκοντα οὕτω καὶ μικρότερον ἔργον διὰ τὴν μετακίνησίν των, ἀλλὰ καὶ μικροτέραν ἀντίστασιν κατὰ τάς μεταβολάς κατευθύνσεως τοῦ πλοίου, ἐπιτυγχάνοντα συγχρόνως καὶ σημαντικωτάτην ἐλάττωσιν τῶν συνήθων παρεκκλίσεων τοῦ πλοίου ἐκ τῆς πορείας του. Τὰ πηδάλια ταῦτα δρῶσιν, ὡς λέγομεν, διὰ τῆς παραμορφώσεως τοῦ σχήματος καὶ οὐχὶ ἀπλῶς διὰ τῆς ἀντιστάσεως τῆς εἰς τὸν ροῦν τοῦ υδατος παρουσιαζομένης πλευρικῆς ἐπιφανείας, ὡς τὰ λοιπὰ πηδάλια. Δεδομένου ὅτι ἡ διαμόρφωσις ποδοστήματος-πηδαλίου μελετᾶται συνδεδυσμένως, ὅταν τὸ πηδάλιον τοποθετηθῇ, ἔστω καὶ δίλγον ἐκτὸς ἀξονος, τὸ σύνολον (ἴδε σχῆμα 3) παρουσιάζεται ἀπὸ ἀπόφεως συμμετρίας παραμορφω-



Σχ. 3.— Ἡ ἀρχὴ τῶν πηδαλίων τῶν δρῶντων διὰ παραμορφώσεως. Τὸ κεκλιμένον σώμα τοῦ πηδαλίου σχηματίζει ὅμοι μετά τῆς καλύπτρας ποδοστήματος, ὑδροδυναμικῶν σύνολον ἔχον πολὺ μικρὰ ἀντίστασιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν πλευρικὴν ἐπιφάνειαν.

μένον καὶ δρᾶς περίπου ὡς ἡ πτέρυξ ἀεροπλάνου μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν πλευρικῆς ἐπὶ τοῦ πηδαλίου δυνάμεως κατὰ πολὺ μεγαλυτέρας ἐκείνης, ἦν θά εἶχε μία ἀπλῆ ἐπίπεδος ἐπιφάνεια. Ὁ γνωστότερος τύπος τοιούτων πηδαλίων εἰνε ὁ γνωστὸς ὑπὸ τὸ δόνυμα τοῦ ἐπινοητοῦ τούτου 'Ολλανδοῦ ἀεροναυπηγοῦ καὶ ναυπηγοῦ Oertz. Τὰ πηδάλια τούτου Oertz περικανήν δαπάνην, λόγῳ τοῦ τρόπου κατασκευῆς των, τὰ ἀποτελέσματα δόμως τούτων εἰνε ἵσως τὰ καλύτερα ἀπάντων.

Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ἐπίσης ὑπάγεται καὶ ὁ ὑπὸ τοῦ γράφοντος ἐπινοηθεῖς τύπος πηδαλίου δρῶντος διὰ παραμορφώσεως ἐπίσης, καταλλήλου ἰδίως διὰ μετασκευάς ὑπαρχόντων ποδοστημάτων - πηδαλίων καὶ ἀπαιτούντος σχετικῶς πολὺ μικράν δαπάνην. Ὁ τύπος οὗτος, ἐν δίλγοις, συνίσταται εἰς τὴν ἀτρακτοποίητον τῆς τομῆς τοῦ συνόλου ποδοστήματος - πηδαλίου, διὰ τῆς ἀπ' εύθειας ἐπὶ τοῦ ποδοστήματος καὶ τοῦ ἀξονος τοῦ πηδαλίου συγκολλήσεως ἐλασμάτων, μὲ θάσιν τὸ μέγιστον πλάτος ποδοστήματος ἡ ἀξονος πηδαλίου, ἀναλόγως τῆς περι-



Σχ. 4.— 'Υδροδυναμικὸν πηδάλιον τύπου OERTZ
(Συνέχεια εἰς τὴν 17ην Σελίδα)



Αίγυπτος

Τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας

Ἡ Αἰγυπτιακὴ κινέθησις, ἐν τῇ μερίμῃ της, δύος προσασίους τὰ σημέροντα διαφόρων μικρῶν Αἰγυπτιακῶν ἀποικιῶν, τῶν ὅποιων τὰ σκαῦη ἔκτελον μεταφοράς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν Ἐθνικῶν λιμένων, προήθεν ἀπὸ καιροῦ, ὃς γνωστὸν, εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ διαφύλαξῃ διοικητής ἔκτάσεως προνόμια ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ ὑπὲρ τῆς Αἰγυπτιακῆς σημαίας. Οὕτω, ἀπὸ τῆς 1ης Μαΐου ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν Νόμος, διὰ τοῦ ὅποιον ἐπιτυχάνεται ἡ προστασία τῶν Αἰγυπτιακῶν πλοίων ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων, καθόσον αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ δὲν θὰ χορηγοῦν εἰς ξένων πλοῖα, χωρητικότητος 1000 τ. καὶ κάτω, ἀδείας ἀπόπλου δι' Αἰγυπτιακῶν λιμένων πρὸς διενέργειαν ἀκτοπλοΐῶν μεταφορῶν. Ἡ ἐφαρμογαὶ αὕτη διαφύλασσεται διὰ τοῦ τρόπου τούτου ὑπὲρ τῶν ἀναλόγου μεγέθους Αἰγυπτιακῶν σκαῦην.

Ἡ νέα σύμβασις μὲ τὴν ἔταιρείαν τῆς Διώρυγος

Μεταξὺ τῆς Ἐταιρίας τῆς Διώρυγος τοῦ Σονέζ καὶ τῆς Αἰγυπτιακῆς κινέθησις ἐπεγράψατο πρὸς ἡμέραν ἐν Παρίσιοις νέα συμφωνία ὀντικεμενικός σκοποῦ τῆς δούλως εἶνε ἡ διατήρησις εἰς τὴν παρούσαν χρονικήν τῶν 10 φράγκων ἡ 63 γροσίων κατὰ τὸν πόνον τοῦ ἀνοτάτου ὄφιον, διὰ τὰ δικαιομάτα διελεύσεως, εἰς τὸ προνόμιον τῆς παραχωρήσεως. Διασφαλίζεται οὕτως ἡ ἔταιρα διὰ τὴν εἰς χρονὸν εἰσπράξιν τῶν δικαιωμάτων τῆς καὶ ἐν οἰδήποτε περιπτώσει ἐποτιμήσεως τοῦ Αἰγυπτιακοῦ νομίσματος. Ἡ συμφωνία οὐδὲν πανεγερίαν αἴσχην τῶν διδοίων πλοίων καὶ φορτίων, δύος ἀρχικῶς εἰχε διαδοθῆ, ἀλλὰ δημοφρεγεῖ, τούναντίον, μίαν κατάστασιν, ἡ οποία, κατὰ τὰς γενομένας δηλώσεις τοῦ πορεόν της Ἐταιρίας πρὸς τὴν τελευτών τὸν ἀνθεῖσαν γενικὴν συνέλευσιν, θὰ ἐπιτέρψῃ εἰς τὴν ἔταιρα τῆς Διώρυγος νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν τακτικὴν τῆς ἐποικίδεως τῶν δικαιωμάτων διελεύσεως.

Μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς νέας συμφωνίας ἐδημοσιεύθη εἰς Παρίσιον ἀνακοινωθὲν, εἰς τὸ ὅποιον ἐτονίζετο, ὅτι ἡ ἔταιρα τοῦ Σονέζ ἀπεδέχθη τὴν εἰσόδου δινὸν Αἰγυπτιόν εἰς τὸ συμβούλιον τῶν Διευθυντῶν καὶ ὅτι θῆσαν βαθμοῖς τὸν ἀριθμὸν τῶν Αἰγυπτιῶν ἑπαλῆλητῶν της, μέχρις 25 ὥρα τοῦ ὅποιον ἀριθμοῦ. Πρὸς τὴν κινέθησιν τοῦ Καιροῦ θὰ ἔξαπλοισθῇ ἡ ἔταιρα ἐπὸ τῆς Ἐταιρίας καταβολή 200.000 Αἰγυπτιακῶν λιρῶν, εἰς ἔξδηλην διαφόρων ἀπατήσεων, ἀπειρούστως δὲ θὰ ἐπιτέλεται ἡ ἐλεύθερα διελεύσις τῶν Αἰγυπτιακῶν κρατικῶν πλοίων. Προστίθεται ἀπόμενος εἰς τὸ ἀνακοινωθὲν, ὅτι τὴν 18ην Μαΐου θὰ ουγεδάσῃ τὸ Διοικητικὸν συμβούλιον, ἵνα λάβῃ ἀποφάσεις ἐπὶ τοῦ ἀπλιτώσεως τῶν δικαιωμάτων τῆς Διώρυγος.

Ἡ νέα συμφωνία ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς τὴν ἐπίσημον Αἰγυπτιακὴν ἐφημερίδα. Βάσει αὐτῆς ἐπιλύννων ὅλα τὰ ἔκκρεμη μεταξὺ ἔταιρας καὶ Αἰγύπτου ἐπιστάμενα ζητήματα, εἰσέρχεται δὲ ἀμέσως εἰς τὸ Συμβούλιον τῶν διευθυντῶν πρὸς κάλυψην τῆς θέσεως, θὰ εἰσέλθῃ δὲν καϊδῇ καὶ δεύτερος. Τὸ συμβούλιον περιλαμβάνει, ὡς γνωστόν, 32 μέλη, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ δέκα εἰνεῖς "Ἄγγλοι, διὰ δὲ τῆς εἰσόδου δέν Αἰγυπτιόν περιορίζονται ἀναλόγως αἱ Γαλλίαι καὶ θέσεις.

Γιουγκοσλαυία

Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου

Οἱ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Γιουγκοσλανίας περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ π.λ. 178 σκάψη, ὅλης κινητικότητος 365.014 τ. γρ. κατανεμόμενα εἰς 34 ἐν ὅλῳ κινήτας ἔταιρας. Αἱ κυριότεραι εἰς αὐτὸν εἰνεῖς τῆς Γιουγκοσλανίας Λόιδης μὲ ἐδραν τῆς Ζάγκρεμ καὶ Σπλατάτο, ἀριθμοῦν στόλον 21 σκαῦην 114.515 τ. γράφης, ἡ «Ντονμπρούσα» μὲ ἐδραν τὸ Ντούμπρούνιαν καὶ μὲ στόλον 24 σκαῦην 52.936 τ. γράφης, ἡ «Γιαντάνονα» τοῦ Σουσάκ μὲ 55 σκάψη 24.751 τ. γράφης, ἡ «Οτσάνια» μὲ 8 πλοῖα 24.163 τόννων, ἡ «Πρόγκρες» τοῦ Σουσάκ μὲ 4 σκάψη 14.436 τόννων, ἡ ἐν Σουσάκ ἐπίσης ἐδρεύοντα «Πρέμουζα» μὲ 3 πλοῖα 15.760 τόννων, ἡ ἔταιρα «Τόπιτζ» μὲ 6 πλοῖα 23.730 τ. καὶ ἡ «Γιουγκοσλαβένονα τοῦ Σουσάκ, διαβέτονος 5 σκάψη 23.068 τ. γράφης. Τὸ σύνολον τῆς Γιουγκοσλανίας κινητικότητος ἀπησχόλει 3757 ἐργάτας θαλάσσης.

Κατὰ τὸ 1933 ἡ Γιουγκοσλανίκη κινητική ἦσθιμε 168 σκάψη 338.160 τ. γράφης, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1933 171 σκάψη 352.177 τ. καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1932 188 πλοῖα 376.649 τ. γράφης. Λιὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐνταντίον τῆς Ιταλίας κινθόστων διεταράζησθαι σημαντικός ἡ ἐν τῇ Ἀδριατικῇ καὶ τῇ Μεσογείῳ θαλάσση κίνησις, εἰς τὴν ὅποιαν ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Γιουγκοσλανίας ἔχει ἔξαπλοισθαι σοβαράν συμμετοχήν, δεδομένου ὅτι ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου 1935 διεζόπησαν οἱ πρὸς τοὺς Ιταλούς λιμένας πλότες τοῦ. Εἰς ἀντιστάμασμα τῆς τοιαύτης ἀπολέσεις, ἐφημοδόθη ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου τῷ. ἔ. τὸ «Ἀδριατικὸν τημολόγιον», ὅπερ ισχύει διὰ τὰ ἐπὸ διαμετακόμισται ἐκ Τσεχοσλοβακίας καὶ πρὸς τὴν Τσε-

χοσλοβακίαν ἐμπορεύματα, ἐφ' ὅσον ταῦτα διέρχονται μέσῳ τῶν Γιουγκοσλανίκων λιμένων.

Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀκτοπλοΐαν, διατηρεῖ αὕτη ἓνα πυκνὸν δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν καθ' ὅλη τὴν ἔπτασιν τῶν Δαλματικῶν παραλίων, εἰς τὴν ἄπαξεν τοῦ ὅποιον ὀφεῖλεται καὶ ἡ ζωηρὴ ἀνάπτυξις τῆς τουτικῆς ἐν Δαλματίᾳ κινήσεως.

Ἡ λιμενικὴ κίνησις κατὰ τὸ 1935

Ἡ σύνησις τῶν Γιουγκοσλανίκων λιμένων περιέλαβε τὸ παρελθόν ἔτος κατάπλοιος 96.300 σκαῦην, κινητικότητος 18.4 ἐπατομηγίων τόννων νέτ., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 13.8 ἔχατ. τόννων ἀφεύδον σκάψη τακτικῶν γραμμῶν. Οἱ ἀπλοὶ ἀνήλιθον εἰς 19.280 σκάψη, καθαρὰς κινητικής τοῦ πόνου 18.44 ἔχατ. τ. νέτ., τὴν δὲ πρότην θέσιν εἰς τὸ σύνολον τῆς ναυτιλίας ταῦτης κατεύχεται ἡ Ιταλικὴ σημαία. "Ἐναντὶ τοῦ προηγούμενον ἔτος ἡ κίνησις τοῦ 1935 παρουσίασεν αὔξησιν κατά 1.000. 000 τ. νέτ.

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν Ναυπηγείων

Εἰς τὸν νέον Γιουγκοσλανίκων προσπολογισμὸν ἀνεγάραψε πίστωσις 25 ἔχατ. δημητίου διὰ τὴν ἰδινων νέων ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, καθόσον τὰ ἐνιστάμενα ἐργοστάσια ἐποικεῦνται πλοίων παρουσιάζουν τόσας ἀπελείας, ὅστε αἱ ἐξάστοτε σοβαραὶ ἐργασίαι ἐποιεῦνται φυγαδεύοντας εἰς τὸ ἔξτερον. Διὰ τῆς καταστενῆς ἐνὸς ἀριθμού ναυπηγείου ἐλπίζεται νὰ διασφαλισθῇ ἡ ἐργασία αὕτη ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἡ οποία σὺν τῷ χρόνῳ θὰ καλύπτῃ τὰς ἀνάγκας καὶ τῆς Γιουγκοσλανίκης ποταμοπλοΐας διὰ νέας καταστενᾶς.

Ἡ «Ἐνιοτσεῖ» τῆς βιομηχανίας μετάλλου ἀντιτίθεται εἰς τὴν ἀνωτέρω κινητητικήν ἐνέργειαν, θεωροῦσα ἀλόγιστον τὴν ἐπιδιοκομένην ἀνάπτυξιν. Ἡ περία— τονίζεται εἰς τὸ σχετικὸν ὑπόμνημα τῆς — ἀδειζεν ὅτι ἡ ὑπάρχουσα ναυπηγικὴ ἐπιχείρησις, διοικουμένη μάλιστα ἐπὸ ναυτικῆς ἔταιρας, δὲν είναι ἀποδοτική. Οὐθότερον θὰ ἔη ἡ ἀφεύδονται ἐλεύθεραι αἱ ἔταιραι νὰ ναυπηγοῦν ἡ ἐποικεῦνται τὰ σκάψη τῶν ἔταιρων αἵ τε συνισταμένων πλοίων τοῦ Κράτους νὰ καταβάῃ.

Τονίζεται ἀκόμη εἰς τὸ ὑπόμνημα, ὅτι πλὴν τῆς ἀρχικῆς πιστώσεως τῶν 25 ἔχατ., δημητίων, θεωροῦσα ὑπὲροχαθῆ τὸ Κράτος νὰ καταβάῃ διαρκῶς τὰς διαπλάνας συντηρηστούς τοῦ ἰδιωτικομένου ναυπηγείου. Ορθότερον θὰ εἴη ἡ πιστώσις αὕτη διετίθετο τελικῶς διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ὑψηλαίστερων πλοίων τοῦ ποταμού ποταμού τοιούτων.

Ο λιμὴν τοῦ Σουσάκ

Οἱ Γιουγκοσλανίκοι Τέλοις ἀσχολεῖται τελευτών μὲ τὰ στατιστικά δεδομένα περὶ τῆς θέσεως τοῦ λιμένος τοῦ Σουσάκ, ἐκ τῶν ὅποιων ἀποδεικνύεται ἡ αἰσθητή τῆς κινήσεως τοῦ ἀνάπτυξης. Η διαμετακόμισται κινήσις τῶν ἐσπειροδειδῶν, μὲ προοισμὸν τῆς Κεντρικῆς Εὐθότητης, σημειώνει χαρακτηριστικὴν αἴσησην, ἐνῷ παραλλήλων καὶ σοβαραὶ μεταφοραὶ γεωργικῶν καὶ βιομηχανικῶν διεζάγνονται ἡδη διὰ τὸν λιμένον τοῦτον τῆς Αδριατικῆς, προσελκύοντος καθ' ἡμέραν καὶ μεζονά τὴν ἐγγασίαν ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. Λόγῳ τῆς τοιαύτης προοδευτικῆς ζωηρότητος μελετήτης ἡδη, ὡς ἐγγύωσθη, τὸ «Λόρδος Τριεστίνο» τὴν διανατότητα μᾶς πικνοτέρας προσεγγίσεως τῶν σκαψῶν τοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουσάκ, πρὸς τὸν οποῖον νὰ ἔξαπλαίσῃ περισσότερον σημειοτούς εἰς τὴν σημαντικήν πλέον εἰσαγωγικὴν κίνησην φορτίου διάβασος, μέσῳ Σουσάκ, πρὸς τὴν ἐνδοχώραν τῆς Κεντρικῆς Εὐθότητης.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)

ΔΑΝΕΙΑ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Δανία

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Σημφώνως πρὸς τὰ προκαταρκτικὰ στατιστικὰ δεδομένα τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ἐμπορίου περὶ τῶν ἀκαδημάτων ἐκ ναῦλων εἰσπράξεων τῶν Δανικῶν ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπτες κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὸ ναυτιλιακὸν ἀκαδημάτων εἰσόδημα ἐπολογίζεται εἰς 200 ἑκατομμύρια χρυσῶν, ἔναντι ἐποράζεων 192 ἔκατ. τοῦ 1934. Εἰς τὸ ποδὸν τοῦ 1935 δὲν νὰ προστεῦῃ καὶ τὸ ἀκαδημάτων προϊὸν τῶν ναῦλων τῶν ἴστοροφόρων καὶ δενζυνονήτων πλοίων, ὅπερ ἐπολογίζεται νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 2 ἔκατ. κορωνῶν περίποτον.

Στροφὴ πρὸς τὰς ἐπιχορηγήσεις;

Εἰς πρόσφατον ἀρθρὸν της, ἀμφεψόμενον εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἡ ἡμετέστημος κυβερνητικὴ ἐψημερίς τῆς Κοπεγχάγης, τονῖζει ὅτι ἡ ἔκτασις τῆς δράσεως τῆς Δανικῆς ζωρητικότητος καὶ ὁ ὑψηλὸς βαθμὸς τῆς τεχνικῆς τελειοποίησεώς τῆς ἐπετεύχθησαν χωρὶς καμμιαν ἀλλὰ μέρους τοῦ Κράτους ὑλικῆς ἀρωγῆς. Οὕτη εἰς τὴν Δανίαν, οὐτε εἰς κανένα ἄλλο Σκανδιναντίον κράτος ἐφημόρθη σήμερον προστατευτικὴ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας τοῦ πολιτικῆς. Εἰδίκως μᾶλιστα, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς Δανοὺς ἐφοπλιστάς, ἐπιμόνως οὗτοι ἀντέστησαν πάντοτε εἰς τὴν καθιέρωσιν ἐπιχορηγήσεων. Τὰ ἔξοδα δύοις ἔκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν εἰναιά ισαὶ καὶ πολλάκις ἀνώτερα τῶν συναδέλφων τῶν ἄλλων χωρῶν, εἰς τρόπον ὅστε ἡ ἀπονοία τῆς κυβερνητικῆς ἐνισχύσεως, τῆς δοτίας ἄλλων ναυτιλίας ἀπόλαμβανον, νὰ καθιστῇ δισκούλον τὸ ἔργον τῆς ἔκμεταλλεύσεως τῶν Δανικῶν σκαφῶν, ἐκεὶ ὅπου μᾶλιστα ἀντιμετωπίζονται ταῦτα τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγούμενων ξένων πλοίων.

Δὲν θὰ ἥτο ἐπομένως ἀπίθανον, ἐνναὶ ἡ Δανικὴ κυβερνητικὴ ὑπερχροῦτο μίαν ἡμέραν ν' ἀπολογήσῃ τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Οἱ ποικίλοι περιορισμοὶ καὶ τὰ ἐμπόδια, ποὺ παρεμβάλλονται εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Διεθνοῦς ἐμπορίου κατέστησαν ἔτι δυνοτερέαν τὴν δέσιν τῆς Δανικῆς ναυτιλίας. Ἐκαστὸν κράτος τείνει εἰς τὴν ἐξασκάσιον τῆς αὐταρκείας του, ἡ δὲ πολιτικὴ αὕτη ἀποτελεῖ τὸν χειρότερον ἔχθρον εἰς τὴν ἐψημερίαν τῆς ναυτιλίας βιομηχανίας. Τὸ ἐπό τὸ ἀνοτέρῳ πνεύμα ἀρθρὸν τῆς Δανικῆς ἐψημερίδος, ἡτίς διεμηρένει τὰς γνώμας τῆς κυβερνήσεως, θεωρεῖται ἵπτο τῶν ξένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων, ὃς προανάρρουσα μᾶς στροφῆς καὶ τῆς Δανικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὰ προστατευτικὰ συντημάτα.

Ἡνωμ. Πολιτεῖαι

Τολμηρὰ σχέδια διὰ νέα «σούπερ-λάΐνερς»

Δόθη τεράστια ὑπεροχεάνια, τὰ ὡποὶ ὁ' ἀπόστον ἐπικίνδυνοι ἀνταγωνισταὶ τοῦ «Queen Mary» καὶ τῆς «Νορμανδίας», μελετᾶτα νὰ κατηγηθῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἐντὸς τῆς προσεχοῦς τοιετίας, ἔναν ἐφόσον αἱ ἐπολιθεῖσα ὑπὸ τοῦ κ. Clapton μελέται, ὑθελὸν ἐποτηρικῆ ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κογχέσσου. Τὴν εἰδήσην ταῦτην ἀναγράφει ὁ Τύπος τῆς Νέας Υόρκης, μὲ τὴν προσήκην, ὅτι τὰ σχεδιαζόμενα Ἀμερικανικά «σούπερ-λάΐνερς» ὑὰ εἶναι μικροὺς 1250 ποδῶν, ζωρητικότητος 100.000 τ. γκρυς καὶ ὁ ἀναπτύξσουσαν ἐπηρεασίαν ταῦτητα 34 μίλιαν, δινάμενα, μὲ μίαν κατάλληλον καὶ εὐχερῆ διασκευήν, νὰ μετατρέπονται ἐν καρῷ πολέμου εἰς βοηθητικά μεταγυγικά ἢ ἀεροπλανοφόρα, ίσανά νὰ παραλαμβάνονται 100 βομβαρδιστικά ἀεροπλάνα ἔχαστον.

"Ἐναὶ ἐν μικρογραφίᾳ πρότυπον τῶν κολοσσιαίων τούτων «σούπερ-λάΐνερς» κατεσκευάσθη ἥδη, τὸ γεγονός δ' ἀδτὸ κρίνεται ὡς ἀπαρχὴ ἐπελέσεως τοῦ μεγαλεπηθόλου σχεδίου, ὡς πραγματοποίησις τοῦ ὅποιον

θ' ἀπατήση δαπάνην 20 ἑκατομμυρίων στεφλινῶν. Σημφώνως πρὸς τὰ σχέδια, τὰ δύο σκάφη ὃν φέρουν κατανούσχους συμπτυσσομένας καὶ ἀνεμόδοχους, αἵτινες εὐκόλως θὰ καταπίπτουν ἐπὸ τὰ καταστρόματα, ὥστε νὰ διανοίγεται ἐλεύθερον πεδίον ἀπονόσθεως ἀφοσοκαθάρων. Θὰ δίνανται οὖτα οἱ ἐπιβάται νὰ συντελέσσονται ἀπὸ δώμασμένου σημείου ἀφορικῶς τὸ ταξίδιον τῶν πρὸς τὰς δύο σκάφη τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Μία γενικὴ τιμὴ εἰσιτηρίου 10 λιρῶν προβλέπεται κατὰ θέσιν δι' ἑξάστητη ἀπερατιλατικήν διαδοχήν, ἐπιτρέπομένον εἰς τὸν ἐπιβάτας νὰ παραλαμβάνουν ἐπὶ τῆς ἔρημᾶς τὴν ἐξαρχοῦσαν διὰ τὸ ταξίδιον τροφὴν τῶν ἡ νὰ γενιατίζουν ἐντὸς τοῦ πλοίου μὲ τιμᾶς ἑστιατορίου. 'Υπολογίζεται, ὅτι ἔκαστον τῶν σκαφῶν ἀπὸ τὸν θάλασσαν μὲ την ἐπιβατικήν την 10.000 προηγούμενον διεπιβατικόν, τοῦ 10.000 ἐπιβατῶν κατὰ ταξίδιον, ἔναντι 2500 ἐπιβατῶν τοῦ Βρετανικοῦ «σούπερ-λάΐνερος».

Τὸ ναυπηγικὴ βιομηχανία κατὰ τὸ 1935

Εἰς τὴν ἀναγνούσθείσαν ἐνόποιον τῆς ἐτησίας γενικῆς συνελεύσεως τοῦ «Ἐθνικοῦ Σεμιναρίου τῶν Ἀμερικανῶν Ναυπηγῶν» ἔθεσσιν τοῦ προέδρου αὐτῆς κ. Smith, ἐτονίζετο, ὅτι ὁ ὄγκος τῆς ἐργασίας τῶν ἴδιωτικῶν ναυπηγείων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν αὔξηθεις διὰ 13 νέων συμβολῶν ναυπηγήσεως σκαφῶν θαλάσσης κατὰ τὸ 1935, παρέσχεν εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυπηγήσην τὴν ἐξαρχοῦσαν τὸ παρελθόν ἔτος μίαν ἀπαρχόληπτον τοῦ προηγούμενον διοδεκαμήνου. 'Ο μέσος δῆρος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπηρεσίας ἐπαλλήλων καὶ τεγνιτῶν εἰς 32 ἐπὶ τῶν κυριωτέρων 'Αμερικανικῶν ναυπηγείων καὶ δεξαμενῶν δι' ἐπισκενάς, ἀνίσχετο τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1935 εἰς 31.176, ἔναντι ἀντιστοίχου ἀριθμοῦ 21.439 κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1934.

Τὸ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰργάζετο εἰσέπι ἐπὶ τῇ βάσει τῶν 36 ὄρδων καὶ ὁ ἔδημος δι' ὅλας ἀνεξαρέτους τὰς κυβερνητικὰς παραγγελίας, τοῦτο δὲ καὶ εἰχεν ὡς ἀποτέλεσμα μίαν μέσην ἔδημαδιαν χρηματοποίησιν ἐπὸ τὴν βιομηχανίαν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκενῶν, κατὰ Δεκέμβριον π. ε., σημεμόνος πρὸς τὰς τησσαράνες στατιστικάς ἐργασίας χρόνου 34.3 ὄρδων, ἔναντι 38.8 ὄρδων τῶν λοιπῶν 'Αμερικανικῶν βιομηχανιῶν. 'Αντιθέτως, ὁ μέσος δῆρος ὡριαίων ἐσόδων ἔκαστον ἐργάτων τῶν ναυπηγείων ήτο ἀνώτερος ἦπι τὸν ἀντιστοίχον μέσον δόρων καὶ ἀλλης βιομηχανίας.

Διεπιστόῦτο περιστέρων περιστέρων εἰς τὴν ἐκθεσιν τοῦ z. Smith, ὅτι ἀπὸ τὸν ἀρχὸν Δεκεμβρίου 1935 καὶ ἐντεῦθεν ἐσημειώθη μία πρόδηλης ἀνάποδης γόνης προσεχείας εἰς τὰς ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων, δεδομένου ὅτι ἐδόθησαν παραγγελίας, ὅτι καὶ νέα παραγγελία διὰ τὴν ἐξασφαλίζοντο ἐντὸς τοῦ τοξοντος ἔτος. Κατ' ἀντίθετον ἐξ ἄλλων πρὸς τὸν σημαντικὸν ἀριθμὸν τῶν παρασκευῶν πλοαριών καὶ μικρῶν σκαφῶν εἰς τὰ παράποτά ταν πλοαριών κατασκευή, αἰσθητὴ ἐπέροντιον ναυτιλίας, Ἄν τε ἐξαρέσῃ τις τὴν κατηγορίαν τῶν τάνκερος, ἡ τοιαύτη ἐξλειψης ναυτικῶν κατασκευῶν ἀποδίδεται εἰς τὴν ἀβεβαύτητα τῆς ναυτιλίας πολιτικῆς τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ τὰς τηνίστητες πολιτικές τοῦ κ. Clapton μελέται, ὑθελὸν ἐποτηρικῆ ὑπὸ τοῦ Κογχέσσου. Μέχρι τῆς σαφοῦς διαμορφώσεως τοῦ νέου προστατευτικοῦ συστήματος, καμμία ἀνδιαφέροντα ἐργασία διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν πλοαριών δέν παραπορεῖται, ἀλλ' οἵτις καὶ ἀναμένεται προσεχῆς τοιωτή διὰ σκάφη τοῦ τε ἐπιτερικοῦ καὶ ἐστοπευτικοῦ ἐμπορίου.

Πάντως, ἡ θέσις τῆς 'Αμερικανικῆς ναυτιλίας, γενικῶς κρινομένη, ἐβεβλητήθη τὸ 1935, ἡτο δὲ ἀξιοπλειστον, ὅτι τὸ σύνολον τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ηὔξησθη κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος καὶ ἡδη τὸν την πήρον τοῦ Κογχέσσου. Μέχρι τῆς σαφοῦς διαμορφώσεως τοῦ νέου προστατευτικοῦ συστήματος, καμμία ἀνδιαφέροντα ἐργασία διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν πλοαριών δέν παραπορεῖται, ἀλλ' οἵτις καὶ ἀναμένεται προσεχῆς τοιωτή διὰ σκάφη τοῦ τε ἐπιτερικοῦ καὶ ἐστοπευτικοῦ ἐμπορίου.

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



25 ο) ο κατωτέρω από την άντιστοιχον ήμεροιμνίαν του 1934. Οι άριθμοι ούτοι άπετελονταν σαφείς ενδείξεις της σημειωθείσης βελτιώσεως εις την έγασιαν της διευνούσα ναυτιλίας.

Τό σύνολον της ναυτιγονιένες είς τάς 'Ηνωμένας Πόλιτειας χωριτζότης κατά την 31ην Μαρτίου το ξ. ε. άντερφροσώπευε — παρά τάς δοθείσας παραγγελίας δεξιαιμενοπλοίων — το άσημαντον ποσοστὸν 3 ο) των Παγκοσμίων ναυτιγήσων. Τό γεγονός αὐτὸν ένεγύε, κατά τὸν Σ. Σαμή, άπόμενον βαθυτέρων σημασίαν, ἐλαύναντον ν' δημ, ὅτι μὲ βάσιν ήμικια 20 έτῶν, θὰ ήσαν τὸ 1940 πελατασμένα καὶ ἀνίκανα πρὸς περιτερῷ ἐξαπάλλενον, ὅτα τὰ φροτηγά πλοῖα, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς μεταφορὰς τοῦ ἔπερποντον καὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πόλιτειῶν. Καταδεικνύεται ἐξ αὐτῶν — σημειώνεται ἡ ἔγασις — πόσον σπουδαία καὶ ἐπιτακτική ἐμφανίζεται ἡ ἄνγκη καθερόσεως μᾶς θετικής ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, χάριν τῆς ταχυτέρας κατά τὸ δινατὸν ἀνανεώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πόλιτειῶν.

Ιαπωνία

Μέτρα ύπερ τῆς Ναυτιλίας

Ἡ παρὰ τῷ ύπονοφρείῳ τοῦ 'Εμπορίου Διεύθυνσις τοῦ Ιαπωνικοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μελέτῃ ἀπό τίνος σχέδιον Νόμου, τείνοντος νὰ παράσῃ εἰς αὐτὴν τὸ δικαιώμα ἐπεμβάσεως, πρὸς ἀποτροπὴν τοῦ ἀντικονυμικοῦ συναγωνισμοῦ, τοῦ ἐναρκουμένου ἡδη μεταξὺ τῶν Ιαπωνικῶν ἐφοριαστῶν ἐπιχειρούσων καὶ ἐναρμονίσιον τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας τῆς χώρας. Προβλέπεται δι' αὐτοῦ, ὅπως διὰ τὴν δημονογίαν κάθε νέας τακτικῆς γραμμῆς καθερωθῆ ἡ ἐκδοσίας εἰδικῆς πρὸς τοῦτο ἐπουργικῆς ἀδείας, ἐνῷ ἐξ ἄλλου δ' ἀπαγορευθῆ εἰς τὰ καθαρῶς «τρόπιτο» φροτηγά νὰ δρομολογοῦντα εἰς τακτικᾶς ὑπηρεσίας, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς ἔτερα πλοῖα, ἀπίνα τὰς ἑξετέλουν ἡδη καὶ συνεπῶς κατεύχοντα τὴς προτεραιότητος. Τὸ Νομοσχέδιον τοῦτο ἀναφέρεται εἰς τὰς μεταξὺ τῶν Ιαπωνικῶν νήσων μεταφορὰς καὶ εἰς τὰς ἓγισταμένας τακτικᾶς ἑτηρεοίας μεταξὺ τῶν μητροπολίτων λιμένων καὶ τῶν Ιαπωνικῶν κτήσεων, πρόκειται δὲ ἑντὸς τοῦ Μαΐου νὰ ἐπολημῇ ὑπὸ τὴν φῆφον τῆς Ιαπωνικῆς Διάτης πρὸς κύρωσιν.

Μεγάλη Βρετανία

Ο τρόπος ἀσφαλίσεως σκαφῶν

Οι Αγγλικοὶ ἀσφαλιστικοὶ κύκλοι, μὲ κάποιαν ἐκπληξιν ἐπληροφορίησαν τὴν ὑπὸ τοῦ «Board of Trade» σύντασιν τομελοῦς ἐπιτροπῆς ἐρεύνης ἦργαναν τοῦ ἐν ισχψι τηνστήματος ἀσφαλίσεως σωμάτων σκαφῶν καὶ ἵποδειξιν τῶν ἐνδεικνυούμενων τροποποιήσεων. Ἡ τοιάντη τοῦ «Board of Trade» ἐνέργεια, συνέπεια τῶν κατά καιροὺς ἐπιτροπών πατά τῆς τηρουμένης ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τακτικῆς, ὅπως ἀποέρχονταν ἀπερδολικήν ἐποφαλισμένην ἄξιαν τὸν παλαιάς ἡμίκιας φροτηγῶν σκαφῶν, πρὸς εἰσπραχτὸν περισσοτέρων ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κανόνων ἐπίληξης ἀπολείας τον, ὃφελεται κεφίσιας εἰς τὰς ἀποφάσεις ἐπιφανῶν Ἀγγλικῶν δικαστῶν, ἐπληρωθέντων κατά καιροὺς τῆς ἔκδικσεως ναυτικῶν ἔποθεσεων, σχετικῶν μὲ ἀπατήσεις καὶ ἀσφαλιστῶν ἑπταὶν δι' ὄλικᾶς ἀπολείας πλοῖον.

Εἰς τὰ αὐτὰ σημετεφόρωτα εἰσεῖται καὶ ἡ ἕπο τὸν λόρδον Merrivale ἐπιτροπῆ, ἡ ἐπιφορτισθέσαι μὲ τὴν γνωστὴν δικαστικὴν ἔργωναν ἐπὶ τῶν αἴτιον, ἀπίνα προεκάλεσαν τὴν ἀπόλειαν πολλῶν ἀγγλικῶν πλοίων εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν καὶ ἀλλαζοῦ. Τόσον εἰς τὰς δικαιοστικὰς ἀποφάσεις, ὃσον καὶ εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πορισμάτων τοῦ λόρδου Merrivale, δὲν παρελείπετο ἡ ὑπόδειξις τροποποιήσεως τῆς ἀνωτέρω τακτικῶν ἡποθέσεων.

Ἡ πρώτη πέποιμος δικαστικὴ ἐπίσκεψις κατά τῶν ἀσφαλιστῶν ἥκοντα τὸν Ἀρφίλιον τοῦ 1935 κατά τὴν ἑποδέ τοῦ Μαϊκίκον ἐκδίκιων τῆς ἐποθέσεως ὄλικῆς ἀπολείας τοῦ φροτηγοῦ «Μιχαήλ Ν. Μαργῆ», ναναγήσαντος τὸ 1932 εἰς τὴν Ἀδριατικήν, κατά ἐν ταξιδίον τοῦ μεταφορᾶς φροτηγῶν κώκες εἰς Δάντσταγ τῆς Τρεγύεστην.

Ὦς ἀνέγραψη τότε καὶ εἰς τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά», οἱ «Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ ἡμισηνήτησαν τὴν ἀπατήσιν τὸν Ἐλλήνων πλοιοκητῶν, μὲ τὸ αἴτιον πρὸς τὸν δὲν εἶχεν ἀπολείσθη ἐξ κινδύνων καλύπτομένων ἀπὸ τὸ ἀσφαλιστικὸν σωμάτιον. Ἐκ τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας ἥλθεν εἰς φῶς, ὅτι ἡ ἀσφάλεια εἶχε συναφθῆ ἐπὶ ἄξιας 23.000 λίρων, διὰ νὰ πληρωθοῦν 12.000 λίραι ἐν περιπτώσει ὄλικῆς ἀπολείας.

Ο φημεὶς δικαστῆς ἑξέδωσεν ἀπόφασιν ἐναντίον τῶν ἀσφαλιστῶν, διὰ τὴν τακτικὴν τῶν δομών — ὡς εἶπε — δὲν ἡσθάνετο μεγάλην συμπλειανή. Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως ἐπονίζοντο μεταξὺ τὰ ἔξης:

«... Υπῆρχεν ἕνα πλοίον, τοῦ ὥποιον γνωστὴ ἡδη ἡ ἥμικια τῶν 33 ἑτῶν. Μὲ ἀσῆμαντον μόνον σκέψην θὰ ἡδύναντο οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ ἐνοίησουν, ὅτι τὸ πλοίον αὐτὸν δὲν ἡδη ἴκανόν τον ἀποδώσῃ πολλὰ κέρδη, εἰδὺ μόνον, ἐὰν ἐπετύγχανεν ἵκανοντικόν ναῦλους. Ὡς ἐκ τῆς ἥμικιας του, ἡ ἀγοραὶ ἀξία αὐτῶν, πολοιημένου πρὸς διάλυσιν, δὲν ἡδη ἀνοτέρα τῶν 2000 ἑτῶν 3000 λίρων. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτᾶς καθιστάτο φανερόν, ὅτι τὸ νὰ προσακολούηται οἱ πλοιοκηταὶ τον νὰ τὸ ἀσφαλίσουν ἀντὶ 12.000 λίρων, ἡδη τὸ ἰδιον ὡς ἐὰν συνιστάτο εἰς αὐτοὺς νὰ ἐπιδιώσουν μίαν «έλικην ἀπόλειαν». Τοιούτος τις ὑπανιγμὸς μάλιστα, ἱκούσθη ἀσφάλιστος ἐπὶ τῆς ἐποθέσεως....»

Ο δικαστῆς λόρδος Merrivale ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ πόρισμα τῆς ἐρεύνης τοῦ διὰ τὴν αἴτιον δικαστούντοντος τὸ 1934 ἀπόλειαν εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν τοῦ 'Αγγλικοῦ φροτηγοῦ «Milpool», ἐσημείωνε τὰ ἀζόλουσθα: «....Σχετικῶς μὲ τὰς συναστικένας ἀσφαλίσεις ἐμπορικῶν πλοίων, ἡ περιπτώσις τῆς ἐπιβολῆς ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν εἰς τοὺς πλοιοκητάς νὰ καταβάλουν ἡ. χ. ἀσφάλιστοι ἐπὶ 14.000 λίρων, ἀκεῖ ὥποιον συναστικῶν ἕψισταν τοῦ ἡμισυ μόνον τῆς ἀσφαλιστικῆς ταύτης ἄξιας, δημιουργεῖ ζητήματα προκαλούντα, ἐνδεχομένως, σοβαρὰς δημοσίας συνεπείας. Θὰ ἡδη σκόπιμον, πιθανόν, νὰ καταβληθῇ προσοχὴ, ὅχι μόνον εἰς τὰ ἐπιτροπήμενα δριταὶς ἀσφαλίσεις, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ ζητήματος, ἐὰν, ὑπὸ τὰς ἕψισταμένας συνθήκας, δριτοὶ μόνον τὰ πλοῖα καὶ τὰ φροτηγά, ἀλλὰ καὶ ἡ ζητη τῶν ναῦλολημένων δὲν ἡδη ἐπεργετεῖ νὰ ἀμιδάνεται ὑπὲρ δημ, κατὰ τὸν καθοδισμὸν τῶν κινδύνων, ἔναντι τῶν δομῶν καλύπτονται οἱ ὑπερβολικῶν τοιν σκαφῶν προσποτήσεων, καὶ τὴν κατάστασιν τὸν ποντοπλούντων συνέδεσεν. Ένα τρίτον δικαστικὸν σχόλιον, τὸ ὥποιον ἀνάμεινος τῆς ἐρεύνης προσφέρει τὸν δικαστὴν προστάτην τῆς συνατοποιητικῆς στοιχείου τοῦ Ιανονάριου Σαντούντος περιπλέκουσαν τὰς πληρωμένες μεταφοραὶς πλοιοκητοῖς πλοίοις, ἐκ μέρους τῆς Ισπανικῆς έταιριας «Ascongada» κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς Εταιρίας «British & Foreign». Οἱ ἀσφάλιστοι εἰχον ἀρηγθῆ τὴν πληρωμήν τῶν ἀσφαλιστῶν μὲ τὸ αἴτιον προγόνων, ὅτι τὸ νανάγιον ἐπήρξε δόλιον, ὁ δὲ δικαστὴς Ζ. Branson είχεν ἐπιδώσει τὸν παρελθόντα δεύτερον τοῦ τέλους τοῦ δικαστῆς προσφέρει τὸν παρατελόντα δεύτερον τοῦ τέλους τοῦ παρατοποντά δεύτερον τοῦ παρατελόντα πολλών ὅμως ἐπιφύλαξεν κοινοποίησεως τῆς μεχρι τοῦ Ιανονάριου. Ὄποιος ἐκ τῶν ἕστερων ἀπεδειχθή διότι τὸν παρατελόντη τὸν ἀπό την πλευρᾶς τῆς «ἡσφαλισμένης ἄξιας» τοῦ Ιανονάριου πλοίου, ἀπόδειξις, ὅτι εἰς τὸ δημοσιευθὲν τὸν Ιανονάριον σκεπτικὸν ἀνέφερε καὶ τὰ ἀζόλουσθα: «Τὸ πλοίον τῶν ἐναργούμενων ἡδη, ἀναμφισητήτως, ἡσφαλισμένου εἰς ἐπερδολίδων ποσόν, ἀπεδειχθῇ ὅμως πληρωμήν, ὅτι οἱ ἀσφαλίστοι ἐπέβαλον κατὰ κανόνα, δσάκις ἡδύναντο, ἐπερδολίσαντας ἄξιας».

Εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ίδιον δικαστοῦ ἀνώλαντον τοῦ ιστορικοῦ τῆς ὑποθέσεως ἐπονίζοντο πα' αὐτὸν καταρκτοτοπικῶς τὰ κάτοιθοι: «Ἐπιθυμῶ νὰ τονίσω, ὅτι ἡ ἐπικριτικὴ τὴν ἐκφρασθεῖσαν πα' ἄλλων δικαστῶν πατοψίων τον καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς «ἡσφαλισμένης ἄξιας» τοῦ Ιανονάριου πλοίου. Ἀπόδειξις, ὅτι εἰς τὸ δημοσιευθὲν τὸν Ιανονάριον σκεπτικὸν ἀνέφερε καὶ τὰ ἀζόλουσθα: «Τὸ πλοίον τῶν ἐναργούμενων ἡδη, ἀναμφισητήτως, ἡσφαλισμένου εἰς τὸν ἐπερδολίδων ποσόν, τὸ παρατοποντά τοῦ πλοίου παγγίδιον, μὲ ἐπαύλον τῆς τυχοῦδον πάγγιδιον, πρὸς τοῦ πλοίου δι' ὄλικήν ἀπολείαν. Τότο, ἀποδιδοῦνται καὶ τοῦ πλοίου εἰλικρινεῖς καὶ ἀκεραιόις πλοιοκητήταις εἰς τὴν ἐπέτελειν, ἐν δεδομένηι στιγμῇ, τοῦ καθήκοντός τον, νὰ φέρουν, εἰ δινατὸν, τὸ βεβλαμμένον πλοίον τον εἰς τὸν λιμένα, ἕνοει δὲ τοὺς τυχὸν ἀνηθίκους νὰ προσοῦν εἰς τὸ ἔχειλμα τῆς δολίας τυθίσεως».

«Οἷα καὶ ἀνωτέρω ἀπότελεσαν ἡδη τὸ ἀντικείμενον ἐπικριτικής καὶ πλευρᾶς τῶν ἀσφαλιστῶν κέντρων. Εἰς ἄθροι, δημοσιεύνονται εἰς τὴν «Journal of Commerce», τοῦ Λιβερπούλ, ἀναφέρεται ὅπι ἡ συνασταθεῖσα τρημελῆς ἐπιτροπὴ ἐπεφορτίσθη «εὐὰ ἐρευνῆσῃ τὸ παρόν σύστημα ἀσφαλίσεως σωμάτων σκαφῶν, δάσει τὸν προσφάτων δικαστῶν σχόλειον ἐπὶ τῶν «ἡσφαλισμένων ἄξιων τῶν πλοίων» δι' ὄλικήν ἀπολείαν καὶ ν' ἀναφέρῃ, ἐὰν προσφίνῃ, ὡς ἐπιθυμητὴν καὶ δυνατὴν, τὸν τροποποιήσιν του». Ὑπὸ ἀρχὴ αὕτη ἀποτελεῖ, κατὰ τὸν ἀρθρογράφον,

A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τὸν π.κ. 'Εφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμὰς διὰ τὴν φροτηγούρρωστωσιν καὶ συμπληκησιν τῶν πλοίων των εἰς τὸ δόλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

Όπόταν ἡ στιγμασία ὑποχρεούται διὰ τὸν ναυλοσυμφώνον, εἰνε συχνὰ δυνατὸν νὰ κανονισθῶν δορι σημείους, φελεῖς διὰ τὸν ἐφοπλιστάς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικήν μὲ λιμενικά δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἀφοδίων δι' ὄλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν π.

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C. 3
Τηλεφ: ROYAL 4954

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

πραγματικήν έπανάστασιν. Τό ισχύον σύστημα έκτιμήσεως — τονίζει — ενίσκεται ένταξηση στην απόλυτη πολιτική της Ελλάδας, η οποία προστέθηκε στην απόλυτη πολιτική της Ελλάδας.

Ο αριθμογράφος αναφέρει, ότι πολλάκις κατά τό παρελθόν προτάθησαν διάφοροι μέθοδοι ασφαλίσεως συμβάσων, ούτε μίας ή εξ αριθμογράφος από την προτεραιότητα την ασφαλίσηση της Ελλάδας, η οποία συνέβη μετά την ίδρυση της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Διαφορετικόν σύστημα, πράγματι, έφημοσθήνει ένταξησης της προτεραιότητας της προστασίας της Ελλάδας, το οποίο προτείνεται από την προστασία της Ελλάδας, η οποία συνέβη μετά την ίδρυση της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Τονίζεται περαιτέρω παρότι τον αριθμογράφο, ότι έτσι ήταν η θέση της Ελλάδας ταύτην την προτεραιότητας της προστασίας της Ελλάδας, η οποία συνέβη μετά την ίδρυση της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Τά διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Είναι γνωστά αἱ οὐεζητήσεις διά τὴν ὑγεινήν καὶ ἄνετον διαμονήν τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ φροτηγά πλοῖα, αἵτινες ἀποτελοῦσαν καὶ ἐπανάληψαν τὸ «Board of Trade» καὶ αἴτην ταῦτην τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων. Είχον διαπιστωθῆνε ἀπό τὰς οὐεζητήσεις ἔκεινας αἱ ἐπάτατος διαμενεῖς συνθῆκαι ἐνδιάτησίσις τῶν πληρωμάτων καὶ ἀπεδείχθησαν αἱ ἐνδεικνύμεναι βελτιώσεις, χωρὶς ὅμως ἔκποτε καμία θετική πρόσδοση νὰ συντελεσθῇ ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου εἰς τὰ Βρεταννικά πλοῖα, καὶ ἀντίθεσιν πρὸς διαφόρους ζένες ναυτιλίας, εἰς τὰς δούπιας μία ἀποτελεσματικὴ ἐν προκειμένῳ κατεβλήθη προσπάθεια. Πόσον ἀκόμη ἀπό τῆς πλευρᾶς αὐτῆς καθυστερεῖ ἡ Ἀγγλικὴ Ναυτιλία καὶ εἰς αὐτὰ τὰ νεοναπτήγα φροτηγά ἀποδεικνύεται εἰς μίαν προσφάτως δημοπιστεῖσαν ἔκθεσιν τοῦ ὑγειονομικοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ λιμένος τοῦ Λίβερπουλ, δόκτορος Frajer, γενικοτέρου διά τὴν Ναυτιλίαν ἐνδιαφέροντος. Ανεπικάλυτος τονίζεται ἐν αὐτῇ, ότι παρὸ τὰς πλείστας τεχνικὰς βελτιώσεις ποὺ ἐφαγματοποιήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὰ πλοῖα, δὲν ἐσημειώθησαν ἐν τούτοις καὶ ἀντίστοιχοι πρόσδοτοι εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων. Εἰς δύο σκάφη συγχρόνων κατασκευῆς, ἐνὸς Ἀγγλικοῦ καὶ ἐνὸς ζενόν, παρετηρήθη ἐπὸ τοῦ ἐλόγου ἐπιθεωρητοῦ, ότι τὰ διαμερίσματα τοῦ Ἀγγλικοῦ εὑρίσκοντο, συγχρονίως, εἰς λίαν μηνοντικήν θέσιν.

Κάθε σκάφος καταπλέον εἰς τὸ Λίβερπουλ — τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι τοῦ κ. Frajer — ὑπὲρβάλλετο, ἥμις τῇ πλευρᾷ τοῦ — εἰς αὐστηρὰν ὑγειονομικὴν ἐπιθεώρησιν, γαρ ἡ ζεντάζετο ἡ ὑγεία τοῦ πληρωμάτου, η περίπτωσις ἐμφανίσεως ἀσθενείας τίνος κατὰ τὸν πλοῦν, η κατάστασις τῶν ἀποθηκῶν ποσίμου ὕδατος καὶ τροφίμων καὶ ἡ ὑπαρξία μιῶν εἰς

τὰ κύτη καὶ τὰ διπέθμενα. Παρετηρήθη κατὰ τὰς ἐπιθεωρήσεις ταύτας ὁ βαθμὸς ἀνωτερότητος, ώς πρὸς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρωμάτου, πλείστων ὅσων ζενών πλοίων, ἄτινα είχον ναυπηγηθῆνεις τὴν ἀλλοδατήν. Άπο τὴν σύγχρονον δύο φροτηγῶν ναυπηγηθέντων τὸ 1935, ἐνὸς Ἀγγλικοῦ καὶ ἐνὸς ζενού, διεπιστώθη ὅτι τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρωμάτου είχον κατακενεσθῆνεις ἀπό μεγάρος πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ περὶ Ἐμπορίκης Ναυτιλίας Νόμου, πράγμα ποὺ ἀποτελεῖ τὸ κυριότερον χαρακτηριστικόν, ἐξ διον τὸ ζενόν πλοίον ἡ προσάθεια δὲν περιορίζεται στενῷν εἰς τὴν ἐπιληφωσιν τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου, ἀλλ' ἐπεξετείνεται καὶ εἰς τὴν ἔξαστασιν κάθε εὐκόλιας, ἀνέσεως καὶ εὐμαρείας εἰς τὸ πλήρωμα. Υπῆρχον εἰς αὐτὸν διαμερίσματα μὲ τέσσαρας κλίναις ζενών, είχε δὲ εἰς τὴν διάθεσιν τον κάθε ναυτῆς ἴδιον ιματιοφύλακιον καὶ ἐρμάριον πλήρους μήκους, κατεσφενασμένα ἀπό καλῆς ποιότητος ξύλειαν. Ή ὑπόλοιπος ἐπίπλωσις συνέκειτο ἀπὸ μίαν μικράν τράπεζαν, ἀναπατικά καθισμάτα πλ. Αἱ κλίναι καὶ οἱ φεγγίται ήσαν ἐφοδιασμένοι μὲ παραπλέσιμα, ούτως πρὸς τὰ χρηματοποιύμενα εἰς τὴν «τούριστ-κλάση» τῶν συγχρόνων ἐπιβατηγῶν ὑπεροχεανίον. Ή τράπεζα ήτο κεκαλυμμένη κατὰ τὸν ἴδιον τρόπον, εἰς δὲ τὸ δάπεδον ἡτο ἐστροφημένος τάπης, ἐναμοινισμένος εἰς χρωματισμὸν καὶ σχέδιο μὲ τὰ παραπλέσιμα, εἰς τὸν ὕπατον ὥστε νὰ δημιουργήσουν ἔνα εὐχάριστον εἰς τὴν θέαν σύνολον. «Οὐλα τὰ ἐπιπλά παρείχοντο ἡτο τῆς ἐταιρίας καὶ η γνωρότης τῶν τοιχωμάτων τοῦ πλοίου ἐμετριάζετο ἀπὸ τὴν ἐπίστρωσιν τον μὲ ἐπεξειγασμένην ξύλειαν.

Πρὸς διατήσην τῆς καθαριότητος τῶν διαμερίσμάτων, τὸ πλήρωμα ὑπερχρεοῦτο νὰ ἀλλάσσῃ τὰ ἐνδύματα ἐργασίας, νὰ λονσθῇ καὶ νὰ ἐνδυθῇ ἄλλα ἐνδύματα, ποὺ η εἰσόθετο εἰς τὰ δομάτια τοῦ. Πρὸς τὸ σποτὸν ἀπὸ τὸν ὑπῆρχε μία κοινόχριστος αἴθουσα εἰς τὴν εἰσόδον τῶν διαμερίσμάτων. Τὸ λοντρὸν διέθετε θερμὸν καὶ γρεζόν γόνωρ, εἰς δὲ τὴν διάθεσιν τοῦ πλοίου καὶ μία μεγάλη δεξαμενή περιεκτικότητος 400 ἔως 500 γαλόνων, τῆς οποίας τὸ ὕδωρ ἐθεματίνετο δι' ἡλεκτρισμοῦ, μὲ αἴθουσαν τὸν ἔλεγχον τῆς θεομορφασίας.

Τὸ ἐστιατόριον εὑρίσκετο εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἡτο ἐνόπερες καὶ εὐρύχωρον, ἐφοδιασμένον δὲ μὲ λεράνην διὰ τὴν πλύσιν τὸν χειρόν. Αἱ τροφαὶ καὶ τὰ πινάκια μετεφέροντο ἀπὸ τὸ μαγειρεῖον εἰς τὸ ἐστιατόριον μέσω ὑπηρεσιών τοῦ θριδίου, αἵτινες διηρκόλιναν τὸ σερβίρισμα τῶν φαγητῶν. Έκ τῆς ἐπιστρέψεως τοῦ ζενού ἀπὸ τὸ πλοίον — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — ἀπεξόμεζε κανές τὴν ἐντύπωσιν, ότι ἐποπλισταὶ καὶ πληρωματούσοι εἶχον ἐπιτυχῶς συνεργασθῆνεν ἐνδύματα, διναμενήν καὶ ἐπιβαλλομένην νὰ παρέχεται εἰς τὸν ζενού τὸν ναυτικοῦ ἐπάγγελμα.

Τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον, ἐξ ἄλλον, είχε καὶ αὐτὸν ναυπηγηθῆνει καθελκυσθῆνει τὸ 1935, τὰ διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ ὕμως διατιθέμενα διαμερίσματα ήσαν ὅμως πρὸς τὰς διαπιστωθῆκαις τεχνικὰς βελτιώσεις τῶν πληρωμάτων καὶ τοῦ θριδίου μετεφέροντος τοῦ θριδίου, αἵτινες διηρκόλιναν τὸ σερβίρισμα τῶν φαγητῶν. Έκ τῆς ἐπιστρέψεως τοῦ ζενού — ἀπὸ τὸ πλοίον — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — ἀπεξόμεζε κανές τὴν ἐντύπωσιν, ότι ἐποπλισταὶ καὶ πληρωματούσοι εἶχον ἐπιτυχῶς συνεργασθῆνεν ἐνδύματα, διναμενήν καὶ ἐπιβαλλομένην νὰ παρέχεται εἰς τὸν ζενού τὸν ναυτικοῦ ἐπάγγελμα.

Διάφοροι θεωρίαι ἀνεπτύχθησαν — ἀναφέρει ὁ δόκτωρ Frajer εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ — διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὴν συνέχισιν τοῦ ἀπότον τοῦ τοῦ εἰς τὴν διασκευὴν τῶν διαμερίσμάτων τοῦ πληρωμάτου ἐπὶ τὸν φροτηγό σαφῶν. Μία ἀπὸ τὰς κυριοτέρας ἀντιδομένης ζενών, τὸ δὲ ἐστιατόριον, δημοιον πρὸς τὸν σύνθημα ἀπάντωμαν τύπον εἰς τὸ Ἀγγλικό πλοίον, ἡτο ἐγκατεστημένον εἰς εἰς τὸν ἀπατάλληλον θέσιν καὶ περιείχε μόνον μίαν μεγάλην ζενίνην τράπεζαν καὶ ἀπλά, ὅρι άναπατικά, καθισμάτα.

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ**

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

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

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΜ

I. D. KΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YΙΟΙ
ΕΤΑΙΡΙΑ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

οίμαντον ἀναλογίαν, ἐν συγκρίσει πός τὸ συνολικὸν κόστος τοῦ πλοίου, ἐφόσον αἱ βελτιώσεις τῶν διαιρεισμάτων ἐφαρμόζονται εἰς τὸ ἀρχικὸν σχέδιον. Μία δεντρένουσα ἀντίρρησις, προβαλλομένη συγνά, ὡμαλεῖ περὶ ἀνέτον διαιρεισμάτον, διὰ τὰ δοιά ὅμως οὐδεμία φροντίς βελτιώσεως καὶ συντηρησεώς των καταβάλλεται ἀπὸ τὰ πληρότατα, ἐξ ἀγνοίας ἢ καὶ ἐξ ἀμελείας. Τὸ μειονέτημα αὐτὸν δύναται νὰ παρασαμφῆ διὰ τῆς πειθαρχίας καὶ τῶν ἡμερησίων ἐπιθεωρήσεων τῶν διαιρεισμάτων ἀπὸ τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν πρότον ἀξιοματικὸν τοῦ πλοίου.

Τὸ σχέδιον «διαλύσεως-ναυπηγήσεως»

Διετυπώθη πόρ τυνος ἐν Λονδίνῳ ἡ γνώμη, ὅτι τὸ γνωστὸν κυβερνητικὸν σχέδιον «εναπηγήσεως — διαλύσεως» ἔξεπλήρωσε τὸν προσφορισμὸν τοῦ καὶ ὃν ὑὰ ἐπορεύεται πλέον νὰ ἐγκαταλειφθῇ. Ή ἀποψις αὕτη ἔβασιτο ἐπὶ τῆς παρατηρηθείσης βραδύτητος εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν ὑποβαλλομένων ἀτῆσεων συμμετοχῆς εἰς τὸ σχέδιον, μὲ τὸ ἀτιολόγον, ὅτι ἡ ἀρμοδιότητα Ἐπιτροπῆς ἀνέμενε τὴν ἀπάντησην τοῦ «Board of Trade» ἐπὶ μᾶς ἐκθέσεώς της, ἀφορώσης τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου καὶ τὰ ἐξ αὐτῆς προκύπταντα δεδομένα.

Ἐξηριζόθη, ἀπὸ ἐνεργηθείσαν ἔφεναν μεταξὺ τῶν ἀρμοδιούσιν κύκλων, ὅτι καμία πρόθεσις δὲν ἔφενεται νὰ ἀποσυρθῇ ἐν τῆς λειτονογίας τὸ σχέδιον, πέραν μᾶς ἀντοπότερος ἔχοντοςεσ τῶν ἀτῆσεων ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, ὡς πόρ τὴν πραγματικὴν ἡ δυνητικὴ μαχητικότητα καὶ ποιοτικὴν κατάστασιν, τῶν πόρ διάλυσιν βάσει τοῦ σχεδίου, προσφερομένων πλοίον. Πρόσφετα, δηλαδὴ, νὰ ισχυσούν ώριμοι περιορισμοὶ καὶ προσποθεσιες διὰ τὴν ἀποδοχὴν ἐνὸς πλοίου πόρ διάλυσιν.

Κάθε Ἀγγλος ἐφοπλιστής, δυτὶς ἐπειδίως ἐν τῷ ἀγρούσῃ παλαὶ πλοῖα πόρ διάλυσιν, ἵνα τοῦ τῶν εἰνεργετικῶν τοῦ σχεδίου διατάξων διὰ τὴν ναυπηγησιν καινοτομοῦσις σκάφους, εὑρίσκεται ἐνόπλον τοῦ διλῆμματος — ίδια μάλιστα ὅταν ἐχῃ προηγούμενας ἀναλάβει ἐποχεώσεις ἔναντι ναυπηγείων τινός — νὰ πληρόσῃ ἡμιλάς τιμᾶς διὰ τὴν ἀπόκτησιν καταλλήλων πόρ διάλυσιν παλαῖς χωρητικότητος ἢ νὰ προτείνῃ εἰς τὴν Ἐπιτροπήν πλοίο δινάμενα νὰ χαρακτηρισθῶν ἄρχοστα, τῶν ὅποιων ἡ διάλυσις κατ — οὐδὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς πειροισμός τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, ἀφοῦ ἡ ποιοτικὴ τῶν κατάστασις δὲν ἐπτέπει εἰς αὐτὰ νὰ συναγωνισθῶν ἐπιτυχῶς τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα.

Εἰς τὸ παρελθόν, δριμένος ἀφίμως ἔνων πλοίων, τὰ δόπια δὲν ἦσαν ὑπολογισμαὶ εἰς τὸν συναγωνισμὸν τὰς τοῦ Ἀγγλικὰ, ἔτυχον τῆς ἔγκρισεως τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ πειριγμόθεαν εἰς τὸ σχέδιον «εναπηγήσεως — διαλύσεως», τοῦτο δικαὶος συνέβη, ὅταν ὁ ἐνδιαιρεθόμενος πλοιοπτήτης εἴχε διαβέσει πόρ διάλυσιν μεγάλην ἀναλογίαν παλαῖς, ἀλλὰ χονηφοροποιημόν εἰσέπι τοῦ χωρητικότητος καὶ δὲν ἦδηντο πόρ καταλύτων τῶν ἐποχεώσεων του, εἰμὶ μετὰ μεγίστης δυνοτίας νὰ ἐξεύρῃ καὶ ἀλλὰ κατάλληλα πλοῖα. Πιστεύεται, δητὶς δὲν ὑὰ ἐπιτρέπονται ἐφεξῆς τοιαῦται παραβάσεις καὶ ὃτι ἡ ἐπὶ τοῦ σχεδίου Ἐπιτροπῆς δὲν ὑὰ χωρητική πλέον ἀδειάς ἀγορᾶς σκάφουν, ἀτινα δὲν ὑὰ κρίνωνται συναγωνιστία. Ό περιορισμὸς οὗτος ἀφορᾷ ἀπολειτουργῶς τὰ διατιθέμενα πλοῖα τῶν Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν πόρ διάλυσιν ἔνων πλοίων. Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ «Lloyd's List», οἱ βασικοὶ δρόοι τοῦ Νόμου δὲν εἶναι διανοτάτων τῶν τοπολογηθῶν ἀνεν κοινοβούλευτικῆς ἐγγρίσεως, ἀλλ' οὔτε καὶ τὸ «Board of Trade» προτίθεται νὰ ζητηῇ μίαν ἐν προγεμένων νομοθετικὴν ἔξουσιοδότησιν. Πιστεύεται ἀσύμη, δητὶς δὲν πρόσεται νὰ τεθῇ κανεὶς περιορισμός, ὥστε νὰ διαλύνωνται ἀτμῆλατα σκάφη καταναλίσκοντα γιανθράκων καὶ ἀντ' αὐτῶν νὰ κατασκευάζονται ἔτερα μὲ κατανάλωσιν τῆς ἴδιας καυσίμου ὕλης ἢ ἔναντι διαλυμένων μότοροπτες νὰ ναυπηγήσονται ἐπίσης μότοροπτες. Δὲν πρόσεται ἀσύμη νὰ ἐπιτραπῇ ἡ διάλυσις δεξαμενοπλοίου πόρ συμποτήρων εἰς τὸ σχέδιον.

Κατὰ βάσιν ὑὰ παραμείνη ἀμετάβλητον τὸ σχέδιον, μία δὲ μόνον αὐστηρὴ ἐξέτασις ἐνδέχεται νὰ καθιερωθῇ τοῦ τύπου τῶν πλοιοκτητῶν προτεινομένων πλοίων. Τοῦτο καὶ ὑὰ συντελέσῃ, ὡς προβλέπεται, εἰς τὸν σημαντικὸν περιορισμὸν τοῦ σχέδιον, καθόσον ἡ ἀποτέλεσης τοῦ «Board of Trade» στρέψεται, ἐνδεχομένως, εἰς τὸν προιόνταν κάθε πληθωρικὴν ναυπηγήσον, τελείως ἀσύμφορον εἰς τὰ γενικὰ συμφέροντα τῆς ναυτιλίας, ὑπὸ τὰς σημερινὰς κρίσιμοις διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον περιστάσεις.

Ἐπει τινάνον μόνον, ποιά τις ἐπεικεία νὰ ἐπικρατήσῃ διὰ τὰς ὑπὸ κρίσιον ἐκκρεμεῖς αἰτίας. Μελλοντικῶς ὑὰ εννοοῦνται ὑπὸ τοῦ σχέδιου ἐκεῖνοι κανόνες οἵ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες ὑὰ διαθέτουν ίδιαν τῶν πλοίων πόρ διάλυσιν καὶ δὲν ὑὰ ἔχουν νὰ κατέχουν πόρ συμπλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν των, εἰμὶ μερόν τι ποσοστὸν χωρητικότητος ἐκ τῆς ἐλευθερίας ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν.

Τὸ Βουλὴ τῶν Κοινοτήτων διὰ τὴν Ναυτιλίαν

Εἰς μίαν ἀπὸ τὰς τελευταίας συνεδριάσεις τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων, ὁ πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» κ. Runciman ἀπῆγεται εἰς ἐνδιαιρεθούσας τινάς ἐπερωτήσεις, σχετικάς μὲ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἔνοντων πλοίων καὶ κυρίως τῶν Ὀλλανδικῶν, εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς πεταζοῦσαν καὶ κυρίως τῶν Ὀλλανδικῶν, εἰς τὰς δαπάνας τῶν ναυπηγησιν ἐν Ἀγγλίᾳ, μὲ τὴν ναυτολόγησην ἀλλοδαπῶν εἰς τὰ Βρεταννικὰ σκάφη καὶ μὲ τὴν δελτίσιαν τῶν διαιρεισμάτων τοῦ πληρώματος εἰς τὰ Ἀγγλικά φορτηγά.

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀκτοπλοίαν, ὁ ἐπερωτηθεὶς, βούλευτης ἐξῆταις νὰ πληροφορηθῇ ἐάν γνωρίζει, κατὰ πόσον τὰ ἐποχηγούμενα τὸν Ὀλλανδικὸν ἀκτοπλοϊκὸν σκάφη ὡσαντὶς ὅτις θέσιν νὰ προσελύνων ἐπει τοῦ ἐπιτόν τημάτων ἐπει τῆς ἔργας τῶν Ὀλλανδικῶν πλοίων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αἴσησιν τῶν ἀνέργων Ἀγγλικῶν πλοίων, καὶ τὴν ἐπισύρεσην σημαντικῶν ἔμματων εἰς τὰς ἐνδιαιρεθούσας Ἀγγλικάς Ἐπαρισίας. Ήθελήσεις ἀσύμη νὰ πληροφορηθῇ, ποιά μέτρα ἐσκόπευε νὰ λάβῃ ἡ συνέδριος πόρ διαιρεθούσας τῆς καταστάσεως ταύτης καὶ ἐαν μεταξὺ τῶν μέτρων αὐτῶν κατελέγετο καὶ ἡ ἀπαγόρευσης εἰς τὰ σκένα πλοίων μεταφορᾶς ἐν Ἀγγλίᾳ.

Ο κ. Runciman ἀπῆγεται, δητὶς πρόγιαται κατὰ τὸν τελευταίον μῆνας παρουσιάσθη μία αἴσησις τῆς ἔργας χωρητικότητος εἰς κατάπλοιας καὶ ἀπόπλοιας, προκειμένου περὶ κυνήσεως ἀμφώδης μεταφορᾶς ἀκτοπλοϊκῶν σαρακτηρῶν. Ή διατίθεται αἴτη — προσέθυρα — ἐξηντησεις τὴν προσοχήν μας καὶ παραπολεῖται, πολονότι κάθε ἐπ' αὐτῆς ἐνέργεια νὰ προσέργευνε εἰς τὰς ἐνισταμένας ἐμπορικὰς συμφωνίας καὶ θ' ἀπέβανεν ἐπίζημα εἰς τὰ καυτίλιασκα συμφέροντα τῆς χώρας. Ό πόρ τὰ Ὀλλανδικὸν ἀκτοπλοϊκὸν σκάφη εἰδικῶς, ὁ κ. Runciman παρέσχε τὴν πληροφορίαν, δητὶς δὲν ἐλάμβανον καυμάτιαν ἀπὸ μέρους τῆς κυβερνήσεως τῶν ἐπιχορήγησιν.

— Ετερος βούλευτης ἡθελήσεις νὰ πληροφορηθῇ ποιά ἡτο ἡ ἀναλογία τῆς κυβερνήτικης ἀμοιβῆς τοῦ σχεδίου ναυπηγήσεων εἰς κατάπλοιας καὶ ἀπόπλοιας, προκειμένου περὶ κυνήσεως ἀμφώδης μεταφορᾶς ἀκτοπλοϊκῶν σαρακτηρῶν. Ή διατίθεται αἴτη — προσέθυρα — ἐξηντησεις τὴν προσοχήν μας καὶ παραπολεῖται, πολονότι κάθε ἐπ' αὐτῆς ἐνέργεια νὰ προσέργευνε εἰς τὰς ἐνισταμένας ἐμπορικὰς συμφωνίας καὶ θ' ἀπέβανεν ἐπίζημα εἰς τὰ καυτίλιασκα συμφέροντα τῆς χώρας.

— Εἰς ἐπερώτησην βούλευτον ἡθελήσεις νὰ πληροφορηθῇ ποιά μέτρα ἐσκόπευε τὸν προσεχείσαν νὰ ναυπηγήσει τοῦ «Board of Trade» ἐσκόπευε νὰ λάβῃ μέτρα πόρ διαιρεθούσας τῆς ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ἀξιοματικῶν καὶ ναυτῶν εἰς τὰ Ἀγγλικά πλοῖα καὶ ἐαν ὑὰ ἐνηργεῖτο ἐ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανυθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Άνθρακες οὐδέποτες τοῦ Κόσμου.
Ξανθότούλος λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

*Αντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

εἰς αὐτοὺς μέρος ἐπὶ οἰασθῆποτε ἀπατήσεως, διακανονιζομένης πάντοτε ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συνόλου τῆς ἡσφαλισμένης ἁξίας.

Τὸ καλούμενὸν ἑτοῖς τῆς ἑλευθέρας ἀγορᾶς ποσὸν διὰ τὸ «Queen Mary» — ως ἐλέγην ἀνωτέρῳ — ἀποτελεῖ φρέσκό. Ἐποτενέτο μέχρι τοῦδε, ὅτι ἡ μεγιστὴ ἴσανότης τῆς ἀγορᾶς διὰ τὴν κάλυψην τῶν κινδύνων ἐνὸς μόνου οράφορος, δὲν ὑπερέβαινε τὰ 2,000,000 λιρῶν. Ὡς εἶνε γνωστόν, ὅταν τὸ 1929 τὰ δέοντα μεγάλα Γερμανικά ὑπεροχέαντα «Bremen» καὶ «Europa» ἡσφαλισθόσα δι’ ἄξιαν 2,500,000 λιρῶν ἔσπειστον, τὸ ποσὸν αὐτὸς τόσον δινοσόλως ἀπερρροφήθη, ὅποτε ἐπληρώθησαν λίαν ἵψηλαι τιμαὶ δι’ ἀντασφαλεῖας, ἵτοι δέοντος φορᾶς τὸ ἀρχικὸν ἀσφαλιστικὸν 2 ὁρίον περισσότερον, ὅποτε δὲ ἡ Ἰδιαὶ ἐγγασία ἀσφαλιστικὸν ἀνενεύθη τὸ 1930, ἡ ἡσφαλισμένη ἁξία πλέοντες λιπαρέστη αἱ νάγκαι· νά γε ποσόν τοῦδε ἀνάλογον πρός τὴν διναυπολότητα τῆς ἀγορᾶς.

Παρόμοιον ἡμέτημα οὐδόλως προβλέπεται νά προσέψῃ διὰ τὸν Βρεταννικὸν κολοσσὸν. Παρατηρεῖται, ἐν προσεμένῳ, ὅτι αἱ ἀσφαλίειαι τῶν δύο Γερμανικῶν ὑπεροχέαν τὸν ἀποθετήθησαν ἀρχικάς εἰς τὴν Γερμανικήν ἀγοράν, αἱ δὲ μετασχοῦσαι τῆς ἐγγασίας ἀσφαλιστικῶν ἔταιροιαν ἔνεγχασσον διὰ ποσὰ πολὺ ἑπέοτερα τῆς ἴσανότητας, ἀξόνῳ καὶ διάτοπον τοῦ δύο ποσά τὸν ἑπέοτερο τῆς ἴσανότητας τοῦ, ἀξόνῳ καὶ διάτοπον ἡλαμβάνοντο ἐπὶ ὅπις οἱ συνδιασμοὶ τῆς ἀντασφαλίσεως τοῦν ἐν τῷ συνόλῳ. Συνεπείᾳ τούτου περιεφέρει εἰς τὴν ἀγοράν ἦν ἑπέρογκον ποσὸν προαιρετικῶν ἀντασφαλίσεων, τὰς δύοις ἡ Παγκόσμιος δινυπολότητος ἰδυνάτε τὸν ἀπορρροφήσην καὶ αἵτινες πλαισμένον ἔργα μοιδανά τὰς διαφόρους ἀσφαλιστικὰς ἀγορᾶς, ἀναμένοντας τὴν τελευτὴν τῶν ἀντασφαλίσιων, παθ’ ὅλην τὴν χρονικὴν διάρκειαν τῶν ἀσφαλίσηρων συμβολῶν.

Ἡ ἐπὶ τοῦ «Queen Mary» ἀρχικὴ ἀσφαλεία εἶναι τοποθετημένη εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, μονότοντες δὲ ἔνα ἀρχεῖο σηματικὸν ποσὸν ἀντασφαλεῖδον μὲν πραγματοποιῆμον, δύον ἀρφόρων τὸν ἐν Λονδίνῳ ἑγγραφέντα ποσά, ἐν τούτοις τὸ συνόλον τῶν ἀντασφαλεῖδον ὀνδεμάτων καὶ σύγχρονιν ὃντας ἡ ἕχη μὲν τὸ ἐναπομέναν καὶ τὸ προσφερόμενον τὸ 1929 διὰ τὰ δύο Γερμανικά ὑπεροχεάνια. Ἡ Λονδινείως ἀγοράν εἴχε τότε ἀπορρργεῖν τὸν ἀναλάβει ποσὸ ἑπερβαίνοντα τὴν φυσικὴν τῆς διναυπολότητας διὰ τὴν ἀσφαλίειν τοῦ δύο Γερμανικῶν λάινες, ἐνὸς ὥδη οἱ «Ἀγγλοὶ ἀσφαλίσαι, προσεμένον ποσὸν διὰ τὸ «Queen Mary», ἀνέλαβον ποσὸν πολὺ ἑπέοτερα τοῦ κανονικοῦ τοῦ ἀνωτάτου ὅριον καὶ εἶναι διατεμένοντα νά χρατήσουν μέγια μέρος ἀντόνων. Θύ δημιουργῆματα πάντως καὶ ἴσαν ἐγγασίαν ἀντασφαλίσεων, σηματικὸν τρίμια τῆς ὥσπεις διὰ πληρωμῆς καὶ, χωρὶς ὅμις αἱ ἀντασφαλίσεις αὗταν ἐπορρρηθεῖν δινοσόλως καὶ χωρὶς νά ἑπορρεθεῖν τούτης ἀρχικῶν ἀσφαλιστικὰς εἰς τὴν καταβολὴν «εφανταστικῶν τιμῶν δι’ ἀντασφαλιστρα». Συγτεράνεται τοῦτο καὶ ἐν τῷ γεγονότῳ, ὅτι οὐδέποτε τούτης «Ἀγγλοὺς ἀσφαλίσατέ νά ἐγγραφοῦν δι’ ἀνωτέρα ποσά. Άλι προσφοραὶ τοῦ λιανικοῦ μέρος, δεδομένον τοῦ ὅτοι γνωστή ἡ κυβερνητικὴ ἀπόφασις νά καλύψῃ κάθε ὑπόλοιπον τῆς «ἡσφαλισμένης ἁξίας» τοῦ πλοίου.

Ρουμανία

Δάνειον διὰ τὰς λιμενικὰς ἀνάγκας

Ἡ κρατικὴ διοίκησις τῶν Ρουμανικῶν λιμένων συνήψει πρό τινος παρὰ τῷ «Ινστιτούτῳ τῆς Βιομηχανικῆς Πίστεως» δάνειον 150 ἑταῖρηματίδων λέει, προσφέροντες διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνηθισμῶν ναυπλιούς, κατὰ τὸν χειμερινὸν ἴδια μῆνας, εἰς τὸν δημόνα τῆς Βραΐλας καὶ τοῦ Γαλάζιου, καθὼς καὶ διὰ τὴν πληρεστήτην ἔξυπνητην τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων δι’ ἐπισκεπτὰς καὶ καθαρισμούς εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντζῆς.

Προβλέπεται διὰ τοῦ δανείου τούτου, ἡ κατασκευὴ μᾶς πλωτῆς δεξιαμενῆς διὰ τὴν Κωνσταντζῆν, ἄξιας 75 ἔκατ, λέει, καὶ ἡ ναυπήγησις εἰς τὸ ἔχοντερον, μὲ τὸ ὑπόλοιπον ποσόν, δύο ἵσχυρῶν παγκομονοστικῶν πλοίων, ἀπόνα μὲν διατηροῦν ἑλευθέραν τὴν ναυπλιούν τοῦ Δουνάβεως κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, ὅποτε νά μη διακόπτονται αἱ ἔξαγωγαὶ σιτηρῶν ἐπ τὴν Βραΐλας καὶ ἡμέτερας ἐπ τὸν Γαλάζιον.

Σοβιετική Ρωσία

Αἱ δαπάναι τῶν πλοίων ἐν Ρωσίᾳ

Οἱ ἐπὶ τῶν νανίλωσεων Σοβιετικὸς ὄργανοςμὸς «Sovfracht» προέβη — κατὰ πρόσφατον ἀνακοίνων — εἰς συστηματοποίησην τοῦ τρόπου, παθ’ ὃν θύ δύναται, δσοι πλοιοτήτην θέλουν, νά ἔχοντες καταθέσεις λιόνην στεγλιών ἐπ τὴν Ρωσίαν διὰ τὴν πληρωμήν τῶν εἰς τὸν Σοβιετικὸν λιμένας δαπανών τῶν σκαφῶν τον, ἀντί νά προσθάνουν εἰς τὴν λιόνην προσατασθούν ἐπ τοῦ ναύλου. Ἀπὸ Ιησ Μαΐου κάθε ἐνδιαιρέομένος ἐφοπλιστής δύναται, μέσῳ τοῦ Λονδίνου 'Υποκαταστήματος τῆς «Ευρωπαϊκὴς Τράπεζας τῆς Μόσχας, νά ἐμβάζῃ ἀνάλογον καταθέσεων τὸν Ρωσίαν πρὸς τὸν ὄργανον «Morganenbank», δι’ οἰονδήσποτε Σοβιετικὸν λιμένα πρόσεκται νά προσεγγίσῃ τὸ σκάφος τοῦ πρὸς φόρτωσιν η ἐπερχότωσιν. Αμα τῇ περιτώσει τῆς ἐργασίας, ὁ ἀνωτέρω Οργανισμὸς θύ ἐμβάζῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὸ ἐναπομένον ἐπ τῆς καταθέσεως τοῦ ὑπόλοιπου εἰς την συνάλλαγμα.

Ἡ διεγκωλυντικὴ ἀντὶ περίπτωσις ἴσχει δι’ ὅλος τοὺς Σοβιετικὸν λιμένας, πλὴν τῶν τοῦ 'Ονεύγκα, Μεζαν καὶ Πετερόβα, δούς η κατάθεσις πρόπει νά ἐμβάζηται πρὸς τὴν «Exportles» τοῦ Ἀρχαγγέλου καὶ τῶν λιμένων Υμια, Σορόνα, Κόντρα, Κέρετ καὶ Κέμ, δουτά τὰ ἀνάθεματα δέοντας πρὸς αὐτὴν ταύτην τὴν «Sovfracht», τῆς Μόσχας.

‘Απάντησις εἰς Σοβιετικὰς ἐπικρίσεις

Εἰς πρόσφατον ἐγκύκλιον τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διαισκέψεως» θίγεται η ἐνδιαιρέομένος περίπτωσις τῶν Ρωσοσιλῶν μεταφορῶν ξένειας καὶ τοῦ σηνανοῦ σχεδίου κατωτάποτες ὄρισην ναύλον. «Ανέκαθεν ἡτο γνωστὸν — ἀναφέρει η ἐγκύκλιος — οἱ «Διάσκεψις» ἐπελέγηται νά ἴδῃ τα Σοβιέτη σηματάποτοντα εἰς τὸ «σχέδιον κατωτάποτες ὄρισης διὰ τὰ ἐπ τὴν Βαλτικής φορτία ξένειας, εἰς τρόπον ὡστε νὰ βελτιωθεῖ, εἰς τὸν ἐν λόγῳ τομέα, οἱ συνθῆκαι τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Αἱ φορτώσεις ξένειας δὲν πρόκειται βεβαίως νὰ περιορισθούν μόνον εἰς τὸ 1936. Φορτία θύ ἵπαρχουν διὰ τὰ ξένα πλοία ἐπ πολλὰ ἀσύμμητη ἔτη, τὰ δὲ Ρωσικά συμφέροντα — παρὰ τὸν ἀπιτυχή προσπάθειαν ναυπηγήσεως ξανοῦ ἀριθμοῦ εἰδιδύνων σκαφῶν διὰ ξένειαν—δὲν θύ κατορθωθούν νὰ ἐπιβληθοῦν ἀκεφαλίους ἐπ τῶν συνανθρωπῶν.

Τὰ ἐπιθετικὰ μέτρα προσλαμβάνουν πομαδίους ἀντίποινα. 'Ἐαν ἔνα πομαδίον vivendi δὲν δύναται νά ἐπιτευχθῇ δι’ ἀμοιβαίων συνεννοήσεων μεταξὺ τῶν ἐξπροσώπων τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, εἴναι φυσικὸν ν’ ἀναμένεται η προσεχῆς κυθερητικὴ ἐπέριβασις. Ἡ θέσις τῶν Σοβιέτη δὲν είναι ἄποτος. Πρὸς αὐτὸτελεῖ τούτου ἀρχεῖον εἰς τὸν λιμένην τῆς Βραΐλας προσλαμβάνουν καὶ διὰ τὴν φυσικὴν ἀναποθήτην ἀσφαλιστικὴν μεταφορὰν τῶν ουρανούς εἰς τὸν ξένον πλοίον, μὲν πολλοῖς πλεονεκτοῖς τὰ Σοβιέτη, δὲν εἶναι ἀπέριττα. Παρὰ πολλοῖς εἰδιδύνων σκαφῶν διά χρόνους, θύ εἰσονται πολλοῖς, αἱ ναυλώσεις εἴασται εἰς τὸν λιμένην τῆς Βραΐλας, θύ εἰσον οἱ ἀποτέλεσμα τῆς διάσπασιν τοῦ πομοπολίου των ναυλωσεων, πολὺ ἐπιδύουν νὰ καθιερώσουν τὰ Σοβιέτη, δὲν ἐπέδρονται ἐπωφελῶς εἰς τὴν έργασιαν τῶν ξένων πλοίων καὶ θύ εἶναι σύνοχον τῶν ποτούς συνεργάτας τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, οοιοί εἰσον τοῦ ναυλομεσίουτα δύον τὸν χωρῶν.

Αἱ ἀνωτέρω πλοφοισι, αἱ ἐπικρίσεις εἰς τὴν ἐγκύκλιον τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διαισκέψεως», ἀποτελοῦν ἀπάντησις τῆς «Ἄγγλο-σοβιετικῆς ναυτικῆς ἐταιρίας», διὰ τὸν ὅποιον ἐπεστηρίζετο η γνώμη, δοτί οἱ καθοισθέντες διὰ τοῦ σχεδίου «εναλλακτικῆς ξένειας» θύσουν ὑπερβολικοῖ, μη ἀντιπροσωπούντες τὰς τιμὰς τῆς ἑλευθέρας ναυλαγορᾶς καὶ ἐξαναγκαζοντες τὰ Σοβιέτη νά σταφοράν εἰς τὴν χορηματοθήσην τῶν ιδίων αὐτῶν πλωτῶν μέσον εἰς εὑρετέραν ἔκτασιν ἀπὸ τὴν ἀρχικῶς προβλεψεις.

«Αἱ ἀνακοίνωσεις αὐταί— τοντεσιει η ἐγκύκλιος τῆς «Διαισκέψεως»

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ”

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοιών εἰς Ελλάδος

δι’ AMBOΥΡΓΟΝ - POTTERΔAM - AMBERΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι’ Αγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ’ εὐθεῖαν φορτωτικῶν.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἅπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

—φαίνεται νά είνε εμπνευσμένα από την τελευταίαν συνέντευξιν του διευθύνοντος τον έν Μόσχα «Οργανισμόν Ναυλώσεων» κ. Ambroshis πρός την Σοβιετικήν έφημερίδα «Vodny Transport», διατάξ, μεταξύ άλλων, είχε δηλώσει και τα ίξες: «Κατά τάς γενομένας το έτος τοδιό ένεργειας πρός ναυλώσιν ξένον σκαφών διά μεταφοράς φορτίον Ξελείας, συνητήσαμεν απόπειρας έξι μέρους διαφόρους δργανώσεων — πρωτοστατούντος της «Βαλτικής Διασύνεψεως» —, αίτινες έτεινον νά μάς έπιβάλων ιπερβολικώς ηφαίλις τιμάς ναύλων. Έν τη έπιδιώξει κερδών, ή ηγείσα «Διάσφεψης» έγκαλιδοντες τό σχέδιον κατωτάτουν δόμους, διά τού όποιον θεσπίζονται ναύλων κατά άρχετα σελίνια άνωτεροι από τούς έν τη ήγορη ηγιασμένον».

«Η τοιαύτη Σοβιετική προπαγάνδη εξακολούθει ή έγκειλος της «Διάσφεψεως» — είς ένα μόνον συγεγενέμενον άντικεμενικόν οσούλον τείνει, νά πειση, ήηλαδή, τούς πλοιοκτήτας, ότι κακώς ήμενον είς το σχέδιον και νά προτέρηψη αύτούς είς την διάσπασιν τού. Τα περιπολικών ναύλων και έπιδιοκομένων άθεμάτων κερδών αποτελούν άπλη προσχήματα. Επιφορθέτως από την άναγνωσιν της συνέντευξης τού κ. Ambroshis πορφύρωνται τις την άντιλημα, ότι τά Σοβιετ κατελήγησαν δημητρίας αφενδιαστικώς από την έφαση μην τού σχέδιον. Απετέλει κοινόν μυστικών διά τούς ένδιαφερομένους ηφαίπλιστας — έξακολουθει ή έγκειλος — ότι επί σειράν έτών οι ναύλων διά φορτία Ξελείας έν Βαλτικής και Βορείου Θαλάσσης ήσαν πράγματα άσυμφοροι. Τα άπασχολούμενα είς μεταφοράς Σοβιετικής Ξελείας σαράη δεν έτυγχανον της αύτης μεταχειρίσεως, δοσον άφορα την άμοιην δι' έπιτάχυνσιν φορτώσεως και διά σταλίας, ώς συνέβαινεν είς τούς λιμένας τούς άλλων χωρών, ούτως ώστε οι ηφαίπλιστα ήσαν έποχερωμένοι νά περιλαμβάνονται είς τούς ήπολογισμούς τούν, διότι περιθώριον δαπανών διά εντίστατες ή δι' άσυνήθος μαρχάς καθυατερήσεις, χωρίς νά έχουν ώς άντιστάθμισμα και άναλογον έσοδον έποι μορφήν ζανοποιητικών σταλίας.

«Από μακρού χρόνον οι ηφαίπλιστα φορτώσεις έπειδιώσαν νά φυμάσουν έπι το ενοίκιοτερον τάς συνήθησαν και τούς όρους τού Σοβιετικών ναυλώσεων, δεν συνήτησαν όμως, είμη την άντιδρωσιν τού Ρώσων ναυλωτών. Μή έπιθυμοσσα θεν νά έργασθη έπι έν άξομη έτος με ζημιάν ή Ναυτική βιομηχανία και συμφωρησμένη πόρος τας συντάσεις τούν κυβερνήσησον διαφόρων χωρών, ότι θα έπερη έπι πρωτοβούλων προσασθείας την νά άρι τάς έν έργασίς δρασούλας, διά της διεθνούς συνεργασίας, έργωσε, μέσω της «Βαλτικής Διασφεψεως», είς τον καταφορμόν, κατά Μάιον π. έ., μάς διεθνούς έπιτροπης, ήτις και έξεπόνησε τό γνωστόν σχέδιον κατωτάτουν άριων ναύλων διά τάς μεταφοράς Ξελείας.

«Αι ούτοι καθορισθείσια «τιμή σχέδιον» βασίζονται έπι τον πραγματικών έν της πίεσας δεδομένων πλείστον ηφαίπλιστον, ούτινες έπι συνεχή έτη άπασχολούνται είς την έργασίαν τῶν μεταφορών Ξελείας, έτυχον δε της έγγρασιεως τού «Ναυτικού Έπιμελητηρίου» τού Λονδίνου, δοσον και τον κατά ζώρας ηφαίπλιστων ένθεσεων τῶν μετεχούσων της συμφωνίας ναυτιλίουν. Οι «ναύλων τῶν κατωτάτουν δόμων» είνε άπολύτως μέτριοι και διεκανονίσθησαν με τὸν άπολύτων σχολού, διότι έπιδιόσιον τούς ηφαίπλιστάς νά έργαζονται με ζημιάν. Παρορμάσσοντοι έλλαφάτην πάνον αύξησην έπι τον τιμών τῶν άξονων τού 1935, καθ' ήν στιγμήν είς το τέλος της έποχης τού ίδιον έτοντος έπεκράτησαν είς πλείστας δοσας περιπτώσεις έν τη ήγορη ημέρα κατά πολὺ ηφαίπλιστα. Κρίνονται, θεν, άβασιμοι οι Ρωσικοί ισχυρισμοί περι πέπολικών ναύλων» τού σχέδιον.

«Αι γνωσθείσια ναυλώσεις κάτω τον καθορισθείσιν άριων — τούντοι περιπτέροι ή έγκειλος — είχον κλεισθή είς τινας περιπτώσεις από τον παρελθόντος έτους, πρίν η τεθή ήσε έφαμογήν το σχέδιον. Τό γεγονός αύτού δεν πάνει βεβαίως νά θεωρήται λεπτηρόν, από της πλευράς

τῶν είλιχρινόν πλοιοκτητῶν. Ή πρόσκτησις άφ' έτερουν νέας χωρητικότητος ήτό τῶν Σοβιετέλ άπερασίθη πρίν η τεθή είς έφαμογήν το σχέδιον ζυλείας. Τά Σοβιετέλ έπειδιώσον πάντοτε νά χορημοποιούν περισσότερα πλοιά των, άσχέτως έναν θά καθιερώσει η ήδη το σχέδιον περι κατωτάτων άριων.

«Μερικάί άλλα τάς προναφερθείσας ναυλώσεις άφορούν Σοβιετικά πλοιά. Οι δι' αύτις όμως πλωμούτεράς ναύλων δεν δύνανται νά υεωφεύνων ώς πραγματική ένδειξης της ήγορης, ούτε καί άλλοι πειρατεύσαν τημά, αίτινες άνεψέροντο, ένδειξοντος, είς τά ήπ' αύτον κλεισθέντα σαράη «τάσιμο—πάραπτος» και τά όποια έπανεναντιλόθησαν μέ βάσιν κατά ταξίδιον.

«Τονίζεται περιπτέρο, ότι τά Σοβιετέλ άρειλονταν νά χορημοποιούσουν θρισμένον άφιμον ζένον πλοιών, άφ' ένδος μέν λόγη φητών διατάξεων τῶν έμποριζων τῶν συμφωνών καί ήδη έτέρουν διότι αί είς πλοιά άναγκαιον τον δέν έγαλιφθησαν τοστέ από την χωρητικότητα τού «Σόβιογκλοτ». Οι έφολισταί — προσθέτει ή έγκειλος — είνε πλήρως δικαιολογημένοι έπαμένοντες έπι τῶν τιμῶν τού σχέδιον, διότι αύτα άντιπροσωπεύνων, πράγματι, τά έλαχιστα άρια, πέραν τῶν άροιν πλείστους Άγγλικης, Σκανδινανικής και άλλων έθνοτον τημάν σαράη δέν δύνανται νά καινούν τά έξοδά των.

«Πρέπει νά γνωρίζουν οι πλοιοκτήται — συνεχίζει ή έγκειλος — ότι τά Σοβιετέλ άποτελούν μέλος τού «γκρούπα» τῶν έξαγωγικῶν χωρῶν Ξελείας, αίτινες συνεργόντασαν την «εξελογίζενον της πλαγαγωγῆς» διά την έξασφάλισην ίκανοποιητικῶν τιμῶν. Αποτελεῖ, άφά γε, ή συμφωνία αύτη έπιδιοζεν κέρδοσον; Έν τοιαύτη περιπτώσει, έναν οι Σοβιετικοί Οργανισμοί μετέχουν ουδινάσσων μετέβασιν μέ άλλας ζώρας διά νά θεωρήσουν τάς τιμᾶς της Ρωσικής Ξελείας, διάτι τότε δέν θά έπετρέπετο παί είς τούς έφολιστας νά περιμποριζουσαν τά συμφέροντά τουν διά της διεθνούς συνεργασίας;

«Αποτέλεσμα της συμφωνίας τού «Διεθνούς Τράστ Σολείας» ήπηρε μία σημαντική, έναντι τον παρελθόντος έτους, άνατιμοτης της Ξελείας, πολλαπλάσιας άνοτού τού κατά 1) — σελίνον έπειτέρουν ναύλων, τόν άροιν έπιδιόσιον κατά τό έτος τούτο οι πλοιοκτήται. Έναν δέ τά μέτρα ταῦτα τῶν έφολιστων πρός βελτίωσην τῶν συνθηκῶν έργασίας τῶν ςφακτηρίζουντα, δις τεχνητά, τότε τεχνητή πρέπει νά θεωρήθη και ή ένεργεια της άροιας μετέσχον τά Σοβιετέλ διά την αέρησην τῶν τιμῶν της Ξελείας.

«Οίλα άι προκαταρκτικά ένέργεια διά την καθιέρωσιν «κατωτάτων άριων τῶν έν την ζυλείας» και ήλια άι κατά ζώρας γενόμενα άναγκαιοτάτων διεβιβάσθησαν είς την «Άγγλο-σοβιετικήν ναυτικήν έταιρων» τού Λονδίνου, ήτις έλλαβεν άπολύτων γνώσιν τῶν καταβαλλόμενον προσπαθειών και ένεργοιν. Έζητηθή έπίσης κατά τό φινινόπορον τού π. ή συμμετοχή είς τό σχέδιον τού «Σόβιογκλοτ» και τού «Τράστ Ξελογκίνων Σολείας». Τά Σοβιετέλ έπειζησαν τότε είς την «Βαλτική Διάσφεψην», θώρις έναν θά έπειτησετο νά διευθυνθείσαν τήμετραν είνοντας τό «σχέδιον», χωρίς άριων διά τούς διεθνούς προέβησαν τελευταίος διά τού Τέλον της Μόσχας είς τάς προαναφερθείσας έπικρίσεις».

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-
AFIKA LINIE

Κατ'εύθειαν φορτωτικά διά ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ και ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικά πατ'εύθειαν άναχωρήσεις διά
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— — —

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

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

“CAMREX”

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ Α-
ΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤ-
ΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

**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.
 VRETTOS D. LTD. 45-47, South William Street.
 HULL: HULL SHIP STORES LTD. River Wharf,
North Bridge Charlotte St.
 SHARP E. E. & SONS, 158-9 High Street
 NORTH-SHIELDS: POLITIS N. V., 28 Clive Street,
VRETTOS & SHARP, New Quay.
 ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terrenaakker.
 HAMBURG: GEBRUUDER HEINEMANN, Dorenfleth 12.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

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

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

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ADEN)

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

Ν. ΑΦΡΙΚΗ

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

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

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

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

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΗ

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

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

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

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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 τὴν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνόρθωσιν τοῦ N.A.T.

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἡμέραν τῶν ἑργασιῶν τῆς συνελεύσεως ἐν Ἀθήναις γενικῆς συνελεύσεως τῶν μετόχων τοῦ Ναυτικοῦ Απομαζικοῦ Ταμείου, ἡ καταρτισθεῖσα παρ' αὐτῆς πρώτῃ ἐπιτροπῇ ἀνέπτυξε τὰ προτίσματα τῆς ἐφεύρυς της ἐπὶ τὸν ἑπιβαλλόμενόν νάλιφθον μέτρων διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἐνγύανσιν τοῦ N.A.T. Μετὰ τὴν ἀνάλυσιν τῶν πορισμάτων αὐτῶν κατηγορίσθη ἔτεστον ἐπιτροπὴ ἐπὶ τὸν Π. Δουλιγούτη, Γ. Δυοσυνιάτη, Μ. Ἀμπονσέλάμ, Κλ. Οίζωνομπούλου, Ἰω. Πρόζου, Μ. Πετρούλη, Λ. Λεωνίδα, Ἀντ. Κοντοῦ, Γ. Κοντάκου, Μ. Λογοθέτη καὶ Ἀν. Ἀντωνίνη, ἡ δοιά παρουσιαζομένη εἰς τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα, τὸν Ζ. Πρόσδεδρον τῆς Κυβερνήσεως, τὸν Ζ. Ζ. Υπονομῆς Οίκουνομῶν καὶ Ναυτικῶν, καθὼς καὶ εἰς τὸν Ζ. Ζ. Πρόσδεδρον τῆς Βουλῆς, θὰ ἐγγείσῃ πρὸς αὐτοὺς ἓπιοντα περιλαμβάνον ὅλα τὰ προταθέντα μέτρα, βάσει τῶν όποιων θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ τροποποίησις τῆς διεύθυνσης σήμερον τοῦ N.A.T. νομοθεσίας.

Τὰ μέτρα ταῦτα ἀφοροῦν: Τὴν τροπὴν ἀναγνωρίσιν τοῦ Ταμείου, ὡς ἰδρύματος ἀσφαλίστικου, διότε νάπλακαν τῶν βαρυτάτων ἄπορεύσεων τοῦ ἀπὸ φύσιμαν εὐεργετικάς ὑπὲρ τρίτων διατάξεις. Τὴν ἀναθεώρησιν ὅλων γενικῶς τῶν παρεχομένων συντάξεων, διὰ νάπλακαν πραγματοποιηθῆνεν νέος ἐλέγχος τῶν στοιχείων καὶ τῶν δικαιολογητικῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν όποιων ἔχοργηθησαν αἱ συντάξεις. Τὴν ἐξίσωσιν τῆς προσφορᾶς τῆς κοινωνίας πρὸς τὴν τὸν πλοϊστήρων καὶ ναυτεργάτου, ἵνα καταστῇ ἐφικτὴ ἡ ἐπιταμένη μελέτη πρὸς αὔξουσιν τῶν παρεχομένων συντάξεων. Τὴν ἀπάλειψιν τοῦ ἐκ 4.660.000 δραχμῶν κανονιλίου, τοῦ διατιθεμένου σήμερον εἰς συντάξιούχους τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ. Τὴν ἔγγραφήν την ἀπολογεῖνον ἐκ τῶν πλοίων εἰς εἰδίκουν ναυτολόγουν ἀνεργίας, διὰ νὰ δύνανται ἐν καιῷ νὰ ἔσαγοράζουν τὸν χρόνον τῆς ἀργίας του. Τὸ ναυτολόγουν τοῦτο θὰ τηρηται ἀπὸ τὰ Κεντρικὰ Αιμεναρχεία, οἱ δὲ δικαιοῦσι δὲν θὰ δύνανται νὰ ἐπιφεροῦνται τὸν εὐεργετήματος πέραν τῆς τριμήνου κατ' ἔτος ἔξαγορᾶς καὶ ἐφόσον δὲν θὰ προηγήτω ἔξαμηνος ὑπηρεσία. Τὸ κατώτατον ὅριον ἔξαγορᾶς δὲν θὰ είναι μισθοφέρων τοῦ μηνὸς.

Αναφέρονται ἀζόμη τὰ ὑποδειγμέντα μέτρα εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ N.A.T. ἐκ τοῦ ποσοστοῦ ἐπὶ τὸν προμηθειῶν πρὸς τὸ Μετοχικὸν Ταμείον τοῦ Β. Ν., τὴν παραγραφὴν τοῦ δικαιούματος ἀλονούμης συντάξεων εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μετόχου μετὰ πάροδον διετίας ἀπὸ τὸν δανάτον αὐτοῦ καὶ τὴν αὔξουσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπλοσώπων τῶν ναυτεργάτων μετόχων εἰς τὴν διοίσην καὶ τὴν συνελεύσιν τοῦ N.A.T. Ήστε νά ξεσφαλίζεται ίσονθησια ἔναντι τῶν λοιπῶν ἐπλοσώπων. Έν τῇ περιπτώσει ταῦτη ἡ σύνθεσι τῶν ἐπλοσώπων τοῦ ναυτεργάτου κόσμου εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον προτείνεται νάρθοσθῇ ὡς ἔξης: Εἰς πλοίαρχος, εἰς μηχανικός, εἰς φαριτηλεγραφῆτης ἡ οἰκονομικὸς ἀξιωματικὸς ἔναρλᾶς ἀνά διετίαν, εἰς ναύτης, εἰς θερμαστῆς καὶ εἰς ναυτομάγειρος η διαιρητήρως. Αἱ συνελεύσεις τοῦ N.A.T. νὰ μὴ καλονται ἀνά τριτιάν, ἀλλὰ κατ' ἔτος εὐθὺς μετὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ισολογισμοῦ τοῦ Ταμείου, οἱ δὲ ἀντιρρόσωποι τῶν ναυτεργάτων εἰς τὰς συνελεύσεις νὰ ἐκλέγονται ἀπὸ τὰς γενικὰς συνελεύσεις τῶν οἰκείων ὄργανώσεων.

Ἐπίσης, τὴν στέρησιν παντὸς δικαιώματος, ἔναντι τοῦ N.A.T., τοῦ Ἑργάτων θαλάσσης, διστις ἥπελε διακόψει ἐπὶ πέντε συνεχῆ ἔτη τὸ ἐπάγγελμά του, ἐπέτος ἐάν ἡ ὑπὲρ αὐτοῦ διανωθεῖσα συντάξιος ὑπερεσία εἴνει δεκαετής, μηδαμανούμενης ὑπὲρ δημιουργῆταις τῆς ἔξαγοραζομένης, λόγῳ ἀνεργίας. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν 15ετοῦς ὑπερεσίας νάρθοσθῇ διακόψη τὰ ὄντα τὴν ἀποφορᾶς εἰς τοῦ ἐπαγγέλματος, λαμβάνων καὶ τὴν ἀνάλογον σύνταξιν. Τὸ ἀνάτατον προσωπικὸν τοῦ N.A.T. νὰ μὴ δύναται νά αντικαταστῇ πρὸ τῆς παρελεύσεως τριτιάς ἀπὸ τὸν διοικητοῦ του.

Προβλέποντο μέρη τὰ ὑποδειγμέντα μέτρα τὴν σύνταξιν παρὰ

τῷ N.A.T. τημήματος μελετῶν (ἀναλογισμοῦ καὶ στατιστικῆς). Ἐπίσης, ὅπως αἱ ἔξοφλισησις τῶν ναυτολογίων μή δραδένων πέραν τοῦ ἔξαμηνον, οὐδεμία δὲ δραδήτης νάρθοσθῇ σύγχρονη ἀνεψιούδεως, ἡ ητολογημένης ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ N.A.T. Προύταθη ἐν συνεχείᾳ, η λῆψη προσθέτων μέτρων διὰ τὴν εἰσπράξην τῶν πόρων τοῦ N.A.T. θεσπιζόμενον πληρεστέρους ἐλέγχου ἐπὶ τῷ πορτοτικῶν καὶ εἰσιτηρίων τῶν ἀποτελούσιων καὶ φιλικωτέρους τρόπουν εἰσπράξεως τῶν πόρων ἐπόστρων, δραπετῶν κλπ. Διὰ τὴν εἰσπράξην τῶν ναυτολογίων, προτείνεται νά είναι ἐφεζῆς ὑπεύθυνος ὁ πλοιοκτήτης καὶ οὐχὶ δὲ πλοίαρχος.

Διὰ τὴν τημήματην πλάνην τῶν ἐκ 400.000.000 δραχμῶν ἔξιμων, τὰς όποιας ὑπέστη τὸ N.A.T. ἐκ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀπενδύσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ εἰς Ἐθνικὰ χρεόγραφα καὶ ἐπὶ τῆς δραχμολογίας, προτείνεται γάρ τον εὐπολιτική ἡ ἀναγορᾶ εἰς τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμὸν παγίας εἰσφορᾶς πρὸς τὸ "Ιδρυμα". Ἐπίσης νά ἀπαγορευθῇ ἡ πρόσληψης ὑπαλλήλων εἰς τὸ N.A.T., ἐφόσον οὐτοὶ θὰ είναι συντάξιοῦχοι καὶ ἡ σύνταξις τῶν θὰ ἐπερθεῖνται τὰς 2.000 δρ. μηνιαίων, νά ἀπολύθων δὲ τοὺς ἀπόρους πάνεπιμονας τοιωτοῖς.

Νά ἐπιδιωχθῇ ἀπόμενη ἡ ποτὲ ἔφαμογή τοῦ τελευταίου Νόμου, διά τοῦ όποιον ἡ μισθωτοφοδοσία τῶν ἐλλειπόντων ἀνδρῶν τοῦ πλοιωμάτως τῶν ἀποτελούσιων περιφέρεται εἰς τὸ διάστημα τοῦ Ιδρύματος καὶ τέλος νά τακτοποιηθῶν τὰ μητρόφων τοῦ Ιδρύματος τοῦ E. N., καθιστάμενον ἀνεξάρτητον.

Παραπομπὴ εἰς τὸ ἀνακριτικὸν συμβούλιον

Παρεπέμφθησαν ἐνώπιον τοῦ πρωτοβαθμίου ἀνακριτικοῦ συμβούλιον οἱ κάτωθι πλοίαρχοι τοῦ E. N. Διὰ τὴν 18ην Μαΐου δὲ πλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» κ. Γεώργ. Έμι. Βλάχος, διότι τὴν 1ην Μαρτίου 1934, συνεπείᾳ κακοῦ ἐξ ὑπαιτιότητος του ἕπολογμοῦ, προσήρχεται τὸ σκάψος του εἰς τὸν δρόμον τῆς Δραπετσώνος. Διὰ τὴν 20ην Μαΐου οἱ Ζ. Ζ. Αλαφούζος αἱ πλοίαρχος καὶ Έμι. Λέανδρος δὲ πλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ», διότι τὴν 19ην Νοεμβρίου 1934, ἐπίφορα σκάψαμένην πλευσιν κατὰ τὰ ταξίδιον τοῦ σκάψου ἀπὸ τοῦ φάρου Ζούφιας εἰς Πειραιᾶ, ἀποτέλεσμα δὲ τούτου ὑπῆρξεν η παρὰ τὸν "Αγίου Κοσμᾶν προσάραξης τοῦ πλοίου.

Τὴν ίδιαν ἡμέραν παραπέμπονται καὶ οἱ πλοίαρχοι κ. Ζ. Κονφαπαντελής καὶ Κοντούσης, διότι ἐξ ἀμελείας τουν ἐγένοντο ὑπαίτου τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «ΘΕΟΦΑΝΩΣ» τὴν 20ην Δεκεμβρίου 1929. Ἐξ αὐτῶν ὁ πρῶτος ὑπερέτει διὰ πλοίαρχος, ὁ δὲ δευτερός διὰ πλοίαρχον τοῦ ναυαγίου εἴησεν τοῦ κατάπλου τοῦ φορτηγού «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ», κατὰ τὸν οποίον πλευραίνεται κατέψησαν ἀπό τοὺς πλοίους τοῦ ιανέαν τῆς Αλεξανδρείας τὴν 1ην Φεβρουαρίου 1934.

'Ο λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης

Εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Έλευθέρων Ζώνην τῆς Θεσσαλονίκης κατά σχετικὰς στατιστικὰς κατέπλευσαν τὸ παρελθόντος ἀπό την 1225 ἀποτέλουσαν 1.270.631 τ. νέτ καὶ 1315 Ιστιοφόρα 44.303 τόννων, ἐφορτωθόσαντα 381.719 τ. ἐμπορευμάτων καὶ παραπλέοντα 11.468 τ. διαφόρων εἰδῶν. Ή ναυτιλιακὴ ἀπῆτη σύνθησις κατανέμεται, δύον ἀφορῇ τὰ ἀποτέλουσαν εἰς τὰς συντάξεις:

Έλληνικά	719 τ. νέτ	474.796	Γιουγκοσλ.	34 τ. νέτ	58.207
Ιταλικά	132 »	185.378	Σοβιετικά	43 »	51.571
Αγγλικά	86 »	137.318	Κορδηγικά	29 »	39.872
Ην. Πολετικόν	31 »	109.585	Συνοικία	15 »	18.238
Γερμανικά	58 »	92.056	Ρουμανικά	25 »	17.575
Ολλανδικά	44 »	65.441	Διάφορα	9 »	20.594

Εἰσήχθησαν εἰς τὴν Έλληνικὴν Έλευθέρων Ζώνην διὰ ζηρᾶς, κατά τὸν ἀπό τοῦ έτος 2058 βαγόνια μὲν ἔζοντα σφάγια, ἐκ τῶν ὅλων 19.437 ήσαν μεγάλα καὶ 695.853 μιζάρ, ἀπετάλησαν δὲ εἰς τὸ ξειτερικὸν 1612 βαγόνια μὲν 14.827 τ. ἐμπορευμάτων. Οὗτοι η συνολική σύνθησις τῆς Έλληνικῆς ζώνης ἐμπόρων ἐφορτώσεις 350.107 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων, 61.600 Μ3 ζυλείας καὶ 715.290 κεφαλῶν σφαγίων καὶ φορτώσεις 26.296 τ. ἐμπορευμάτων ὑπὸ διαιτηκόμοιν, μὲν γενικῶν

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

σύνολον είσαγωγής και έξαγωγής 376.403 τόννων.

'Η διά τῶν Τελωνείων είσαγωγή ἐκ τοῦ ἔξωτερου περιελαβε 96.730 τ., καὶ ἡ πρὸς τὸ ἔξωτερον ἔξαγωγὴ 49.131 τ., ἐνῷ διὰ διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξωτερου ἀπεστάλησαν 195.947 τ., ἐμπορευμάτων και προϊόντων. Τέλος ἡ διά τῆς Σερβίκης Ἐλενθέρας Ζώνης είσαγωγή ἐκ τοῦ ἔξωτερου ἀνήλθεν εἰς 208.821 τ., καὶ ἡ πρὸς τὸ ἔξωτερον ἔξαγωγὴ εἰς 215.520 τόννους, τῆς ἐπὶ πλέον διαφορᾶς τῆς τελευταῖς φεύγοντές εἰς τὴν ὑπάρχοντα παλαιὰ ἐν τῇ Ζώνῃ ἀπόβατα.

Κατὰ ταῦτα ἡ ὅλη ἐμπορικὴ κίνησις μέσω τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης παρουσίασε τὸ παρελθόν ἕτος τὴν ἀκόλουθην εἰσόνα: Είσαγωγὴ ἐκ τοῦ ἔξωτερου 655.658 τόννοι, ἔξαγωγὴ διὰ τὸ ἔξωτερον 290.947 τ., καὶ σύνολον ἐμπορικῆς κινήσεως 1.142.552 τόννοι μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν σφραγίων καὶ τῆς ἔκδοσης. Η κίνησις αὕτη ἦτο κατά ποσοστὸν 17 οὐ περιπλέοντα ἀνωτέρα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον κίνησιν τοῦ 1934.

Τὰ παρεπόμενα τοῦ κινήματος

Ἐνώπιον τοῦ δού 'Εμποροδικείου τῶν Παρισίων ἤρχε πρὸς ἡμέραν μία περίεργος δίη, ἐκπτύγμασιν ἀπὸ τὸ περιστούντον κίνημα τῆς 1ης Μαρτίου καὶ ἀφορῶν τὴν εἰκονικὴν τότε εἰς ἀλλοδαποὺς μεταβίβασιν δύο ἐκ τῶν σκαφῶν τοῦ κ. Κυρ. Βενιζέλου. 'Ο ἐν Παρισίοις ἐφοπλιστὴς κ. Φαρούν, ἐκίνησεν ἄγωγὴν κατὰ τῆς κ. Μαρίας Κυρ. Βενιζέλου ζητῶν 140.000 φράγκα διὰ μεσιτικά τοῦ δικαιώματα ἐκ τῆς πολύτεος εἰς ἀλλοδαπούς διό πλοιον τῆς ἔναγοντος, ἵτοι τοῦ τάνκεον «ΜΑΡΙΑ Ν. ΡΟΥΣΣΟΥ». 'Η κ. Βενιζέλου ἥρθην νὰ καταβάλῃ τὸ ἀτηθὲν ποσόν, μὲ τὸ ἐπιχείρημα, διὰ ἀμφότερος τὰ πλοια ἀπετέλουν ιδιοκτησίαν τῆς καὶ διὰ ἡ πόλησίς των δὲν ἦτο πραγματική, ἀλλ' εἰκονική.

'Ο συνήγορος τῆς ἔναγοντος προσέθετον εἰς ταῦτα, ὅτι ἡ εἰκονικὴ μεταβίβασις ἀπέβλεπεν εἰς τὸ ν' ἀπαλλάξῃ τὰ δέοντα πλοια ἀπὸ τῶν κίνδυνων κατασχέσεως τῶν ἐν μέρον τοῦ Ἐλληνικοῦ δημοσίου. Τὰ ἀνοτέρω πλοια ἥλαξαν σημαίαν, ἴψωσαντα 'Αγγλικήν, χωρὶς δῆμος νὰ περιέλθουν εἰς κεῖταις τρίτων, διότι συγχρόνως πρὸς τὴν εἰκονικὴν πόλησίν εἰς μίαν 'Αγγλικὴν Ἑπαρισσαν ἀντί δῆμον 35.000 λιρῶν, ὁ κ. Κυρ. Βενιζέλους ἥρθασε μετοχὴν τῆς ἰδίας ἑταῖριας, ἵητος ἀξίας. Η ἄγγλικὴ ἑταῖρα ἀνήγειρεν εἰς τὸ πτωχεύσαν τοστὸν τῆς «Τριάδελλες Μάλνα», μέσῳ τοῦ ὄπουν ἐνεγράφη καὶ ἡ ἑποθήκη ἐπὶ τοῦ τελούντος τότε ἑπότερον εἰς Πειραιά τάνκεον «Ναυτικᾶ».

'Ο ἐγείρεις τῶν ἄγωγην ἐπέμενε διεκδικῶν τὴν προμήθειάν του, διότι αὐτὸς — ως ἴσχυρος — ἔξενε τὸν ἀνωτέρω τρόπον τῆς εἰκονικῆς πολύτεος. Τὸ Γαλλικὸν 'Εμποροδικείον ἐπεφύλαχθη νὰ ἐκδόσῃ τὴν ἀπόφασιν τοῦ τὴν 21ην τοῦ μηνὸς.

Τὸ ὑψηπονυρεῖον τῆς Ναυτιλίας

Κατ' ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Ρεδιάδη, ἡ Κυβερνητική προήλθε κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ συμπληρώσῃ τὸ 'Υψηπονυρεῖον τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς ἐπαγγηλίας εἰς αὐτὸν τῆς «Διενθύνσεως Φάρων καὶ Φανῶν» καὶ διαφόρων συναφῶν πρὸς τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίων. 'Επίσης, κατόπιν τῆς ἐκδηλωθείσης ὑμισθίου ἐπιθυμίας τοῦ ναυτιλλούμενον κύρωσιν μελετάται ἡ μεταφορὴ ἐνίον ὑπηρεσίων τοῦ ὑψηπονυρεῖον εἰς Πειραιά, ἰδρυμένον ὅπουν ἐνὸς παραγήματος, εἰς τὸ ὄποιον θὰ συγκεντρωθοῦν τὸ 'Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, ὁ «Οἰκος τοῦ Ναύτου», τὸ «Γραφεῖον Ναυτικῆς Ἐργασίας» καὶ τὸ συσταθμόμενον «Γραφεῖον πληροφοριῶν». Θα είνει τοιοτοτρόπος εὐχεροὶς καὶ ἀριστέρα ἡ ἐξιτηρέτησης τοῦ ναυτικοῦ κύρου, διότι θὰ παύσῃ ταλαιπωρύμενος ἀπὸ τὰς συγνάς εἰς 'Αθήνας ἀναβάσεις.

Ποιναὶ εἰς φαριτηλεγχοφαρτάς

Τὸ Συμβούλιον Ραδιοτηλεγραφίας ἐπέβαλε τὰς κατωτέρω ποινὰς εἰς ἀσυμματιστὰς τοῦ Ε. Ν. κατηγορούμενος ἐπὶ παραβάσει διαφόρων διατάξεων τοῦ διεθνοῦς κανονισμοῦ φαριτηλεγχοφαρτάς: Εἰς τὸν Δημ. Συνούնδην πρόστιμον 500 δρ. καὶ εἰς τοὺς 'Αγγ. Σιφναῖον καὶ 'Ιοσηφίην Ἰωσηφίδην ἐπίπληξιν. 'Ο διά τὴν αὕτην αἰτίαν κατηγορούμενος φαριτηλεγχοφαρτής Κονστ. Καλαφάκης ἥθωσθη.

Ἡ γραμμὴ Πειραιῶς—Νέας Υόρκης

Διὰ ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού πομπούνιον, ληφθείσης κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ 'Υψηπονυρεῖον τῆς Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδη, ἥκυρθην ἡ σύμβασις διὰ τὴν ἐξεπρέπησην τῆς γραμμῆς Πειραιῶς — Νέας Υόρκης.

ηρηγχθέντος ἐππτέτον τοῦ ἀναδόγουν αὐτῆς Πρωτοπατᾶ. 'Ηδη, πρόκειται νὰ προκηρυχθῇ κατ' αὐτὰς νέος διεθνῆς διαγωνισμὸς περιλαβάνων τὸν φράγμαν ὃν διατεθεῖσαν σκάφη θὰ τέρονται τὴν Ἐλληνικὴν σημάνταν καὶ Ἐλληνικὰ πληρώματα.

Δυστύχημα εἰς ναύληρον

Κατὰ τὴν παραμονὴν τοῦ φράγματος πρὸς παραλαβὴν φορτίου γνωμόδρακών, πατέπεσεν ἐκ τοῦ καταστρώματος εἰς τὸ κύτος τοῦ πλοίου τραματισθεὶς θανατημός, ὃ ναύληρος Δημ. Φιλίππου. 'Ο ἀτυχῆς ναυτικὸς εἰσήχθη ἀμέσως εἰς ὑποσοσμόν τῆς πόλεως πρὸς νοσηλείαν, μετὰ παρέλευσην ὥμος τομημένον ἀπεβίωσεν. 'Η κηδεία του ἦγεντο μετὰ τῆς προσηρούσης της τιμῆς καὶ δαπάνης τοῦ πλοίου εἰς τὴν Μαριούπολιν.

Αἱ συντάξεις τοῦ Ν.Α.Τ.

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ «Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» ἀπεφάσισε κατ' ἀρχὴν τὴν μέχρις ἐνὸς ἔτους προεξόφλησιν τῶν συντάξεων, ἀντὶ ἀσημάντων τυνός τόκου. Διὰ τοῦ μέτρου τούτου ἐπιδιώκεται ἡ καταπολέμηση τῆς τοπογνωμίας, ποὺ παρατηρεῖται εἰς βάρος τῶν πτωχῶν συνταξιούχων. Ο. κ. 'Υψηπονυρεῖος τῆς Ναυτιλίας συνεφόνησε πρὸς τὴν κατ' ἀρχὴν ταύτην ταύτην ἀπόφασιν τοῦ Ν.Α.Τ.

Νέοι ἀτμομηχανικοὶ

Κατὰ τὰς ἐνεργημένας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. 'Απλανίδης Μιχ., 'Ανδρεάδης Κων., 'Αργονέζας Ἀντ., 'Ανδρούσιδης Χριστόδ., 'Ανγεονίδης Σπυροπαναγῆς, Βιτοράτος Εὐάγγ., 'Βορδέσιας Θεόδ., 'Βέζιος Παν., 'Γρόφας Θεόδ., 'Γριάρης Μάρκολις, 'Γριούντης Ἀνδρ., 'Γριόφας Όδυσ., 'Διάζος Ιωά., 'Δούκας Στέφ., 'Ζάμαρας Δημ., 'Ζούνης Δημ., 'Καπηφόρης Δημ., 'Καλλίνικος Ἐμμ., 'Καλογράνης Ίω., 'Καστιμάτης Ἐρ., 'Κατσαφάδος Ίω., 'Κατσαύνης Εὐάγγ., 'Καλαφάτης Λάμπτος, 'Καρδανίας Δημ., 'Κότσιφας Δημ., 'Κυπαρισσάκης Γεώργ., 'Κουκουσάκης Μ., 'Κοντομήτης Νικ., 'Κονσταντινίδης Πέτρος, 'Λιβανός Ιωΐδ., 'Λεωνάρες Ζανῆς, 'Λουράκης Γεώργ., 'Μανδράκης Εὐάγγ., 'Μαζοφίδης Κωνστ., 'Μιχαλάντης Νικ., 'Μαριάνος Παντ., 'Μάρως Ίω., 'Μονατάζας 'Αγγ., 'Μιχαλίδης Στύλ., 'Μπλάκας Φωκ., 'Μπετσάνης Γεώργ. Μπονούς 'Οφέτης, 'Μπέης Ίω., 'Ντούσης Μιχ., 'Σφρουζάκης Παν., 'Πανταζῆς Στέφ., 'Παπαϊωάνης Παν., 'Πετρόπουλος Νικόλ., 'Πισθόπουλος Ιωάν., 'Ποντιός Κων., 'Πιτήνος Βασ., 'Πιεθής Παναγ., 'Ραντόπουλος Σπ., 'Βαΐσης Ἐλ., 'Σκέλιας Στέφ., 'Σπερδούνης Σταύ., 'Σφρίγος Εὐά., 'Σοφράς Μελ., 'Ταβαντής Πάτρ., 'Τζάνης Ήλ., 'Φούσκης Ιωάν., 'Χατζηζαρίου 'Εμμ., 'Χειμόνας 'Αθαν., 'Πανέρης Κων., 'Βρεττός Ιωάν., καὶ 'Χαλαμαντῆς Εὐάγγ.

Νέοι φάροι καὶ φαγοὶ

'Υπὸ τῆς Διενθύνσεως Φάρων ἀπεφασίσθη ἡ ἐντὸς τοῦ 1936 ἐγκατάστασις ἀτμομάτων φάρων ἢ φανῶν εἰς τὰς ἀκολούθους θέσεις τῶν παραλίων μας:

— Εἰς τὸ ἀρχωτήριον Τονόλος, (ΒΑ ἐσχατιὰ Λιγίνης), ἔνθα ἐσημένωσαν πολλὰ προσαράξεις, διὰ τὴν ἀσφαλῆ πρὸς τὸν Πειραιά πορείαν. Φῶς λειχῶν σταθερόν, ἐναλλάσσον πρὸς ζεῦγος λευκῶν ἐπλάμψεων. Φωτοβόλιο 15 μιλῶν.

— Εἰς τὸ ἀρχωτήριον Κόρακας (ΝΔ ἐσχατιὰ Ἀργολίκης Χεοσονήσου), διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ἀκτοπλοίας εἰς τὸν 'Αργολικόν. Μία λειχὴ ἀναλαμπή, ἀνά 10'', δρατότητος 8 μιλῶν.

— Εἰς τὸν μονήρη σούπλεον Μυρμῆγκι (μεταξὺ Πάρος καὶ Σύρου) διὰ τὸν πλοῦν μέσω τῶν Κυκλαδῶν. Μία ἐφυθρᾶ ἀναλαμπή ἀνά 10''.

— Εἰς Γερασινὴν τῆς Χαλκιδικῆς (μυχὸς Τοροναίου κόλπου). Φῶς λειχῶν, σταθερόν, δρατότητος 9 μιλῶν.

— Εἰς Νέον Μαρμαρᾶν τῆς Χαλκιδικῆς (εἰς Δευτ. ἀκτὴν τῆς Σιθωνίας καὶ 'Ανατ. ἀκτὴν τοῦ Τοφοναίου Κόλπου). Φῶς ἐρυθρὸν σταθερόν, δρατότητος 5 μιλῶν.

— Τέλος, ἀμα τῇ ἐπαναλήψῃ τῆς λειτοργίας του, ὁ φάρος 'Ηρακλείου τῆς Κρήτης θὰ ἐπέλεγχῃ φῶς σκαφωδημάσον λευκῶν, φωτοβόλιος 12 μιλῶν.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Παρεδόθη πρὸς ἡμερῶν εἰς Ρόττερνταμ τὸ πωληθὲν εἰς 'Ολλανδῶν διαλαντὰς φορτηγὸν «ΑΙΜΙΛΙΟΣ». 'Επίσης παρεδόθη εἰς Τάιν

TELEGRAMS:
"GENICOLOU"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.
SHIPBROKERS
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΜΕΓΑΦΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23
ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAU"
PIRAEUS

TΗΛΕΦ. 42633

καὶ τὸ πωληθὲν εἰς "Αγγλοὺς πόδες διώλεσιν φορτηγὸν «ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ».

Τὸ νεοναυπήγητον φορτηγὸν «ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐνεγράψει τὸ «Λόνδον» μὲ χρονητικότητα 3900 τ. γκρός καὶ 2320 τ. νέτ.

Ἐξετέλεσαν τελευταῖς ἐποκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά μαζὲς «ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» εἰς τὸ Κάρδιφ καὶ «ΚΩΝΣΤ. ΛΟΥΛΟΥΔΗΣ» εἰς τὸ Μάρσην. Ἐπίσης ἐξετέλεσαν ἐποκενάς καὶ τὰ ἀπὸ «ΟΡΟΣ ΑΤΛΑΣ» εἰς Γλασκόβην, «ΙΟΥΛΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» εἰς Τάιν καὶ ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» εἰς Λίβερπούλ.

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. π. Ρεθύμνη καὶ Κοντοκοντῆ διὰ τὴν Ἑταιρίαν «Middles Steamship Co., Ltd.» Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Comeris» 6701 τ. γκρός (τοῦ 1919). Παρέμεναν ὅμως ἀμφότερα ἐπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθησαν, τὸ μὲν ποδῶντος «Επα. G.», τὸ δὲ δεξιέρον «Hampton Hill». Παρελήφθησαν ἐπίσης καὶ τὰ ἀγορασθέντα ἐπὸ τοῦ κ. Παπαδάκη φορτηγὸν «Kamsa» μετονομάσθην «ΕΛΙΖΑ» καὶ ἐπὸ τῆς «Τρανσπετρόλ» τάνερ «Mazorgas» μετονομασθέν, ὡς γνωστόν, «MOTOPINA». Νέα ἀγορά μία μόνον ἔγνωσθη, ἡ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Queen Maud» παρὰ τῆς ἑταῖρας Βεργοτῆς, ἀντὶ 16.750 λιρῶν. Τὸ σάράς τοῦ ποδῶν εἶνε τὸ πρόσθιον «ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ» ἀπὸ τὰ ναυπηγηθέντα τοῦ 1919 παρὰ τὸν κ. Ἀμπατιέλλου εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ. Ἐζεὶ χρονητικότητα 8202 τ. φορτίου καὶ σερβέν No 3 τοῦ 1933, εἰχε δὲ πωληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1924 ἀντὶ 46.750 λιρῶν. Ἐτερα τέσσαρα σάράς τοῦ ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὸν καὶ τῷ ιδίου τύπου, ἐπολήθησαν τὸν Ιούνιον τοῦ 1924 ἐν δημοπρασίᾳ τῶν Kelock's ἀντὶ τιμῆς κυμανομένης μεταξὺ 36.750 καὶ 42.500 λιρῶν ἔχαστον.

Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Δημοσθ. Δάμπαση Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Yoserics» 5240 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, παραληφθὲν εἰς Νιούπορτ, μετονομάσθη «Επα. G.». Καὶ τὸ σάράς τοῦ ποδῶν παραμένει ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαῖαν.

Τὸ φορτηγὸν «ΠΕΣΣΑΛΑΕΣ» ἐκτεθὲν εἰς ἀναγκαστικὴν ἀπαλλοτρίσιον ἐν Ἀγγλίᾳ ἡγοράσθη ἐν δημοπρασίᾳ παρὰ τὸν κ. Lambert Brothers ἀντὶ 3500 λιρῶν, διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων. Τὸ σάράς τοῦ εἶνε 1957 τ. γκρός, 2950 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 18.6 ποδῶν. Ἐναυπηγήθη τὸ 1917 καὶ είλεν ἀγοράσθη παρὰ τὸν κ. Δημ. Ν. Βαλσαμάκη τὸν Ὁκτώβριον τοῦ 1934 ἀντὶ 2450 λιρῶν.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«QUEEN MAUD» (ex «Εὐάγγελος») Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῆς τοῦ ἁν Λονδίνῳ ἐδρεούσης ἑταῖρας «Βεργοτῆς, Ltd.», ἀντὶ τιμῆς 16.750 λιρῶν. Τὸ σάράς τοῦ ποδῶν ἔχει παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδι κλάσιν 100A.1, εἶνε 5209 τ. γκρός, 3135 τ. νέτ καὶ 8202 τόννων φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 25.3 ποδῶν, κατεσφενάθη δὲ τὸ 1919 (Σεπτέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χόγκ - Κόγκ. Ἐφομ. ὑδατος χρηματοποιεῖ 1750 τόννους, διηγέθε δὲ σερβέν No 3 τοῦ 1933.

Φέρει δύο καταστρόματα καὶ ἔχει διαστάσεις 400.2 ποδῶν μῆκονς, 52.3 πλάτους καὶ 28.5 π. πλευρικοῦ ὕψους, μὲ πρόστεγον μήκουνς 40 ποδῶν, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπότεγον 40 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, Ιαπωνικῆς κατασκευῆς καὶ δενάμενη 157 δύον, ἵππον, εἶνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομήν, ἐμβόλου 48'' λιτσῶν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσσεως 180 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

— ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΟΛΛΑΝΔΙΚΟΝ, οὗτον παρεκκλήθημεν νὰ μὴ ἀναγράψουμεν τὸ δόνον καὶ τοὺς ἀγοραστὰς, ἐκλείσθη παρ' Ἐλλήνων, ἐπὸ τὴν αἵρεσιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς Ρόπτερνταυ. Ἡ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ εἶνε 115.000 guilders (15.000 λίραι Ἀγγλίας περίποτον). Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν εἶνε 5106 τόννων γκρός καὶ ἐναυπηγήθη τὸ 1919 (Ὀκτώβριον).

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Ζοηρὰ πως ὑπῆρχεν ἡ κατὰ τὸ παρελθόν 157ήμερον ἐπιχρατήσασι κίνησις εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πόδες περιπέτερο ἐξετάλλενσιν πολούμενον μεταχειρισμένων φορτηγῶν πλοίων. Ἀρκετά ἀγοραπωλησίαι «τράμπες» σαράντων ἐξετάσθησαν, ἡ δὲ ἔκτησις χωρητικότητος παρουσιάσθη τονομένη, λόγῳ καὶ τῆς ἐλαφρᾶς ἱποχωρήσεως τῶν τιμῶν. Πάντως, αἰσθητὴ ἡ ἔλλειψη τῆς προσφορᾶς σαράντων νευτέρας ἡλικίας, δόνος δὲ τὸ ἀλλάζαντα ἰδιοτείσιαν πλοίον ἵσαν ναυπηγήσεως 1922 καὶ κάτω. «Ομίλος Ἀγγλικῶν ἑταῖρων ἥγδασεν ἀντὶ 160.000 λιρῶν δέκα ἐν δῶ φορτηγὸν σάράντη τοῦ Καναδικοῦ σινεργητικοῦ στόλου, συνολικῆς χωρητικότητος 57.662 τ. γκρός, 88.579 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920 ἐως 1922. Ἐκ τῶν φορτηγῶν αὐτῶν τὰ ἐννέα εὑρίσκονται ἐν ὑπερτείαι καὶ ἐν μόνον τελεῖ ἐν παροπλισμῷ. Αἱ κυριότεραι πολύτεσις εἰς τὴν διεξήγαγον καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν Σκανδινανίσων καὶ Βαλτικῶν χωρῶν, οἵτινες προέβησαν εἰς ἀρκετὰς ἀγορὰς φορτηγῶν, μικροῦ καὶ μετόπιον μεγέθους. Ἐνδιαφέρονται ἐπίσης ἐπεδειχθῆ καὶ ἐν τῆς Ἀπο. Ἀνατολῆς, Κινέζοι δὲ ἐφοπλισταὶ ἥγδασαν τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kalimba» 8250 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914, ἀντὶ 22.500 λιρῶν μὲ παράδοσιν ἡ Ἀγγλίᾳ ἡ 22.000 λιρῶν, ἐάν παραδοθῇ εἰς ἐννέα λιμένα τῆς Ἀπο. Ἀνατολῆς. Κινέζοι ἐπίσης ἐφοπλισταὶ ἥγδασαν καὶ τὸ Γαλλικὸν φορτηγὸν «Marechal Foch» καὶ Αἰγαίοττοι τὸ Ἀγγλικὸν «Middlemoor».

Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν παρελήφθησαν τὰ ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου ἀγορασθέντα Ἀγγλικὰ φορτηγὰ «Yoserics» 5240 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «Comeris» 6701 τ. γκρός (τοῦ 1919). Παρέμεναν ὅμως ἀμφότερα ἐπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθησαν, τὸ μὲν ποδῶντος «Επα. G.», τὸ δὲ δεξιέρον «Hampton Hill». Παρελήφθησαν ἐπίσης καὶ τὰ ἀγορασθέντα ἐπὸ τοῦ κ. Παπαδάκη φορτηγὸν «Kamsa» μετονομάσθην «ΕΛΙΖΑ» καὶ ἐπὸ τῆς «Τρανσπετρόλ» τάνερ «Mazorgas» μετονομασθέν, ὡς γνωστόν, «MOTOPINA». Νέα ἀγορά μία μόνον ἔγνωσθη, ἡ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Queen Maud» παρὰ τῆς ἑταῖρας Βεργοτῆς, ἀντὶ 16.750 λιρῶν. Τὸ σάράς τοῦ ποδῶν εἶνε τὸ πρόσθιον «ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ» ἀπὸ τὰ ναυπηγηθέντα τοῦ 1919 παρὰ τὸν κ. Ἀμπατιέλλου εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ. Ἐζεὶ χρονητικότητα 8202 τ. φορτίου καὶ σερβέν No 3 τοῦ 1933, εἰχε δὲ πωληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1924 ἀντὶ 46.750 λιρῶν. Ἐτερα τέσσαρα σάράς τοῦ ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὸν καὶ τῷ ιδίου τύπου, ἐπολήθησαν τὸν Ιούνιον τοῦ 1924 ἐν δημοπρασίᾳ τῶν Kelock's ἀντὶ τιμῆς κυμανομένης μεταξὺ 36.750 καὶ 42.500 λιρῶν ἔχαστον.

Εἰς τὴν ἀγοράν ἐνεφανίσθησαν Ἰταλοὶ πλοιοπτῆται, εἰς τὸν ὅποιον ἡγόρασεν, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ Ὀλλανδικὸν μετὸν ἀτμόπλοιον «Amsterdam» 8670 τ. γκρός, 14.352 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1933. Γιονγκοσόλαντ ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν, ὡς γράψουμεν κατόπιν, τὸ ἐπαβατικὸν ἀτμόπλοιον «Rosalind», μὲ παραλαβὴν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ύόρκης. Τὸ ἐν λόγῳ σάράς ἐξετέλει μέχρι τοῦτο ταχιτήρη γραμμὴν μεταξὺ Βερμούδων νήσων καὶ Βρο. Ἀμερικῆς. Τέλος, ἡ «Κρατική Τουφανή Ἀτμοπλοίων» συνεζήσει τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυπηγήσην ἐπιβατηγῶν σκαρφῶν εἰς ἔνταξιν καὶ συγχρονισμῶν τῶν Μεσογειανῶν γραμμῶν τῆς. Μία Δανικὴ ἀντιπροσωπεία ἐφίσκεται πόδες τὸν σπολὸν αὐτῶν εἰς τὴν Ἀγκυραν., ἐσχε δὲ ἀλλεπαλλήλους συναντήσεις μὲ τὸν Ὑπονομαχὸν κ. Δεξιάλ. Μπαγιάρ, μεθ' ὁ ἐπεσκέψθη τὴν Κονιόν, συνοδευομένη ἀπὸ τὸν βοηθὸν γεν. διευθυντὴν τῆς «Κρατικῆς Ἀτμοπλοίων» κ. Νικάτ. Κατὰ τὴν ἐφιμερίδα «Τάν» ὁ Δανικὸς ὄμιλος συγκεντρώνει τὰς περιστάσεας ἐπίπεδας ἔσασφαλίσεων τῶν τοντρικῶν παραγγελιῶν.

«AZUL» Ἀγγλικόν 5287 τ. γκρός, 8200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἡγόρασθη παρ' Ἀγγλίαν ἀντὶ 21.500 λιρῶν.

«IDA MARU» Ἰαπωνικόν, 4414 τ. γκρός, 7200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἡγόρασθη παρ' ἐπέρας Ἰαπωνικῆς ἑταῖρας, πόδες περατέρω ἐπιπλάνενταις ἀντὶ 288.000 γιέν, ἥτοι πόδες 60 γιέν κατὰ τόννου φορτίου.

«DAGNY» Σουηδικόν, 1117 τ. γκρός, 1650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1882, ἐπολήθη εἰς Φινλανδίους πόδες περατέρω ἔργασίαν ἀντὶ 70.000 Σουηδικῶν κορονῶν.

«CANADIAN BRITISHNER» καὶ ἔτερα ἐπτὰ ὄμοιον τόπου φορτηγά, τὰ τελευταῖα τοῦ Καναδικοῦ σινεργητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, καθὼς καὶ δόνο φορτηγά τόπου «CANADIAN CRUISER», ἥτοι 10 ἐν δῶ φορτίου συνολικῆς χωρητικότητος 57.662 τ. γκρός, 88.570 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, 1921 καὶ 1922, ἐπολήθησαν εἰς Ἀγγλικὸν ἐφοπλιστικὸν ὄμιλον ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 160.000 λιρῶν.

«ROSALIND» Ἀμερικανικόν, ἐπιβατηγόν, μὲ δύο καταστρόματα, καθηρητικότητος 2390 τ. γκρός, 1563 τ. νέτ καὶ 2000 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως τὸ 1911 καὶ καταναλούσων πετρέλαιων, ἀναπτέσσον ταχύτητα 13 ½ περίποτον μῆλον καὶ διαμέρισματα δι' 105 ἐπιβάτες α' θέσεως καὶ 36 6' θέσεως, ἐπωλήθη εἰς Γιονγκοσόλαντήν της Νέας Ύόρκης. Ἐπειδὴ τοῦ πολλῆς πολυτέλειας τοῦ δὲ ἐγνώσθη. Εἰς τὸ παρελθόν εἶχε πωληθῆ τὸ σάράς τοῦ τὸν Ιούνιον τοῦ 1918 ἀντὶ 85.000 λιρῶν καὶ μετά ἐν ἀκριθῶς ἔτος ἀντὶ 82.500 λιρῶν.

«MARECHAL FOCH» Γαλλικόν, 2853 τ. γκρός, 3700 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 20.4½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1905, διπερ ἐπωλήθη τὸν Σεπτέμβριον π. ἐπ. εἰς Ιταλοὺς διαλευτὰς ἀντὶ 370.000 Γαλλικῶν φράγκων, καὶ τὸν ὅποιον δικαίωθη ἡ παράδοσις, ἡγόρασθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Κίνας καὶ θά παραληφθῇ εἰς Μεσόγειον. Ἡ τιμὴ τῆς πολλήσεως τοῦ εἶναι 5000 λίρα.

«SHILDON» Ἀγγλικόν, 2159 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίου, αὐτοστοιχωτὸν γαναθρακοφόρον, μὲ βάθισμα 18.1 ποδῶν, ναυπηγήσεως δὲ 1922, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 14.000 λιρῶν καὶ μετονομάσθη «Rudolph».

«GRANGEWOOD» Ἀγγλικόν, 1574 τ. γκρός, 2200 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 16.4 ποδῶν, ἡγόρασθη παρὰ Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 6500 λιρῶν μὲ παραλαβὴν εἰς Τάιν. Εἰδικὴ ἐπιθεωρησης εἰς δάρος ἀγοραστῶν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: AFOPONENCY
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

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

«MIDDLEMOOR» Αγγλικόν, 5648 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1915, ούτενος τὴν πώλησην εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Μεσογείου ἀντὶ 8750 λιόδων ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ναυπηγίαν ἑταῖρος «Klats», τῆς Ἀλεξανδρείας.

«HANSA» Νορβηγικόν, 1137 τ. γκρός, 1780 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1906, ἐπολήθη εἰς Νορβηγούς ἀντὶ 105.000 λορδών (νέτ.).

«KALIMBA» Αγγλικόν, 4994 τ. γκρός, 8250 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπολήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Κίνας ἀντὶ 16.250 λιόδων, μὲ παραλαβὴν εἰς Ἀγγλίαν.

«CHILCOP» Ἀμερικανικόν, 5391 τ. γκρός, 8656 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1934, ἐπολήθη εἰς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 105.000 δολλαρίων.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Μετὰ μίαν ἀνάπτων ἀρκετῶν ἔβδομάδων ποιά τις ζωηροτέρᾳ κίνησις ἐπεξάρτησεν εἰς τὴν ἄγρούν τοῦ πλωτοσιδήρους κατὰ τὸ α' 15 θύμηρον τοῦ Μαΐου, ὅφελομένη κυρίως εἰς τὴν ἐπιδειγμέσιον ἀπὸ μέρους τῶν Ἀγγλικῶν διάλυτῶν ζήτησιν παλαιῶν πλοίων. Χαρακτηριστικότερα γεγονότα ἵπηρζαν ἡ παράδοσις πρὸς διάλυσιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ λάινερ «Columbia» τ. γκρός, 24.578, ἡ πόλλησις τεσσάρων ἐπεργενίων τῆς «P. & O.» καὶ ἡ ἀπορραϊσμέσιος ἥπο τῆς «Κιούναρ-Οὐάττ» Στᾶρο Δάινος πώλησης τοῦ λάινερ «Majestic». Διεῖ τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος ἐξητήθησαν ἥδη προσφοραὶ παρὰ τῶν διαφόρων ἐργοστασίων διαλύσεως καὶ ἐπιχρεαῖ ἡ ἑντύπωσις, στὶς πολὺ συντόμως τὸ μέγα τοῦτο ἐπεργοκεάνιον, τὸ μεγαλύτερον ἐξ ὄσων διελύθησαν μέχρι σήμερον, θ' ἀπόλυτον ἡ τύχην τῆς «Mavritania» καὶ τόσων ἄλλων ἀπομενόντων κατὰ τοὺς τελευταῖοὺς μήνας λάίνες ἀπὸ τὴν ἑπτησίαν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Ή ταχεῖα πρὸς τὴν Νέαν «Yōrogi» γραμμὴ τῆς «Κιούναρ - Οὐάττ» ἡ ἐπέλητη ἐφεζῆς ἥπο τὰ ἐπεργοκεάνια «Queen Mary», «Aquitania» καὶ «Berengaria». Τὸ «Majestic» (ex «Bismarck») καθειλκνθήτη εἰς τὸ Ἀμερικανού τὸ 1914, συνεπληρώθη ὅμως τὸ 1921, ὅτε καὶ παρεδόθη ἕνατη τοῦ πολεμικῶν ἐπανορθώσεων, εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, παραχωρηθὲν εἰς τὴν «Οὐάττ Στᾶρ Δάιν». Πρόκειται περὶ σκάφους 56.599 τόννων γκρός, 24.333 τ. νέτ., φέροντος 4 ἔλικας, ἀναπτύσσοντος ταχύτητα 24-25 μιλῶν καὶ ἔχοντος διαστάσεις 915.5 ποδῶν μήκους, 100.1 π. πλάτους καὶ 58.2 ποδῶν ὁρούς. Τὰ πολληντά ἐξ ἄλλων πρὸς διάλυσιν τέσσαρα ἐπιβατηγά σκάφη τῆς «P. & O.» ἀντὶ 104.000 λιόδων, είλον συνολικὴν χωρητικότητα 52.096 τ. γκρός καὶ ἔναντηθῆσαν τὸ 1921 καὶ 1922. «Ελληνικῶν σκαφῶν ὀνδείων ἀνηγγέλθη πώλησης πρὸς διάλυσιν, παρεδόθησαν δὲ μόνον τὰ πρὸς καρφοῦ πωληθέντα εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ὀλλαδοὺς διάλυτας φορτηγά «ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ» καὶ «ΑΙΓΑΙΙΑΣ», τὸ πρῶτον εἰς Τάιν καὶ τὸ δεύτερον εἰς Ρόττερνταν. Λί κατὰ τὸ 15 θύμηρον ἀναγγέλθεσια πωλήσεις περιελάμβανον 15 πλοῖα, χωρητικότητας 87.772 τ. γκρός, ἀνήκον δὲ ταῦτα εἰς τὰς ἀπολούθους δύο τῶν σημαίας:

Ἀγγλικά	7 τ. γκρ. 59.497	Φινλανδικά	1 τ. γκρ. 2.398
Ὀλλανδικά	1 »	Κινέζικά	1 » 2.001
Γαλλικά	2 »	Πορτογαλίας	1 » 874
Ἀργεντινῆς	1 »	Ίσπανικά	1 » 485

Σύνολον πωληθέντων πρὸς διάλυσιν: 15 » 87.772

Τὰ σκάφη ταῦτα ἐπολήθησαν εἰς διάλυτας ἐπτὰ διαφόρων χωρῶν, ὡς ἔξης:

ΜΕΤΑΛΛΑ ΛΕΥΚΑ KOYZINETΩΝ SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἶναι εἰδικαὶ ὡς ἀκολούθως:

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

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

GOVERNMENT Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφορους πετρελαιομηχανὰς ἔηρας, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμὸ καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάγα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιάσῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔχεται μεγάλης καὶ ἐπὶ μακρὸν χρόνον Μηχανὰς μεγάλας πολυστρόφορους καὶ μὲ ισχυροὺς δονισμοὺς καὶ πιέσεις ὅσον τὰ ἀνωτέρω - τούτων ὑπολογιζομένων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηγότερα ὅλων.

SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΗ ΕΛΛΑΣΟΣ

N. Θ. KAMMENOΣ

ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΜΙΔΟΥΛΗ & ΝΙΚΗΤΑ 21
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-566 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ λάινες τῆς «P. & O.» «Balrald» 12.990 τ. γκρός (τοῦ 1922), «Baradine» 13.072 τ. γκρός (τοῦ 1921), «Barrabool» 13.062 τ. γκρός (τοῦ 1922) καὶ «Bendigo» 12.972 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἀντὶ τιμῆς 26.000 λιόδων ἔκαστον. Ἡγοράσθησαν ἐπίσης παρ' Ἀγγλίαν διάλυτῶν τὸ Φινλανδικὸν ἀπὸ «Union» 2398 τ. γκρός (τοῦ 1908) ἀντὶ 4150 λιόδων καὶ τὰ Ἀγγλικὰ «Mayfair» 670 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 900 λιόδων καὶ «Aldan» 4545 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἀντὶ 8800 λιόδων.

ΟΛΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ «Ollannd» 7995 τ. γκρός (τοῦ 1910), ΔΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ἀργεντινὸν παλαιὸν καταδρομιδὸν «Giballid» ἐπιτομήτως 6840 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1895, ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ Γαλλικὰ ἀτμόπλοια «Le Mesque» ἐπιβατικόν, 2636 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ τιμῆς 280.000 φράγκων, μὲ παραλαβὴν εἰς Καζαμπλάγαν καὶ «Franceum II» 5046 τ. γκρός (τοῦ 1873) ἀντὶ 8350 λιόδων, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ λαμένα τῆς Σπέτζιας.

ΚΙΝΕΖΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Κινεζικὸν ἀπὸ «Kueichow» 2001 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς καὶ τὸ Ἀγγλικὸν «Telemaehus» 2186 τ. γκρός (τοῦ 1880) ἀντὶ 40.000 δολαρίων τοῦ Χόγκ Κόγκ. ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 2000 πεστῶν τὸ Ισπανικὸν «Iciar» 485 τ. γκρός (τοῦ 1884) καὶ ΠΟΡΤΟΓΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Πορτογαλικὸν ἀτμόπλοιον «Aniz» 894 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1902.

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ἡ μέτρησις τῆς ἐνάρξεως τῶν σταλιῶν

Ο δρός «ἀμοιβὴ δι' ἐπισπενσιν ἐκφορτώσεως» ἀποβλέπει, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ παραλήπτον, εἰς ἣν περίπτωσιν χρειασθῇ οὗτος νὰ καταβάλῃ ἴδιατέρας δαπάνας καὶ κόπους διὰ τὴν ταχυτέραν ἐνός πλοίου ἐκφόρτωσιν. Ναυλωτοί τινὲς ἢ καὶ παραλήπται δὲν ἀρκοῦνται ἐν τούτοις εἰς τὸν ἀντέρερον ὅρῳ, ἀλλὰ κατὰ τὴν σύναψιν τοῦ ναυλονημάτου περιλαμβάνονται καὶ δρον, κατὰ τὸν ὅποιον πρέπει νὰ καταβάλεται «ἀμοιβὴ ἐπισπενσιν» καὶ διὰ τὸν ἐξοικονομήμενον τυχὸν χρόνου, τὸν ὑπολογιζόμενον πρὸ τῆς παρελεύσεως τῆς προθεμάτικος εἰδοποίησεως, διηλαδή τὸ πλοίον εἰνεῖ ἐπιχρέωσιν. Τὸ δὲ ὃ δρός αὐτὸς ἐξασφαλίζει ἴδιατέρον τὸ ὀφελός εἰς τοὺς παραλήπτας ἐνός φορτίου, ἀποδεικνύεται ἐπὸ τὸν γεγονότος, διὰ εἰς παρομοίας πειρπάσεις προσπαθοῦν οὗτοι ν' ἀναβάλουν καὶ τὸ χρονικὸν δρον ἐνάρξεως τῶν σταλιῶν. Αναφέρονται ἐν προκειμένῳ δύο παραδείγματα σημαφῶν ἐποθέσεων.

Πρό τινος κατέπλευσεν εἰς τὴν Κατινθέρην ἐν ἀτμόπλοιον περὶ δρον 10.40° πρωίνην, πάραντα δὲ ἐτέθη εἰς θέσιν ἐκφορτώσεως. Ο πλοίοαρχος κατεύθυνθεις ἀμέσως εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ πρώτοτος τῶν παραληπτῶν ἐνεχείσθην εἰς ἀπότον τὴν εἰδοποίησιν, παρακαλέσας συγχρόνως, ὅπως μέχρι τῆς πεστημάτικας διαβιβάσῃ εἰς τὸν παραλήπτας. Η ἐκφόρτωσις ἥρξατο τὴν 1.30° μ.μ. τῆς ίδιας ημέρας. Οι παραλήπται ἐπεδίωξαν ὅπως ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ χρόνου ἀρχίσῃ μετρούμενος ἀπὸ τῆς πρώτας τῆς ἐπομένης τοῦ κατάπλοου, ἐδάσισαν δὲ τὴν ἀξίωσιν τῶν ταύτην εἰς τὸ ἐπιχείριμα, διηλαδή τὸν πλοιάρχην, καθ' ἣν τὸ πλοίον ἤτοι εἴσι τοῦ πρώτου πρὸς ἔναρξην τῆς ἐκφορτώσεως, ἐξοντοποιήθη εἰς αὐτὸν ὑπὸ τοῦ πράκτορος τῶν τὴν 12.50° μετρηθεῖσην φράγμα.

Εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταύτην ἡ διαφορὰ τῆς «ἀμοιβῆς ἐπισπενσεως» ἐκανονίσθη διὰ συμβίσασμον, ἡ διαγονή ὅμως τοῦ πράκτορος δὲν ἐθεω-



ρήθη ἀφογος. Οὗτος, πληρώνεται παρά τον πλοιοκτήτον και συνεπώς διέβλεπεν ὡς ἀντιπρόσωπον τὰ συμφέροντα αὐτοῦ, ἔστι και ἐάν ἓποδεικνύεται ὑπὸ τοῦ παραλήπτου. Ἐν ἐτοῖς τῶν καθηκόντων τοῦ πράκτορος εἶναι και ἡ ἔγκαιρος κοινοποίησις τῆς ἐλδοποίησεως τοῦ πλοιάρχου και τῶν δηλωτικῶν. Συνήθως ὁ πλοιάρχος, κατὰ τὸν κατάπλον τοῦ σάργους τοῦ εἰς λιμένα, δὲν ἔχει τὸν διά τὴν ἀντέροι πάτασχόλησιν ἀποτύμενον καιρὸν. Ἀλλὰ και δὲν είναι ἐπάναγκες, διποτες ὡς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου συνταχθεῖσαι δῆλωσις ἡ ελδοποίησις παραδίδεται ὑπὸ αὐτοῦ τοῦ ἴδιου εἰς τὸν παραλήπτην. Αποτελεῖ τοῦτο καθηκὸν τοῦ πράκτορος, ὡς ἀντιπρόσωπου τοῦ πλοίου.

Ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ "Ἐνώσις τῶν Πρακτόρων" ἐδημοσίευε πρὸ τοῦ δῆλωσιν, ὅτι ἡ ἀντέροι ἐποχρέωσις παντὸς μέλος τῆς «Ἐνώσεως» τῶν ναυτικῶν πρακτόρων είναι αὐτονόμητος.

Εἰς ἑτέραν ὑπόθεσιν, ἔνα ἀτμόπλοιον ἔτενη εἰς θέσην ἐκφρότωσες τὴν 10.45' π. μ. εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κόλπου, ὁ δὲ πράκτωρ ἐκοινοποίησε τὴν ελδοποίησιν τοῦ πλοιάρχου πρὸς τοὺς παραλήπτας περὶ τὴν μεσημέριαν. Κατὰ τὸ ναυσισμόν μονος ὁ χρόνος ἐκφρότωσες θύμησεν ἕπετε ν' ἀρχίσῃ τὰ μετόπια ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς μεσημερινῆς ἀναπλάσεως, ἐγόρων τὸ ἀτμόπλοιον εἰλέγει ελδοποίησι τὸ Τελωνεῖον, ὅτι ἡτοι ἔτοιμον πρὸς ἐκφρότωσιν και είλεγεν ἐπιδόσεις παρομοίας ελδοποίησιν εἰς τοὺς παραλήπτας, πρὸς μεσημερίας. Εἰς πρόσθετον δρόν, οι φροτισταὶ είλεγον διαφυλάξει ὑπὲρ ἔαυτῶν τὸ δικαίωμα ἀπατήσεως «ἀμοιβῆς ἐπιστρέψεως» και διὰ τὸν ἐξοικονομηθόμενον τυχὸν χρόνον πρὸ τῆς ἐπινοΐης τῆς προθεσμίας τῆς ελδοποίησεως.

Εδύντις μετὰ τὴν λήξιν τῆς μεσημερινῆς ἀναπλάσεως, ἥτοι περὶ ὡρα 1.30' ἥρξατο ἡ ἐκφρότωσις. Οἱ φροτισταὶ ὅμως ὑπέλιγον τὸν χρόνον σταλίας ἀρχόμενον ἀπὸ τῆς προίμης τῆς ἐπομένης και οὕτω ἐπεξέτειναν τὸν καθωρισμένον χρόνον ἐκφρότωσες πέραν τοῦ τέλους τῆς ἔβδομαδος. Τοιουτοδόπιος, ὅτι ν' ἀφαιρεθῇ ἐπὸ τοῦ ναύλου ποσὸν 91.15 μάρκων δι' ἐπίσπενον ἐκφρότωσες, ἐκφατήθησαν 401.45 μάρκα. Ἡ διένεξις ἦχθη ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως προστασίας» τῶν Γερμανῶν Πλοιοκτητῶν ἐνώπιον τοῦ πρωτοδικείου τοῦ Στετπίν, ἐξεδόθη δὲ εὐνοϊκὴ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ἀπόφασις. Οἱ φροτισταὶ ὑπεστηρίζουν τὴν ἄποινην, ὅτι διὰ ν' ἀρχίσῃ ἡ μέτρησις τοῦ χρόνου ἐκφρότωσες δέοντα νὰ ινίστανται αἱ ἀκόλουθαι προϋποθέσεις:

1) Ἡ ἀναγγελία τοῦ πλοίου πρὸς τὰς Τελωνειακὰς ἀρχὰς νὰ γίνη πρὸς μεσημερίας. 2) Νὰ είνε τοῦτο πρὸς μεσημερίας ἔτοιμον πρὸς ἐκφρότωσιν. Και 3) Ἡ ελδοποίησις τοῦ πλοιάρχου νὰ κοινοποιηθῇ πρὸς μεσημερίας εἰς τοὺς παραλήπτας. Ἐν τῶν τριῶν ἀντὸν δύον οἱ παραλήπτας ἀνεγνώσαν, ὅτι ἔξετελέσθη μόνον ὁ πρώτος, ὡς πρὸς δὲ τοὺς λοιποὺς ἴσχυρισμόν τοῦ: Τὸ ἔτοιμον τοῦ πλοίου πρὸς ἐκφρότωσιν ἔδει νὰ ἡτο πρὸς μεσημερίας. Τὸ πλοίον ὅμως δὲν ἡτο ἔτοιμον τὴν μεσημερίαν, διότι αἱ τελωνειακαὶ διατυπώσεις ἔληξαν δὲλγον τι πρὸ τοῦ πρέστος τῆς μεσημερινῆς ἀναπλάσεως. Ἡ ελδοποίησις ἔχει ἄλλον, ὅτι τὸ πλοίον ἡτο ἔτοιμον πρὸς ἐκφρότωσιν ἐγένετο πράγματι πρὸ τῆς 12ης μεσημερινῆς, ἡτο δῆμος ἀκρος, διότι δὲν ἔνταπετοντεί πρὸ τῆς 12ης μεσημερινῆς.

Κατὰ τὴν ἀποδεικτικὴν διαδικασίαν διεπιστόμησαν: 1) "Οτι ἡ ἀναγγελία τοῦ ἀτμοπλοίου εἰς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς ἐγένετο πρὸ μεσημερίας. 2) "Οτι ἐδόθη εἰς τὸ ἀτμόπλοιον ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν ἡ ἀδεια πρὸς ἐκφρότωσιν τὴν 1.30' π. μ. τὸ βραδύτερον. 3) "Οτι τὸ πλοίον ελδοποίησε τοὺς παραλήπτας πρὸ τῆς 12ης, ὅτι ἡτο ἔτοιμον πρὸς ἐκφρότωσιν. 4) "Οτι ἡ ἐκφρότωσις ἥρξατο τὴν 1.20' π. μ. Καὶ 5). "Οτι ἡ μεσημερινή ἀναπλάσις εἰς Κόλπου, κατὰ τὴν ἔγειρη ἐπικρατοῦσαν τοπικὴν συνήθειαν, διαρκεῖ μέχρι τῆς 1.30' π. μ.

Τὸ δικαστήριον ἔχοντος τὴν ἀπόδειξην εἰς τὸν ἄν τοῦ ἡ ειδοποίησις τοῦ ἔτοιμου πρὸς ἐκφρότωσιν, ἡ γενομένη πρὸ τῆς μεσημερίας ἡτο ἴσχυρά, διότι τὸ σκάφος μολονότι, εἴθισκόμενον εἰς τὴν θέσην ἐκφρότωσες ἔγαιρως, δὲν είλεγεν ἐν τούτῳ τοῦ προτότοποι περιεπόσει τὰς τελωνειακὰς διὰ τὴν ἐκφρότωσιν διατυπώσεις. Τὸ δικαστήριον ἔλαβεν ὑπὸ ὄψην ἐμηνεύειν νομοματεῖς Γερμανοῦ ἐπὶ τῆς 1ης παραγράφου τοῦ ἀρθροῦ 594 τοῦ Ἑριτορικοῦ Νόμου, ὑποστηρίζοντος ὅτι ὁ δῆμος ἔτοιμον πρὸς ἐκφρότωσιν δέοντα νὰ μη ἐμηνεύηται ὑπὸ τὴν στενήν αὐτὸν σημασίαν. «Ἐτοιμον πρὸς ἐκφρότωσιν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὑπάρχον, δητον τὸ πλοίον ενίσοπεται εἰς τὴν θέσην, ἔνθα θύμη παραδόση τὸ φροτίον και ἔξεπλήρωσεν ἀπάσις τὰς Τελωνειακὰς διατυπώσεις. Ἀρχεῖ νὰ μάρχουν αἱ προσθέσεις αὐτὰ κατὰ τὴν στιγμὴν, καθ' ἥν πρέπει νὰ ἀρχίσῃ ἡ μέτρησις τοῦ χρόνου ἐκφρότωσες».

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν οἱ παραλήπται δὲν ἡτο δυνατὸν

ν' ἀρχίσουν τὴν ἐκφρότωσιν ἐνώριτερον, πρὸ τοῦ πέρασμας, δηλαδή, τῆς μεσημερινῆς ἀναπλάσεως. Συνεπὼς ὡς πρὸ μεσημερίας ἐπιδοθεῖσα εἰδοποίησις περὶ τοῦ ἔτοιμον πρὸς ἐκφρότωσιν, ἔδει νὰ θεωρηθῇ ισχυρά.

— Ἀποζημίωσις ναυτεργατικοῦ ἀτυχήματος ἐν ξηρᾷ.

Τὸ ἀνώτατον Ἰταλικὸν δικαστήριον ἔξετάζον, εἰς πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ, τὴν προσφυγὴν τοῦ Ναυτεργατικοῦ συνδικάτου τῆς Μεσημερινῆς Ἰταλίας κατὰ μᾶς εἰς πρῶτον βαθμὸν ἀποφάσεως, ἐπικυρωθεῖσις και ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου, ἐν σχέσει μὲ τὸ ἀτυχήματα ναυτεργάτων Ἰταλικοῦ τινος μηχανογνήτου ἰστιοφόρου, καθώρισεν, ὅτι αἱ προηγούμεναι ἀποφάσεις ἔδει νὰ θεωρηθοῦν κατὰ βάσιν ἐσφαλμέναι, ἐφόσον ἐστηθοῦν κατὰ τὰς ἀτυχήματα τῶν ναυτιλίαλμένων διεξεγενοῦνται ἀπὸ τὰς κοινάς διατάξεις, τὰς ὥσπεις θεσπίζει ὁ Νόμος, ἀναφορικῶς μὲ τὸ ἀποζημιώτερον τῶν ἐφισταμένων ἀτυχήματα τοῦ ἐργατῶν. Ἐφόσον αἱ ἀποφάσεις τῶν δύο κατωτέρων δικαστηρίων ἀνεγέρουν ἀπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ὁ Νόμος καθώρισεν, ὡς ἀποζημιώτερα ἀτυχήματα και τὰς ἐπισυμβανούντας εἰς τὸν ἐργάτην, καθ' ὃν χρόνον μετάβαινεν οὗτος πρὸς ἐπιβίβασιν ἐπὶ τὸ πλοίον οὐ κατευθύνεται εἰς τὴν ἔηραν ἐγάπαιαν τον, προκειμένου περὶ ζεφασίου ἐργάτων, ἢ τέλος ἐπιστρέψει εἰς αὐτῆς, ὅπειλον, κατὰ μείζονα λόγου, νὰ θεωρήσουν ὡς ἀποζημιώτερον καὶ ἀτυχήματα λαμβάνοντας χώραν εἰς οἰνοδήποτε εἰδος ταξίδιον πρὸς μετάβασιν ἐποτροφήν ναυτεργάτων εἰς τὸ πλοίον του.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν διεπιστόλη, ὅτι τὸ ἀτυχήματα ἔλαβε χώραν, καθ' ἣν στιγμὴν ὁ ναυτεργάτης εἰνδιόσκετο ταξίδεων οιδηροδομικῶς, ἐπεστρογήμη δὲ παρὰ τῶν μεν, ὅτι ἔταξίδειν διὰ λόγους ἡ πρεσσίας και παρὰ τῶν ἀντιδίζοντων, ὅτι ἔτελει ὑπὸ ἄδειαν. Ὁ "Ἄρειος Πάγος, διατάσσων τὴν ἐπανεξέτασιν τῆς ἐποθέσεως, ἐξήτησε νὰ διαπιστωθεῖ τὰ πραγματικὰ γεγονότα ἐπὶ τοῦ ἐπιμάχου τοῦτον οημέσιον, διότι ἀπλαδή δὲ ἀπόστας τὸ ἀτυχήματα ἔτελει ἐν ἐπιτροπήν ἡ ὑπὸ ἄδειαν, διότι ἔχοντεν, ὅτι ἀποτελεῖ ἡ τοιαύτη διαπίστωσις ταξίδιον, καθ' ὃν τοιαύτη διαπίστωσις βασικὸν σημεῖον πρὸς ἔτοιμον εἶναι τὸν ἀπότομον ἀποφάσεως.

Καθώρισεν ἔχει ἄλλον ὁ "Ἄρειος Πάγος, ὅτι ἡ ἐπανορθωσίς τῶν ἀτυχημάτων τῶν ναυτεργατῶν ἔξαρτατα — καθὼς και διὰ κάθε τύχη, οὗτον είνε ὑποχρεωτικὴν ἡ ἀσφάλισις — ἐκ τῶν περιπτώσεων, ἵνη ἡς τὸ ἀτύχημα συνέβη, ἔναν προσέχεται δηλαδή ἐκ βασιού γεγονότος και κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας, σημειωθεῖται μενένης, ὡς τοιαύτης, και κάθε ταξίδιον πρὸς μετάβασιν δι' ἀνάληψην ἐργασίας, ἀνεξαρτήτης τῆς πιθανῆς ἀποσεξίας τοῦ ἀτυχήματος η τοῦ λόγου τοῦ ἔχει μετελεῖται τοῦ τραπασμοῦ. Ἐν συνεχείᾳ, δι' "Ἄρειος Πάγος ἀποφύγεται τὴν ἀντιληφτήν, δητον δύναται νὰ θεωρηθῇ ἀτησίς ἀποζημιώσεως, ἔναν τὸ ἐν τῇ ξηρᾷ ταξίδιον, καθ' ὃν ἐσημειώθη τὸ ἀτύχημα, δὲν ἀνεφέρεται εἰς περιόδον οὐσιαστικῆς ἐπιτροπής, ἀλλ' ὁπειλετο εἰς μετάβασιν ἔπισταντος τὸ ἀτυχήματα ναυτεργάτων.

— 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοια

— Εθυδίσμην τὸ φορτηγὸν «Κατίγκω»

Περὶ τὴν 10ην νοετερινὴν ὥστα τῆς 4ης Μαΐου σφοδροτάτη σύγκρουσις ἔλαβε χώραν πλησίον τοῦ Οὔζαν μεταξὺ τοῦ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ «Assunzione» 4531 τ. γραδός (τοῦ 1911), και τοῦ Ἐλληνικοῦ «Κατίγκω» 2578 τ. γραδός (τοῦ 1896), δητο πατηθεῖντο ἐκ Ρόττερνταμ εἰς Δυτ. Ἰταλίαν μὲ φορτίον γωνιδάκων. Η σύγκρουσις ὥστελετο εἰς τὴν ἐπιρροτοῦσαν ὄμιζλην, ἥτις, και λόγῳ τῆς νυκτός, περιώριζε τὴν δρατότητα εἰς ἔλαχιστην ἀκτίνα. Τὸ πρῶτον σῆμα τοῦ κινδύνου ἔξεπεμψθη τὴν 10.15' μ. μ. τῆς 4ης Μαΐου ἀπὸ τὸ Ἰταλικὸν φορτηγόν. Ἀνεφέρετο

HARRY A. NIESSINK

ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ και ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

'Η μακροχρόνιος πεῖρα έγγυνάται ἄριστα
ἀποτελέσματα και σοβαρὰν ἐργασίαν.

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

XANIA—ΡΕΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

KΡΗΤΗΣ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. ΕΥΑΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

ZEISE PROPELLERS
FITTED ON MANY GREEK VESSELS

ARE THE MOST EFFECTIVE
GENERAL - REPRESENTATION
SINCE 1897

F.R. CHRISTIANSEN - HAMBURG

TELEGR: CRIAHSEN SPEERSORT 8

— ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
XANIA—ΡΕΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ
ΚΡΗΤΗΣ

εἰς αὐτὸν ὅτι ή σύγχρονος ὑπῆρχε δικαία καὶ ὅτι ἀμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν σοδαφάς ζημίας. Τὴν 11.47' μ. μ. εἰς δεύτερον φαδιοτήλεγράφημα τοῦ «Assunzione» ἐτονίζετο, ὅτι ή θέσις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἦτο κρίσιμος, λόγῳ τῶν μεγάλων ζημιῶν, ποὺ ὑπέστη εἰς τὰ ὄντα πᾶν πρώτας καὶ τῆς ἀγαπασχέτου διαφορῆς ὕδατον, μὴ διναμένης ν' ἀντιμετωπίσῃ ἀπὸ τὰς ἀντίλας τοῦ σκάφους. Τὸ ἀπὸ «Κατίγρω» παρέμενεν εἰς θέσιν 48—10° Βορείου πλάτους καὶ 6—8° Δυτικοῦ μήκους. Ἐπηκολούθησε φαδιοτήλεγράφημα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν ἀνοτέρῳ θέσιν, δι' οὗ ἔγνετο ἀμεσος δοκήματος καὶ ἀνηγγέλλετο ή ἐπιζημένη ἀγαπασχέψις τοῦ εἰς κατάστασιν βυθίσεως εὔφωνομένου σκάφους.

Τὴν 12.51' μετὰ μεσονύκτων τῆς 4ης πρὸς τὴν 5ην Μαιου τὸ Ἰταλικὸν εἶδοποιει, ὅτι φέρει τὸ πλήρωμα τοῦ Ἑλληνικοῦ, πλὴν ἐνὸς θερμαστοῦ ἀπολεσθέντος, καὶ ὅτι καταβάλλεται προστάθεια ἀπὸ δύο φυουλκῶν πρὸς συγκράτησιν τοῦ φορτηγοῦ «Κατίγρω» εἰς τὴν ἱπανειαν καὶ φυουλκησιν ἀπὸ μέχρι τῶν ἀπτῶν τῆς Βρέστης. Πράγματι, εὐθὺς μετεδόθησαν τὰ πρῶτα σήματα κανδόνων, εἴχον σπεύσει εἰς τὸν τόπον τῆς συγκρόσεως τὰ ναυαγοσωστικά φροῖσες καὶ «Abeilles», ἄτινα προσέδεσαν τὸ ἀπὸ «Κατίγρω» ἐξ τῆς πορώντης καὶ ἡρόπισαν νὰ τὸ φυουλκόν ἐν σπουδῇ πρὸς τὴν Βρέστην. Τὸ Ἰταλικὸν κατόπιν τούτου κατηνθυνθῆ μὲ πᾶσαν ταχύτητα πρὸς τὴν Βρέστην, διότι ἀπὸ στιγμῆς εἰς στιγμήν ή διαφορῇ τῶν κυτῶν του ηὔξανε καὶ ἡ θέσις τοῦ πλοίου ἐπεδεινούν.

Ἡ φυουλκησις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔξηκολονθήσει μέχρι τῆς προσίας τῆς 5ης Μαιου, δῆτα καὶ ἀνεύποτη, διότι τὸ σκάφος, κατακλυσθὲν ἀπὸ τὰ ὄντα, ἤσχισε νὰ βιδήσεται. Τὰ δύο ναυαγοσωστικά ἔσοφαν τὰ σχονία προσέδεσαν καὶ ἀγαπασχέψιν πάθειαν περιστέφον προστάθειν διασώσεως. Ὁ καταποντισμὸς ἐπῆλθε νοτίως τοῦ Pierres Noires, ἐγγὺς τῆς νησίδος Molene, εἰς τὰν θανάτου την ἁδα.

Τὰ δύο ναυαγοσωστικά ἐπέστρεψαν κατόπιν εἰς τὴν Βρέστην. Ὁ ἀπολεσθεὶς ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «Κατίγρω» είνε ὁ ἐκ Χίου θεματικής Καρακάσης.

«ΕΠΡΙΚΟΣ» (πετρέλαιωκίνητον): Κατενθωνόνευν ἐκ Κρήτης εἰς Θεσσαλονίκην μὲ φορτίον οίνων εἰς βαρέλια, ἔξωστειν, ὡς ἀνεγάφαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, εἰς τὰς ἀπτὰς τῆς Ἐπανωμῆς καὶ εἰς ἀπόστασιν 20 μίλιων νοτίως τοῦ λημένου τῆς Θεσσαλονίκης. Ἐπὶ τόπου ἀσπενσιανὸν ὄ ύδιμοδίος ἐπιθεωρητῆς τοῦ Λόδδη καὶ τὸ φυουλκὸν «Ἀλέκος». Τὸ σκάφος ἔχει ἔξοπλει εἰς δραχμώδη θέσιν, ἔνθα τὸ βάθος τῶν ὄντων είνε 4 ποδῶν μόνον. Κατ' ἀνακοίνων τοῦ πλοιάρχου, εὐθὺς μετὰ τὴν πρόσχρονον ἐπὶ τῶν δράχμων, ἐσμηιόθη μεγάλη διαφορῇ τῶν κυτῶν, τὸ δὲ πλοίον ἡμειβούσῃ ἀποτῆσαι καὶ σοδαφάν κλίσιν πρὸς τὴν ἔτεραν αὐτοῦ πλευράν, λόγῳ μεταστίγοεως τῶν βαρ-

λίων. Τὰ ἐπὶ τοῦ καταστόματος βαρέλια οίνου ἔχομενησαν καὶ τὸ περιεχόμενό των ἔξεχνή εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ φορτίον τῶν εἰς τὰ κύτη βαρελίων ἡγιάνθη εἰς τὸ κύτος ἐνὸς ζυλίνου σλεπίου, ἐπὶ τούτῳ φυουλκηθέντος ἐκ Θεσσαλονίκης. Τὴν ἐργασίαν τῆς ἀνελκύσεως τοῦ «Ἐρίκου» ἀνέλαβε τὸ φυμούλκον «Ἀλέκος».

(Άρρ. 27 — Μαΐου 2)

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ Σ.ε.»: Κενὸν ἔξι Ἀντρόσσαν διὰ τὴν Ἀμέδεσσαν φρονήθαξε συνεπείᾳ ὅμιλης, εἰς τὰ ἀβαθή τοῦ ποταμοῦ Σέλντ, παρὰ τὴν θέσιν Hinsweert, ἀλλ' ἀνείκνευθη μετ' ὀλίγον ἀνεύ δοκητείας καὶ κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμέδεσσης. Διαρροή εἰς τὰ κύτη δὲν ἐσημειώθη, τὰ δὲ ὄντα τοῦ σκάφους, ἐπικειμενάτητα ἐπὸ δυτῶν, εὑρίθμισαν ἀβλαβή.

(Άρρ. 27 — Μαΐου 3)

«ΕΥΒΟΙΚΟΣ»: Μὲ φορτίον δοῦλης ἐκ Σαίγκον διὰ Χάρον, ἐνῷ ἀνήραγτο τὸν ποταμόν, ἵνα προσεγγίσῃ εἰς Ρουέν, ἐπτύπτεσεν ισχρῶς ἐπὶ τῆς ἀποβάθρας τῶν ναυπηγείων Wormskaai προερχόμενον εἰς αὐτὰς σημαντικάς ζημιὰς. Τὸ ἀτύχημα προήλθεν ἀπὸ τὴν ἀνόμαλον λειτουργίαν τοῦ πηδαλίου τοῦ σκάφους, λόγῳ τῆς ὁποίας ἔχειλνε τοῦτο τὴν πορείας του. Εκ τῆς προσοργώσεως τὸ φορτηγὸν ὑπέστη ἀρκετάς ζημιὰς εἰς πολλὰ ἔλασματα τοῦ πρόποτος, κατέπλευσε δὲ εἰς Ρουέν, ὅπου καὶ διὰ ἐπέτειον προσωρινάς ἐπισκεψεως. Τὰ ναυτηγεία εὕησθαν νὰ καταβληθῆ παρὰ τὸν πλοίον ἐγγόνισε 700.000 φράγκων διὰ τὴν ἔχερθεσαν ἀπατήσαν ἀποζημώσεως των.

(Άρρ. 29—30)

«ΝΟΕΜΙ ΤΖΟΥΛΙΔΑ» (σημαία «Ἀγγλική»): Προερχόμενον ἐξ Ἀμέδεσσης κατέπλευσεν εἰς Γαλάτα μὲ φορτίον γενικῶν ἐμπορευμάτων. Κατὰ τὸν ἀνάπλου τοῦ Δούναβεως τὸ σκάφος ἀπώλεσεν εἰς τὸ 540ν μύλων μίαν τῶν ἀγκυρῶν μετ' ἀρκετῆς ἀλόσεως. Λόγῳ τοῦ βαθέος τῶν ὄντων εἰς τὸ σημεῖον ἔστενο, δὲν κατέστη δυνατή ἡ ὑπὸ δυτῶν ἀνέλινσις τῆς ὄψης.

(Άρρ. 30)

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ»: Καθ' ὃν χρόνον ἥτο πλευρούσεων εἰς Πότι καὶ παρελάμβανε φορτίον μεταλλεύματος δι' Ἰαπωνίαν, ἐπέπεσεν ἐπ' αὐτῷ, συνεπείᾳ ἐσφαλμένου ἐλιγμοῦ, τὸ Σοβιετικὸν ἀτμόπλοιον «Volgo - Βού» καὶ τῷ προεξένησε ζημιάς εἰς δύο ἔλασματα καὶ τρεῖς νομέας. Τὸ σκάφος συμπληρώσαν τὴν φότωσιν τον προστήγονεν εἰς Κονγκλίν διὰ προσωρινάς ἐπισκεψεως, μεθ' ὅ ἐπιθεωρηθέν, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἔξηκολονθῆσε τὸν δι' Ἰαπωνίαν πλοῦν τοῦ.

(Μαΐου 6)

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Πειραιά ἐξ Δάντσιγκ μὲ φορτίον γαναθράκων. Κατὰ τὸν πλοῦν, καὶ ἐνῷ χρόνῳ τὸ σκάφος παρέπλεε τὰ Δανικὰ παράλια, συνίγησε σφραγίδοτάτην τριγυμίαν. Μεγάλα κύματα διερχόμενα ὑπεράνω τοῦ καταστόματος τοῦ προύζηναν ζημιάς εἰς τηνά ἔλασματα, παρέσυραν δὲ καὶ 159 τόννων γαναθράκων.

(Μαΐου 9)

N.V. CORNS.SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPI (CORNIS. SWARTTOUW'S STEVEDORING COMPANY LIMITED)

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORNIS. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

STEVEDORING

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

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

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & C°

10 Metropolis Street.
SALONICA

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

ANTWERP:

CORNIS. SAWRTTOUW'S ANTWERP STEVEDORING CY,
(late Charles Geyr)
53 Longue Rue Neuve

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΣ

Ιδιοκτῆται ήλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίον 15 τόννων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γυαίανθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς ζῆμα φορτία.

Εύρυτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ήλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κορηπιδώματα ἑπαρκούς βάθους, ώς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδούς.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ηγγυημένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς ζῆμα στοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλός».

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

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775-XAI·ΦΑ

18)—, φόρτωσις 24—30 Μαΐου.

«ΑΔΑΜΑΣ» ἐξ Ροζάριο 6200 τ. δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 18)—, φόρτωσις 10—20 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Μπουένες "Αὔρες 6000 τ. διὰ Δανίαν 18)3, 6άσιν ἔνα λημένα, φόρτωσις 20—25 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Μπουένες "Αὔρες 6000 τ. διὰ 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 17)—, φόρτωσις 21—28 Μαΐου.

«ΙΟΥΛΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐξ Σάνη Λοφέντζο 5600 τ. δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 18), φόρτωσις 10—25 Ιουνίου.

«ΦΕΤΙΣ» ἐξ Σάντα Φὲ 6000 τ. δι' 'Αγγλίαν (έξαρσε σε Sligo, Tralee καὶ Galway) ἢ "Αμπερεντάμ 19)3, καντσέλλο 15 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΑΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» ἐξ Μπουένες "Αὔρες 6000 τ. διὰ Μπέργκεν — Στοχούμην φέντς (συμπεριλαμβάνομένης τῆς Δανίας) σελ. 18)9, Μαΐου 20—25.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἐξ Μπουένες "Αὔρες 5900 τ. δι' 'Αγγλίαν (έξαρσε σε Ισλανδίας) — Αμπερεντάμ 17)—, φόρτωσις 21—28 Μαΐου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» ἐξ Μπουένες "Αὔρες 5200 τ. δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 17)—, Αμπέρσαν 16)3, Ρόπτερνταμ 16)6, ἀ. φ.

«ΝΙΚΟΛΑΗΣ» ἐξ Σάνη Λοφέντζο 5600 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, Ιουνίου 15—30.

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάνη Λοφέντζο 6000 τ. δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 18)—, Ιουνίου — Ιουλίου.

—'Εξ 'Αγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ» ἐξ Ονδαλίας 5800 τ. διὰ Μπουένες "Αὔρες 8)9, ἀ. φ.

«ΥΔΡΟΥΣΑ» ἐξ Ρόπτερνταμ 3000 τ. διὰ Βηρυττὸν 7)6, Μάϊου.

«ΓΙΑΝ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Ιμαγζαμ 4000 τ. διὰ Ντράμμεν 5)6, ἀμ. φόρτωσις.

«ΕΨΙΛΟΝ» ἐξ Αμπέρσαν 6500 τ. διὰ Νεάπολιν 5)10)½, ἀ. φ.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» ἐξ Ρόπτερνταμ 5200 τ. διὰ Σάντος 8)6, Μαΐου 20.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἐξ "Εμδεν 5000 τ. διὰ Μπουένες "Αὔρες 8)9, δψνδον Ροζάριο 9)3, φόρτωσις 15—28 Μαΐου.

«ΑΙΓΑΙΥΣ» ἐξ Νιούπρωτ 6000 τ. διὰ Πουέρτο Μπελγκράντο 9)—, ἀμ. φόρτωσις.

«ΧΑΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ "Εμδεν 5500 τ. δι' 'Αγκώνα 6)9, Μάϊου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἐξ "Εμδεν 6500 τ. Πάτρας καὶ Καλάμας 8)3, Ιουνίου 1—10.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» ἐξ Δάντογκ 7200 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)4, καντσέλλο 25 Μαΐου.

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ἐξ Μπάρρη 6000 τ. διὰ Σάντος 7)6, ἀμ. φόρτωσις.

—'Εκ Μεσογείου

«ΚΛΕΑΝΘΗΣ» ἀπό Τραγανά 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόπτερνταμ 5)7)½, δψνδον "Εμδεν 5)9, ἀ. φόρτ.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» ἐξ Πόρτ Σαϊδ 3000 τ. γεν. εἰδῶν διὰ Δούναβιν λ. στ. 325 καὶ ἀποκοπήν, Μάϊου.

«ΤΟΥΣΣΙΚΑ» (σημαία 'Αγγλική) ἐξ Καζαμπλάγκας 3000 τ. φορφάτων διὰ Δούναβιν φρ. 24.50, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» ἐξ Σερίφου 5800 τ. δι' 'Αμπέρσαν ἢ Ρόπτερνταμ 5)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΛΩΡΙΣ» ἐξ Θεσσαλονίκης 8000 τ. μεταλλεύματος δι' 'Αμπέρσαν 6)3, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΔΗΜ. Γ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ» ἐξ Λάριμνας 7000 τ. μεταλλεύματος δι' Oslehausen 6)6, Ιουνίου 1—10.

—'Εκ λημένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΟΛΥΜΠΙΟΣ» ἐξ Νικολάεφ 8800 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λημένα Ιαπωνίας (ὅχι βορειότερον τοῦ Τόκιο) σελ. 14)6, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Μαρζλεως 5500 τ. γωνιανθράκων διὰ Πειραιᾶ 4)9 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΥΑΡΑΙΟΣ» ἐξ Μαρνής Θαλάσσης 400.000 κ. π. γενικῶν εἰδῶν δι' 'Ην. Πόλτειας λ. στ. 2700 φίο, καντσέλλο 20 Μαΐου.

«ΑΝΤ. ΒΡΟΝΤΙΣΗΣ» ἐξ Πόρτη 4500 τ. μεταλλεύματος διὰ Καήν 10)4)½, φόρτωσις 1—15 Ιουνίου.

«ΜΑΤΡΟΝΝΑ» ἐξ Μαρζλεως 5000 τ. γωνιανθράκων δι' 'Ιταλίαν σελ. 7)4)½, Μάϊου.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Μαρζλεως 6000 τ. γωνιανθράκων δι' 'Ιταλίαν 7)9, Μάϊου.

—'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 110 βαγ. ξυλείας διὰ Βόλον καὶ Πειραιᾶ λ. στ. 5.10.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ Η» ἐξ Δουνάβεως 110 βαγ. ξυλείας διὰ δύο

λημένας Διτ. 'Ελλάδος λ. στ. 6.4.6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΚΑ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑ» ἐξ Δουνάβεως 7500 τ. ξυλείας καὶ γεννημάτων διὰ Πρέστον, Γράφατον καὶ Λονδίνον 12)6 διὰ τὰ γεννημάτα, καὶ 11 λ. στ. κατὰ βαγόνιον διὰ τὴν ξυλείαν, 'Ιούνιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ» ἐξ Γαλαξίου καὶ Βραζίλιας 450 βαγ. ξυλείας διὰ Βασσόδραν λ. στ. 4650 κατ' ἀποκοπήν, καντσέλλο 20 Ιουνίου.

—'Εκ τῆς "Απω 'Ανατολῆς

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΤΗΣ» ἐξ Πόρτ Ρεντόν — Χαϊδόγκ 7500 τ. ἀνθρακίτων διὰ δύο Γαλλικοὺς λημένας 23)—φίο, (μέσος Σονζ), Μάϊου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» ἐξ Πόρτ Κάμπα — Ήνγκαυ 7500 τ. ἀνθρακίτων διὰ δύο λημένας Γαλλίας 21)6 φίο, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ» ἐξ Πόρτ Κάμπα — Ήνγκαυ 8400 τ. ἀνθρακίτων διὰ δύο Βορδὼ — Ρονέν (μέσος Κέπτη) σελ. 20)6 φίο, Ιουνίου 20—Ιουλίου 4.

«ΑΠΟΙΚΙΑ» ἐξ Καράτσι 6500 τ. ἀλατος διὰ Καλκούταν φυτίας 6 1)8 Μάϊου.

—'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΜΑΞ ΒΟΛΦ» ἐξ Μόντρεαλ, Γράμπετς ἢ Σορέλ 40.000 κουνωτέρες σίτου δι' 'Αμπέρσαν — Ρόπτερνταμ 2) — τὸ κουνωτέρο, Μάϊου.

«ΑΓΡΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ» ἐξ Κούνιας 7000 τ. ζαχαράφεως διὰ Μασσαλίαν 13)9, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

«ΣΥΑΒΛΑ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 7000 τ. γενικά είδη (385.000 κ. π.) δι' ἔνα λημένα Κίνας λ. στ. 3800 φίο, κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 20 Ιουνίου — 15 Ιουλίου.

«ΦΑΙΑΞ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 10.000 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Λονδίνον 18)6 φίο, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΑΚΤΗΣ» ἐξ Ντούνιταν 6800 τ. γωνιανθράκων διὰ Σαμπάγκ σελ. 5)7)½, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΣΤΩΡ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 500.000 κ. π. ξυλείας καὶ γενικά είδη διὰ δύο λημένας Ιαπωνίας λ. στ. 4.800 φίο, κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (Ελληνικόν) ἐξ Χιλής 8500 τ. νιτράτων διὰ Βορδὼ — 'Αμβούργον σελ. 18)6, Ιουνίου — Ιουλίου.

—Ναυλώσεις τάνιμες

«ΝΑΥΣΙΚΑ» ἐξ Ταμέσεως 8000 τ. πετρελαίου δι' 'Αμβούργον 4)—, ἀμεσος φόρτωσις.

—Τάμη-τσάρτεος

«ΑΞΙΟΣ» 8250 τ. φορτίον, τάμη - τσάρτεο εἰς ταξίδια τῆς "Απω 'Ανατολῆς διὰ 4 ἔνως 6 μῆνας, σελ. 2)4)½, παράδοσιν εἰς Κίναν Ιουνίον καὶ παραλαβή μετά τὴν λῆξιν τῶν συμβολάτων, εἰς ἔνα λημένα Κίνας ἢ τῆς Ιαπωνίας.

«ΣΤΡΥΜΩΝ» 8300 τ. φορτίον, τάμη - τσάρτεο εἰς ταξίδια "Απω 'Ανατολῆς διὰ 3 ἔνως 5 μῆνας, σελ. 2)7, παράδοσις εἰς Κίναν Μάϊου — Ιουνίου καὶ παραλαβή μετά τὴν λῆξιν τῶν συμβολάτων εἰς ἔνα λημένα Κίνας ἢ τῆς Ιαπωνίας.

«ΝΗ-ΓΟΝ» 8300 τ. φορτίον, τάμη-τσάρτεο διὰ ταξίδια "Απω 'Ανατολῆς διὰ 4 μῆνας, μὲ όψην ἑτέρους τρεῖς μῆνας, σελ. 2)1)½, παραλαβή Ιαπωνίαν καὶ παράδοσις τίς ἔνα λημένα Κίνας ἢ Ιαπωνίας μετά τὴν λῆξιν τῶν συμβολάτων.

HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

'Ο 'Επιτυχέστερος Συνδυασμός 'Ανωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτής Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων 'Υφαλων καὶ 'Εξάλων.

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

Ίδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοία.

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

'Επίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἑξ διαφόρους χώρας.
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

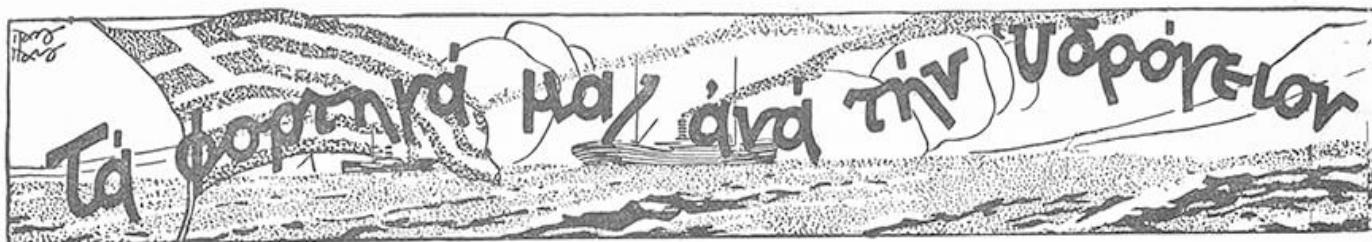
Τηλεοφήνατα: AHEAD-LONDON

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Άριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Έπιφανιάδη	11	1656	Έφθ. Χαλκίδα 27 'Απρ.
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	Άργει Χίον από 31 Δεκ.
Άγιος Βλάσιος	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεξ. Έμεν 3 Μαΐου διά Κούβαν
Άγιος Γεώργιος	υιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	Έφθ. Ζονγκούλδας 4 Μαΐου
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπονόλου	12	3283	Έφθ. Φλώσιγκ 26 'Απρ.
Άγιας Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη— Μ. Φακή	13	4572	Άργει Πειραιά από 5 'Απρ.
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	άνεξ. Γδένιαν 23 'Απρ. διά Μ.Π. "Αϊρες
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διήλθε Τέμπλη Μπαΐ 21 'Απρ. διά Φοήμαντ
Άγιος Μάρκος	Γ. Τολιάβια	19	4514	έφθ. Γαλάτσι 2 Μαΐου
Άγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικού	99	1106	είς Μοντεβίδεο από 14 'Απρ.
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	Έφθ. Θήραν 30 'Απρ.
Άγιος Σπυρίδων	'Ηλ. 'Αγγελή	89	1476	διήλθε Κονίγικην 11 Μαΐου διά Ρότερνταμ
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	Άργει Πειραιά από 15 'Ιαν. 1934
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	Άργει Πειραιά από 17 'Ιαν.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	άνεξ. Σεμένικον 28 'Απρ., Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Ρότερνταμ
Άδαμ. Ι. Πειθής	άδελ. Ι. Πειθή και Σία	08	4537	διήλθε Λορέντζο Μαρφές 1 Μαΐου διά "Αγ. Βιζέντιον
Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	Άργει Πειραιά από 2 Φεβρ.
Άθανασίος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανένιον
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	Άργει Σονίζ από 9 'Απρ.
Άιγαλι	Δημ. Β. Μανωλάι	96	1406	διήλθε Σαμπάγη 6 'Απρ. διά Γιοζοζάμαν
Άιγαλιον	'Ετ. «Αλγαίον» Α. Ε.	19	5285	έφθ. Μάρων 28 'Απρ. και Φιλιππίλη 6 Μαΐου
Άιγαλιον	Πελοποννησίου Σκριβάνου	12	1735	έφθ. Νιούρορ 11 Μαΐου
Άιγεύς	άδ. Πατέρα	17	3792	άνεξ. Χάμπτον Ρόδης 25 'Απρ. διά Κούβαν, έφθ. 10 Μαΐου
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	άνεξ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Μαρφές
Άικατερίνη Τ.	Α. Τεριάζουν	17	2719	είς Ριοσίαν 5 Μαΐου ώπο φότωσιν
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Μπάρι, έφθ. 11
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	διήλθε Πόρτο Νατάλ 8 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	είς Μοχαντίτσιο 8 Μαΐου
Άις Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεξ. Νιούρορ 8 Μαΐου διά Μ.Π. "Αϊρες
Άδαμας	Μιχ. Λαμπού	18	4144	άνεξ. Πόρτο Νατάλ 6 Μαΐου διά Σαμπάγη
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διήλθε Μαδέρας 28 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανένιον
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	άνεξ. Μπάχιαν Μπλάγκας 29 'Απρ. διά "Αγ. Βιζέντιον
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμιτζή	06	4343	έφθ. Ροζάριο 6 Μαΐου
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	17	5140	έφθ. Βρέστην 1 Μαΐου, Γραναδίλη 6 και Τάιν 10
Άλκιμος	Σκριβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003	άνεξ. Πειραιά 1 Μαΐου διά Τσανιάν
Άλφειδος	Σ. Λιβανού	20	5116	άνεξ. Τονιόνα 7 Μαΐου διά 'Αγγίλιαν
Άναστασιά	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	Άργει Πειραιά από 15 Δεκ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Μόρι 13 'Απρ. (τάμη τσάρτερ)
Άνδρεάς	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	άνεξ. Μπάρι 20 'Απρ. διά Μ.Π. "Αϊρες
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	άργει Βίλλαν Κ) τούσιον από 7 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Πόρτο Νατάλ 24 'Απρ. διά Νταζάρ
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεξ. Γδένια 2 Μαΐου διά Μ.Π. "Αϊρες
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδή	21	4358	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Πειραιά 11 'Απρ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διήλθε Γιβραλτάρ 12 Μαΐου διά Τοννε Charente
Άννα Τ.	Δ. Τεριγάζουν	06	2728	έφθ. Βεγγάζην 28 'Απρ.
Άνθιτη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άργει Πειραιά από 5 Μαρτ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιά από 15 'Ιαν. 1934
Άντωνιος	I. Βροντήση	04	2690	άργει Σάντος 16 'Απρ.
Άντωνιος Γ. Λεμός	Σ. και Π. Λεμού	11	4410	είς Ζονγκούλδας 5 Μαΐου και Κονίγιαν 10
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άργει Πειραιά από 16 'Ιαν.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεξ. Μπάρι 24 'Απρ. διά Ηλέτ
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διήλθε Σαμπάγη 9 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
Άξιδος	Σ. Λιβανού	19	5289	διήλθε Σονίζ 24 'Απρ. διά Βασσόραν, έφθ. 9 Μαΐου
Άποικια	Σ. Βαλμά	05	3607	άνεξ. Έμεν 24 'Απρ. Οιζάν 27 διά Σάντος
Άργεντινά	'Αντ. Ρόνσον	12	4248	έφθ. Αμέρεσαν 20 'Απρ.
Άργολικός	Μαρη̄ Έμπειρούν	21	4786	άνεξ. Κάρδιρ 5 Μαΐου διά Ροζάριο
Άρεθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693	είς Ιαπωνίου 5 Μαΐου
Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαμπού	12	4745	έφθ. Στέτιν 28 'Απρ.
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άργει Πειραιά από 29 Μαρτ.
Άριστ. Α. Γουλανδρής	E. Γουλανδή	05	3470	άργει Χίον από 15 'Ιαν.
Άρτεμις Πήγητα	Πήγητα	06	1433	άνεξ. Βαρόλλαρασ 9 Μαΐου διά "Αγ. Φραγκίσκον
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	άνεξ. Πειραιά 9 Μαΐου διά Φραγκίσκον
Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	άνεξ. Πειραιά 9 Μαΐου διά Ριοσίαν
Άσημίνα Μπάσικα	Π. Μπάσικα	95	1344	διήλθε Σόρον 4 Μαΐου διά Τεργέστην
Άστασια	I. Γαλάκη	14	4211	έφθ. Μ.Π. "Αϊρες Ρόδης 1 Μαΐου
Άστερια	I. Γ. Ταχιμιτζή	04	3313	έφθ. Ζονγκούλδας 3 Μαΐου
Άστήρη	Θεμ. Σταφύλοπατη	96	1335	έφθ. Βούγιε 7 Μαΐου και Σιφάξ 13
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Πειραιά 28 'Απρ.
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπερτόλ» Α.Ε.	09	4009	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Κλαπέντα
Άττικός	A. Λούζη	06	4078	έφθ. Χούλι 10 'Απρ.
Άδρα	I. Χαδούη — M. Σιτινά	12	4652	άνεξ. Ροζάριο 19 'Απρ. διά Λονδίνον
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπόλου	10	1354	διηήθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. διὰ Σαΐν Πιέρ διηήθε Ντακάρ 1 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινγεν
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Ιαν. Ἐνανθώθη
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	διηήθεν "Αγ. Βιζέντιον 11 Μαΐου δι' Ἰταλίαν
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαΐου καὶ Κονίλιον 13 ἀνεγ. Πόρτ Σαΐδ 2 Μαΐου διὰ Βρετανίαν, ἔφθ. 10
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	διηήθε Ντακάρ 30 'Απρ. διὰ Βρετανίαν, ἔφθ. 13 Μαΐου
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	εἰς Μογκαντίτσο 5 Μαΐου
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 Μαΐου
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	ἔφθ. Σαβόνναν 24 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 30
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	ἔφθ. Σφάξ 1 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 10
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 2 Μαΐου
Βόλγας	Ηαπαδημητρίου	92	2505	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 2 Μαΐου
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Νοεμβρ. 1935
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	
Γαλαξίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 28 'Απρ.
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλία	Σπυρ. Λαμού	14	4708	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 12 'Απρ.
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἔφθ. 'Αμβούργον 13 Μαΐου
Γεώργιος	Ν. Λαγούνη	10	2216	ἀνεγ. Τάιν 30 'Απρ. διὰ Σβάλμπλαοντ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἔφθ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ.
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανιάδη	03	4052	ἀργεὶ Πειραιᾶς ἀπὸ 27 'Οκτ. 1930
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἀνεγ. Ρίον Ιανείδον 23 'Απρ. διὰ Κούβαν
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἔφθ. "Αλέβις 3 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Γράστον 23 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες Ρόδης 28 'Απρ.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4103	ἀνεγ. Ρίον Ιανείδον 22 'Απρ. διὰ Κούβαν
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἔφθ. Βάτικα 11 Μαΐου
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρης	01	2238	ἀνεγ. Ήμιγκαμ 6 Μαΐου καὶ Ντράμεν 13 δι' Ἀρχάγγελον
Γκρήκη Μάρινερ	έτ. Νέλλ — Παντελή	14	3714	διηήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διὰ Μοντεβίδεο
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	ἀνεγ. "Εμδεν 17 'Απρ. διὰ Σάντα Φὲ
Γρηγόριος Κ. Π.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἔφθ. Αηζούσιον 14 Μαΐου
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	ἔφθ. Βενετίαν 17 'Απρ. καὶ Κονίλιον 8 Μαΐου
Δάναντρις	άδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. "Αλεξανδρείαν 27 'Απρ. καὶ "Αλεξανδρούπολιν 8 Μαΐου
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργεὶ Χίον ἀπὸ 13 Ιαν.
Δάφνη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	ἀνεγ. Μάντεστερ 8 Μαΐου διὰ Μπ. "Αΐρες
Δελφίν	Λώ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	ἀνεγ. Κάρδιφ 30 'Απρ., Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δι' Ἀλεξανδρούπιαν
Δελφοί	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαμοῦ	15	4739	ἀνεγ. "Εμδεν 5 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλῆ	09	4461	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 22 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	εἰς Κέαν ἀπὸ 30 Μαρτ.
Δέσποινα Α. Παπᾶ	Α. Παπᾶ	04	4649	ἔφθ. "Εμδεν 17 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	διηήθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 8 Μαΐου
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀργεὶ Πειραιᾶς ἀπὸ 18 Δεκ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 19 Μαρτ.
Δημ. Ἰγγλέστης	νιών Δ. Ἰγγλέστη	18	5275	διηήθε Λορέντζο Μαρόκες 22 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Γαλάτσι 29 'Απρ.
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	ἀνεγ. "Εμδεν 30 'Απρ., Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δι' Ἀγκόνα
Διακιαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	διηήθε Περιουσπού 24 'Απρ. διὰ Λονδίνον
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμιορου	03	2281	ἀργεὶ Πειραιᾶς ἀπὸ 24 Νοεμ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβίνη	03	2018	εἰς Κονσταντιναζαν 5 Μαΐου ἐπὸ φόρτωσιν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	ἔφθ. Κασαδοσίμα 2 Μαΐου
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	διηήθε Κωνίλιον 10 Μαΐου ἐκ Ζωγρανύδας
Διώνη	Γ. Φ. "Ανδρεάδη	06	4181	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
Δούναβις	Λεων. Α. Ἐμπειρίκου	15	5604	ἀνεγ. Στέττον 23 'Απρ., Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 11
Δύο Φίλοι	Ραπτάνη καὶ Ρούσσου	03	3547	ἀργεὶ Πειραιᾶς ἀπὸ 9 'Απρ.
Δωρίς	Ηλ. Χατζήλια	17	4504	εἰς Θεσσαλονίκην 10 Μαΐου
"Εθη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 28 'Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Ροζάριο 28 'Απρ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	διηήθε Φάλμοντ 9 'Απρ. διὰ Μοντεβίδεο
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	διηήθε Κωνίλιον 2 Μαΐου, Σονέζ 6 διὰ Σιγκαπούρην
Ἐκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἔφθ. Hongay 2 Μαΐου
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	ἔφθ. "Αιμέροσαν 4 Μαΐου
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	εἰς Αλεξανδρείαν 5 Μαΐου ἐπὸ φόρτωσιν
Ἐλένη	Δ. Λόδες	01	1882	ἔφθ. Καλατόσι 2 Μαΐου
Ἐλένη	Ρεθύμνη-Κούλουσκοντή	21	1138	ἀργεὶ Γαλάτσι ἀπὸ 19 Ιαν.
Ἐλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	διηήθε Ντακάρ 28 'Απρ. διὰ Χάδοην
Ἐλένη Τ.	Λ. Τεργιτάζου	97	3039	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου δι' "Εμδεν, ἔφθ. 8
Ἐλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4523	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διὰ Δάντσιγκ, ἔφθ. 6
Ἐλίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	ἀνεγ. Παπαδάκη 4 Μαΐου
Ἐλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Σάντος 26 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 6 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Ἐλλάς	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 1 Μαΐου καὶ Ντέρινζε 13
Ἐλλενικ	Μ. Ι. Λύρα	09	4404	ἀνεγ. Κάρδιφ 8 Μαΐου διὰ Κονσταντινούπολιν
Ἐλλην	Στ. Ἐμπειρίκου	13	4577	ἀνεγ. Λιθ 25 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
Ἐλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	ἔφθ. Στυλίδα 5 Μαΐου
Ἐλπίς	I. Ν. Γουλανδρή	12	3651	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 5 Μαΐου
Ἐλπίς	Α. Πεζᾶ	19	1492	διηήθε Κωνίλιον 13 Μαΐου διὰ Χούλλ
Ἐπαυ. Κ. Ἐμπειρίκος	νιών Ἐπ. Ἐμπειρίκου	27	4385	ἀνεγ. Ροζάριο 7 Μαΐου διὰ Λάζ Πάλμας
Ἐρηνούλα	Ν. Τσατσόμιορου	05	2715	ἀνεγ. Ντόροντρετς 25 'Απρ. διὰ Θεσσαλονίκην
Ἐρύθικος	Μαρή Ἐμπειρίκου	22	4792	ἀνεγ. Ρουέν 28 'Απρ. δι' "Αιμέροσαν, ἔφθ. 30
Εὐγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	98	3470	ἀνεγ. Πειραιᾶ 4 Μαΐου διὰ Ρωσσίαν
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	ἔφθ. Τάιν 2 Μαΐου
Εὐγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	4862	διηήθε Πόρτλαντ (B. 'Αμ.) 11 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
Εὐηνος	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ.
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	ἔφθ. Ροζάριο 30 'Απρ.
Εύθαλια Μαρή	Ν. Μαρή	19	4196	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες 18 'Απρ.
Ἐθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἀνεγ. "Ιανουΐ 7 Μαΐου δι' "Αλεξανδρείαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διὰ Βοστόνην
Εύτυχιά	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπὸ 5 Δεκ.
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἔφθ. Βαρκελώνην 24 Ἀπρ. καὶ Σοῦσα 9 Μαΐου
Ἐψιλόν	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου	11	4120	ἔφθ. Νεάπολιν 21 Ἀπρ. καὶ ἀνεξ. 3 Μαΐου διὰ Σέρνταν
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	διήλθε Wick 5 Μαΐου διὰ Κροτόνε
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	ἀλπ. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεξ. Βομβάνη 3 Ἀπρ. δι' Αγγλίαν
Ζερμαίν	Στιλ. Καστάνου	11	5217	ἔφθ. Γζαντζενάουθ 22 Ἀπρ.
Ζεύς	Ἡλ. Χατζηλία	20	4279	άνεξ. Χούλλ. 30 Ἀπρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	διήλθε Κολόμπο 21 Ἀπρ. διὰ Δάντσιγκ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἔφθ. Πειραιά 25 Ἀπρ. καὶ Μαρ(λ)ιν 10 Μαΐου
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	διήλθε Κέπτ Τάουν 19 Ἀπρ. διὰ Σαΐγκον
"Ηρω	Δημ. Ν. Κουφούς ελπ.	06	1516	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
"Ηφαιστος	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεξ. Καράτσι 13 Μαΐου διὰ Καλκούταν
Θάλεια	"Ηλία Ξυλά	17	4574	διήλθε Ντακάρ 19 Ἀπρ. διὰ Ρούνεν, ἔφθ. 7 Μαΐου
Θάσσος	«Πατριωτική»	19	1565	άνεξ. Πόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διὰ Μασσάβαν
Θεδόλ. ΙΙ.	Θωμάς Ν. Ἐπιφανιάδη	10	657	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ἀπρ. Ἐπισκευὴ
Θειμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	διήλθε Μάρτιν Γκάρτσια 21 Ἀπρ. διὰ Μαδέρας
Θεοδώρας (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	ἔφθ. Κ)ντζάν 21 Ἀπρ.
Θεόδωρος Γ.	Α. Τερζάουν	12	3409	άνεξ. Ρόττερνταν 7 Μαΐου, Γιβραλτάρ 7 διὰ Πειραιᾶ
Θεοφανώ	ἀδελφοί Λιθανού	17	4240	άνεξ. Ἀ'Βονιμάνθ 1 Μαΐου διὰ Χούλλ., ἔφθ. 5
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Λά Πλάταν 28 Ἀπρ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μάνους—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	διήλθε Κων(λ)ιν 12 Μαΐου διὰ Μαρ(λ)ιν
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἔφθ. Σάντα Φὲ 5 Μαΐου
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	άνεξ. "Εμδεν 2 Μαΐου, Ούζαν 9 διὰ Καλάμας
Θράκη	Δ. Τερμάζουν	17	982	ἔφθ. Γαλάτας 8 Μαΐου
Θρασύθουλος	Δ. Βογιατζίδη	12	3693	διήλθε Μαδέρας 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	εἰς Σάν Νικολάς ἀπὸ 10 Ἀπρ.
'Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	άνεξ. Σοῦσα 5 Μαΐου διὰ Ρούνεν
'Ιγκόρ	Πεζά καὶ Σία	07	2693	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Ἀπρ. δι' Λίγιον, ἔφθ. 6 Μαΐου
'Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ιαν.
'Ιθακος	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	ἔφθ. Μαρ(λ)ιν 16 Ἀπρ.
'Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άνεξ. "Άδεν 24 Ἀπρ. διὰ Καλκούταν
'Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανού	15	4724	ἴνηθ. Κοπεγχάγην 11 Ἀπρ. Ἐπισκευὴ
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέζον 20 Ἀπρ.
'Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	άνεξ. Γδύνια 30 Ἀπρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
'Ισμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ἀπρ.
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	εἰς Πρεβέζαν 1 Μαΐου
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαστ	09	3667	ἔφθ. Κ) τούνον 2 Μαΐου καὶ Μπ. "Αὔρες 7
'Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεξ. ἐκ Τακατού 5 Μαΐου
'Ιω. Καρράς	ἀδελφ. Καρρά	17	3527	διήλθε Ντακάρ 1 Μαΐου δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
'Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	διήλθε Μαδέρας 6 Μαΐου διὰ Λίμερες
'Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Ζουγονδάζ 1 Μαΐου
'Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	διήλθε Μαδέρας 6 Μαΐου διὰ Χούλλ.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	διήλθε Μαδέρας 2 Μαΐου διὰ Σαΐν Ναζαρίο
'Ιωλκός (τάνκερ)	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε.	13	6987	διήλθε Κων(λ)ιν 3 Μαΐου διὰ Νυμασσανη
'Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	ἔφθ. Φλώσιγκ 2 Μαΐου
'Ιωνόπολις	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε.	20	6755	εἰς Γένοβαν 10 Μαΐου. Ἐπισκευὴ
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	άνεξ. Γένοβαν 29 Ἀπρ. διὰ Κ)ντζάν, ἔφθ. 7 Μαΐου
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Δεκ.
Καδιώ	άδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ἀπρ.
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	άνεξ. Τάϊν 6 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Ντάντην 2 Μαΐου καὶ Λισσαβόνα 7
Καλασφάτης	Κ. Καλασφάτη	17	4213	ἀργεῖ Στέττιν ἀπὸ 24 Φεβρ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν, ἔφθ. 11
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρουν καὶ Σία	18	5152	άνεξ. Αμβέρσαν 7 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 19 Μαρτ.
Καπετάν Στρατής	Ξενιδες—Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Ντουμπόδονιν
Καρλόδρασι	Υἱοί Δ. Ὑγγλέση	20	707	άνεξ. Πειραιᾶ 3 Μαΐου δι' Αλεξανδρείαν
Καρράς	ἀδ. Καρρά	18	5234	διήλθε Περιον 1 Μαΐου διὰ Μασσάβαν, ἔφθ. 4
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διήλθε Σονέζ 6 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἔφθ. Λός "Αντζελες 18 Ἀπρ.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	διήλθε Λάδσεν 7 Μαΐου διὰ Φλώσιγκ
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ. 1935
Κατηγκώ	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	Ἐνανάγγειον ἀνοικτά Ούζαν 5 Μαΐου
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διήλθε Κολόμπο 11 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κονιόρδα & Κ. Ξένου	05	3890	άνεξ. Χούλλ. 6 Μαΐου καὶ Φλώσιγκ 8 διὰ Μόντρεαλ.
Κεραμές	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	άνεξ. Σιγκαπούρην 2 Μαΐου διὰ Τέλιπλ. Μπαΐη
Κεχρέα	Θ. Ἐπιφανίδη	12	1968	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Μαΐου
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζίδη	11	4153	άνεξ. Τραγανά 27 Ἀπρ., Γιβραλτάρ 7 Μαΐου δι' Εμδεν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διήλθε Ντόβεν 10 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Κονίστρα	Θωμάς Ἐπιφανιάδη	07	3530	άνεξ. Πειραιᾶ 9 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
Κορινθιακός	Μαρή Ἐμπειρίκου	10	3562	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Κόρθιον	ἀδελ. Σύμπορα	09	2116	ἔφθ. Νιούκαστλ 8 Μαΐου καὶ ἀνεξ. 12 δι' Ονέγκα
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κονιόρδα-Κυρ. Ξένου	15	4914	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
Κουμουνδούρος	Υἱοί Ἐπ. Ἐμπειρίκου	25	3598	ἔφθ. Σέριφον 10 Μαΐου
Κύθηρος	Πολυχρ. Κατσάκη	02	1070	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Ἀπρ.
Κῦμα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινά	12	3994	άνεξ. Κάρδιφ 9 Ἀπρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Κῦμα	N. Λιθανού	11	3959	ἔφθ. Μαρ(λ)ιν 3 Μαΐου
Κυράτα — Παναγιώ II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	έφθ. Γαλάτας 12 Μαΐου
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	άνεξ. Ροζάριο 25 Ἀπρ. διὰ Μαδέρας
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ήλιοπούλου	05	2527	ἔφθ. Πόρτ Τάιλον 7 Μαΐου
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γονλανδρή	22	4697	άνεξ. Μπάρου 1 Ἀπρ., Μαδέρας 7 διὰ Σάντος
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υἱοί Κ. Χατζηπατέρας	13	4684	άνεξ. Νόρφολκ 19 Ἀπρ. διὰ Ροζάριο

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γχρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστής	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	διήλθε Λοφέντζο Μαροκές 22 'Απρ. δι' Εύφορην
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	άνεξ. Νεζοτσία 8 Μαΐου διά Ντακάρ
Λασκωνικός	Μαρή Έμπειρίκου	14	3803	διήλθε Περίμ 8 Μαΐου
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	άργει Πειραιά από 12 'Ιαν.
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίον	10	1005	ἔφθ. Πειραιά 4 Μαΐου και άνεξ. 12 διά Δούναβιν
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες 21 'Απρ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	διήλθε Φλώσιγ 5 Μαΐου διά Στοκχόλμην, ἔφθ. 10
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	άνεξ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διά Σπιτοβέργην
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εις Γένοβαν από 3 'Απρ.
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μανοή και Σία	10	2143	ἔφθ. Πόδητ Λιντεά 2 Μαΐου
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	ἔφθ Μπ. "Αὔρες 24 'Απρ.
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοί Η. Δ. Γουλανδρή	01	1190	άνεξ. Πειραιά 9 Μαΐου διά Κωνικήν
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	διήλθε Κανακήν 4 Μαΐου διά Ρωσίαν
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Βορδό, ἔφθ. 7
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 9 Μαΐου
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εις Σούνιος από 5 Μαρτ.
Μαϊδτις	A. Συνοδινοῦ	88	1709	άνεξ. Πειραιά 13 Μαΐου διά Ρωσίαν
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	διήλθε Μπόναν 26 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 7 Μαΐου
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίκου	12	3903	ἔφθ. Κονγκήν 2 Μαΐου και Μποργκάζ 4
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	άργει Πειραιά από 19 'Απρ.
Μαννούλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	άνεξ. Σούσα 29 'Απρ. Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Νάντην
Μάξε Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Γκαζίτεζ 7 Μαΐου
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2331	άνεξ. Όρδην 11 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	άργει Πειραιά από 28 Δεκ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	εις Ρίο Γκράντες από 21 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἔφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
Μαρία	Σ. Περή-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	εις Γαλάτσι 1 Μαΐου
Μαρία Λ.	K. H. Λαμπού	12	4707	εις Βύλλαν Κ) τούσιον από 23 Μαρτ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	N. Νικολάου	27	5525	ἔφθ. "Αγ. Βικέντιον 3 Μαΐου και άνεξ. 9 διά Curaçao
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	ἔφθ. Πειραιά 13 Μαΐου.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διήλθε Σαμπάγκ 29 'Απρ. διά Πόδητ Σαΐδ
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου δι' Ελλάδα
Μαριέττα	N. Ενσταθίου	13	6042	άνεξ. Πόδητ 'Αλμπέρον 5 Μαΐου διά Τάζον Μπάρ
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	διήλθε Κονγκήν 11 Μαΐου διά Δούναβιν
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	διήλθε Λαρνίου 3 Μαΐου διά Ρίον Ιανέριον
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου δι' Αμβούργον
Μαριόγκα I. Καίρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	εις Μοντεβίδεο από 23 Μαρτ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθε Κονγκήν 6 Μαΐου διά Φοντζί
Μάριος Τ.	Λ. Τεριάζου	04	1128	ἔφθ. Σούνιες 27 'Απρ.
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Λίβερπολή
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Κουλούθρου - Έμπειρίκου	07	3556	εις Βύλλαν Κ) τούσιον από 29 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	12	4669	άργει Πειραιά από 19 'Απρ.
Μάρτησσα	N. Ενσταθίου	19	5476	ἔφθ. Γκέραλτον (Αντστράκ.) 7 Μαΐου
Ματθαίος	H. M. Λώς	04	2434	άνεξ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Σούσα
Ματρόννα	N. Βογιατζήδη	02	2846	άργει Πειραιά από 5 'Απρ.
Μειδας	«Αιγαίον» A.E.	00	4359	άνεξ. Όρδην 3 Μαΐου, Γιβραλτάρ 4 διά Δάντογκ
Μέντωρ	Γ. Δρακονόλη	02	3050	άργει Πειραιά από 14 Φεβρ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	άνεξ. "Άδεν 3 Μαΐου διά Καλκούταν
Μεσσαριά Νομικού	'Ετ. «Π. Νομικός» A. E.	95	985	ἔφθ. Σφάξ 29 'Απρ. και Πειραιά 11 Μαΐου
Μίμης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	ἔφθ. Λονδίνον 26 'Απρ. και άνεξ. 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	διήλθε Κονγκήν 8 Μαΐου διά Ζονγκούνδαζ
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	άνεξ. Όζάκα 2 Μαΐου διά Μακάτεα
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5227	εις Βύλλαν Κ) τούσιον από 19 Φεβρ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. Έμπειρίκου	18	5202	ἔφθ. Μοντεβίδεο 8 Μαΐου
Μιχαλάκης	N. Ενσταθίου	19	5234	διήλθε Μαδέρας 1 Μαΐου διά Κόρζ, ἔφθ. 8
Μιχάλης	Δ. Φατσή	12	3646	άργει Πειραιά από 19 'Απρ.
Μιχάλης Πουτούς	M. Μουτούς	14	4810	άργει Πέναφθ από 2 'Ιαν.
Μιχαλίδης	άδ. Συλλ.	08	3742	άνεξ. Μπάρον 25 'Απρ., Μαδέρας 2 Μαΐου διά Πλέιτ
Μόδαχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	εις Σάν Νικολάς 5 Μαΐου
Μόδαχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	ἔφθ. Μπάρον 26 'Απρ.
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Θρανσπετόρδη»	89	2466	εις Κονγκήν 10 Μαΐου. 'Επισκεψή
Μόκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	εις Θήραν 1 Μαΐου
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	άργει Σούνιες από 12 'Ιαν.
Νατίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	εις Ζονγκούνδαζ 5 Μαΐου ώπο φόρτωσιν
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἔφθ. Αμβέρσαν 30 'Απρ. και Ντούτζενες 10 Μαΐου
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεξ. Μίτσε 2 Μαΐου διά Μελβούνην
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιέλου	22	5005	άνεξ. Φλώσιγ 5 Μαΐου διά Κ) ντζαν
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	διήλθε Κονγκήν 4 Μαΐου διά Ταϊτιανέσιαν
Νέδων	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 9 Μαΐου
Νέδων	A. Καλλινίκου	19	5263	έφθ. Οζάκα 22 'Απρ.
Νέλλου	άδ. Π. Μαργαρόφωνη	13	4826	έφθ. Κατάζωλον 24 'Απρ. και Κέρζναν 29
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικού	03	2759	έφθ. Σέτονταλ 30 'Απρ. και άνεξ. 12 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Βενετίαν 3 Μαΐου
Νέστος	N. Λιβανοῦ	19	4399	άνεξ. Ντάριεν 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Νήσιον	A. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Ναγκασάρι 16 'Απρ. (διά Βλαδιβοστόκ)
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	έφθ. Νεγκαπατάμ 14 'Απρ. (διά Vasa)
Νηρίτος	Γ. Δρακονόλη	07	3854	άνεξ. Σεμπένικο 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	άργει Πειραιά από 3 Μαρτ.
Νικοκλῆς	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άνεξ. Μπάρον 6 Μαΐου διά Φερέν Μπέντος
Νίκος	A. Γουραίον	14	3892	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 29 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόργου	19	5175	διήλθε Νίτον 10 Μαΐου διά Δουγκέρωνην
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρ. 'Αθανασούλη	01	3575	άργει Πειραιά από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	εις Πειραιά από 17 'Απρ.
Νικόλαος Μίχαλος	K. Μιχάλου	13	4342	άργει Πειραιά από 18 Μαρτ.
Νικ. Μπάικας	Ποθ. Μπάικα	20	1912	εις Κέρπον 4 Μαΐου ώπο φόρτωσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	άνεξ. Βράντιαν 2 Μαΐου διά Κύπρου
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκον	12	4499	άνεξ. Ήδητ Κάμπα 5 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπό 20 Δεκ.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς Βιλλαν Κ' τούσιον ἀπό 24 Μαρτ.
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	εἰς Τιμπίκουν ἀπό 11 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοί Πατέρα	10	4362	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Ρίον Ιανείρου
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	άνεξ. Βενετίαν 29 'Απρ. διά Σέρφον, ἔφθ. 3 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	άργει Πειραιᾶ ἀπό 11 Μαρτ.
"Ολγα	I. N. Βλασποπούλου	05	677	ἔφθ. Χάϊφαν 5 Μαΐου καὶ Κνήταν 10
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νιών 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	ἔφθ. Καράτσι 25 'Απρ. καὶ Βούβάνη 3 Μαΐου
"Ολυμπος	Κουλούθρου - Εμπειρίκου	18	5249	άνεξ. 'Αλεξανδρειαν 7 Μαΐου, Κονιόλιν 11 διά Ρωσοίαν
'Ομόνοια	Σενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεξ. Σερίφον 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	διῆλθε Μαδέρας 4 Μαΐου διά "Ειδεν
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	ἔφθ. Γλασκώδην 26 'Απρ.
"Ορος Δίρφυς	«'Ατλαντικός» Α. E.	18	5242	άνεξ. Ραγγούν 28 'Απρ. διά Βούβάνη
"Ορος 'Ελικών	«Τράμπι, Co»	18	5525	διῆλθε Λορέντζο Μαρφέζ 3 Μαΐου διά Βαταβίαν
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	διῆλθε Περιφί 27 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
"Ορος 'Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	άνεξ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Μπ. "Αὔρες
"Ορος Κιθαρών	«Τράμπι, Co»	12	3876	άνεξ. Ροζάριο 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ — Χούλι.
"Ορος Κύνθος	«Τράμπι, Co»	18	5183	άνεξ. Μπάρον 18 'Απρ. διά Μπ. "Αὔρες
"Ορος Λυκαβηττός	«'Ατλαντικός» Α. E.	17	4292	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδες 6 Μαΐου
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5658	ἔφθ. Μπάρον 9 Μαΐου
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	διῆλθε Κολόμπο 8 Μαΐου διά Πειραιᾶ
"Ορος 'Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. E.	19	4817	διῆλθε Κολόμπο 7 Μαΐου διά Π. Σαΐδη
"Ορος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	εἰς Ηερσιάδα 14 Μαΐου
"Ορος Παρνανασός	άδ. Π. Μαργαρώνης & R.K.	15	3660	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 1 Μαΐου
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	ἔφθ. Γκαίμπελ 2 Μαΐου
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κοστομένη	17	5791	άνεξ. Υμουνίτεν 26 'Απρ. διά Πόλη Νατάλ.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. E.	14	4592	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 4 Μαΐου
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Βόλον, ἔφθ. 12
"Ορος Ροδόπη	άδ. Π. Μαργαρώνης	19	5182	διῆλθε Μαδέρας 1 Μαΐου διά 'Αβονιάτον, ἔφθ. 7
"Ορος Ταύρος	«'Ατλαντικός» Α. E.	20	6696	ἔφθ. Κριστούπλα 1 Μαΐου
"Ορος Ύμηττος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	διῆλθε Σαμάτηγκ 5 Μαΐου διά Βιλαδιβοστός
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άργει Μοντεβίδεο ἀπό 27 Δεκ.
Παγασητικός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	14	3477	εἰς Ρουέν ἀπό 23 Μαρτ. Ζημία
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός πλ.	20	2012	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	άνεξ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἔφθ. Βαλτιμόρη 6 Μαΐου
Πανάξης	Β. καὶ I. Κοντσούκου	15	4661	διῆλθε Ντακάρ 29 'Απρ. διά Λίβερπολην
Παντιάς	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	άργει 'Αμβέρσαν ἀπό 26 Μαρτ
Παπαλεμός	Κ. Λαμπού καὶ I. Ποντικού	11	3845	άνεξ. Χονέλων 23 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν, ἔφθ. 1 Μαΐου
Πάραλος	έτ. «Οκεανός» Α. E.	12	5146	ἔφθ. Ροζάριο 27 'Απρ.
Παρθενών	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	εἰς "Αμπερόνταμ ἀπό 14 Μαρτ. Επισκενή
Πάτρα	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	διῆλθε Κονιόλιν 13 Μαΐου διά Βόρ. 'Αμερικήν
Περράκης Λ. Καυτάνης	άδ. Πειθῆ	08	3189	εἰς Σονές ἀπό 3 Μαρτ.
Περσένς	Τσαμπιδάνη—Κωνινίδη	96	3256	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 Νοεμβρ.
Πεσσόδες	κλπ. Λ. Καυτάνη	10	3584	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 8 Μαΐου
Πεταλοί	A. 'Ανδρεάτου	18	5172	άνεξ. Θεσσαλονίκην 20 'Απρ., Ηερίμ 4 Μαΐου διά Ήδητ Κάμπα
Πετρούλ (τάκερ)	Δ. Βαλασάμη	17	1957	άργει Μπρίστολ ἀπό 19 Φεβρ.
Πετράκης Νομικός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	17	5126	ἔφθ. Σαΐγκον 16 'Απρ.
Πέτρος I. Γουλανδρής	έτ. «Τρανσπετρόνη»	03	4634	διῆλθε Κονιόλιν 4 Μαΐου διά Σέονταν
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	06	4418	άνεξ. Γδύνια 28 'Απρ., Μαδέρας 10 Μαΐου διά Ηλέτ
Πέτρος Παναγής	άδ. Γούλανδρη	23	4693	άνεξ. Ροζάριο 1 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	άνεξ. Σίδνεϋ (Καναδά) 8 Μαΐου διά 'Ελλάδα
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	ἔφθ. Λισσαβώνα 24 'Απρ., καὶ Νιούπορτ 11 Μαΐου
Πήλευς	Ε. Χατζηλία	28	4695	ἔφθ. Μπάζ, Μλάγχαν 10 Μαΐου
Πηγελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	4786	άνεξ. 'Αμβέρσαν 29 'Απρ. διά Κοινίαν
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	άργει Γλασκώδην ἀπό 24 'Απρ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκαρασσᾶ	09	1457	άνεξ. Σάλι Ναζάρ 7 Μαΐου διά Λοριάν
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97	2861	άργει Σέρφον ἀπό 16 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεξ. Ροζάριο 2 Μαΐου διά Εργάτων
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	εἰς Τένοβαν ἀπό 5 Μαρτ. Επισκενή
Πόντος	έτ. Βεργοντή	12	4013	"Ιδε: «ΙΚΑΡΙΟΝ»
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπό 23 Φεβρ.
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3895	άνεξ. Μπ. "Αὔρες 7 Μαΐου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεγκ
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	ἔφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 'Απρ.
Προμηθεύς	νιών 'Αντ. Γιαννουνιάτου	12	4340	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου. Αναζωρεῖ 15 διά Νισογήν
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίκου	11	4346	άνεξ. Νάντην 7 Μαΐου διά Ρογέν
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	διῆλθε Κονιόλιν 10 Μαΐου ἐξ Ζουγκούλδας
Ρίτα Χανδρή	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 25 'Απρ. διά Λονδίνον
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18	4781	ἔφθ. Γιοζοζάμαν 6 Μαΐου
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α. E.	19	5637	άργει Πλέιτ ἀπό 23 Μαρτ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἔφθ. Μασσαλίαν 5 Μαΐου
Σαρωνικός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	12	3548	ἔφθ. Χούλι 5 Μαΐου
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	ἔφθ. 'Αγιαντζίς 13 Μαΐου
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	διῆλθε Κ' λιν 8 Μαΐου διά Ευξείνον
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	άνεξ. Γδύνια 24 'Απρ. διά Μπ. "Αὔρες
Σούνιον	Μαρη̄ Έμπειρίκου	19	3054	ἔφθ. Νάντην 26 'Απρ. καὶ 'Αμβέρσαν 8 Μαΐου
Σπύρος	«Αίγαιον» Α. E.	18	5153	άνεξ. Πλέιτ 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Σπύρος	Παντ. 'Αντπά	04	2108	άνεξ. Στρατόνι 5 Μαΐου διά Σούντοβαλ
Σταμ. Γ. Έμπειρήκος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκου»	36	3900	ἔφθ. Σάντος 2 Μαΐου
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	άνεξ. Νόρφολκ 12 'Απρ. διά Μοντεβίδεο

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διηλθε Κονγκλίν 1 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	έφθ. Γιοζοχάμαν 3 Μαΐου
Σύλβα	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	έφθ. Μτ. "Άρρες Ρόδης 25 'Απρ.
Τάκης	Π. 'Αντόπα	04	1698	διηλθε Κονγκλίν 12 Μαΐου διά Χοδείδαν
Τάμεσις	Λεων. Α. 'Εμπειρόκουν	14	3942	έφθ. Κονγκλίν 25 'Απρ. και Βιηνττόν 6 Μαΐου
Τάνας	άδελφοι Συνοδινού	07	1545	έφθ. Πειραιά 30 'Απρ. 'Εποχενή
Ταξιάρχης	άδελφοι Λεμούν	13	4221	άνεχ. Νιούπορτ 1 Μαΐου διά Μπ. "Άρρες
Τάσις	«Μυρτών» Α.Ε.	13	4706	εις Ρωσίαν 5 Μαΐου ἐπό φόρτωσιν
Τάσος Κ.	Έμμ. Καραβία	01	3634	έφθ. Πειραιά 29 'Απρ.
Ταύγετος	Κουλούθρου - 'Εμπειρόκουν	18	4295	διηλθε Κολόμπι 3 Μαΐου διά Πειραιᾶ
Τζέννυ	'Ιω. Λιβανού	12	1859	εις 'Αλεξανδρειαν ἀπό 16 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Σέτταν 28 'Απρ.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεχ. Βρέμην 4 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν, έφθ. 9
Τουρλιανή	Γ. 'Ασημούτη	19	2486	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 'Απρ.
Τρεγκόδηναν	Σαραβάνον	03	3075	άνεχ. Πόρτ Σονδάν 4 Μαΐου διά Σονέζ, έφθ. 8
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ.
Ταιροπινάς	Κ. Α. Τσιροποιάς και Υιοί	14	3895	εις Λάριμαν 1 Μαΐου ἐπό φόρτωσιν
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	έφθ. Ρούνεν 5 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 11 διά Τάιν
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου καὶ Βόλον 19
Υδρούσσα	Η. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Βιηνττόν 28 'Απρ.
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	άνεχ. Μπλάγχαν 8 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Φαίας	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	άνεχ. Έμπειρη 23 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3501	εις Ρούζόνιο 5 Μαΐου ἐπό φόρτωσιν
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εις Σονέζ ἀπό 4 'Απρ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	έφθ. Πειραιᾶ 30 'Απρ. και Μάκρην 10 Μαΐου
Φλώρα Νομικοῦ	Δουκά Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Ρότερνταν 7 Μαΐου και 'Αμβέρσαν 8
Φραγκούλα Βροντίσιον	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	διηλθε Φλώριγκ 7 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Σάν Τόμας 29 'Απρ. διά Χούλι
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Βενετίαν 12 Μαΐου
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Κάρδιμ 20 'Απρ.
Φωφός Μακρῆ	I. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	εις Πρέβεζαν 1 Μαΐου
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεχ. Πόρτ Σονδάν 7 Μαΐου και 'Αμβέρσαν 8
Χαράλαμπος	νιοί 'Αντ. Γιαννούλατου	01	4389	διηλθε Πόρτερνταν 21 Νοεμβρο.
Χατζηπατέρας	νιών Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	έφθ. Αμβούργον 9 Μαΐου
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	εις Μογκαντίσιο ἀπό 3 Νοεμ.
Χίος	Σ. Περδή-Δ. Τσατσαρόνη	88	1356	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Νοεμβρο.
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	διηλθε Πόρτ Νατάλ 25 'Απρ. διά Νταζάρ
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	διηλθε Μονρόφαν 6 Μαΐου διά Καμτσάτκαν
Χρυσόπολις	'Ετ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	διηλθε Μεδέρας 6 Μαΐου διά Νάντην
Ωκεανία	M. Καριβαλή	07	4843	άνεχ. Σάν Αορέντζο 2 Μαΐου διά Καναδάν
Ωνάση Πηνελόπη	'Αγιοτ. 'Ωνάση	19	5404	έφθ. Μοντεβίδεο 28 'Απρ.
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	διηλθε "Αγ. Βιζέντον 3 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Ωρίων	Πολ. Λύρα	09	4798	έφθ. Μοντεβίδεο 25 'Απρ.
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρόκουν	13	3475	έφθ. 'Αμβέρσαν 30 'Απρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον ('Αγγλικόν)	άδ. Κουρούκλη-'Αθίνη & Σία	10	1673	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιαν.
Άποστολος (Κυπριακόν)	Δ. Τσιρίδη	89	498	εις πλάς Αιγάπτου — Σερίας
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	εις Γαλάτας ἀπό 2 'Απρ.
Μπέατσα ('Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	άργει Κάρδιμ ἀπό 16 Μαρτ.
Μίρουτάνου ('Αγγλικόν)	Μινακούλη και Σία	05	2539	άνεχ. ἀπό Λιβόρνο 27 'Απρ. διά Δούναβιν
Μύριάμ, ('Αγγλ.-τάνκερ)	B. I. B. C.	21	7012	διηλθε Κονγκλίν 6 Μαΐου διά 'Αινδούργον
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. Πόρτ Σονδάν 23 'Απρ.
Νικόλαος Πήττας, ('Αγγλ.)	άδ. Πήττα	12	1864	άργει Χίον ἀπό 23 Νοεμβρο.
Νοέμη-Τζούλια ('Αγγλ.)	A. Μινακούλη-Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Βραήλαν 30 'Απρ.
'Ολτύλ, (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσοβ	20	4308	διηλθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Στέττιν
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσοβ	22	3609	έφθ. 'Αινδούργον 4 Μαΐου
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	N. Σταματίου	79	677	εις 'Αλεξανδρειαν 2 Μαΐου
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσοβ	12	3629	άνεχ. Γένοβαν 29 'Απρ. διά Σπέτζιαν
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	K. Λασκαρίδη — A. Δάλλα	03	1828	έφθ. Βραήλαν 20 'Απρ. και Πειραιᾶ 11 Μαΐου διά 'Αλγέριον
Φοῖνιξ (τάνκερ)	Βλαβιανού — Νικολάου ..	20	5907	άνεχ. Ρούέν 1 Μαΐου, Δάρδιον 12 διά Κονγκούνταν
Comeric ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	19	6701	Μετωνομάσθη «Hampton Hill», σημαία 'Αγγλική
Jacatra ('Ολλανδ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	5883	εις Ρόττερνταν ἐπό παραλαβήν
Wulsty Castle ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	3566	εις 'Αμβέρσαν ἐπό παραλαβήν
Yoserie ('Αγγλ.)	Δημοσθ. Δάμπταση	18	5240	Μετωνομάσθη «Eva G.», σημαία 'Αγγλική

K. A ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & S^η
 Έβδομαδιαίαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
 Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

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

Πληροφορίαι: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'.δρο-
 φος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

ΤΗΛΕΦ. 36939
 150(9) HIGH ST

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
 28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΑΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)