

# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1936

Αρ. Φύλλου 136

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 136

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1936

### Tὸ δεκαδενδήμερον

#### Σημεῖα τινὰ ποὺ χρήζουν διευκρινίσεως

'Από τῆς παρελθούσης ἡδη̄ ἔθδομάδος ὅλα τὰ μέλη τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ὑπέβαλλαν πρὸς τὸ 'Ὑφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὰς ἀντιλήψεις τῶν ἐπὶ τῶν ὑποθληθείσῶν προτάσεων περὶ μονοπώλησεως τῶν γραμμῶν τῆς ἀκτοπλοΐας. 'Η 'Ἐπιτροπὴ κατὰ πλειοψηφίαν ἀποφαίνεται, ὅτι αἱ προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου ριζικώτερον ἐπιλύουν τὸ πρόβλημα τῶν θαλασσῶν συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας. Οἱ κ. κ. Μεζεδόνης, τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιτελείου, καὶ Κατοχυρῶν, Διευθυντὴς τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπορρίπτουν τὰς προτάσεις τοῦ «Ἀγγλο-Ἐλληνικοῦ 'Ομίλου», ως μὴ ἔξυπρετικάς τῶν δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν συμφερόντων.

"Ἡδη̄ ὁ κ. 'Ὑφυπουργός τῆς Ναυτιλίας, κατέχων πλέον τὰς γνώμας τῆς 'Ἐπιτροπῆς, πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ καταρτίσῃ τὴν σχετικὴν πρὸς τὸ 'Ὑπουργικὸν Συμβούλιον εἰσήγησίν του διὰ τὴν ληψιν τελεωτικῆς ἀποφάσεως περὶ τῆς προτιμητέας τῶν προτάσεων. 'Εφ' ὅσον δὲ ἡ 'Ἐπιτροπὴ, παρὰ τὴν ἀντίθετον γνώμην, δύο ἐκ τῶν μελῶν της, τῶν καὶ ἀρμόδιωτέων, τὰς προτάσεις Ἀμπατιέλλου ἐκρινεῖν ως πληρούσας τὰς κρατικὰς ἐν προκειμένῳ ἀπαίτησεις, πιθανὸν εἶναι καὶ ἡ εἰσήγησίς τοῦ ἀρμόδιου 'Ὑπουργοῦ νὰ μὴ ἀφίσταται τῶν ἀντιλήψεων τῆς πλειοψηφίας τῆς 'Ἐπιτροπῆς.

"Ἐπὶ τῇ προθλέψει, ἐπομένως, εὐνοϊκῆς ὑπὲρ τῶν σχεδίων τοῦ «Ἀγγλοελληνικοῦ 'Ομίλου» ἀποφάσεως τῆς Κυβερνήσεως, διατεθεῖμένης νὰ δώσῃ μίαν διότικὴν λύσιν εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα, δὲν θὰ ἥτο δισκοπὸν νὰ διατυπώσωμεν παρατηρήσεις τινᾶς, ἐπὶ λεπτομερειακῶν, ἀλλ' ἀρκετά οὐσιώδῶν σημείων τῆς συμβάσεως, ποὺ θὰ καταρτισθῇ.

Πάσης ἄλλης θεσμίας προϋποθέσεως προέχει, ὡς ἔτονίσιμεν καὶ εἰς τὰ προηγούμενα τεύχη μας, τὸ ζήτημα τῶν ἀπτῶν ἔγγυησεων, ποὺ θὰ παράσχῃ ὁ ἀνάδοχος διὰ τὴν ἀπλήρωσιν τῶν συμβατικῶν του ὑποχρεώσεων. Αἱ ἔγγυησίες αὗται πρέπει νὰ εἰνε ἀνάλογοι καὶ τοῦ ὅγκου τῶν κεφαλαίων, ποὺ θ' ἀπασχολήθοιν, καὶ τῆς σοθαρότητος τῆς κοινωνικῆς λειτουργίας, ποὺ πρόκειται νὰ ἔχυπητετήσουν. 'Ἐπαρκές ἔχεγγυον διὰ τὸ Κράτος θὰ ἥτο ἡ ταύτοχρονος μὲ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως κατάθεσις χρηματικῆς ἡ τραπεζικῆς ἔγγυησεως, ἔξικνουμένης μέχρι τοῦ 10 ο) τῶν διατεθησούμενων κεφαλαίων.

"Ἄλλα καὶ μετὰ τὴν κατάθεσιν τῆς ἔγγυησεως ταύτης, πολλά εἰναι τὰ σημεῖα τῶν προτάσεων, ποὺ χρήζουν ιδιαιτέρας διευκρινίσεως. 'Ο κ. Ἀμπατιέλλος, φέρ' εἰπεῖν, ζητεῖ, δεδομένου, ὅτι θὰ ἐμπλουτίσῃ τὴν ἀκτοπλοΐαν μὲ εἴκοσι νεοναυτήγητα σκάφη καὶ θ' ἀνάλαβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν καὶ τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχιδρομείου, 60.000 λίρας ἐπησίως ὡς ἔπιχορήγησιν.

"Ἐξεταστέον δῆμως τὴν ἔπιχορήγησιν ταύτην θ' ἀπολαμβάνῃ ὁ ἀνάδοχος τῆς συμβάσεως ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας, ποὺ θὰ τεθῇ αὕτη ἐν ἐφαρμογῇ; Διότι, ὡς γνωστὸν, τὰ εἰκοσι νεοναυτήγητα σκάφη θὰ διατεθοῦν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας μετὰ πάροδον μᾶς τετραετίας. Μέχρι τῆς ἐποχῆς ἔκεινης τὰ δρομολόγια θὰ ἐκτελοῦνται ὑπὸ τὸ συμβατικὸν καθεστώς, μὲ τὰ ἡδη̄ ὑπάρχοντα σκάφη, ποὺ προθλέπεται νὰ ἔχαγοράσῃ ὁ ἀνάδοχος. Πρὸς τὶ ἐπομένων τὸ Κράτος θὰ καταθάλλῃ εἰς τὸν κ. Ἀμπατιέλλον τὰς 60.000 λίρας ἐπησίως διὰ τὰς ἀγόνους γραμμάς, ἔναντι 25 μόλις χιλιάδων λιρῶν καὶ τούτων εἰς δραχμάς, ποὺ καταθάλλει ἡδη̄ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην; Πιστεύομεν, ὅτι οἱ ἀρμόδιοι θὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν τῶν τὴν παρατήρησιν ταύτην κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις ἐπὶ τῆς συμβάσεως. Πρόκειται περὶ οὐσιώδους διαφορᾶς 140.000 λιρῶν 'Αγγλίας διὰ μίαν τετραετίαν, ἥτις κατ' οὐδὲν δικαιολογεῖται νὰ καταθληθῇ εἰς τὸν ἀνάδοχον, ἀφοῦ κατὰ τὸν χρόνον αὐτὸν δὲν θὰ ἔχῃ διαθέσει εἰς τὰς

γραμμάς τὰ νεοναυτήγητα σκάφη. "Αν ταῦτα πρόκειται, ἐν τούτοις, τημηματικῶς νὰ καταπλεύσουν εἰς τὰς 'Ελληνικὰς θαλάσσας, κατὰ μέρος ἀνάλογον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πρέπει νὰ εἰνε καὶ ἡ πλέον τῶν 25.000 λιρῶν καταθληθησούμενη ἔτησία ἔπιχορήγησις, μέχρι συμπληρώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰκοσιν.

"Ἐτερον σημεῖον ἄξιον προσοχῆς εἰναι τὸ ἀκτοπλοτρίωτον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. 'Αναγκαία καθ' ἡμᾶς εἰναι ἡ πρόδηλεψις αὐτῆς, ἵνα διασφαλισθῇ τὸ Κράτος καὶ ἡ Κοινωνία ἀπὸ ἐνδεχομένην ἐκποίησιν τοῦ πλωτοῦ ἑταρικοῦ ὡλικοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ δὴ τοῦ νεοναυτῆγητου, ὑπὸ τῶν ἔξιν ἔνυποτηκῶν διανειστῶν, ἐν περιπτώσει ἐπιζημίου ἐκβάσεως τῶν ἐργασιῶν τῆς ἀναδόχου ἐταριάς. Διότι, ἂν μίαν ἡμέραν ἡ προνομιούχος αὐτῆς ἐταριά εύρεθῇ ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ ἐκπληρώσῃ τὰς δανειακάς αὐτῆς ὑποχρεώσεις, θ' ἀντιμετωπισθῇ ἀναμφισθήτωτας καὶ ἡ ἐκπλειστηρίασις τοῦ σκαφῶν αὐτῆς πρὸς εἰσπράξειν τῶν διεθειμένων. Δὲν θὰ ἥτο δὲ ἀπιθανός ἡ ἐκποίησις τῶν νεοναυτῆγητων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐφ' ὅσον οἱ ἐπιστεύοντες θὰ ἐπετύχανον καλυτέραν τιμὴν πωλήσεως ἀπὸ ἔνους ἀγοραστάς. Τὴν περίπτωσιν ταύτην διεθειμένων τοῦ σκαφούς τοῦ Κράτος τὰ προθετικά τοῦ νεοναυτῆγητου τοῦ σκαφούς τοῦ Κράτος εἰς τὸν περιπτώσειν την ρήτην ἀπαγόρευσι τῆς ἀλλαγῆς σημαίας εἰς τὰς ἐπιβατηγά σκάφη οἰασδήποτε χωρητικότητος, χωρὶς τὴν παροχὴν ἀπὸ μέρους του σχετικῆς ἀδείας.

"Αλλὰ καὶ ἡ ἐκτασίς τῶν αὐξόμειώσεων τοῦ ναυλολογίου καὶ οἱ συντελεσταί, οἵτινες δύνανται νὰ ἐπηρεάσουν τὴν διακύμανσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, δέοντα νὰ προκαθορισθοῦν ἐν τῇ συμβάσει. 'Ανεξαρτήτως τοῦ γνωστοῦ περιορισμοῦ τῆς αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου δι' 'Υπουργικῆς ἀποφάσεως, αἱ προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου προθλέπουν καὶ περιπτώσεις, καθ' ἄξ θὰ ζητῇ δὲ ἀνάδοχος τὴν αὔξησιν καὶ τὸ Κράτος θὰ ὑποχρεούται νὰ δεχθῇ ταύτην.

"Δεδομένου δῆμως, δητὶ ἡ συναλλαγματικὴ διαφορὰ κατὰ ποσοστὸν δύναται νὰ ἐπιδράσῃ ἐπὶ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἐπιτάλλεται νὰ προκαθορισθοῦν ἐν τῇ συμβάσει οἱ παράγοντες, ποὺ τυχόν τὰς ἐπηρεάζουν τοὺς ναύλους ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Διότι μόνον ἡ καύσιμος ὄλη καὶ τὰ ὀλικὰ συντηρήσεως ἔν τινι μέτρῳ δύνανται νὰ ὑποστοῦν ἀνατίμησιν εἰς δραχμάς ἐκ τῆς συναλλαγματικῆς διαφορῶν. Τὰ λοιπά ἔξιδα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, αἱ μισθοτροφοδοσίαι δηλαδή, τὰ φορτοεκφορτωτικά, τὰ λιμενικά δικαιώματα καὶ γενικῶς τὰ ἔξιδα διαχειρίσεως θὰ καταθάλλονται εἰς δραχμάς. Καὶ τὸ ποσοστὸν ἐπομένως τῆς πιθανῆς αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου, μόνον κατὰ τὸ μέρος τῶν ἔξιδων κινήσεως, ποὺ καταθάλλεται εἰς εἰδόνευν νόμισμα, εἰναι δικαιολογημένον, δὲ ἀναλογία τοῦ μέρους τούτου τῶν δαπανῶν ἔναντι τοῦ συνδόλου τῶν ἔξιδων ἐκμεταλλεύσεως δὲν ἔξικνεται πέραν τοῦ 30%. Μὲ θάσιν αὐτὸν καὶ μόνον τὸν ὑπολογισμὸν πρέπει νὰ καθορίζηται ἐν τῇ συμβάσει, δητὶ θὰ εἰνε δικαιολογημένη ἡ ἀνάλογος τοῦ ναυλολογίου τοῦ συναλλαγματικῶν διαφορῶν.

"Πρόδηλεψις ἀκόμη, σχέσιν ἀμεσον ἔχουσα μὲ τὴν αὐξόμειώσιν τοῦ ναυλολογίου καὶ μὲ τὴν γενικωτέραν ἐπιτυχῆ ἔκβασιν τοῦ ἀναληφθησούμενου ἔγχειριματος τῆς ἀριστοποιήσεως τῆς ἀκτοπλοΐας, πρέπει νὰ ληφθῇ, ὅπως τὸ κεφάλαιον τῆς ιδρυθησούμενης ἐταριάς ρητῶς ὑπολογισθῇ καὶ κατατεθῇ εἰς δραχμάς, εἰς τρόπον ὡστε καὶ ἡ ἔξυπητετήσης τοῦ ποσοστοῦ μὲ ἀνάλογον μέρισμα νὰ καλυφθῇ διὰ τῆς καταθάλλοῆς δραχμῶν. Αἱ ποτρέπεται οὕτως δὲ κίνδυνος νὰ προθάλλῃ μίαν ἡμέραν ἡ ἐταριά τὴν ἀξίωσιν, ἔστω καὶ μὴ ἐκ τῆς συμβάσεως ἀπορρέουσαν, αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου, ἵνα ἔχουν νόμισμα.

"Αμεσον ἐπίσης ἐνδιαφέρον πρέπει νὰ ἐπιδείξουν οἱ ἀρμόδιοι, ποὺ θὰ διαπραγματευθοῦν τὴν σύμβασιν, διὰ τὰς δριαστικές αὐτοῖς καὶ τοὺς δρους αὐτοῦ. Τὸ δάνειον πρέπει νὰ εἰνε πολυετές, ἐξοφλητέον τοκοχρεωλυτικῶν, μὲ τόκον ἀνάλογον τοῦ Ἀγγλίας κρατοῦντος προεξοφλητικοῦ τοιούτου. Η ἀπρόσκοπος ἐκτελεσις τῶν θαλασσῶν μας συγκοινωνιῶν, ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς συμ-

θάσεως, ή άνευ δυσαρέστων εις τό μέλλον ἑκπλήξεων ἑκπλήρωσις τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἀναδόχου ἐν πολλοῖς ἔξαρταῖς καὶ ἀπὸ τούς τυχόν δυσμενεῖς ἡ ἐπαχθεῖς δανειακοὺς δρους.

'Ἄλλα καὶ τὰ γενικά ἔξδα διαχειρίσεως τῆς προνομιούχου ἑταιρίας δὲν θά το ἄσκοπον νὰ προκαθορισθοῦν ἐν τῇ συμβάσει, θάσει τῆς πείρας καὶ τῶν δεδομένων παρεμφερῶν συγκοινωνιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἐπιβεβλημένος εἰναι δὲ περιορισμός τῆς προθέψεως κατὰ ποσοστὸν ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων, τῶν ἕδρυτικῶν ἔξδων καὶ τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως, προκειμένου περὶ κοινωφελούς προνομιούχου ἑταιρίας, πτωχής εἰς ἀπόδοσιν. Δὲν ἐπιτρέπεται ν' ἀφεθῇ πλήρης ἡ ἐλευθερία εἰς τοὺς διοικοῦντας αὐτὴν νὰ καθορίσουν ἀνεξελέγκτως τοὺς μισθούς τῶν διευθυντῶν καὶ τοῦ ἀνωτέρου προσωπικοῦ καὶ τοῦτο, ἵνα μὴ ἰδωμεν ἐπαναλαμβανομένην τὴν γνωστὴν τῆς Ἡλεκτρικῆς ἑταιρίας περίπτωσιν, ήτις τὸν παρέβλαψε καὶ τὴν τελειωτικὴν τῆς συμβάσεως Πάσσον τὸν ἑκτέλεσιν καὶ τὴν ἀποδοτικὴν, ἐπ' ὀφελείᾳ τῆς Κοινωνίας, ἑκπλήρωσιν τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων.

Ἡ παράστασις ἀκόμη, μὲν οὐσιαστικά δικαιώματα ἐλέγχου, κρατικοῦ ἑκπροσώπου παρά τῇ ἑταιρίᾳ, Βασιλικοῦ Ἐπιτρόπου δηλαδή, καὶ ἡ συμμετοχὴ τοῦ Κράτους εἰς τὸ διοικητικὸν τῆς συμβούλιον ἐπιβαλλούντα, ἐφ' ὅσον θὰ πρόκειται περὶ προνομιούχου δργανισμοῦ, καλούμενου νὰ ἐπιτελέσῃ συγκοινωνιακὸν ἔργον εὔρυτάτης ἑκτάσεως, σημαντικότατα ἐνδιαφέροντος τὴν δημοσίαν καὶ τὴν ἴδιωτικὴν οἰκονομίαν.

Δὲν εἰναι, θέσθαι, αὐτὰ τὰ μόνα σημεῖα τῶν προτάσεων, ποὺ χρήζουν μακράς, ἔξοντος τῆς καθοριστικῆς καὶ ἐμπεριστατωμένης μελέτης, προκειμένου νὰ ἐκχωρθῇ τὸ προνόμιον τῆς μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν θαλασσῶν συγκοινωνῶν τῆς Χώρας. Πιστεύοντες δημοσί, διτὶ εἰσφέρομεν καὶ ἡμεῖς διά τῶν πτωχῶν μας δυνάμεων ἐλάχιστον τι εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῶν κρατικῶν καὶ κοινωνικῶν συμφερόντων, ἥθελησαμεν ὅσα ὁ χῶρος τῶν σητῶν αὐτῶν καὶ ἡ ἐπιβεβλημένη συντομία τὸ ἐπιτρέπουν. Ο κ. 'Υφουπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, νομικός, ἀλλως τε, ἐγκρατέστατος, θ' ἀνέῳρη κατὰ τὴν μελέτην τῶν προτάσεων καὶ κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις, πᾶν δὲ, τη χρήζει διασφαλίσεως καὶ σαφοῦς ἐπεξηγήσεως, ἵνα ἀποφευχθοῦν αἱ μετέπειτα διαιτησίαι, αἱ παρεμφειαὶ καὶ αἱ ὑπεκφυγαὶ διά τὴν πλήρη ἑκτέλεσιν τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων.

'Όλων δημοσί τῶν ἀνωτέρω προϋπόθεσις εἰναι ἡ ὑπαρξίας τῶν κεφαλαίων. 'Όλιγον ἀκόμη καὶ τὸ ἔρωτηματικόν, ποὺ δύσπιστοι, ἡμεῖς τούλαχιστον, προτάσσομεν τῆς ὑπάρξεως τῶν κεφαλαίων θὰ ἔχῃ διευκρινισθῇ. 'Αμποτε τὰ κεφαλαία αὐτὰ νὰ ὑπάρχουν!

## Νὰ προληφθῇ πᾶσα ἐν σπουδῇ ἀπόφασις

Θὰ παρεῖλκεν ίσως νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ ζήτημα τῆς τρίτης δεξαμενῆς. Τὸ θέμα ἡδη ἀρκούντων ἀνεπύχθη ἀπὸ πάσσος αὐτοῦ πλευρᾶς, αἱ δὲ δημοσιευθεῖσαι εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐπιστολαὶ τοῦ κ. Β. Φραγκούλη καὶ τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. καθορίζουν σαφῶς τὰ πράγματα.

'Ο κ. Β. Φραγκούλης ὑπόστησε ὄρθιότατα, διτὶ, ἀν τελικῶς ἥθελε προκριθῆ ὁ τύπος τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς καὶ ἀπόφασισθῇ ἡ ἀγκυροθολία τῆς εἰς Πειραικὸν τινὰ ὅρμον, ἡ ἀνψωτική εἰς θάρος ἱκανότης αὐτῆς δὲν δύναται, οὐδὲ δικαιολογεῖται ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς μας κινήσεως καὶ τῆς συνθέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, νὰ ὑπερθάνῃ τοὺς 4.500 τόνους της. 'Όλιγάτερα οὕτω θὰ εἰναι τῆς κεφαλαίων, ποὺ θ' ἀπασχοληθοῦν, μετριώτερα αἱ δαπάναι τῆς συντηρήσεως της, διλγαριθμητέρον τὸ προσωπικὸν αὐτῆς καὶ μεγαλυτέρα ἡ εύχρεια διά τὴν ἀγκυροθολίαν καὶ τὴν μετατόπισιν τῆς ἀκόμη. Σφάλμα θά εἰναι, τονίζει ὁ κ. Φραγκούλης, — ἡ πρόσκτησις δεξαμενῆς μεγαλυτέρας τῶν 4.500 τόνων, διτὶ, ἐνῷ κατ' οὐδὲν πρόκειται νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν λυσιτελεστέρων ἔχυπτρέτησιν τῶν ναυτιλιακῶν μας ἀναγκῶν, παθητική διά τὸν Ο. Λ. Π. θ' ἀποθῇ ἡ ἀκμετάλλευσις της καὶ ἔτι μᾶλλον δαπανηρὰ διά τὴν Ναυτιλίαν, μὴ δυναμένην νὰ ἐπιτύχῃ εἰς εὐθήνην κόστος τοὺς δεξαμενισμούς τῶν πλοίων της.

'Ο κ. Γεννηματᾶς, τούναντίον, δημιεῖ ἐν τῇ ἐπιστολῇ του περὶ ληφθεῖσης ἡδη ἀποφάσεως, δῶς πατακευασθῆ μία πλωτὴ δεξαμενὴ 8.500 — 9.000 τόνων καὶ τοποθετήσῃ αὐτὴν προσωρινῶς εἰς Πέραμα, μέχρις δὲν ἀγκυροθοληθῇ δριστικῶς εἰς τὸν ὅρμον τοῦ Ἀγίου Γεωργίου, μετά τὴν ἑκτέλεσιν τῶν προθετομένων ἔκει λιμενικῶν ἔργων. 'Ερχεται δηλαδή ὁ κ. Πρόεδρος τοῦ Ο. Λ. Π. νὰ ἐπιθεθαίσωση ὅπωστιποτε τὸ παρ' ἡμῶν ὑποστηριχθὲν, διτὶ προθληματική εἰναι ἡ ἀγκυροθολία τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς παρά τὰς Πειραιάκας ἀκτάς. Τὸ προθαλλόμενον ἐπιχείρημα, διτὶ ἔξευρεμον μέρος εἰς Πέραμα καὶ τοῦτο ὅπως δικαιολογηθῇ ἡ ἐν σπουδῇ παραγγελία τῆς δεξαμενῆς, ἐλέγχεται παρὰ τῶν εἰδικωτέρων ἐκ τῶν ναυτιλούμενων μας, τῶν μακράν πειραν ἔχοντων τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, ποὺ ἐπικρατοῦν περὶ τὸν λιμένα Πειραιῶν, ὡς μὴ δυναμένον ἔξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων νὰ εύσταθηση.

'Άλλ' ἀνεξαρτήτως τοῦ μέρους τῆς ἀγκυροθολίας τῆς δεξαμενῆς, ζητήματος, ποὺ πρέπει ἐπιστημένως νὰ μελετηθῇ, ἀφοῦ καὶ ὁ μεγαλύτερος δύκος αὐτῆς ἔτι μᾶλλον δυσχεραίνει τὴν ἔξεύρεσιν τοῦ ὑπέρνεου ὅρμου, προέχει τὸ ζήτημα τῆς ἀνψωτικῆς αὐτῆς ἱκανότητος, τῆς ἀποδοτικῆς τῆς ἀκμετάλλευσεως, τῆς καταλληλότητος, ἐν ἐνὶ λόγῳ, δημιεῖς ἔξυπτρετήσῃ αὐτὴ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας καὶ καταστῆ πράγματι τὸ ὅργανον τῆς ἐπιδιωκομένης δι' αὐτῆς πρωθικήσεως τῆς Σιδηροθοιμχα-

νίας.

Ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ο. Λ. Π., διτὶ καὶ θὰ παρέσχε τὰς ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ κ. Προέδρου ἀναφερομένας πληροφορίας, περὶ τῶν πλεονεκτημάτων τῆς δεξαμενῆς τῶν 8.500 τόνων, φωράται μὴ ἔχουσα μελετησει πλήρως τὸ ζήτημα τῆς καταλληλότητος απὸ τῆς τεχνικοοικονομικῆς του πλευρᾶς. Διότι ὅταν προθάλλεται ὡς πλεονεκτημάτη τῆς ὄγκωδους δεξαμενῆς, τῆς ὑπερμέτρως ἀνωτέρας τῆς ναυτιλιακῆς μας κινήσεως, τὸ διτὶ δεξαμενίζωνται ταύτοχρόνως δύο μεγάλα φορτηγά σκάφη ἢ καὶ τέσσαρα ἐπιθατηγά, σημαίνει, διτὶ στοιχειώδη τῆς πείρας διδάγματα ματα ἔχεινης, δὲν ηθέλησης θάσει σαφῶν ὑπόλογισμῶν νὰ καθορίσῃ καὶ τὸ κόστος τῶν δεξαμενησμῶν εἰς τὴν δεξαμενή τῶν 8.500 τόνων, ὅταν δὲν εύρεθοῦν τὰ δύο ἢ καὶ τέσσαρα σκάφη νὰ δεξαμενισθοῦν ταύτοχρόνως καὶ δὲν ἔλασσεν ὑπὸ διηγάριθμον τῶν παρέβλητων παραγγελίων μικρῶν σκαφῶν, ἵνα ταῦτα δεξαμενίζωνται ἀμέρον καὶ ὁμαδικῶς, ἀκόμη δὲ διτὶ εἰς σπανίας περιπτώσεις ἔξευρίσκονται δύο πλοῖα ἔχοντα ἀνάγκην παραμονῆς εἰς τὴν δεξαμενήν κατά τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν ἡμερῶν.

Καθ' ὃν δὲ στιγμὴν δὲν θὰ ἐπετυχάνετο ὁ συνδυασμός τῶν πολλαπλῶν σκαφῶν πρὸς δεξαμενήσιν, διερωτώμεθα, ὅτι μὲν σκάφος τοῦ οντὸς τῆς ἀπασχολήσεως, ἔστω καὶ τμῆματος, τῆς δεξαμενῆς. Δὲν ὑπελόγισαν ἀκόμη δ. κ. Πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ οἱ μετ' αὐτοῦ ἐν συμβουλίῳ ἀπόφασιστες, τὴν κατ' ἀρχὴν παραγγελίαν τῆς τρίτης πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 8.500 τόνων, ἀν, μὲ τὴν ὑπάρχουσαν ναυτιλιακὴν κίνησιν καὶ τὰς δύο ἐν λειτουργίᾳ μονίμους δεξαμενάς, θάσει δὲ καὶ τῶν ἀπολογισμῶν τῶν χρήσεων τῶν τελευταίων τούτων, θά δὲ δυνατή ἡ ἔξυπηρέτησις τοῦ συναφθημένου δανείου, ἡ ἀπόσθεσις αὐτῆς, τούλαχιστον τὸν κάλυψις τῶν μεγάλων ἔξδων τῆς συντηρήσεως της καὶ τῆς μιθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ, ποὺ ἀπαραιτήτως θ' ἀπασχολήσῃ αὐτή. Καὶ ὃν θελήσῃ δ. Ο.Λ.Π. ν' ἀποφύγῃ τὴν ἐπιθάρυνσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ μου τὰ μέτελλα τῆς ἀκμετάλλευσεως τῆς δεξαμενῆς ταύτης καὶ κατ' ἀνάγκην ἐπιθάρητη μετατρέπει τὸν πλοῖον τοῦ πληθυντοῦ σκαφούς του εἰς τὴν πλωτὴν δεξαμενήν καὶ πῶς θὰ ἔχεινητη προσεπιθῆση δικόποδος τῆς προσελκύσεως τῶν φορτηγῶν μας εἰς Πειραιά;

Δὲν θὰ ἔξετασμεν ἀκόμη τὸ σοθαρὸν μειονέκτημα τῆς ἀγκυροθολίας τῆς δεξαμενῆς εἰς Πέραμα, ὅπου, παρὰ τὰς διαθεσθαισιες τοῦ κ. Γεννηματᾶ, οὔτε μηχανικαὶ ἔγκαταστάσεις ὑπάρχουν διά μεγάλα σκάφη, — μήπως θεωρεῖ τοιαύτας τὰ «καρνάγια» τῶν ιστιοφόρων; — οὔτε καὶ ἡ νέα σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἐπιτρέπει τὴν εὔχερη μεταφοράν τῶν θαρέων καὶ ὄγκωδῶν δικάσμων τοῦ Πειραιῶς κείμενα ἐργοστάσια. Τὴν μελλοντικὴν ἀγκυροθολίαν τῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν ὅρμον τοῦ Ἀγίου Γεωργίου καὶ τὴν ἐκεῖ μεταφοράν τῶν μηχανουργείων θεωροῦμεν τόσον ἀπίθανον, διότι ἀπίθανος εἶναι, ὑπὸ τὰς παρούσας οἰκονομικάς συνθήκας, ἡ κατασκευὴ νέων λιμενικῶν ἔργων, ἀφοῦ τὴν πλήρη τῶν ὑπαρχόντων συντηρήσουν δὲν ἔπειταν εἰσέται ὁ Ο. Λ. Π.

Δὲν θὰ ἔξετασμεν δικόποδος τῆς προστήσεως τῆς τρίτης δεξαμενῆς διά νέατας δεξαμενής μετέπομπον μὲ πόσην ἄγνοιαν οὐδαίωδαν προϋποθέσεων ἐχώρωνται δ. Ο. Λ. Π. εἰς τὴν ἀπόφασιν του περὶ παραγγελίας τῆς δεξαμενῆς δεξαμενής. Εἰς τὰς προϋποθέσεις δ' ἀκριβῶν ταύτας ἔστησαν εἰς προγούμενον τεῦχος μας τὴν ἀνάγκην, δημιεῖς ή Κυθέρησις θελήσῃ αὐτὴν νὰ καταρτίσῃ μίαν ἔξι εἰδικῶν προσώπων ἐπιτροπήν, ἀπηλλαγμένην τοπικοτικῶν προκαταλήψεων, ήτις, μελετῶσα ἀπὸ πάσσης αὐτοῦ πλευρᾶς τὸ ζήτημα τῆς προσκτήσεως τῆς τρίτης δεξαμενῆς, προκρίνη καὶ γνωματεύσῃ τὸν καταλληλότερον τύπον αὐτῆς καὶ τὸν προτιμητέον λιμένα τῆς ἔγκαταστάσεως της.

## Η «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» διά τὴν δεξαμενήν

Σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς τρίτης δεξαμενῆς ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» ὑπέθαλε πρὸς τὴν Κυθέρησιν καὶ τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν τὸ κάτωθι ἀπεριστατωμένον ὑπόμνημα:

Κέρδης Πρόεδρος,

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἀπὸ πολλοῦ ἡδη ἔχει διατυπωθεῖ τὴν εὐήγενην, δημιεῖς ληφθῆ μέρομνα ἔγκαταστάσεως δεξαμενῆς εἰς καταλλήλων Ἐλληνικῶν λιμένων πρὸς τὴν εἰσόδου τῆς δεξαμενῆς Πειραιῶς της Ναυτιλίας.

Δὲν διαφεύγει, δεβαίως, τὴν προσοχὴν ὑμῶν, διτὶ αἱ ἐν Πειραιῇ ὑφίσταμενα ἔγκαταστάσεις, λόγῳ τῆς παλαιότητος αὐτῶν, τοῦ ἀκαταλλήλου τῶν τεχνικῶν μέσων, αἴτια διαβέτοντοι καὶ λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἀναμένονται νὰ ἔχουνται τηνήσιν, εἰναι διαφορεῖς διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ διτὶ πρέπει τὸ ζήτημα τοῦτο νὰ λιθῇ διὸν τὸ δυνατὸν ταχύτερον. Σχεδὸν καθημερινῶς συνισθεῖται πρὸς τὴν εἰσόδου τῆς δεξαμενῆς Πειραιῶς πλοία ἔπειγμενα νὰ δεξαμενισθῶσιν. Ἰνα ἀναναγόρησισι καὶ πολλάκις ἀναγκάζονται μετ' ἀναμονὴν ἥμερων ὀλοκλήρων νὰ ἀποτελεσθούν ἀσαθαίσια ποιεῖται πολλάκις ποσά διότι π. χ. τὴν σειράν τον κατέλαβε πλοίον τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸ Κράτος διέθεσε κατὰ καιρούς κολοσσαῖα ποσά διὰ τὰ παραγωγά της ἔργων χάριν τῆς Γεωργίας, ὑπέστη καὶ ὑφίσταται εἰσέται μεγάλας θυσίας διὰ τὴν Βιομηχανίαν, καὶ νομίζουν διτὶ μικραντάτη εἰναι καὶ ἡ ἀξίωσις τῆς Ναυτιλίας δημιεῖς ἔξασταλησθῇ καὶ δι' αὐτὴν μία δεξαμενή τούλαχιστον δυναμένη νὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς ἀνάγκας της. Πρὸς λῆψην

τοῦ μέτρου τούτου συνηγορεῖ καὶ ἡ ἀμεσος ἀπόδοσις τοῦ ἔργου, διότι εὐθὺς ὅταν τῆς ἐγκαταστάσεως της, καὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀποτελεσματικῶς θὰ ἔξιτηρετῇ, ἀλλὰ καὶ οἰκονομικήν ἀπόδοσιν ἀμεσον καὶ ίκανην θὰ ἔχῃ, οὗτος ὥστε ἐντὸς δραζέος χρόνου νὰ καλυψθῶσιν αἱ δαπάναι τῆς ἐγκαταστάσεως.

Είνε προφανές άκομη, ότι, έπειτα των ίντησειών, ταύτη οποία μία δεξιαμενή θά προσέφερεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, τῆς οίκουνομίας δηλονότι χρόνου καὶ συγγάλλαγματος, θά είχε καὶ γενικοτέραν σημασίαν από ἀπόφευκεν Ἐθνικῆς Οίκουνομίας, διότι, λόγω τῆς προνομιούχου γεωγραφικῆς θέσεως τῆς Ἐλλάδος, θά συνεκέντησεν αὕτη τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἐν τῇ λεκάνῃ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κυνησεως.

Η Ἑλλάς ειρίσεται ἐπὶ τῶν θαλασσίων γραμμῶν, διὰ τῶν ὅποιον ἔχουσι τούτην τὴν Μαύρην Θαλάσσην, τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν Ἰνδίων καὶ τῆς Ἀπο-Ἀνατολῆς. Πολλάφιμα πλοῖα ἐπὶ τούτων γραμμῶν τούτων σινούμενα διὰ ταχέψεντον μὲν ἐλαχίστην ἐκ τῆς πορείας των παρεξιλουσίων εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα, διὰ νῦν χρησιμοποιήσασι τὴν Ἑλληνικὴν δεξιαινενήν. Θάτη πήροτε σηματικὸν πρός τοῦτο κίνητρον, δεδομένου ὅτι καὶ τὰ ἔξοδα τῆς δεξιαινεσίως, ἄλλα καὶ τὰ ἔξοδα τῆς ἐπισκευῆς τῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι είναι σχετικῶς μικρότερα τῶν ἀπαντώμενών εἰς Σινέν τοις λιμένας διαπλανῶν. Θάτη προτείνεται μόνον νῦν ἐπάρχην δεξιαινήν κατιάλληλος καὶ τεχνικῶν μέσων διὰ τὴν ἐπέτειον ἐπισκεψῶν τοιαῦτα, ὥστε πάς τις νῦν διέχει τὴν ἔξοδον διαπλανῶν διαφοράν δὲν θὰ ἐπεργάζεται η ἐκ τῆς ἀπολειας γρόνους ζημιά.

Πόσιν σημασίαν έχει διά την Ελληνικήν βιομηχανίαν και την Εθνικήν Οικονομίαν ἐν γένει ἀπό ἀπόφεως συναλλάγματος και ἀπασχόλησεως ἔργατικῶν χειρῶν ἡ ἔκτελεσις ἔκτεταμένων ἐποκενῶν πλοίων εἰς Ελληνικοὺς λιμένας είναι περιττὸν νὰ τονισθούμεν, διότι είναι ἀντονότος.

“Οσον ἀφορᾷ τὸν λιμένα εἰς τὸν ὥποιον θὰ ἔδει ή δεξαμενή αὕτη νὰ ἐγκατασταθῇ, πολλὰ διετυπώθησαν κατὰ καιρούς γνῶμαι, ήμεις δύος νομίζομεν, ὅτι θὰ ἔδει νὰ προτιμηθῇ ἡ Σύρος, διὰ τοὺς ἀκολούθους λόγους:

1) Ὁ λιμὴν τῆς Σύρου εὑρίσκεται εἰς τὴν καταλληλοτέραν γεωγραφίην θέσιν, ἵνα προσεξήκουται τὰ ἐξ τῶν Ἑλληνικῶν νηδάτων διερχόμενα πλόια, διότι εὐθίσκεται ἀκριβῶς ἐπὶ τῆς πρὸς τὸν Εὔξεινον Πόντον ὁδοῦ καὶ ἀποτελεῖ κόμβον τῶν συγκοινωνιῶν τῶν Νήσων τοῦ Αιγαίου.

2) Διότι ὁ Ιησὺς τῆς Σύνοφης είναι ἀμαρτιστός, ὃς προσπειθόμενος ἔξι δῆλων τῶν ἀνέμων, καὶ εὑρώνυμος ὡς παρέχων ἐπαρκῆ ὑδατίνην ἐπιφάνειαν καὶ διαμόρφωσιν τοιωτῆι, ὥστε νῦ δύνανται ἀνέτως νῦ κανοῦνται ἐν αὐτῷ τέ καταπλέοντα πλοῖα.

3) Διότι έχει τάς ανάγκαιάς καὶ καταλήκους πλησίον τῆς θαλάσσης ἐπάτεσις ξηρᾶς καὶ ἐπέκτασιν τῆς ἥδη ἀνεπτυγμένης νωτικῆς σιδηροδρομικήν, ήτις καὶ κέπτηται τεχνικὸν καὶ ἐν γένει ἐργατικὸν προσωπικὸν ἄριστα εἰδικευμένον.

4) Διότι ή Σύνος, ὃς πόλις ἐπαρχιακή, μὲ τὸν τιμάριθμον τῆς ζωῆς περιωρισμένον, δύναται ἀπὸ ἀπόγεως ἡμερομισθίων νὰ συναγωνισθῇ ἐπιτυχεστέρον τοὺς ξένους λιμένας.

‘Η σερέψις ὅπως ἐγκατασταθή πλωτὴ δρᾶσμανη εἰς Πέραμα είνε νομίζουμε ἀπορροντεά, διότι:

α') ή ἐν λόγῳ θέσις είνε συγκάτις ἐκτεθεμένη εἰς τοὺς ἀνέμους καὶ ή μετὰ τοῦ ἀπένεος Πειραιῶς συγκοινωνία δυσχεραίνεται, λόγῳ τοικυνίας ἐν τῷ Σαρωτικῷ. Τοῦτο ἀποτελεῖ μειονέτημα, διότι ἐφ' ὅσον δὲν ἑπάρχουνται νάρες εἰνε εὐχερές νά ἑπάρχουνται εἰς Πέραμα ἐργοστάσια διὰ τὴν ἐπέτελον ἐπισκενῶν, η μετά τοῦ Πειραιῶς φυσικῇ ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνία δέον νά είνε ταχυτάτη καὶ ταχτική, ἄλλως θά δυσχεραίνονται αἱ ἔργασια. Βεβαίος ἴγισταται καὶ ή ἀπὸ τῆς ξηρᾶς συγκοινωνία, ἀλλ᾽ αὕτη δὲν δύναται νά ἔχει πρετέτηση τὰ ἐπισκεναζόμενα αἰτηπόλια, καρφίως καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν μεταφορὰν βαφέων καὶ δγκοδών ὑλικῶν.

6') Διότι διὰ λόγους τεχνικούς ή ἀγρυπνοδολία τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς θὰ γίνη κατὰ τοιούτον τρόπον, διστε ή θέσις αὐτῆς νὰ μὴ είναι σταθεροὶ καὶ μνήμονος, ἀλλὰ νὰ μεταβαλλεται ἐκάστοτε ἀναλόγως τῆς μεζούνος ή ἔλασσονος ἐκάστως, τὴν όποιαν θὰ λαμβάνωσιν αἱ ἀλλύσσεις τῆς ἀγρυπνοδολίας. Έκ της συνεχοῦς δὲ ταύτης μετακινήσεως θὰ καθισταται καὶ περισσότερον ἐποικαλής.

γ' ι Διότι λόγῳ τῆς ἐκ Πειραιῶς ἀποστάσεως ἀφ' ἑνὸς, ητὶς μὲν συνεπάγεται δαπάνας μεταφορῶν, καὶ τὸν ὑψηλῶν τιμῶν ἡμερομίσθιον τοῦ Πειραιᾶς, ἐν σχέσει μὲν ἀπορικαζεῖν πόλιν, τὸ κόστος τῶν δαπανῶν ἐπουσεῖν θὰ εἴνει πολὺ μεγαλύτερον ἢ ἐν Σύρῳ, συνεπείᾳ τοῦ ὅπιού οἱ ἐξαπλισταὶ θὰ ἀπορεύεντον τὸν δεξιώματον τῶν πλοίων των εἰς Πέραμα καὶ ώς ἐκ τούτου ἡ ἀποδοτικότης τῆς δεξιωμένης ταύτης θὰ ἀποβῇ προβληματική καὶ θὰ καταστῇ ἀδόνατος ἡ ἔχυνησθετοις τῶν πρός ἐγκατάστασιν τῆς δεξιωμένης Πειραιώτας ἀπωτηθησομένων κεφαλαιῶν.

δ') Διότι ἐν περιπτώσει ἀπάξιας νανλαγοῦσση, τὰ ἀτμόπλοια παιρ-  
πλέονται ἐν Πειραιᾷ, ἵνα, ἡμί τῇ ἔξενρέσει ἑργασίας, ἔχουν εἰς τὴν διά-  
θεσιν αὐτῶν τὰς δεξιαινές Πειραιώς. Ἐξ τούτου δημιουργεῖται μεγίστη  
συρροή πλοίων ἐν Πειραιᾷ, αἱ δὲ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ ἀπαγορεύουσσοι τὸν λι-  
μενισμὸν τῶν πλεοναζόντων πλοίων εἰς Πειραιᾶ, ὅπινα ἀναγκάζονται νὰ  
παροπλίζωνται εἰς ἔτερους λιμένας, ἥτοι, Σύρου, Κεφαλληνίας, Χελιον κτλ.  
ἐπιβαυόνταναν μὲν ἔξοδα ταξιδίου ἀπὸ τούς λιμένας τούτους διὰ Πειραιᾶ  
πόστις δεξιαινέσσαν.

επος οργανωμένον, μοις νανιώνουσι.  
ε'). Διότι ή έγκατάστασις δεξιαινής είς Πέραμα, ή όποια θὰ προκαλέσῃ καὶ ἀνάλογον κίνησιν ἐν τῷ διώρῳ τούτῳ, προσύποθετε ἀπασχόλησην ἀναλόγου κύρου, καὶ ὡς ἐκ τούτου θὰ δυσχεφάνη τὴν κίνησιν τῶν πολεμικῶν πλόιον.

στ'). Διότι καὶ ἀπὸ ἀπόφεως δυναμοκαμένης τῇ Κοράτῳ ἦν μέρος τηνε-

οτ τι μιούτι και απο αποφενούς ομηρωγανής το Κράτος έχει κάθε συμφέρον να τονώσει τά επαρδακάκι ζέντρα και ωλ μή προβάνη εις ένεργειας ένισχυνόντας τὴν παρ' ἡμίν κρατοῦνταν τάσιν δύτινηλιας.

Κατά συνέπειαν πάντων τούτων, παραπλαδύμεν τὴν Σεβαστήν Κυ-  
βέρνησιν, όπως εὐαρεστηθῆ καὶ μελετήσῃ τὸ ζῆτημα, λάβῃ δὲ τὸ ταχύτε-  
ρον σχετικάς ἀποφάσεις, καὶ δὴ συμφώνως πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῆς ἡ-  
μετέρας Ἐνόσσεως, ήτις, φρονοῦμεν, διὰ εἰνεὶς ἡ μόνη ἐνδεδειγμένη νὰ  
εἴη ἔγκυρον γνώμην ἐν προκειμένῳ, ἐφ' ὅσον οἱ ἔφοπλισται εἰνεὶς ἔχεινοι,  
οἵτινες θέλοντι χρησιμοποιήσῃ τὴν δεξαμενήν, θὰ ήτο δὲ ἄντικρος πρὸς  
τὴν λογικὴν καὶ τὰ καλῶς ἐννοούμεθα συμφέροντα τῆς Ἐπιπορικῆς Ναυ-  
τιλίας ἡ ἔγκατάστασις δεξαμενῆς εἰς τόπον ἔτερον τοῦ ὑψῷ ἡμῶν ὑποδει-  
κνυομένου.

Μετά πάσης τιμῆς  
ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΑΙΣΤΩΝ  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ἄ. α.  
Κ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ  
'Αντιπρόεδρος

'Η γραμμή τῆς Βορείου Αμερικῆς

Διά τρίτην ήδη φοράν, την 12ην Σεπτεμβρίου, ἐπαναλαμβάνεται ὁ μειοδοτικός διαγωνισμὸς διά τὴν ἐπὶ συμβάσει ἀνάληψιν τῆς ἔνυπτρησεως τῆς γραμμῆς Βορείου Ἀμερικῆς δι' Ἑλληνικῶν πλοίων. Ἐφ' ὅσον δὲ κατὰ τοὺς δύο προγραμμένους διαγωνισμούς δὲν κατέστη δυνατὸν νῦν μετάσχουν Ἐλλήνες πλοϊοκτῆται, ἀπεφασίσθη, διπλας εἰς τὸν νέον διαγωνισμὸν γίνουν δεκταὶ προσφοραὶ καὶ ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρηματιῶν.

Διά τῆς σχετικής προκηρύξεως τοῦ "Υψηλού Πολιτικού Συμβουλίου της Ναυπόλεως" δέοντας νὰ ἔκτεληται διά δύο, τούλαχιστον, ύπερωρεανίων, χωρητικότητος 15-20 χιλιάδων τόνων γκρός, μέσης ταχύτητος οὐχὶ κατωτέρας τῶν 17 μιλών καὶ ήλικίας οὐχὶ μεγαλυτέρας τῶν 15 ἑτῶν. Τὰ ύπερωρεάνια ταῦτα θὰ φέρουν την Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ εἰνε ἐπανδρωμένα μὲν Ἐλληνικὰ πληρώματα.

Ο ανάδοχος της συμβάσεως ύποχρεούται, δηποτες αγοράσῃ και διαθέσῃ εἰς τὴν γραμμήν τὸ μὲν πρώτον ἐκ τῶν ὧς ἀνω ὑπερωκεανίων ἐντὸς ἔτους ἀπό τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως, τὸ δὲ δεύτερον ἐντὸς διετίας τὸ βραδύτερον καὶ τετραετίας ἐν περιπτώσει ναυπηγήσεως τοῦ δευτέρου σκάφους. Υποχρεούται ὅμως προσωρινῶς καὶ μέχρις ἀποκτήσεως καὶ τοῦ δευτέρου πλοίου, <sup>v</sup> ἀναλαβέν την ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς διὰ σκάφους 8.000 τ. διλίκης χωρητικότητος καὶ μέσος ταχύτητος 14 μιλών, ποιούμενος ἐναρξίν τῶν δρομολογίων ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπό τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως.

“Εδρα τῆς ἐκμεταλλεύσεως προβλέπεται δὲ Πειραιές καὶ τὰ υποχρεωτικά δρομολόγια, δέκα τὸν ἀριθμὸν ἑτησίων, θάτα ἔχουν ἀφετηρίαν μὲν τὴν Θεσσαλονίκην, διά τοῦ Πειραιῶς δὲ καὶ τῶν Πατρῶν θάτα καταλήγουν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Τὸ αὐτὸν καὶ διά τὴν ἐπιστροφὴν.

Διά τὴν προσωρινὴν ἔξυπηρέτησιν τὰ ταξίδια περιορίζονται εἰς δκτώ ἑτησίως, μετά δὲ τὴν δρομολόγησιν τοῦ πρώτου δριστικοῦ πλοίου, ἐκ τῶν δέκα ύποχρεωτικῶν δρομολογίων, τὰ ἐπτά θά ἐκτελῶνται δι' αὐτοῦ καὶ τὰ ύπολοιπα τρία υπὸ τοῦ προσωρινοῦ τοιούτου. Διάρκεια τῆς συμβάσεως δρίζεται δεκαπενταετής, τὸ δὲ Δημόσιον ἀναλαμβάνει τὴν ύποχρέωσιν, ὅπως καταθάλῃ εἰς τὸν ἀνάδοχον τὴν καθορισθεσμένην ἑπτσίαν κρατικὴν ἐπιχρήγησιν εἰς δραχμάς χαρτίνας. Διά τῆς προκηρύξεως προβλέπεται ἀκόμη ἡ ύποχρέωσις τοῦ ἀναδόχου, ὅπως ἐντὸς τριμήνου ἀπό τῆς κυρωσεως τῆς συμβάσεως συστήσῃ ἀνώνυμον Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν ἐδρεύουσαν ἐν Ἀθηνais, πρὸς τὴν δποίαν θά μεταβιβάσῃ τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως ύποχρεώσεις του καὶ τὰ δικαιώματά του.

Αύτοί είνε έναν περιλήψη οι σημείοι του νέου διαγωνισμού. 'Οφειλομενά νά όμοιογήσωμεν, δτι δέν έξερχονται ούτοι τών δρίων της 'Ελληνικής πραγματικότητας και δέν περικλείουν ύπερμέτρους διά τὸν ανάδοχον ἀξιώσεις. Δεδουμένου δέ δτι γίνονται ήδη δεκταὶ και προσφοραὶ ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν, πιθανον εἰνη τῇ φοράν αὐτὴν τὸ ζῆτημα τῆς ἐπικοινωνίας τῆς Χώρας μας μὲ τὸν Νέον Κόσμον νά λάθῃ τὴν δριστικὴν πρὸς τὴν ἐπίλυσιν του τροπήν. Πληροφοριαὶ, ἀλλως τε, φέρουν και τὸν κ. Ἀμπατιέλλον ἔκτεινοντα τὴν ἀνήσυχον δραστηριότητα του μέχρι και τῆς Νέας 'Υδρκης, ἐνη δη σοσθατέρα τῶν 'Αγγλικῶν 'Υπερωκεανῶν 'Εταιριῶν λέγεται, δτι θά ύποβάλῃ προτάσεις διά τὴν ἀνάληψην τῆς γραμμῆς μὲ ύπερωκεανίον, ἔκτος ύπηρεσίας ήδη τελοῦν, χωρητικότητος 20.000 τόννων περίπου και ήλικιας μόδις δέκα τέλους.

Δέν γνωρίζουμεν, Θεοτόκια, ποία θά είνε ή ἔκτασις τῶν ἀπαιτήσεων καὶ τῶν συναφῶν ὅρων τῶν ἐπιχειρηματῶν, πού θά συμμετάσχουν εἰς τὸν διαγωνισμόν. Πάντως τὸ Κράτος πρέπει νὰ ἔχῃ ύπ' ὄψιν του, ὅτι ἐπιθάλλεται νὰ προσθῇ εἰς θυσίας, ὅπως ἡ Ἑλλάς ἀνάκτησε τὴν ἑπαφήν μὲν τὰ ξενιτευμένα τέκνα τῆς. Αἱ θυσίαι αὖται ἀντισταθμίζονται πλήρως ἀπό τὰ ήμικά καὶ ύλικά ὀφέληματα, ποὺ θ' ἀποκομιδή οἱ Οἰκονομία καὶ τὸ ναυτιλιακὸν μας γόνητρον. Μικροϋπολογισμοὶ εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν δὲν δύνανται νὰ χωρήσουν. Αὐτοὶ καὶ η στείρα ἀντιδρασίας, κατὰ τὸ παρελθόν, ἔφεραν τὸ ζήτημα τῆς γραμμῆς Β. Ἀμερικῆς εἰς τὸ σημεῖον νὰ ἐπικαλήσται σῆμερον ή ναυτική Ἑλλάς τὴν συδρομήν ξένων ἐφοπλιστῶν, ὅπως, ἀνακουστήσῃ τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς μὲ τὰς μενάλας Ἑλληνικὰς παροικίας τοῦ Νέου Κάρπαθου.

τούς μεγαλας Ελληνικας παροικιας του Νεου Κόσμου.

Το 'Υφηπουργείον τής Ναυτιλίας δύναται εύχερως, θάσει τών δαπανών κινήσεων των ύπερωκεανών, πού θά προσφερθούν διά την έκτελεσιν τής γραμμής και έχον ύπ' οψιν του τάς πιθανάς έξι αύτης εισπράξεις και τήν άναμφισθήτητον τόνωναιν αιτῶν

έκ της διαθέσεως καλυτέρων πλωτών μέσων, νά ύπολογίση τὴν ἔκ τῶν πραγμάτων δικαιολογημένην ἑπησίαν ἐπιχορήγησιν καὶ ν' ἀπορίψῃ κάθε ὑπερβολικὴν αξίωσιν.

"Ἄν οὖμας, παρ' ἐλπίδα, καὶ κατὰ τὸν τρίτον αὐτὸν διαγωνισμὸν δὲν ἥθελεν ἐμφανισθῆναι ἐνδιαφερόμενός τις ἡ ἡ αἰτουμένη ἐπιχορήγησις εἶνε τόση, ὅστε νά ὑπερβαίνῃ πέραν πάσης προσβλέψεως, τὴν δυναμικότητα τοῦ Προϋπολογισμοῦ μας, καὶ πάλιν τὸ ζῆτημα τῆς γραμμῆς B. Ἀμερικῆς δὲν πρέπει νά θεωρήται ὡς ἀπολεσθέν. Θά κληθούν νά συμμετάσχουν — καὶ πρέπει νά τὸ πράξουν — ὅλοι ἕκεῖνοι, ποὺ ἄμεσα ἡ ἐμμεσα ἔχουν συμφέροντα ἀπό τὴν γραμμῆς — καὶ συμφέροντα δὲν ἔχει μόνον τὸ Κράτος, — εἰς ἔνα ἡμικρατικὸν, ὅχι κρατικόν, ὁργανισμόν, δοστὶς θ' ἀναλάβῃ τὴν ἀνασύστασιν τῶν πρὸς τὴν N. Ὑφόκρην δρομολογίων. Ἄλλα περὶ αὐτοῦ, μετὰ τὴν ἀποτυχίαν καὶ τοῦ τρίτου διαγωνισμοῦ, ἀποτυχίαν, τὴν ὁποίαν πάντως ἀπευχόμεθα.

## Μειονεκτήματα καὶ πλεονεκτήματα

Εἰς ἐπίρρωσιν τῶν δσων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἔγραφομεν οχετικῶς μὲ τὴν πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν στροφὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ τὰ μειονεκτήματα αὐτῆς, κυρίως ἀπό τῆς ἀπόψεως τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ, ἔρχεται ἐπιστολή, πρὸ ἡμερῶν ληφθεῖσα, ἀπό σοθαρὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα τοῦ Λονδίνου πρὸς συνάδελφόν του ἐν Ἀθήναις, ζητήσαντα πληροφορίας διὰ τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα, ποὺ ἐμφανίζει ἡ δλη διαχείρισις τῶν ὑπὸ Ἐλληνικὴν συμπλοιοκτησίαν Ἀγγικῶν πλοίων.

Μεταξὺ ἀλλών εἰς τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν ἀναφέρονται καὶ τὰ ἔξης:

«Δὲν εἰνε δυνατὸν ν' ἀμφισθητῇ, δτι ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν εύρισκόμεθα εἰς πολὺ μειονεκτικὴν θέσιν διὰ τὰς ἀσφαλίσεις καὶ τὰς ναυλώσεις καὶ τὰ μειονεκτήματα αὐτῆς, κυρίως ἀπό τῆς ἀπόψεως τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ, ἔρχεται ἐπιστολή, πρὸ ἡμερῶν ληφθεῖσα, ἀπό σοθαρὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα τοῦ Λονδίνου πρὸς συνάδελφόν του ἐν Ἀθήναις, ζητήσαντα πληροφορίας διὰ τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα, ποὺ ἐμφανίζει ἡ δλη διαχείρισις τῶν ὑπὸ Ἐλληνικὴν συμπλοιοκτησίαν Ἀγγικῶν πλοίων.

«Ἄλλα καὶ εἰς τὰ Ἀγγλικά σκάφη παρουσιάζονται μερικά μειονεκτήματα, τὰ ὅποια ἔξαφανίζουν κάθε πλεονέκτημα, πολλάκις καὶ αὐτὴν τὴν ἐπιχορήγησιν. Εἰς ἡμᾶς, συνειθίσμενος εἰς τὴν ἀφοσίωσιν τῶν Ἐλλήνων πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν, ἐμποιεῖ ἐντύπωσιν ἡ ἀδιαφορία τῶν Ἀγγλών. Πρὸ δλίγου καιροῦ ἔνα Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «εστάνταρτ» ἔθεσαν ἔξωθι τοῦ Παναμᾶ μὲ «χασθάλε» καὶ κλίσιν 20 μοιρῶν. Κατὰ τοὺς κανονισμοὺς τῆς διώρυγος, ἔαν ἔχῃ κλίσιν ἄνω τῶν 4 μοιρῶν, ὀφείλει νά προσλάθῃ ρυμουλκόν, ἔαν δὲ ἄνω τῶν 12, δὲν τοῦ ἐπιτρέπεται καθ' ὀλοκληρωτάν νά εἰσελθῃ. Ο πράκτωρ παρήγγειλεν εἰς τὸν πλοιάρχον νά ἐκφορτώσῃ τὸν διάλικιστον νά παραλάθῃ γαιανθρακας καὶ νά τοὺς ποτοθετήσῃ χαμηλά διὰ νά ὀλιγοτεσέσθι σύστη τὴν κλίσιν εἰς 12 μοιράς καὶ νά διέλθῃ μὲ ρυμουλκόν τὴν διώρυγα.

»Ο «Ἐλλην, δμως, πλοιάρχος ἡρνήθη, «ἔθαλε νερά εἰς τὶς σεντίνες» τῆς μας πλευρᾶς, κατέστησε τὸ σκάφος ισόρροπον καὶ ἐπέρασε τὴν διώρυγα, χωρὶς νά ἐπιθεράψῃ τοὺς πλοιοκτήτας του μὲ τὸ παραμικρόν. Τοιαύτην πρωτοθουλίαν δὲν συναντᾶ κανεὶς πάντοτε εἰς τὰ Ἀγγλικά σκάφη.

»Τὸ χειρότερον εἰνε, δτι ὑπάρχει μεγάλη ἔλλειψις μηχανικῶν, δὲ ἀδιαφορία των εἰνε ἀπεριγραπτος.

»Οι πλοιάρχοι δὲν ἔχουν τὴν παραμικρὰν πρωτοθουλίαν. Ολίγον καπτὸν δὲν ίδουν ἔχερχόμενον ἀπό τὸ κύτος, δὲν ἐπιχειροῦν νά σεύσουν τὴν πυρκαϊάν. Τρέχουν κατ' εὐθείαν εἰς τοὺς πράκτορας τῶν Λόδων καὶ ἐπιθεράψουν τοὺς πλοιοκτήτας μὲ δχι δλιγα ἔξοδα σώστρων. Ἐπι τοιούτων ἀνθρώπων δὲν ἡμπορεῖ κανεὶς νά θασισθῇ διὰ νά ἔξοφληση μάλιστα καὶ χρεωμένον σκάφος. «Ενα μέγα μέρος τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων θά δαπανᾶται εἰς ἐπισκευάς καὶ εἰς ἔφοδια. Πρὸ δλίγων μηνῶν πλοιάρχος ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν σκάφους ἔζήτησε πλήρη ἀλλαγὴν τῶν μουσαμάδων, ἀν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον ταξίδιον του εἰχεν ἀγοράσει καινουργεῖς. Ἐν τούτοις ἔτολμησε νά τὸ διαμφισθητήσῃ!»

Αὐτὰ γράφει, μεταξὺ ἀλλών, εἰς τὴν ἔκ Λονδίνου ἐπιστολὴν του δὲ Ἐλλην ἐφοπλιστής. Νά τὰ σχολιάσωμεν, νομίζουμεν, δτι παρέκλει. Η ἔγνωσμένη ἀλλώς τε πείρα τοῦ ἐπιστολογράφου εἰνε ἀρκετή διὰ νά μας πείσῃ δτι πάνθ' δσα σχετικῶς μὲ τὰς ίκανότητας καὶ τὴν ἀφοσίωσιν τῶν Ἐλληνικῶν πληρωμάτων πρὸς τὰ πλοιά των ἀνεφραμεν, δὲν ἀφίστανται τῆς πραγματικότητος.

## Ναυτιλία καὶ συνάλλαγμα

Εἰς τὸ πρῶτον μέρος τῆς δημοσιευθείσης μελέτης του περὶ τῶν προθλημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ὁ κ. Κ. Γράτσος χαρακτηρίζεις ὃς ὑπερβολικὸν τὸ ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὑπολογιζόμενον ποσὸν συναλλάγματος, τὸ εἰσαγόμενον εἰς τὴν Χώραν μας ἐκ τῆς Ναυτιλίας. Αναλύων οὕτος τὸ διάφορα ἔξοδα τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, τὰ δαπανώμενα κατὰ τὸ μέγα μέρος αὐτῶν εἰς τὸ ἔχωτερικὸν καὶ λαμβάνων ὡς θάσιν τὸ ἀκαθάριστον ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι κατὰ τὸν πλέον αἰσιοδόξους ὑπόλογοισμούς, ἔνα συνολικὸν ποσὸν συναλλάγματος 1.000.000 λιρῶν εἰσῆλθεν εἰς Ἐλλάδα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ οὐχι 1.500.000 λιρῶν, ὡς τὸ ἀναθισάζουν αὶ στατιστικαὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Εἰνε θεθαίως δυσχερές τὸ ἔργον τῆς διακριθώσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος, ἔτι δ' ἀκόμη τοῦ καθορισμοῦ τοῦ εἰσαγόμενον εἰς τὴν Χώραν μας συναλλάγματος ἐκ τῆς ἐργασίας τῆς Ναυτιλίας μας, συγκειμένης ἀπὸ φορτηγὰ πλοῖα πλανώμενα ἀνά τὰς θαλάσσας διὰ τὴν ἔξευρεσιν ἐργασίας, ὃ εὑρύτατός κυκλος τῆς δράσεως των, καὶ ἡ μακράν ήμῶν, εἰς τὸ Λονδίνον κατὰ τὸ πλεῖστον, συντελουμένη οἰκονομικὴ διαχείρισις τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν καθιστοῦν πλήρως ἀποτελεσματικὴν τὴν προσπάθειαν τῆς συγκεντρώσεως τῶν σχετικῶν μὲ τὴν δλην ἀριθμόν. Εἰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας, δποι η ναυτιλία δὲν ἀγνοεῖται, αὶ κρατικαὶ στατιστικαὶ ὑπερεσίαι διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἔθνικον ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος ἀπὸ τὰς ἐφοπλιστικὰς κυρίως ὀργανώσεις, τὰς ἀρτίως δμως ἔκει συγκεκριμένας, ὀρύονται τοὺς σχετικούς ἀριθμούς διὰ τὴν ἔξαγωγὴν θετικῶν συμπερασμάτων ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς εἰσοδορᾶς εἰς τὴν ἔθνικον οἰκονομίαν. Ἡ πλοιοκτησία ἀλλως τε εἰς τὰς ένας ναυτιλίας ἀνήκει κατὰ μεγιστὸν ποσοστὸν εἰς ἀνωνύμους ἐταρίας, αἴτινες ἔχουν δρόμον τοὺς ἔθνικούς λιμένας ἔκστης χώρας, ἡ δ' ἐργασία τῶν πλοίων των, δσον καὶ ἀν ἔκτεινεται πρὸς δλας τὰς θαλάσσας, ἀφετηρίαν καὶ τελικὸν προορισμὸν ἔχει πάντοτε τὰς ἔθνικας θάσεις. Εύχερεστέρα ἐπομένων καθίσταται διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἔθνικον ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος ἀπὸ τὰς ἐφοπλιστικὰς κυρίως ὀργανώσεις τῆς θαλασσικῆς εἰσοδορᾶς ἐκ τοῦ κέντρου.

Διάφορος δλως εἰνε ἡ θεσις τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ μὲν πλοιοκτησία φέρει κυρίως τῶν ἀτομικὸν χαρακτήρα, κατανεμημένη εἰς πλεῖστα δσα πρόσωπα, τὰ δποια δὲν ἔχουν ούδενα λόγον να γνωρίσουν εὑρύτερον τὰ ἀποτελέσματα τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων των, ἐλάχισται δὲ εἰνε αὶ περιπτώσεις ναυτιλιακῶν παράγοντας, αἴτινες ἔχουν δρόμον τὸν «Ἐλλάδα». Ἡ γεωγραφικὴ θεσις τῆς Χώρας μας, κειμένης μακράν τῶν μεγάλων κέντρων τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κινήσεως, ὑπεχρέωσε τοὺς ἔφοπλιστάς μας νά μεταφέρουν τὴν θάσην τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν εἰς τὴν Μητρόπολιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, εἰς τὸ Λονδίνον.

Ἡ προσπάθεια ἐπομένων τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ἔκ τῆς Ναυτιλίας εἰσοδήματος — προσπάθεια ἀποσκοποῦντα νά καταδείξῃ εὑρύτερον τὴν πολυτιμότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντας διὰ τὴν οἰκονομίαν μας, — δὲν δύναται θεθαίως νά ἔχῃ, ούδ' ἀξιοί, τὴν ἀπόλυτον ἀκρίθειαν. Κατὰ προσέγγισιν κυμαινομένην μεταξύ ἔνος ποσοστοῦ 10 % καὶ 15% πλέον ἦλαττον, θάσει τῶν κλεισμένων ναυλώσεων καὶ τῆς δλης κινήσεως τῶν φορτηγῶν, ἥθελησαμεν νά καθορίσωμεν τὰς ἀκαθαρίστους ἔκ ναυλών εἰσπράξεις τῆς Ναυτιλίας μας. Μέ τὸ αὐτὸ δλως τε, κατὰ προσέγγισιν, ποσοστὸν ὑπόλογοίσουν καὶ αὶ Σκανδιναվικαὶ Χώραι διὰ τῶν ἔθνικῶν των ἐφοπλιστικῶν ἔνωσεων τὸ εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας των. «Οσον ἀφορᾶ δὲ τὸ εἰσαγόμενον εἰς Ἐλλάδα συνάλλαγμα, ἔληθησαν ύπηροι σαπαράρισματα παραγόντας μετρίας ἡ μικρᾶς χωρητικότητος, ἐντὸς τῶν Μεσογειακῶν ὑδάτων κατ' ἔξοχην ἔργαζονται καὶ ἔκ τῆς Μεσογείου πάλιν ἔχουν τὴν ἔξδρμησιν τῶν πρὸς τὸ Κόντινεντ. Βάσει τῶν δεδομένων αὐτῶν καθωρίσαμεν κατὰ προσέγγισιν διὰ τὰς Μεσογειακάς μεταφοράς, οτι δέ να ποσοστὸν 35 % τῶν εἰσπραττομένων ναυλών δύναται θασίμως νά θεωρηθῇ, δτι εἰσέρχεται εἰς τὴν Χώραν μας ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος. Τὸ ποσοστὸν αὐτό, ποικιλοτόπως διακριθεῖν, πιστεύομεν, δτι δὲν ἀπέχει τῆς πραγματικότητος. Καὶ οι ἀριθμοί, ἀλλως τε, τοῦ κ. Γράτσου τὸ αὐτὸ διαχειρίσμενον μάς παρέχουν. Διότι οι συμφωνήσαμεν μὲ αὐτὸν, δτι αὶ μισθοφορδοῖσαι εἰποτεῖ τοῦ ἀκαθαρίστου ναυλῶν ἔνος φορτηγοῦ πλοίου ἀναλογούν εἰς ἔνα ποσοστὸν 16.5 %, θάσα συμφωνήση καὶ αὐτὸς μεθ' ἡμῶν, δτι ἔκ τοῦ διὰ τὴν μισθοφορδοῖσαν τοῦ πληρώματος ἀναλισκομένου ποσοῦ τούτου, προκειμένου περὶ Μεσογειακῶν ταξίδων, ἐλάχιστον, μόλις 1 ½ — 2 %, καταλείπεται εἰς τοὺς ένοντας λιμένας. Τὸ πληρώματα συχνότατα, κατὰ δεκαπενθήμερον ἡ μας, εύρισκονται εἰς τοὺς λιμένας μας, ἐλάχιστα ποσὰ δαπανῶμεν εἰς τὸ ἔχωτερικόν, διότι καμμία ἀνάγκη αὐτῶν δὲν ἐπιβάλλει τοῦτο, αὶ δὲ προμήθεια διὰ τὴν τροφοδοσίαν πραγματοποιοῦνται δλαι εἰς τὴν Ἐλληνικὴν ἀγοράν, ἔτοις ίσως εἰς τιας περιπτώσεις, τοῦ κρέατος, τῶν ίχθύων καὶ τῶν λαχανικῶν. «Αν διά τὰ ταξίδευοντα πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον σκάφη τὰ δαπανῶμενα εἰς τοὺς ένοντας λιμένας εἰνε περισσότερα, διά τὰ ἐκτελούντα δμως ἔκ της μισθοφορδοῖσαν εἰς τὴν ἀκριβεῖαν, ἀν ὑπολογίσῃ, δτι τὸ 15 % ἀντιπροσωπεῦν τὰς μισθοφορδοῖσας, παραμένει εἰς τὸν τόπον μας.

«Ἀλλὰ μήπως τὰ ἐργατικὰ καὶ τὰ κέρδη τῶν γαιανθρακεμπόρων διὰ τὰς ἀνθρακεύσεις, πού διεξάγονται δλαι εἰς Ἐλλάδα, αὶ προμήθεια τοῦ ἔν Πειραιεῖ ναυλωμεστῶν, τὰ φορτεσκόρωτικά καὶ τὰ λοιπά λιμένας δικαιώματα, τὰ καταβαλλόμενα εἰς Ἐλληνικὸς λιμένας καὶ τὰ γενικά ἔξοδα τῶν πλοίων αὐτῶν, πού κινοῦνται γύρω τῶν θαλασσῶν μας, δὲν δύνανται νά διεκδικήσουν τὸ 4 ορο τούλαστον τῶν ὑπὸ τοῦ κ. Γράτσου ἀναφερομένων εἰς τὰς δαπανὰς τῶν πλοίων ἀριθμῶν;

Τὰ ἀναλισκόμενα ἐπίσης δι' ἐπισκευάς τῶν Μεσογειακῶν πλοίων, τοὺς δεξαμενισμούς καὶ τὰς ἔξοδα συντηρήσεως αὐτῶν, εἰνε ἀναμφισθήτητον, δτι παραμένουν εἰς τὸν τόπον μας. Δὲν ἔ-

χομεν, έκτός σπανίων περιπτώσεων, παραδείγματα Έλληνικῶν φορτηγῶν, εύρισκομένων εἰς τὰ Μεσογειακά όρθια, πού νά έξετέλεσαν τάς ἐπισκευάς των εἰς Ἰταλικούς ή Γαλλικούς λιμένας καὶ μάλιστα κατά τὰ τελευταῖς ἔτη τῶν μεγάλων συναλλαγματικῶν διαφορῶν καὶ τῆς ἀκριβείας τῶν ἐπισκευῶν εἰς τοὺς ἔνους τούτους λιμένας. Περιπτώσεις μόνον τινὲς σημειοῦνται μεγάλων φορτηγῶν, εύρεθεντων εἰς τὴν Δυτ. Μεσόγειον, τὰ ὅποια ἔξετέλεσαν ἑκεῖ τάς ἐπισκευάς των. Τὸ ὑπολογιζόμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γράτσου ἐπομένως ποσοστὸν 5 % ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ναύλων διὰ τάς ἐπισκευάς, θαίμως δύναται νά θεωρηθῇ, προκειμένου περὶ Μεσογειακῶν ταξιδίων, ὅτι περιέρχεται εἰς τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν.

Ἐδικαστογήσαμεν ἀρκούντως, πιστεύομεν, διὰ τῶν ἀνωτέρω τὸ 24% ἐκ τῶν δαπανῶν τῶν Μεσογειακῶν πλοίων μας, ὡς εἰσερχόμενον εἰς τὴν Χώραν μας ὑπὸ μορφὴν συναλλαγματος. Ἐν τοῦ ποσοστοῦ ὅμως ἀκόμη τοῦ 21.5%, ὥστε ὑπολογίζει ὁ κ. Γράτσος, ὅτι ἀπομένει εἰς χειρίας τῶν πλοικτῶν, — ποσόν καθ' ἡμᾶς ὑπερβολικὸν καὶ μὲ τὴν παρούσαν τονωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων,— ὃν ἀφαιρέσωμεν τὸ διὰ τάς ἐπισκευάς 5 %, ἔχομεν ὑπόλοιπον 16.5% τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, προορίζομεν δι' ἀποσθέσεις, διανομὴν κερδῶν καὶ ἔξοφλησιν τοκοχρεωλυσίων. Προκειμένου περὶ Μεσογειακῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ ὄλη οἰκονομική διαχείρισις, κατὰ τεκμήριον τούλαχιστον, συντελεῖται εἰς Ἑλλάδα, πλὴν τῶν διατεθειμένων εἰς τοκοχρεωλύσια, μὴ δυναμένων δημόσιας νά καλύψουν ἔνα ποσοστό πέραν τῶν 5 % καὶ τοῦτο ὅχι δι' ὅλα τὰ σκάφη, τὰ ὑπόλοιπα δὲν ἔξερχονται τῶν Ἐλληνικῶν δρίων. Ἀποθεματικά καὶ κέρδη, μόδις ἔξαρκοντα μὲ μικρὸν περιθώριον διὰ τὴν συντήρησιν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν μετόχων των καὶ τὴν δημιουργίαν κεφαλαίων κινήσεως τῶν πλοίων, δαπανῶνται εἰς τὴν Χώραν μας. Εἰς 200–300 χιλιάδας λιρῶν ἀναθίσει ὁ κ. Γράτσος τὸ ἔκ τῶν περιπτώσεων κερδῶν καὶ ἀποθεματικῶν εἰσαγόμενον συναλλαγματος ἐκ τῆς ὄλης Ναυτιλίας μας. "Αν δὲ προσεγγίζουν τὰ κονδύλια αὐτά τὰς 300.000 λίρας, τὸ μεγαλύτερον μέρος διφεύλεται εἰς τὴν Μεσογειακήν Ναυτιλίαν. "Ιδού ἐπομένως, διὰ 34.5 % ἐκ τῶν εἰσπραττούμενων Μεσογειακῶν ναύλων παραμένει ὀπωδήποτε εἰς τὴν Χώραν μας. Τοὺς ναύλους αὐτοὺς, εἰς οὓς συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ προϊόν τῆς ἐργασίας τῆς ἐπιθετικῆς ναυτιλίας μας, ὑπελογίσαμεν κατὰ τὴν περυσινὴν ἀνασκόπησιν τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν", διὰ ἀνῆλθον εἰς τὸ ποσόν τοῦ 1.700.000 λιρῶν. "Ἔχομεν ἐπομένως ἔξ αὐτῶν συναλλαγματος 600.000 λιρῶν περίπον εἰσαγάγειν εἰς Ἑλλάδα.

Διὰ τὰ πέραν τῆς Μεσογείου ταξιδία μὲ θάσιν ὅμως πάντως τὴν Μεσόγειον, αἱ μισθοτροφοδοσίαι թεθαίως δὲν δύνανται νά ληφθοῦν εἰς τὸ αὐτὸ μὲ τὰ Μεσογειακὰ ταξιδία ποσοστὸν. Θά παραδεχθῶμεν, διὰ τὰ πληρώματα μας, ἐπισκεπτόμενα τοὺς μεγάλους Εύρωπαϊκοὺς λιμένας, μακράν τῶν οἰκογενειῶν των ἔτι περισσότερον χρόνον τελοῦντα, δαπανῶν μέρος τοι τοῦ μισθοῦ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. "Ἐπίσης καὶ ἀπὸ τὰς προμηθείας τῶν τροφίμων διαφεύγει ἔνα μέρος ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν ἀγοράν. Μείωσιν ἄρα τοῦ ποσοστοῦ τῶν 16.5 % κατὰ τέσσαρας τούλαχιστον μονάδας πρέπει νά ὑπολογίσαμεν. "Απομένει πάντως τὸ 12.5 % τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου. "Ἐπίσης καὶ τὰ λοιπὰ ἔξοδα προμηθείας ὀλικῶν, ἀνθρακεύσεων, ναυλομεσιτικῶν δικαιωμάτων, λιμενικῶν, φαρικῶν, ὑγειονομικῶν καὶ ἄλλων γενικῶν ἔξδων, μειοῦνται καὶ αὐτά αἰσθητάς. Καταλείπεται δημόσιος τὸ ἡμίσιο τῶν δαπανῶν τούτων εἰς Ἑλλάδα, ὑπολογιζόμενον εἰς 2 % τοῦ ναύλου, διότι πάντως καὶ τὰ ταῦτα ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων των ἔχουν τοὺς Ἐλληνικούς λιμένας.

Τάς ἐπισκευάς τῶν πλοίων, πού ἔκτείνουν τὰ ταξιδία τῶν πέραν τῆς Μεσογείου, ἀν μὴ καὶ τοὺς δεξαμενισμοὺς καὶ τὴν συντήρησιν, ἐπωφελοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν καλυτέρων ὅρων ἐργασίας εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινετ καὶ τῆς Ἀγγλίας διὰ νά τὰς ἐκτελέσουν ἔκει. Δὲν εἶναι ὅμως τοῦτο γενικός κανῶν. Πλεισταὶ δοσαὶ σκάφη ἐπιστρέφουν εἰς τὴν θάσιν των, εἰς Πειραιά δηλαδή, καὶ ἔδω θεραπεύουν τὸ πλεῖστον τῶν εἰς ἐπισκευάς ἀναγκῶν των. Συγκαταβατικώτεροι ἐπομένως καὶ διὰ τὸ κονδύλιον τοῦτο, ἀς ὑπολογίσαμεν διὰ μόνον 3 % διὰ τὴν περιπτώσεων τῶν ἔκτος τῆς Μεσογείου ναύλων περιέρχονται εἰς τὴν ἔγχωριον σιδηροδιοιμηχαίναν. "Ιδού ἄρα ποσοστὸν 17.5 % δικαιολογούμενον καὶ τοῦτο ἐπαρκῶς, καθ' ἡμᾶς.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ ἐναπομένον ὑπόλοιπον δι' ἀποσθέσεις, κέρδη καὶ ἀποθεματικά, τὸ ὑπὸ τοῦ κ. Γράτσου καθορίζομενον εἰς 16.5%, μόνον τὸ ἡμίσιο ἀν λάθωμεν ὑπὸ δψιν,— ἔξηκριθώσαμεν περιπτώσεις, ποὺ εἰνε πολὺ μεγαλύτερον, — ὡς ἀπομένων εἰς τὸν τόπον μας, ἔναντι τοῦ 11.5 %, τοῦ διὰ τὰ ἐντὸς τῆς Μεσογείου κινούμενα σκάφη ὑπολογιζόμενον, καὶ τὸ προσθέσωμεν εἰς τὸ ὡς ἀνωτέρω ἔξευρεθὲν ποσοστὸν 17.5%. Ιδού διὰ τὸ ὑπερβάνει τὸ παρ' ἡμῶν εἰς τὴν ἀνασκόπησιν μας ἀναφερόμενον ποσοστὸν 25 %. "Αν δὲ ὑπολογίσαμεν, διὰ οἱ ἀκαθαρίστοι οὗτοι ναύλοι ἀνῆλθον διὰ τὸ 1935 εἰς 1.500.000 λίρας, ἔχομεν καὶ ἔκ τῆς κατηγορίας τῶν πέραν τῆς Μεσογείου ταξιδίων συναλλαγματος εἰσαγάγειν 375.000 λιρῶν.

Καὶ τώρα ἀπομένει ἡ μεγάλη, ἡ ποντοπόρος ναυτιλία, ἡτις ἀτυχῶς, λόγω τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας της, σπανίως ἐπισκέπτεται τοὺς λιμένας μας καὶ ἐλάχιστα καταλείπεται εἰς τὴν Χώραν μας ἐκ τοῦ προϊόντος τῆς ἐργασίας της. Βεθαίως τὰ πληρώματα δὲν ἀποστέλλουν εἰς τὴν Ἑλλάδα εἰμὶ τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν συντήρησιν τῶν οἰκογενειῶν των. Τάς οἰκονομίας τῶν εἰσκομίζουν εἰς τὸν τόπον μας μετὰ πολυετή παραμονή των εἰς τὸ Ἐξω-

τερικόν, ἐλάχισται δὲ εἰνε αἱ περιπτώσεις καταθέσεων τῶν εἰς ξένας Τραπέζας, πλὴν ίσως τῶν πλοιάρχων. Τὰ τρόφιμα ἐπίσης ἀγοράζονται εἰς τὴν ξένην καὶ ἐπομένως τὰ δαπανώμενα διὰ τὴν μισθοτροφοδοσίαν, 16.5% τοῦ ναύλου, μόλις εἰς τὸ ἡμίσιο ἄν μη καὶ διλιγόντερον πρέπει νά ὑπολογισθοῦν, ὅτι διαφυλάσσονται ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας.

"Ἀλλὰ καὶ ἔκ τῆς ἐργασίας τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰσάγεται ποσὸν τι συναλλαγματος, πλὴν τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων. Συνίσταται τοῦτο ἀπὸ τὰ δαπανώμενα δι' ἐπισκευάς δῶσων σκαφῶν εὐρεθοῦν, λόγω ἀργίας ἢ ναυλώσεως τῶν ἐκ Νοτίου Ρωσίας αἱ διὰ τὴν Ἀπαί Ανατολήν ἡ Ειδονάθεως, εἰς τὰ Ἐλληνικά όρθια τὰ καὶ ἀπὸ προμηθείας τροφίμων καὶ ώλικῶν τῶν φορτηγῶν αὐτῶν.

Ποσοστὸν τι ὑπὸ μορφὴν συναλλαγματος εἰσέρχεται ἀκόμη εἰς τὴν Χώραν μας ἀπὸ μερίσματος κερδῶν καὶ γενικῶς ἀπὸ τὴν συνολικὴν κίνησιν τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων τῶν ἐπιχειρήσεων τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας μας, αἵτινες κυρίως ἔδραν ἔχουν τὸ Λονδίνον, χωρὶς κάν νά ὑπολογίσωμεν τὰς δαπάνας συντηρήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ τὰ διατίθεμεν ὑπὸ αὐτῶν εἰς ἐπενδύσεις καὶ ἄλλας ἐραγασίας. Ἐξηκριθώμενον εἶνε τοῦτο ἀπὸ διαφόρους πηγάδων καὶ ἀπὸ τὰ δαπανῶμενα ὑπὸ τῶν ἐν Πειραιεῖ καὶ Σύρῳ ἐφοπλιστικῶν γραφείων διὰ λογαριασμῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Λονδίνου. "Αν ἐπομένως ἀπὸ τὸ κονδύλιον τῶν μισθοτροφοδοσίων ἔχωμεν μόνον 8% τῶν ναύλων εἰς συναλλαγματος, ἔχομεν ἀκόμη καὶ 4% τούλαχιστον δι' ὅλας τὰς ἄλλας περιπτώσεις τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας. Τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῶν ναύλων διὰ τὸ παρελθόν ἔτος, προκειμένου περὶ τοῦ ὀκεανοπλούντος φορτηγοῦ, ὑπελογίσαμεν εἰς 4.500.000 λιρῶν περίπου. Τὸ 12% τοῦ ποσοῦ τούτου εἶνε 500.000 λιρῶν περίπον. "Ιδού λοιπόν, διὰ τὸ ὑπολογισθέν παρ' ἡμῶν ποσὸν εἰσαγόντος ἐκ τῆς Ναυτιλίας μας συναλλαγματος 1.500.000 λιρῶν δὲν εἶνε ὑπερβολικόν, οὐδὲ ἀφίσταται τῆς πραγματικότητος.

Παρέλειψεν δημόσιος τοῦ τὴν συμβολὴν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας, τὰς εἰσαγωγικὰς κυρίως, τῆς ιδίας ἡμῶν Χώρας. "Υπὲρ τὸ ἐκαπούμπριον τῶνων φορτία ἐπήσως μετεφέρονται εἰς Ἑλλάδα διὰ τῶν ἔθνικῶν πλοίων, σιτηρά, γαλάθρακες καὶ διάφοροι πρῶται οὐλαί. "Οσον καὶ ἀπὸ πτωχοῖ εἶνε οἱ ναύλοι τῶν φορτίων αὐτῶν, ἀνέρχονται πάντως εἰς 500.000 λιρῶν, χωρὶς νά συνυπολογισθοῦν καὶ οι ναύλοι τῆς ἐντεύθεν ἔξαγωγῆς μεταλλευμάτων κλπ. Διὰ τὰς μεταφοράς δὲ ταύτας, κυρίως τῶν σιτηρῶν, ἀπασχολοῦνται σκάφη μεγάλα, προερχόμενα εἰς Ἀργεντινής, Καναδᾶ καὶ Αὐστραλίας. Εἰς ποιὸν ἀρά γε ποσὸν ν' ἀνέρχεται τὸ καταλειπόμενον ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων εἰς Ἑλλάδα τῆμα τοῦ ναύλου, ποὺ δαπανᾶται εἰς φορτοεκφορτωτικά, λιμενικά δικαιώματα, τρόφιμα, προμηθείας, δεξαμενισμούς καὶ ἐπισκευάς; Πλὴν τοῦ ναύλου, δοτὶς διοχετεύεται οὕτως εἰς Ἑλληνικά σκάφη, κέρδος καὶ αὐτὸ τῆς Οἰκονομίας μας, δλαι αὐταὶ αἱ δαπάναι δὲν εἶναι κατώτεραι τῶν 80–100 χιλιάδων λιρῶν ἐπησίων. "Οταν τελευταίως ἔξ αὐτῆς οὐλαίδων τῶνων ἐπὶ Ἐλληνικῶν σκαφῶν, τὰ δοποὶα κατά τὸ πλεῖστον ἀνήκουν εἰς ἔνα ἐφοπλιστικὸν Οἴκον, παρηκλουθήσαμεν ἐκ τοῦ συνεγγυς τὰ δαπανήθεντα διὰ τὰ πολυποικίλα τῶν πλοίων αὐτῶν ἔξοδα καὶ διεπιστώσαμεν, διὰ δὲν εἶνε ἀσήμαντος καὶ τούτων ἡ συμβολὴ εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ἐλληνικῆς ἀγορᾶς.

Δυσχερής θεθαίως ἡ ἀπτή δλων τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν διακρίθωσις. "Ἄσολληπτοι" ἀλλως τε ὑπὸ τῶν οἰκονομολόγων ἐπωνυμάσθησαν αἱ ἔκ τῆς Ναυτιλίας πρόδοσοι μιᾶς χώρας καὶ δρθῶς κατέταξαν αὐτὰς εἰς τὰς ἀφανεῖς ἔξαγωγάς. Ἀφανής ἐπομένως εἶνε καὶ τῆς Ναυτιλίας μας ἡ συμβολὴ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου, δυσκαθρίστος, ἀλλὰ πάντως σημαντική, σημαντικώτερα κατά πολὺ τῆς δοσῆς ὑπολογίζει ὁ κ. Γράτσος. "Ετ ὁ ἀκόμη θά ἡδύνατο ἡ ναυτιλιακή συμβολὴ εἰς τὸ Ἐθνικόν εἰσόδημα νά τονωθῇ, ἀν τὸ Κράτος ἐν τῇ προσπαθείᾳ του, δπως προώθηση τὰς πλουτοπαραγωγικὰς πηγάδες τῆς Χώρας, ἐλάμβανε τὰς καταλλήλα μέτρα, τοσάκις ὑπεδείχθησαν ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν. "Ἄλλα διὰ νά λάθῃ τὸ Κράτος τὰ μέτρα αὐτά, χρειάζεται πρῶτον νά κατανοήσῃ τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας συμφέρον του. "Απαιτεῖται δημόσιος καὶ ἡ πρωτόδουλος τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀφραγή. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἡ μελέτη τοῦ κ. Γράτσου πολλὰ δύναται νά εἰσφέρῃ.

## ‘Η ἀπογραφὴ τῶν ναυτεργατῶν

Ἐπιτακτική καὶ ἀναντίρρητος ἦτο ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπογραφῆς τῶν ναυτεργατῶν. "Απὸ ἑτῶν ἤδη ὑπεδείχαμεν αὐτὴν εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε. Ν. καὶ μᾶς ικανοποιεὶ ἰδιαιτέρως ἡ ληφθείσα ἀπόφασις διὰ τὴν διενέργειάν της. Μόνα τὰ ἔκ τῆς ἀπογραφῆς ταῦτης συμπεράσματα εἶνε ικανά νά καθοδηγήσουν τὸ Κράτος εἰς τὴν χάραξιν σαφῶν κατεύθυνσεων εἰς τὰ τῆς ἔμποροναυτικῆς του πολιτικῆς καὶ εἰδικώτερον εἰς τὰ ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν προστατευτικά καὶ κατά τοῦ ἑπαγγελματικοῦ πληθωρισμοῦ μέτρα.

Μέχρι σήμερον ἀτυχῶς οἱ ἀρμόδιοι τῆς Δ. Ε. Ν. καμμίαν ἐπακριθ γνώσιν δὲν είχον τῆς συνθέσεως καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πληρωμάτων τῆς Ναυτιλίας μας. "Υφίσταντο ἀφ' ἐνός μὲν τὴν πίεσιν τῶν ναυτεργατῶν, ἀξιούντων τὸν περιορισμὸν τῆς εἰσόδου νέων διπλωματούχων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀφ' ἐτέρου δὲ

## Προβλήματα πρός έπίλυσιν

Τοῦ κ. Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

### II. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Έαν ή άνάλυσις τῶν αἰτίων τῆς κρίσεως είνε πρᾶγμα σχετικῶς εύκολον, ή έξευρεσις τῶν μέσων τῆς θεραπείας της ἀποτελεῖ ἔργον θεραπείας. Τοῦτο δοθεὶται κυρίως εἰς τὸ διά τοῦ εἰμέθα εἰς θέσιν σήμερον, πρὸ τῆς ἀθεβαίστητος τῶν μελλουσῶν τάσεων τῆς διεθνούς οικονομίας, νά έκλεξωμεν τὴν δόδον, ήν πρέπει νά άκολουθήσωμεν, χωρὶς νά φοβούμεθα μήπως ή θεραπεία ήν θά προτείνωμεν δὲν θά είνε χειροτέρα καὶ τῆς νόσου.

Εἶναι δημοσίας ἄποισης ἀναμφισθήτητον, διότι οἰαδῆποτε καὶ ἀν πρόκειται νά είνε ή έξελιξις τῆς ναυτιλίας μας, δοσον ἀφορᾶ τὴν γεωγραφικὴν κατανομὴν τῆς χωρικήτητος μας, τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὀλικοῦ καὶ τὴν σύνθεσιν τῆς, ἔχομεν ἐπιτακτικὴν ύποχρέωσιν νά ἀπαλλαγῶμεν τὸ ταχύτερον τῶν ὅλων, τῶν ιδιαιτέρων διότι ημᾶς, συντελεστῶν τῆς κρίσεως.

**Η ΑΠΟΚΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΙΣΟΤΙΜΙΑΣ.**—**Η ἀσφαλιστικὴ πρὸς τὴν σημαίαν μας διάκρισις δοθεὶται, κατὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, εἰς τὰς ὑπέργοκους ζημίας ποὺ ύφιστανται οὗτοι ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς διαχειρίσεως τῆς ναυτιλίας μας.**

Καὶ δοσον μὲν ἀφορᾶ τὰ ἀσφαλιστρα σκαφῶν, εἰμεθα πεπειμένοι, διότι οἱ ξένοι ἀσφαλισταὶ σήμερον δοχι μόνον δὲν χάνουν ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν μας, ἀλλὰ κερδίζουν καὶ διότι ή ύπαρχουσα εἰς θάρος μας ἐπὶ πλέον διαφορὰ τῶν ἀσφαλιστρῶν δοθεὶται εἰς τὴν μονοπωλιακὴν οὕτως εἰπεῖν παρὰ τῶν ξένων διαχειρίσιν τῶν ναυτασφαλειῶν μας, ήτις είνε συνέπεια τῆς μὴ ύπάρξεως Ἐθνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ιδρύματος.

Η ιδρύσις ἐνὸς τοιούτου ιδρύματος ἔχει ἀπὸ καιροῦ ἀπασχολήσει τοὺς ἐφοπλιστάς, υπάρχουσοι δὲ πλειστα σχέδια περὶ τοῦ τρόπου τῆς λειτουργίας του. Ἐπειδὴ δημος ή δργανώσις του είνε περίπλοκος καὶ ίσως τὰ ἀποτελέσματα τῶν πρώτων χρήσεών του νά μὴ είνε ίκανοποιητικά, ή ἀρχικὴ μορφή, ήν θά ὥφειλε νά λάσθη ή ἀσφαλιστικὴ μας ἀνεξαρτησία, είνε ή τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν, οὓς ύποστηριζε διότι Κ. Μ. Κουλουκούντης.

Διά τῆς ιδρύσισας συνεπώς ἀρχικῶς μὲν τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν καὶ ἀργότερον τῇ θοηθείᾳ τοῦ Κράτους ἐνὸς ἀσφαλιστικοῦ ιδρύματος, διότι οἰαδῆποτε τῶν ἀσφαλιστρων σκαφῶν θά ἐκλειψῃ.

Ἐπειδὴ τῶν ιστοριών μας δημοσίευσις οὐδέποτε θά δυνηθῇ νά συναγωνισθῇ τοὺς μεγάλους ἀσφαλιστικούς δργανισμούς τοῦ Λονδίνου ἀπὸ ἀπόφεως χαμηλῶν ἀσφαλιστρῶν, εἶναι δημοσίας ἀπαραίτητον διά νά μᾶς ἀσφαλιστησία τὴν ισοτιμίαν μὲ τοὺς ξένους, ἐνεργοῦν ως εἰδος ἀσφαλιστικῆς δικλειδῶς.

Η ἀντιμετώπισις δημοσίας τοῦ ζητήματος τῶν ἀπασφαλιστρῶν φορτίου, ἀπίνατη ἐπιδεινοῦνται διά τῆς ρητῆς εἰς ώρισμένας περιπτώσεις ἀπαγορεύεσσας φορτώσεως φορτίων τινῶν ἐπὶ Ἐλληνικῶν πλοίων, εἶναι ἀπειράκις δυσκολωτέρα.

Η σοθαρότης τῆς σημερινῆς καταστάσεως, ήτις καθιστᾶ νεοαυτηγότην Ἐλληνικοῦ σκάφους κατώτερον καὶ τοῦ παλαιότερον ξένου, τόσον ἔνεκα τῶν προσθέτων οικονομικῶν ἐπιθαρύσεων, δοσον καὶ ἔνεκα τῶν περιορισμῶν τῆς ἀκτίνος τῆς δράσεώς του, δὲν διαφεύγει τὴν προσοχήν οὐδενός.

Τὰ ἀπασφαλιστρα φορτίου, ιδόντα κατὰ πρῶτον τὸ φῶς εἰς τὸν Δούναβιν, ἐπιπολαίως δὲ τότε γενόμενα ἀποδεκτά παρὰ τῶν κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην ἔκαιρετῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς κατάργησιν μιᾶς ἀσφαλιστρῶν, διά τὴν οημάσιαν μας διακρίσεως, τείνουν σήμερον νά γενικευθοῦν καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ ίδιη ύπαρχοντα τὰς ηλικίας ἀπασφαλιστρα, νά καταστοῦν καταθλιπτικά.

Τὸ διά οἱ ἀσφαλισταὶ φορτίου ζημιῶν πρὸ τὰ παρὰ τῶν πλοίων μας μεταφερόμενα φορτία, φαίνεται δυστυχῶς ἀναμφισθήτητον, διότι διαπιστωνούνται στατιστικαὶ τῶν περιπτώσεων.

Η κυριωτέρα πρηγή ζημιῶν διότι ἔνα ἀσφαλιστήν φορτίου, εἶναι ή συμμετοχή του εἰς περιπτώσεις γενικῆς ἀθαρίσιας, καὶ συνεπῶς, ἐπειδὴ τὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα, εἶναι συνήθως ήσφαλισμένα διά μικράς σχετικῶς ἀξίας, εἶνε φυσικὸν ή συμμετοχή τοῦ φορτίου εἰς αὐτὰς τὰς περιπτώσεις νά είνε μεγαλύτερα ἀπὸ διά τη ήτο ήν τὸ σκάφος συνεισφέρει κατὰ μεγαλυτέρων ἀναλογίαν. Ταῦτον τοὺς δημοσίους ἀναξτήσουν τὴν κατά τὸ 1934 ζημούτητά τον, ἐπιδεινούντων μίαν ἐνθαρρυντικὴν ἀνατιμητικὴν σταθερότητα. Ομοίως ἀφορῶσι τὴν βαγκούνερ προσαλιμάνουν θυμέραν εὑρύτερον χαρακτήρα, ή δηλα διά την ζημούτητην ἐπέρχεσσαν εὐδηγετικά καὶ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων διά φορτίας εἰς τῆς "Απο" Ανατολῆς, ίδια δὲ διά Ματζούριαν ἀσύγιας καὶ διά διά θυμέραν καὶ ἀνθρακίτην Ινδοκίνας.

Ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς, ή σημερινῆ κατάστασις ἐνέχει ἰδιαίτερον ἐνδιαφέροντα καὶ ἀποδεικνύει, ἀπαξ ἔτι, πόσον δύναται ή τόσον ἐνθυτοῦ ναυτιλίας ἐργασία, νά αἰσθανθῇ πραγματικὴν ἀναζούσιτον. ἀπὸ τὴν ἀποδοσιδίστων πολλάκις τροπὴν τῆς κυνήσεως τοῦ τερεβυλλασίου μεταφοροῦ ἐμπορίου. Ἀπὸ τριετίας καὶ πλέον, ή διατήρησης ἐν συνήσει μεγάλων τιμήματος τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, δοθεὶται, κυρίως, εἰς ἀπορόποτες παραγόντας ἐφημέρων ἀναλαμπῶν τῆς ἀγορᾶς. Μία τουατη διά τὴν ναυτιλίας ἐργασία είναι καὶ ή σημερινή, ή προερχόμενη ἐκ τῶν κακῶν ἐσοδείων τῆς Βρ. Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης, ήτις δημοσίευση — παρὰ τὴν συνεχίζομένην κρίσιν τῶν ἀπορητικῶν μεταφορῶν — εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῆς πληθωρικῆς κυριοτήτητος.

"Η διά τῆς αὐλήσεως τῆς συνεισφορᾶς τοῦ πλοιοκτήτου ἐν περιπτώσεις γενικῆς ἀθαρίσιας, δηλαδή, διά της αὐλήσεως τῆς διά τοιστά περιπτώσεις ἀσφαλισμένης ἀξίας τοῦ σκάφους καὶ τῆς ἀπηνούς διάξεως δηλών τῶν ύπόπτων περιπτώσεων γενικῶν ἀθαρίσιων, τῇ κοινῇ ἐνεργείᾳ δηλών τῶν γραφείων καὶ τῇ θοηθείᾳ αὐτηρᾶς ἐν ἀνάγκη εἰδικῆς νομοθεσίας. "Η διά τῆς πληρωμῆς

έτησίως είς τούς άσφαλιστάς φορτίου τοῦ ποσοῦ τῶν καθ' ύπερβολήν ζημιῶν τῶν ἐπὶ τῇ θάσει τῶν στατιστικῶν τῶν.

Διὰ τῆς τελευταίας ταύτης μεθόδου, οἱ "Ελληνες ἑφοπλισταὶ, δημιουργοῦντες ἔν εἰδος μικρασφαλεῖας δι'" ἐτησίας ή κατά ταξίδιον συνεισφορᾶς ἔκαστον πλοίον σκοπὸν ἔχούσης τὴν κάλυψιν αὐτῶν τῶν ζημιῶν, θά δύναντο νὰ ζητήσουν τὴν δριστικήν ἀπαλλαγὴν τῆς σημαίας μας ἐκ τῶν ἐπασφαλιστρῶν.

Βεβαίως ἀπό ἀπόφεως χρηματικῶν ἐπιθερώνεσσων, ἀμφότεραι αἱ μέθοδοι δὲν θά μᾶς ἀνακουφίσουν παρὰ βραδέως, ἀλλὰ θά ἔχουν τούλαχιστον εὐεργετικάτατον ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας ἀπαλλάσσουσσα ήματος τοῦ συνεπάρχοντος σῆμερον μετά τῆς ὑλικῆς ζημίας ηθικοῦ ἔξευτεισμοῦ.

**Η ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΟΜΑΛΟΤΗΤΟΣ.**— Μολονότι συνήθως οἱ ἑφοπλισταὶ ἐπιπρίπτουν τὰς εὐθύνας τῆς σημειρινῆς ἀναρχίας εἰς τοὺς ναυτεργάτας καὶ τὴν Κρατικὴν ἀνεπάρκειαν, δὲν εἰνεὶ οὗτοι τελείως ἀνεύθυνοι διὰ τὴν πράτασιν τῆς, διότι, ἐνῷ ή ἑσωτερική ὅμαλότης δὲν δύνανται νὰ ἀποκατασταθῆται παρὰ ἔξαν ἀφ' ἐνὸς λυθόν τα προβλήματα τοῦ μισθολογίου καὶ τῆς τροφοδοσίας καὶ ἀφ' ἐτέρου ἔξαν καταλλήλως πιστοποιηθῆται καὶ συγχρονισθῆται ή ναυτική μας νομοθεσία, οἱ ἑφοπλισταὶ δὲν θέλουν νὰ ἐννοήσουν, διὰ τὰς ζητήματα αὐτὰ δὲν δύνανται νὰ λυθοῦν παρὰ τῇ κοινῇ συνεργασίᾳ αὐτῶν, τῶν ναυτεργάτῶν καὶ ίδιως μὲ τὴν ἐπέμβασιν τοῦ Κράτους, ἐπέμβασιν ἢν οἱ ἑφοπλισταὶ ἐκλιπαροῦν κατὰ τὰς στιγμάς τῆς κρίσεως, ἀποκρούουν δὲ συστηματικῶς ὅταν ή θύελλα παρέλθῃ.

Καὶ δοσον μὲν ἀφορᾶ τὸ μισθολόγιον, ἔχουσι γραφῆ τόσα πολλά, ὡστε περιτεύει νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐδῶ περὶ αὐτοῦ, περιορίζομεθα μόνον εἰς τὸ νὰ τονίσωμεν, διὸ διὰ νὰ λυθῇ τὸ αἰώνιον αὐτὸ ζῆτημα, οἱ μὲν ναυτεργάταις ὀφείλουν νὰ βασίζουν τὰς απαιτήσεις τῶν ἐπὶ τῆς δυναμικότητος τῆς ναυτιλίας μας, οἱ ἑφοπλισταὶ νὰ μὴν ἔκμεταλλεύωνται τὰς κατὰ καιρούς ἀδυναμίας τῶν καὶ τὸ Κράτος νὰ δημιουργήσῃ διαιτητικάς ἐπιτροπάς, αἴτινε νὰ ἔξασφαλίζουν τὴν ὄμαλότητα.

Τὸ ζῆτημα τῆς τροφοδοσίας, τὸ δόπιον τείνει νὰ καταλάβῃ τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτεργάτικῶν ζητημάτων, ἐδημιουργήθη ἐκ τῆς ἐλλειψεως Κρατικῆς κωδικοποίησεως τῶν σχετικῶν μέτρων καὶ κανονισμῶν. "Ολα τὰ Κράτη, διὰ τῶν ἀρμόδιων τῶν ὑπηρεσιῶν, ἔχουσι θεσπίσει ὠρισμένους πίνακας τροφοδοσίας, τοὺς ὅποιους ὁ ιδιοκτήτης εἰνε ὑποχρεωμένος νὰ ἀκολουθῇ, οἱ πίνακες δὲ οὗτοι, συνταχθήνεται ἀπὸ ἀνθρώπους ἔχοντας σαφῇ ἐπίγνωσιν τῆς θαλασσίας ζωῆς, καὶ οὐχὶ παρ' ἔραστεχνῶν, ὡς παρ' ήμιν, ἔχουν ἀπό καιροῦ λύσει τὸ ούσιαστικῶς ἀνύπαρκτον αὐτὸ πρόβλημα.

Προκειμένου δὲ περὶ τροφοδοσίας, πρέπει νὰ τονίσωμεν τὴν ἀνάγκην δύος ἀπαλλαγῆς ὁ ἑφοπλιστὴς τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ χορηγῆ νωπὸν κρέας, ἥτις ἀποτελεῖ ἐν θάρος περιττὸν, δχι ἀπὸ ἀπόφεως ἔξόδου, ἀλλὰ ἀπὸ ἀπόφεως καθαριότητος καὶ συντηρήσεως τοῦ σκάφους, τὸ δόπιον εἰς ὠρισμένα ταξίδια μεταθάλλεται εἰς στάνην, ἀπὸ τὴν δόπιαν δὲν λείπει παρὰ διοικήση.

Μολονότι ή μισθοδοσία καὶ ή τροφοδοσία φέρονται συνήθως ὡς οἱ κύριοι συντελεσταὶ τῆς ἐπικρατούσης ἀναρχίας, ή βασικὴ αὐτῆς αἵτια εἰνε ἡ χαράδης ναυτική μας Νομοθεσία, ίδιως δοσον ἀφορᾶ τὰ πειθαρχικά ἀδικηματα.

Εἰς ἀξιωματικός, εἰς ναυτῆς σῆμερον δύνανται νὰ δημιουργήσουν οἰανδήποτε ἀνωμαλίαν θέλουν, ἀπὸ τῆς στάσεως μέχρι τῆς συνεχοῦς ἀργίας, ἀνεύ πιθανότητος τιμωρίας. "Απὸ τὰς ἔκατοντάδας τῶν στασιστῶν, οἵτινες ἐκομισθοῦν εἰς Ἐλλάδα ἔξόδοις τοῦ "Οίκου τοῦ Ναύτου", ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, οὐδεὶς κατεδικάσθη παρὰ τῶν ποινικῶν δικαστηρίων. Μερικοὶ ἐστερήθησαν θεωρητικῶς τῶν φυλλαδίων τῶν, ναυτολογιηθέντες μετ' ὀλίγον μὲ ἀλλα φυλλαδία, δη ἥρως δὲ ἐνὸς θυρικοῦ ἐπεισοδίου εἰς Vancouvene B. C. ἔλασθε μετά τινας μῆνας δίπλωμα Ἀξιωματικοῦ καταστρώματος.

"Η ναυτικὴ πειθαρχικὴ νομοθεσία, ὀφείλει νὰ εἰνε ταχεῖα εἰς τὰς κυρώσεις τῆς, αὐτητρά καὶ ἀπλή, ὡς εἰνε ἡ στρατιωτική, διότι οἱ δαιδαλοι τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας καὶ ὁ σημερινός τῆς διαδικασίας τῶν ἀδικημάτων, ἀντικείμενοι πρός τὴν

φύσιν τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, καθιστοῦν τὴν παρούσαν νομοθεσίαν τελείως ἀχρηστον.

"Ο νῦν Υφιστούργος κ. Ρεδιάδης εἶνε, πιστεύομεν, δι καταλληλότερος δὲν διὰ δύση τὰς κατευθύνσεις τῆς νέας μας νομοθεσίας καὶ χωρὶς ἐμπνεύσεις ἐκ ξένων νομοθεσιῶν, ἔχων μόνον ὑπ' ὄψιν τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα καὶ τὴν ψυχοσύνθεσιν τοῦ "Ελληνος, νὰ δημιουργήσῃ ἐν ἔργον θιάσιμον.

"Ἐκτὸς δημοσίου πειθαρχικοῦ μέρους τῆς νέας νομοθεσίας, μεγίστη προσοχὴ πρέπει νὰ δοθῇ καὶ εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἐκ θάθρων τροπολογίας τῶν νόμων περὶ ἀσθενεῶν καὶ ἀτυχημάτων, τροπολογίας, ἥτις ἔχει ἡδη μελετηθῆ ὑπὸ ἐπιτροπῆς ὑπὸ τὴν προέδριαν τοῦ κ. Δουργούνη, εἰς ἣν καὶ ὁ κ. Ρεδιάδης συνέθαλε, ὡς δικηγόρος τότε τῶν ἀσφαλιστῶν, διὰ μακροσκελοῦς ὑπομνήματος.

**Η ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΥ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ.**— "Η μακράν τοῦ κέντρου τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κινήσεως θέσις τῆς Ἐλλάδος εἶνε, ως εἰδομεν, ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα μειονεκτήματα τῆς σημαίας μας, ἐμφανίζεται δὲ ὑπὸ δύο μορφάς, τὴν ούσιαστικὴν ἀδυναμίαν τῆς ἐπιθολῆς τῆς Κρατικῆς ἔξουσίας μὲ δλας τὰς συνεπείας τῆς καὶ τῶν δυσθαστάκτων ἔξδων παλιννοστήσεως, καὶ ἀποστολῆς πληρωμάτων γενικῶς καὶ εἰδίκως εἰς περιπτώσεις ἀναγκαστικοῦ παροπλισμοῦ.

"Ἀφίνοντες πρός τὸ παρόν κατὰ μέρος τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιθολῆς τῆς Κρατικῆς ἔξουσίας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀς ἔξετάσωμεν τὸ δεύτερον, δηλαδή, τὴν δυνατότητα τῆς περιστολῆς τῶν ἔξδων παλιννοστήσεως καὶ ἀποστολῆς.

"Η πιθανοτάτη γενίκευσις τοῦ σχεδίου κατωτάτων δρίων ναυλών, διὰ τῆς συναφοῦς ἀπαγορεύσεως τῆς κινήσεως πλοίων ἀναυλώτων, θά καταστήσῃ, ως προανεφέραμεν, τὸ περιοδικὸν παροπλισμὸν ἀναγκαστικόν.

"Ἐνῷ δημοσίου παροπλισμὸς τῶν Βορειοευρωπαϊκῶν Ταχυρῶν έντημα διλγῶν λιρῶν, ὁ παροπλισμὸς ἐνὸς Ἐλληνικοῦ σκάφους εἶνε καταστρεπτικός, διότι η παλιννόστησις εἰς Ἐλλάδα καὶ κατόπιν ἄμα τῇ ἐκκινήσει τοῦ πλοίου, ἐπαναφορά τοῦ πληρώματος στοιχίζει τούλαχιστον £ 400. Καὶ ἔαν η παλιννόστησις ἐνὸς πληρώματος εἰς Ἐλλάδα ἔξ, ἐνὸς λιμένος τῆς Β. Εύρωπης καὶ ἡ ἐπαναποστολὴ τοῦ εἰνε σχετικῶς ἔυκολος, η παλιννόστησις καὶ η κατόπιν ἐπάνδρωσις ἐνὸς πλοίου παροπλιζομένου εἰς τὸν Ελρηνικόν, φέρ' εἰπεῖν, εἰνε ὅχι μόνον πολυδιπλονεύρα, ἀλλὰ καὶ ούσιαστικῶς ἀδυνάτος, ὅταν δὲ ἐπὶ πλέον ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, διὰ τῶν ἐλαχίστων περιπτώσεων, οἱ περιοδικοὶ αὐτοὶ παροπλισμοὶ δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τοὺς δύο μῆνας, η διατήρησις τῶν πληρωμάτων ἐν τοῖς πλοίοις καθ' δλον τὸ διάστημα τοῦ παροπλισμοῦ εἰνε η ούσιαστικέρα μέθοδος, ήτις καὶ ὀφείλει νὰ ἀποτελέσῃ τὸν θάσιν οἰασδήποτε λύσεων καὶ ἀν δοθῆ.

"Πῶς δημοσίου εἰνε δυνατόν δι ἑφοπλιστῆς νὰ ἀπαλλαγῇ, ἀν δηλοκληρωτικῶς, τούλαχιστον κατὰ μέγα μέρος τῆς δυσθαστάκτου αὐτῆς δαπάνης;

"Η μόνη λύσις εἶνε, κατὰ τὴν γνώμην μας, η δημιουργία ἐνὸς ταμείου ούπολημάσεως τῶν παροπλιζομένων πλοίων, ταμείου, εἰς ὅ νὰ συμμετέχῃ ἔξημισεις τὸ Κράτος καὶ οἱ ἑφοπλισταὶ καὶ ἡ ἀποδοχὴ παρὰ τῶν ναυτεργάτῶν μιᾶς ἐκπτώσεως τοῦ μισθοῦ τῶν δια παροπλισμού εἰνε η ούσιαστικέρα μέθοδος, ήτις καὶ ὀφείλει νὰ ἀποτελέσῃ τὸν θάσιν οἰασδήποτε λύσεων καὶ ἀν δοθῆ.

"Διὰ δοσον μὲν ἀφορᾶ τοὺς ἑφοπλιστάς, η "Ενωσίς τῶν Εφοπλιστῶν" εὔκόλως δύνανται νὰ ἐπινοήσῃ ἐν σύστημα συνεισφορᾶς αὐτῶν, αὐδημειούμενῆς κατὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ παροπλισμοῦ, (τύπος μικρασφαλείας), δοσον δ' ἀφορᾶ τὸ Κράτος, η συνεισφορά του δύναται νὰ ἀντιληφθῇ ἐκ τοῦ Ταχείου ἀνεργίας τοῦ "Οίκου τοῦ Ναύτου", η ἀλλαζόθεν, κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἀρμοδίων.

"Διὰ τοῦ τρόπου τούτου, ἀνεύ μεγάλων θυσιῶν, δύναται νὰ λυθῇ τὸ σοθαρώτατον αὐτὸ ζῆτημα, τὸ δόπιον συντόμως θά λάβῃ δεῖσαν μορφήν.

"Ἄς δοσον μὲν ἀφορᾶ τοὺς ἑφοπλιστάς, η "Ενωσίς τῶν Εφοπλιστῶν" εὔκόλως δύνανται νὰ ἐπινοήσῃ ἐν σύστημα συνεισφορᾶς αὐτῶν, αὐδημειούμενῆς κατὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ παροπλισμοῦ, (τύπος μικρασφαλείας), δοσον δ' ἀφορᾶ τὸ Κράτος, η συνεισφορά του δύναται νὰ ἀντιληφθῇ ἐκ τοῦ Ταχείου ἀνεργίας τοῦ "Οίκου τοῦ Ναύτου", η ἀλλαζόθεν, κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἀρμοδίων.

"Διὰ τοῦ τρόπου τούτου, ἀνεύ μεγάλων θυσιῶν, δύναται νὰ λυθῇ τὸ σοθαρώτατον αὐτὸ ζῆτημα, τὸ δόπιον συντόμως θά λάβῃ δεῖσαν μορφήν.

"Ἄς έξετάσωμεν τώρα τὸ πρόβλημα τῆς δργανώσεως τῆς Κρατικῆς ἔξουσίας ἐν τῷ ζητημάτῳ.

"Η "Ἐλλάς" εἰνε τὸ μόνον μέγα ναυτικόν καὶ μεταναστευτικόν Κράτος, τὸ δόπιον στερεῖται παντελῶς, δυνάμεια νὰ εἴπωμεν, Κρατικῆς ἐκπροσωπήσεως ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"  
LONDON

DΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

TELEPHONE:  
AVENUE 4941

TΗΛΕΦ. 42633

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS

Απέραντοι περιφέρειαι, όπου ή 'Ελληνική σημαία κατώρθωσε νά διεισδύῃ καὶ νά έργαζεται έπιτυχῶς, στεροῦνται προξενικῶν ἀρχῶν, μεγάλαι θὲ 'Ελληνικαὶ παροικίαι θὰ είχον πρόκαιρού χάσει πάσαν ἐπαφὴν μὲ τὴν μητέρα πατρίδα, ἀν δὲν ὑπῆρχεν ή 'Εκκλησία, ήτις κατώρθωσεν ἐν μέρει νά διατηρηση πνευματικούς τινας δεσμούς μὲ τὴν 'Ελλάδα.

Ἄλλα καὶ ἔκει ὅπου ύψισταται ἐκπρόσωπος τῆς Κρατικῆς ἔξουσίας, ή ἐμφάνισις αὐτῆς εἰνε ἀξιοθήνητος. Στεγαζομένη συνήθωσεν ἐντὸς ἀκατονύμαστος οἰκημάτων, ἀναξιῶν τῆς Κρατικῆς ἀξιοπρεπείας, ἐκπρόσωπουμένη παρ' ἀνεπαρκῶν διπλωματῶν ή ἐμπόρων, ή τόσον σκιώδης Κρατική ἔξουσία ἀποθανει μᾶλλον ἐπιζημία δι' δλους τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Ο οἰκονομικὸς ὅμως ἀξιῶν τῆς 'Ελλάδος εύρισκεται ἐν τῷ ἔξωτερικῷ διόπου ἔργαζονται αἱ 'Ελληνικαὶ παροικίαι καὶ ή Ναυτιλία μας, ή ἀνάγκη συνεπῶς τῆς ἐκ θάρων ἀναδιοργανώσεως τῆς Προξενικῆς ἔξουσίας εἰνε ἐπιτακτική.

Μία Προξενική ἀρχῇ διὰ νά εἰνε ἀνταξία τοῦ προορισμοῦ της, διφείλει νά ἐκτελῇ πλείστους σκοπούς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τῶν 'Ελληνικῶν παροικῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τὴν σύσφιγξιν τῶν ἔθνικῶν καὶ οἰκονομικῶν δεσμῶν μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῆς 'Ελλάδος τὴν ἐντατικὴν διάδοσιν τῶν 'Ελληνικῶν προϊόντων τὴν ἔξαπλωσιν τοῦ τουρισμοῦ καὶ τέλος τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας, ήτις καὶ μόνον πρόκειται ήδη νά μᾶς ἀπασχολήσῃ.

Τὸ κέντρον τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰνε ή Β. Εύρωπη καὶ δὴ τὸ Λονδίνον, τὸ ἀξιῶμα δὲ αὐτὸ πρέπει νά γίνη ή ἄσις τῆς ἀναδιοργανώσεως τῶν Προξενικῶν ἀρχῶν, δσον ἀφορᾶ τὴν Ναυτιλίαν τούλαχιστον.

Εἰς τὴν προσπάθειαν ταύτην δὲν πρέπει νά μείνῃ ἀμέτοχος καὶ ή Δ.Ε.Ν. ἐν τῆς διοικητικῆς ἰκανότητος τῆς ὁποίας ἐξαρτᾶται κατὰ μέρος ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Σήμερον τὸ κυριώτερον μειονέκτημα τῆς Δ.Ε.Ν. εἰνε ὅτι ἐπειδὴ ή οἰκονομική διαχείρισις, αἱ ἀσφάλειαι, ή δανεισμός, τέλος ἐν μιᾷ λέξει τὸ κέντρον τῆς ἐφοπλιστικῆς διαχειρίσεως εὐρίσκεται ἐν Λονδίνῳ, αὕτη εἰς οὐδεμίαν ἀμεσον ἐπαφήν μεταξὺ τῆς Ναυτιλίας ἔρχεται συνεπῶς νομίζονται διά τῆς ιδρύσεως μᾶς ὑποδιευθύνσεως μὲ πλήρῃ πρωτοβουλίαιν δράσεως πρὸς διὰ τὰς κατευθύνσεις καὶ ἔχονται ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ἀπαντα τὰ Προξενεία τῆς Β. Εύρωπης, ή τόσον ἀδριστος σήμερον κρατική ἔξουσία ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, θὰ ἐλάμβανε σάρκα καὶ ὅπερ. Μακράν τῆς πνιγρᾶς ἀτμοσφαίρας τοῦ νεοελληνικοῦ κομματισμοῦ, ή ὑπόδευτον εἴσι αὐτὸ πρόσερε πολυτίμους ὑπηρεσίας, δχι μόνον ἀπὸ ἀπόφεως τῆς ἐπιθολῆς τῆς τάξεως, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον διὰ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ τόσον πάσχοντος γοήτρου τῆς σημαίας μας.

Εἰδικά περὶ τὰ ναυτικὰ ζητήματα Προξενεία, συμπεριλαμβάνονται καὶ ἔνα λιμενικὸν ἀξιωματικὸν, διφείλουν ἐπίσης νά ιδρυθοῦν εἰς τὰ μεγάλα κέντρα ἔργασίας τῆς Ναυτιλίας μας, ως εἰνε ὁ Δούναβης, ή Μ. Θάλασσα, ή Ἀργεντινὴ Δημοκρατία, ή Δυτικὴ ἀκτὴ τοῦ Ειρηνικοῦ, ή ἀπὸ Ἀνατολὴ καὶ ή Αὔστραλια. Τὰ Προξενεῖα δὲ αὐτὰ διφείλουν νά έργαζωνται ἐντατικῶς, συλλέγοντα στατιστικὰς κινήσεως τοῦ ἐμπορίου, προπαγανδίζοντα ὑπὲρ τῆς σημαίας μας καὶ νά είνε οἱ στυλοθάται τῆς διατηρησεως τοῦ ναυτικοῦ μας μεγαλείου.

Ἐκτός δύως τῶν κεντρικῶν αὐτῶν Προξενείων, τὸ Κράτος διφείλει νά ἀντιπροσωπεύεται ἀξιοπρεπεῖς καὶ εἰς τοὺς πλέον ἀσημάντους λιμένας, ως πράττουν τὰ Σανδινιακά κράτη, τὸ πυκνὸν δὲ αὐτὸ Προξενικὸν δίκτυον δὲν θὰ δραδύνῃ νά ὑπεργεικώτατα ἀποτελέσματα, δχι μόνον διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ διὰ τὴν Ἐθνικὴν ἡμῶν ζωῆν.

Ἀπαραίτητα ἐξαρτήματα τῶν κεντρικῶν Προξενείων τῶν λιμένων τῆς Β. Εύρωπης εἰνε, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυταργετῶν, διάφορα ιδρύματα περιθάλψεως καὶ στεγάσεως ἐνὸς ὠρισμένου ἀριθμοῦ ναυτεργατῶν καὶ ἀξιωματικῶν εἰς ἔκαστον ἐξ αὐτῶν, παρακαμπτομένης οὕτως ἐν τινι μέτρῳ τῆς δυσκολίας τῆς παραμονῆς αὐτῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

**Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΩΝ ΔΥΝΑΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ.**— 'Ως προανεψέραμεν, τρεῖς εἰνε οἱ κύριοι ἔσωτεροι οιντελεσταί, οἱ δυναμικοὶ οὕτως εἰπεῖν παράγοντες τῆς κρίσεως τῆς Ναυτιλίας μας' ή μονόπλευρος σύνθεσις τῆς, τὸ πεπαλαιωμένον πλωτὸν οὐλικὸν τῆς καὶ ἡ κακὴ γεωγραφικὴ κατανομή τῆς, παράγοντες τῶν ὁποίων ή καταπολέμησις θὰ συναντήσῃ τὰς μεγαλύτερας δυσκολίας, ἔνεκα τῆς ἐπικρατούσης ἀβεβαιότητος οἱ πρὸς τὴν ἔξελιν τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἐτέρου ἔνεκα τῆς πολυγνωμίας, ήτις μοιραίως θὰ γεννηθῇ ως πρὸς τὰς κατευθύνσεις, ἃς μέλλει νά λάβῃ ή προσπάθειά μας καὶ τῶν οἰκονομικῶν θυσιῶν, ἃς αὕτη θὰ ἀπαιτησῃ. Διότι ἀν δὲν πρόπροστατευτισμός τελικῶς ἐπικρατήσῃ, ή ὑπαρξίες μεγάλων βιομηχανίας μεταφορῶν παρ' ἥμιν εἰνε ἀδύνατος, ὑπὸ τὸ παρόντα αὐτῆς δγκον τούλαχιστον. 'Εξάρτησης πλέον ἀπλὴ τοῦ 'Εθνικοῦ ἐμπορίου θὰ περιορισθῇ εἰς μικρὸν ἀριθμὸν Tramps καὶ μερικὰ Liners, ἀτινα θὰ ἐξασφαλίζουν μίαν διεισθή διαμετακομιστική ἔργασίαν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐμπορικήν μας κίνησιν.

Καὶ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ή λογικωτέρα στάσις, ήτις διφείλομεν νά τηρήσωμεν, εἰνε ή τῆς ἀνάμονῆς, τῆς ἐντατικῆς δηλαδή ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐναπομενούσων ἀγορῶν, τῆς ταχείας ἀποθέσεως τῶν πλοίων μας καὶ τῆς ἀποχῆς ἐκ πάσης ἀγορᾶς παλαιοῦ ή νέου πλωτοῦ οὐλικοῦ.

'Ο ὑπερπροστατευτισμὸς δύως, διὰ διαφόρους λόγους, δὲν

δύναται νά ἐπικρατήσῃ, παρὰ ίσως διὰ δραχύτατον χρονικὸν διάστημα, ώς ἔνα ἀναγκαῖον θῆμα πρὸς τὴν ἐπιστροφήν τῆς ἀνθρωπότητος πρὸς πλέον ύγιεις ἀντιλήψεις, ή πιθανωτέρα δὲ ἐκδοχὴ εἰνε ή ἐπ' ἀρκετὸν παράτασις τῆς παρούσης καταστάσεως, δόπτει δεν δυνάμεθα νά κρατήσωμεν τὴν παθητικήν καὶ μοιρολατρικήν στάσιν τῆς ἀναμονῆς, δνευ κινδύνου δλοσχεροῦς καταστροφῆς. 'Οφείλομεν, ἐπομένως, νά μελετήσωμεν τὰς κατευθύνσεις, ποὺ πρέπει νά ἀκολουθήσωμεν.

**Αον. Ο ΟΓΚΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ.**— Τὸ δτι οἰσαδήποτε προσπάθειαι διατροσαρμογῆς τῆς Ναυτιλίας μας πρὸς τὰς σημερινὰς καὶ μελλούσας διεθνεῖς συνθήκας τοῦ ἐμπορίου συνεπάγεται καὶ τὸν ἀκρωτηριασμὸν τῆς χωρητικότητός μας, εἰνε πράγμα ἀναμφιθίητον. Διότι οἰσαδήποτε καὶ ἀν πρόκειται νά είνε ή μέθοδος τοῦ περιορισμοῦ τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος, εἰς δγκον ἀνάλογον πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου, είτε διὰ διαίσι συναγωγοῦ, δόπτει θὰ παραγκωνίσῃ τοὺς ἀδυνάτους, ή διὰ τοῦ «ρασιοναλισμοῦ», ἀπασαι αἱ ναυτιλίαι θὰ ύποστοῦν σημαντικάς μειώσεις, τὸ ποσοστὸν τῶν ὁποίων θὰ ἐξαρτηθῇ κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὴν σύνθεσιν τῶν πρώτων ὀλῶν, ἀτινα εἰσάγει κυρίως ή Εύρωπη, ή ἐπικρατοῦσα τάσις σήμερον εἰνε ή τῆς ἔξαγωγῆς καὶ τῆς ἀνταλλαγῆς βιομηχανοποιημένων προϊόντων, ήτις μοιραίως γίνεται δι' εἰδικῶν σκαφῶν, ίδιως δὲ διὰ τῶν Liners.

**Βον. Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΗΣ.**— Τὰ Tramps, ώς είδομεν, ἀποτελοῦν τὰ 99 % περίπου τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας καὶ διὰ τοῦ ποσοστοῦ τῶν πλοίων εἰνε ἔκεινος οἱ πότιος πάσχει περισσότερον σήμερον καὶ ίσως ἀκόμη περισσότερον εἰς τὸ μέλλον. Διότι πλὴν τοῦ πινόπτυ τῶν γεννημάτων καὶ τῶν πρώτων ὀλῶν, ἀτινα εἰσάγει κυρίως ή Εύρωπη, ή ἐπικρατοῦσα τάσις σήμερον εἰνε ή τῆς ἔξαγωγῆς καὶ τῆς ἀνταλλαγῆς βιομηχανοποιημένων προϊόντων, ήτις μοιραίως γίνεται δι' εἰδικῶν σκαφῶν τούλαχιστον.

Ἐαν θέλωμεν συνεπῶς νά ἀποφύγωμεν ἐν τινι μέτρῳ τὰ μειονεκτήματα τῆς σημερινῆς μας θέσεως, δφείλομεν νά ἐπιδιώκωμεν μίαν ἀρμονικωτέραν σύνθεσιν τῆς χωρητικότητός μας, περιλαμβάνονταν ἔκτος τῶν Tramps καὶ πλοία τακτικῶν γραμμῶν, δεξαμενόπλοια, εἰδικά πλοία διὰ μεταφοράς ξυλείας, δπαρων, κρέπτων κλπ.

Πολλάκις ἐγένετο λόγος περὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως δημιουργήσωμεν καὶ ἐκμεταλλεύσωμεν τακτικάς γραμμάς μεταφορῶν διὰ Liners, χωρὶς δύως ποτὲ νά ἐμβαθύνωμεν εἰς τὴν δυνατότητα καὶ τὴν ἀποδοτικότητα τοιούτων γραμμῶν καὶ τὴν δράγμωσίν των.

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ, πλὴν ἐλάσχιστων ἔξαρτεσεων, τῶν Σκανδιναϊκῶν, ἀντίκουν συνήθωσες εἰς μεγάλα βιομηχανικά κράτη, ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῶν ὁποίων θασίζονται αὖται καὶ οἱ ίψιμενες, τῶν ὁποίων ἀποτελοῦν κατὰ κανόνα τὴν ἀφετηρίαν καὶ τὸ τέρμα τῶν γραμμῶν αὐτῶν. Κολοσσιαῖαι δργανώσεις, μεγάλα κεφάλαια, κρατική κατοχύρωσις, ίσχυραι Conference, καθιστοῦν πάσαν σχεδὸν ἀπόπειραν συναγωγισμοῦ ἀδύνατον καὶ ἔνεκα τοῦ πλεονάζοντος ἀριθμοῦ τῶν γραμμῶν αὐτῶν, τὰ κέρδη προβληματικά διὰ νέας γραμμάς, αἴτινες ταυτοχρόνως ἀπατούντων μακράν προκαταρκτικήν μελέτην ως πρὸς τὰς συνθήκας τοῦ ἐμπορίου τῶν μελλουσῶν νά ἐξυπηρετηθοῦν χωρῶν, δργάνων, πρατοφερίων κλπ.

Αύτὸ δὲν οημαίνει δμως οἱ δὲν πρέπει νά ἐπιδιώκωμεν τὴν ιδρυσιν αὐτῶν, διότι αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ, εἰνε πλούτον ἀπαραίτητον τῆς οἰκονομικῆς διεισδύσεως ἐνός Κράτους, τῆς δημιουργίας νέων βιομηχανιῶν καὶ τῆς ἐξευρέσεως νέων ἀγορῶν διὰ τὰ προιότατα του.

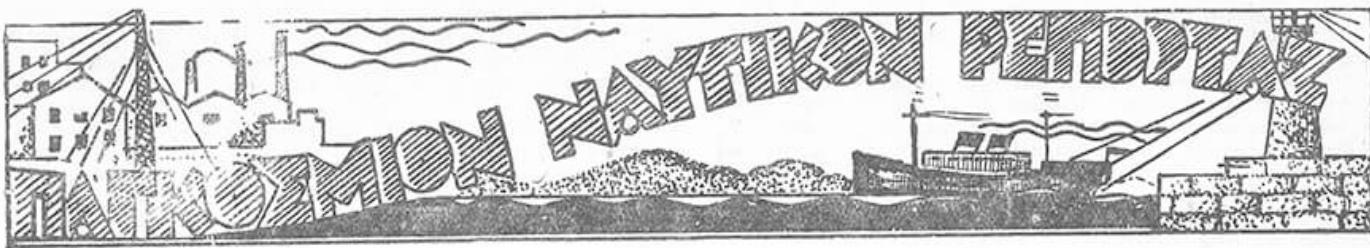
Τὸ Κράτος συνεπῶς διφείλει ποικιλοτρόπως νά συμβάλῃ εἰς τὴν ιδρυσιν ὠρισμένων τακτικῶν γραμμῶν, ἔξυπηρετικῶν τῶν ἔθνικῶν ἡμῶν συμφερόντων. Καὶ ως τοιαῦται αὖται, πρέπει νά ἔχουν καὶ ἀφετηρίαν καὶ τέρμα τὴν Ἀνατ. Μεσόγειον ή τὴν Μαύρην Θάλασσαν συνδέουσαι τὴν 'Ελλάδα μὲ τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου, τῆς Β. Εύρωπης, τῆς Ν. καὶ Β. Αμερικῆς.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ «Fruit carriers», ή σημασία τῶν ἀπὸ ἐθνικῆς ἀπόφεως ἀφ' ἐνός καὶ τὰ κέρδη τῶν μεταφορῶν αὐτῶν ἀφ' ἐτέρου, πρέπει νά κινήσουν τὴν ἀμεσον προσοχήν τόσον τοῦ Κράτους, δσον καὶ τῶν ἀφορίστων.

"Η ἀποδοτικότητα τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν «Timber carriers» εἰνε τόσον γνωστή, ώστε νά περιττεύῃ πάν σχόλιον ἐπ' αὐτῶν.

Τὸ μεγαλύτερον δύως ποσοστὸν τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ ἀποτελήται ἀπὸ Tramps, τὰ δποῖα ἔνεκα καταστή παράδοσις παρ' ἥμιν. Τὸ πρόβλημα δύως τῆς ἀνακαίνισεως τῶν Tramps, πο κατέχομεν, δὲν είνε καὶ τόσον εύκολον, ως φαίνεται ἐκ πρώτης ὅψεως. Διότι, σήμερον, εύρισκομενοι εἰς μίαν περίοδον πειραματισμῶν τῆς ναυτηρικῆς, ὑπότει πάση παρερχόμενον ἔτος παρουσιάζει πλοῖα ἀτινα τὰ τοῦ προηγουμένου εἰς λίαν μειονεκτικὴν μοίραν, καὶ ἀναζητεῖται ἀκόμη ὡ τύπος τῆς οἰκονομικωτέρας προώδησις, ή ἐπένδυσις μεγάλων κεφαλαίων εἰς τὴν ναυτηριγήν σκαφῶν θεωρεῖται παρὰ πολλῶν παράτολμος. 'Η ἀγορά πάλιν σκαφῶν ἡλικίας 5 ή 8 ἑτῶν δὲν ὠφελεῖ εἰς τίποτε. διότι τὰ σκάφη αὗτα, ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἔκτος τῆς διαφορᾶς τῆς ἡλικίας των, οὐδὲν σχεδὸν πλεονέκτημα συνήθωσ παρουσιάζουν ἐν παραθολῇ μὲ τὰ ὑπάρχοντα, αἱ ὑφήλαι δὲ σχετικῶς τιμά των ἔξουδετερών των καὶ τὸ προσὸν των αὐτῶν.

"Ἐκ παραλλήλου δύως ὁμως ἔνεκα τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ τῶν νέων σκαφῶν, τὰ δποῖα κατέχομεν, ή προσπάθεια τῆς ἀνακαίνισεως διευκολύνεται ἀφ' ἐνός, ἔνεκα τῆς ἐλλειψεως μεγάλων κεφαλαίων πρὸς ἀπόδεσιν καὶ ἀφ' ἐτέρου, διότι ἐρχόμενοι τελευταῖοι καὶ καρπούμενοι δλα τὰ διδάγματα τῶν ναυτηρικῶν πειραμάτων (Συνέχεια εἰς τὴν 17ην σελίδα)



## Γαλλία

### Ο φαῦλος κύκλος τοῦ προστατευτισμοῦ

Η ύποτιμησις τῆς Ἀγγλικῆς λίρας προεξάλεσεν, ώς γνωστόν, σημαντικές ζημιές εἰς τὸν Γαλλικὸν ἐφοπλισμόν, διὰ τὸν ὅποιον ἐπίσης ἀπετέλεσε δαρὸν πλήγμα καὶ ἡ ἀπό τονος ἀκολούθων μετασειρήσεων τῶν κοινωνικῆς προνοίας ἐπὸ τῆς σοσιαλιστικῆς Κυβερνήσεως. Παραλλήλως πρὸς τὴν μείωσιν τῶν εἰσπράξεων τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου, πρᾶξη θεσμού σαν δυσβαστάκτως καὶ αἱ δαπάναι τοῦ, κατὰ τὸπον ἐπαπελούνται μὲν εἰσάρσεον τῆς Γαλλικῆν ναυτικῆν βιομηχανίαν. Κατόπιν τούτον οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχησαν θετικὰ παρὰ τῆς Κυβερνήσεως ὥλικά ἀπαλλάγματα, ἵνα δινησθῶν καὶ διατηρήσουν ἐν κυρήσει τὰ σώματα τουν. ἡ δὲ Γαλλικὴ Κυβέρνησις κατιδοῦσα τὸ δίσαιον τῆς ἀπατήσεως, κατητοῦσε καὶ ἴπειται εἰς τὴν Βουλὴν Νομοσχέδιον προσθέτων ἐπιχορηγήσεον, ὅπερ καὶ ἕρημοισθη. Κατὰ τὴν διάκρισιν τῶν σχετικῶν ἐν τῇ Βουλῇ συζητήσεων ὁ βούλευτης κ. Tasso, ἀποφαντικῶν τοῦ Νομοσχεδίου, ἔτοιμον ὅτι ἀπὸ τὴν ἑπτάσιν τῆς στρολίνας ἐμειώθησαν αἱ ἐκ ναυλῶν εἰσπράξεις τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας κατὰ 600 ἔως 700 ἑκατομ. φράγκων ἐπηρίσιος.

Διὰ τοῦ νέου τούτου Νομοσχεδίου καθιορίζεται, ὅτι αἱ καταβλητηρίσμεναι κυβερνητικά πρὸς τὴν Γαλλικήν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν χρονικὴν περιόδουν 15ης Ιουνίου μέχρι 31ης Δεκεμβρίου τρ. ἔ., δινάμει τῆς ἐν ισχύ Νομοθεσίας, καθὼς καὶ τὰ χορηγήσμενα εἰς ναυτικάς ἐπιχειρήσεις ἐπιδόματα, βάσει τοῦ Νόμου τῆς 12ης Ιουνίου 1934, αὐξάνονται κατὰ ποσὸν ίσον πρὸς τὰς προσθέτους δαπάνας προσποτοῦ, αἵτινες προέρχονται ἐξ τῶν μεταξὺ τῶν ἑταῖρων καὶ τῶν πληρωμάτων τοῦ συλλογικῶν συμβάσεων ἔργασίας, ποὺ ἀπορέουν ἐκ τῶν ἐφαρμοσθέντων νεωτέρα νομοθετικῶν μέτρων παρὰ τοῦ Ὑφεστοργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Αἱ πρόσθετοι αἴτιαι δαπάναι θὰ καταβάλλονται εἰς τὰς ἐπιχορηγημένας ἑταῖρις κατόπιν ἑλέγχου τῶν λογαριασμῶν τοῦ ἥπο τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας.

Αἱ καθιορίζονται πρὸς τὴν πληρωματικὰ ἐπιχορηγήσεις, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύνανται νὰ ἐπερδούν συνολικῶς τὸ ποσὸν τῶν 110 ἑκατομ. φράγκων, ὃσον δηλαδὴ προβλέπει τὸ ἀναγραφὲν εἰς τὸν προτυπογραμμὸν κονδύλιον. Ἔαν δημος αἱ ἀπατηθησόμενα πρόσθετοι ἀμοιβαὶ ὑπερβοῦν τὴν ἀνοτέρω πρόσθετην, τότε τὸ ποσὸν τῆς πληρωμῆς τῆς ἐκάστην δικαιούσον ἑταῖρον, ἐπιχορηγημένην ἡ μή, θὰ ἴστοκεται εἰς μείωσιν, κατὰ τοιοῦτον ἀνάλογον τὸπον ὑπολογίζομένην, ὥστε καὶ πάλι τὸ συγκολόν ποσὸν νὰ μὴ ἐπεθεάνῃ τὸ 110 ἑκατ. φράγκων, ἀπαντάνται καὶ κατανέμονται δι' ἑτέρας τοῦ νέου Νόμου διατάξεως ώς ἔχει: Αἱ συμπληρωματικά ἔχει 110 ἑκατομ. φρ. ἐπιχορηγήσεις ἀμφορῶν ἑτάκτους ἀμοιβᾶς 50 ἑκατομ. φρ. πρὸς τὴν μὴ ἐπιχορηγημένην Γαλλικήν ναυτιλίαν καὶ 60 ἑκατ. φράγκων πρὸς τὰς καὶ ἡδη, διὰ προγενεστέρων Νόμου, ἐπιχορηγημένας ναυτικάς ἑταῖρις.

— Οἱ ἐπὸ τοῦ Νομοσχεδίου εἰσηγητῆς βούλευτης κ. Bail ὄμιλῶν πρὸς τὴν Βουλὴν ἀνέπτυξε τὸν διπλὸν ἀντικειμενικὸν σχοτόν τοῦ μέτρου. Ἀποστολεῖ τοῦτο — εἰπεν — ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ προσωμόσῃ εἰς τὰς ομιλειανὰς συνθήκας τὴν κρατικὴν δοθεῖσαν, ἡτος ἀθεσπόθη διὰ τῶν νόμων τῆς 12ης Ιουνίου 1934 καὶ τοῦ Ἀπριλίου 1936 πρὸς τὴν μὴ ἐπιχορηγημένην Γαλλικήν ναυτιλίαν, εἰς ἀντιστάθμισμα τοῦ προστατευτισμοῦ ἐνίον ξένων ναυτιλιῶν καὶ ἀφ' ἑτέρων νὰ προσωμόσῃ κατὰ τὸν ἀντὸν τρόπον τὰς νομοθετικὰς ἀποφάσεις τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν ἐπιχορηγημένην Γαλλικήν ναυτιλίαν. Διὰ τὴν δευτέραν ταύτην περίπτωσιν, προσέδηλον ὅ ό Bail εἰς τὴν ἐπεξήγησιν, ότι ἡ πάστορις τῶν 60 ἑκατομ. φρ. προέρχεται ἔχει ἀντὸν τούτων τῶν σχέσεων Κράτους καὶ ἐπιχορηγημένων πλοίων.

“Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀνάγκην προσθέτοι ἐνισχύσεως τῆς μὴ ἐπιχορηγημένης ναυτιλίας, ἵτο αὕτη ἀνερὰ καὶ ἡδηνάτο μάλιστα νὰ ὑποστηριχθῇ, διὰ τοῦτο ἀφ' ἡ τούχη μᾶς Γαλλικῆς χωρητικότητος 1.800.000 τόνων γρόθος ἔξηπτάτο ἀπὸ τὴν ἔγχρωτην ἡ μή τοῦ Νομοσχεδίου. Ὑπέμνησεν ἀζόμη ὁ ἴδιος βούλευτης, ὅτι ὁ Νόμος Tasso ἀπέβλεπε μὲν εἰς τὴν χορηγήσην 140 ἑκατ. φράγκων ἐπηρίσιως πρὸς τὴν μὴ ἐπιχορηγημένην ναυτιλίαν, κατόπιν δημος τῆς γνωστῆς διὰ Διατάγματος περιπολῆς 10 ὁρῶν καὶ τῆς περιστολῆς τῶν διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ Νόμου τούτου διατεθεισῶν τελονειασῶν εἰσπράξεων, ἡ ὥλη κρατικὴ δοθεῖσα περιφρίσθη εἰς τὸ ποσὸν τῶν 95 ἑκατ. φρ. μόνον, ἡτοι 45 ὥλα ἐκατονταμέρα διηγότερον τοῦ κριθεῖστος ώς ἀπαρατητοῦ κονδύλιον.

Η διὰ τοῦ παρόντος Νόμου πρόσθετος ἀμοιβὴ 59 ἑκατ. φρ. δι' 6½ μῆνας, ἔχησκολούθησεν ὁ κ. Bail, χρονισμένει μόνον εἰς τὴν κάλυψιν τῶν νέων δαπανῶν, ποὺ προῆλθον ἐκ τῆς διαφοριμάτεως ἐπὶ τὰ δελτία τῆς ἐργατικῆς νομοθεσίας, χωρὶς νὰ ὑπολογίζεται ἡ ὑπαρξίας καὶ μᾶς ἀναποτελέστων ἐπαρθεσθέτον δαπάνης τῶν πλοίων δι' ἀποσενάς, συντήρησην, ἔφοδια, καθὼς μῆλη κλπ. Πάντως, ἔλπιζεται ν' ἀπορευθεῖσθαι ἡδη ὀφισμέναι ἀνωμαλίαις εἰς τὴν κίνησιν τῶν μὴ ἐπιχορηγημένων Γαλλικῶν πλοίων, αἵτινες θὰ είχον ώς συνέπειαν νέους παροπλισμῶν καὶ ἀπολύσεις πληρωμάτων. Δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται — εἰπεν — ὅτι, ἀν-

καὶ ἐμειώθη ἡ ἐμνικὴ χωρητικότης ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν κατὰ 500.000 τόνων, ἐν τούτοις τὸ ἀργον ἀντῆς τοννάς περιελάμβανεν ἀκόμη 400.000 τόνων, ἐνῷ εἰς ἄλλας κάρας, τὰ παρωπλισμένα πλοία ἐπανήγοροντα ἀθόδως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, βάσει τῶν Κυβερνητικῶν ἐνισχύσεων.

### Τὰ δάνεια διὰ τὰς ναυπηγήσεις

Η Γαλλικὴ Βορὺη προέβη τελευταίως εἰς τὴν κάρυστην Νομοσχέδιον, τροποποιοῦντος τὸν ἀπὸ 26ης Ιουλίου 1933 Νόμον περὶ Ναυτικῆς Πίστεως. Η ἐποιείμενη εἰσηγήσης τοῦ ἀρμόδιου εἰσηγητοῦ τῆς κοινωνικευτικῆς ἐπιτροπῆς, ἀναλύοντα τὴν ἀναγκαστήτη τῆς τροποποίησεως, ἀναφέρει ἐν συνθέτει τὰ ἀπόλοιτα: ‘Ο ἀρχικὸς Νόμος ἐπὶ τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» προέβλεπε, ὅτι αἱ κρατικαὶ χορηγίαι εἰς δάνεια πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς, ἔδει νὰ ὑπολογίζονται ἐπὶ ποσοστοῦ 85 ὁρῶν τοῦ κόστους ἐκάστης ναυπηγήσεως. Τὰ δάνεια ταῦτα θὰ ἡδηνάτο ν' αἰχάνησον τὰς ποσειδεμένους διὰ φορτηγά χρωμάτης, ταῦτητος 14 ὁρῶν 16 μῆλων καὶ νὰ διπλασιάσονται διὰ φορτηγά ταῦτητος 22 ὁρῶν 24 μῆλων. Διὰ ταχεδρομικὰ πλοία ταῦτητος 24—26 μῆλων ὠφεζοντο αἱ κρατικαὶ χορηγίαι ἀνατέρειαν κατὰ 125 ὁρῶν τοῦ βασικοῦ δανείου καὶ διὰ σύγχρητη ταῦτητος 26 μῆλων καὶ ἀνω, 150 ὁρῶν.

‘Απὸ τῆς ἑπτάμεσος, ώμως, τῆς Αγγλικῆς λίρας καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν νομισμάτων, τὰ δάνεια ταῦτα ἐκριθησαν ἀνεπαρκῆ διὰ νὰ ἐπιτρέψονται τὴν κάλυψιν τῆς διαφορᾶς ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ τῆς Γαλλίας καὶ τῶν ἀνοτέρων χωρῶν καὶ νὰ συγκρατήσουν οὕτω τὰς ναυτικάς κατασκευανάς ἐπὸ τῆς Ἐθνικῆς Γαλλικῆς ναυπηγῆς βιομηχανίας. Η κρατικὴ ἀφορὴ ὑπῆρχε τότε καὶ ἡδης 85 ὁρῶν ἐπὶ τοῦ κόστους ναυπηγήσεως ἔφεσεν εἰς 100 ὁρῶν καὶ ἀπόλοιτος διὰ μεταγενετέρων νόμων εἰς 140 ὁρῶν. Η τοιάτη νομοθετικὴ πρόβλεψις ἐπέτρεψεν εἰς τὸν Γαλλικὸν ἐφοπλιστὰς νὰ παραγγείλουν, διὰ τὰς περισσότερες τὰς ταῦτας ταύτητας περιπτώσεις, εἰς τὴν Γαλλίαν τὰ νέα πλοία, τῶν διαφορετῶν εἰς τὰς ναυπηγήσεις τοῦ «L' Atlantique», ἔνα φορτηγὸν 9000 τόνων εἰς τὰς ναυπηγείας τοῦ Σηκουάνα, ἔνα τάντερ διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν εἰς τὰς ναυπηγείας τοῦ Ciotat καὶ ἔτερον τοιοῦτον εἰς τὰς ναυπηγείας τῆς Λουγκέζων.

‘Επιβάλλεται ἐπομένως, κατὰ τὴν ἑπθεσιν, νὰ ληφθοῦν ἐπὶ τῶν νεωτέρων Νόμων περὶ Κοινωνικῆς Προνοίας, πρόσεται — ἀναφέρει ἡ εἰσηγητικὴ ἔχθεσις — νὰ ἐπανέσθουν ἡδη 16 μῆλων τὴν διαφορὰν τῶν ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ Γαλλίας καὶ ἔχθετριον, κρατεῖ δὲ φόδος, διὰ τὰς Γαλλικὰς ναυπηγείας, κατόπιν τούτου, θέλουν τελείως ἐγκαταλειψθῆν. ἔφεσον αἱ μελλοντικαὶ Γαλλικαὶ παραγγελίαι τὰς ἔχεισαν τὸν ποποθετοῦντα ἐπὶ τὸ συμφερότερον εἰς τὰς ξένα ναυπηγείας. Τελοῦν σήμερον ἐπὸ κατασκευὴν ἔχει τὰς τερούλιες ἔργασίας. Τελοῦν σήμερον ἐπὸ κατασκευὴν ἔχει μόνον ἐπερωτεύοντας τὰς ναυπηγείας τοῦ Σάν Ναζαρί εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ «L' Atlantique», ἔνα φορτηγὸν 9000 τόνων εἰς τὰς ναυπηγείας τοῦ Σηκουάνα. ἔνα τάντερ διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν εἰς τὰς ναυπηγείας τοῦ Ciotat καὶ ἔτερον τοιοῦτον εἰς τὰς ναυπηγείας τῆς Λουγκέζων.

‘Ἐπιβάλλεται ἐπομένως, κατὰ τὴν ἑπθεσιν, νὰ ληφθοῦν ἐπὶ τῶν νεωτέρων Νόμων περὶ Κοινωνικῆς Προνοίας, πρόσεται — ἀναφέρει ἡ εἰσηγητικὴ ἔχθεσις — νὰ ἐπανέσθουν ἡδη 16 μῆλων τὴν διαφορὰν τῶν ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ Γαλλίας καὶ ἔχθετριον, ταῦτα καὶ ἡδη τὰ κάτω τῶν 14 μῆλων. Τὸ κυριολεκτόν τοῦ Νομοσχεδίου προβλέπει ἀποδιδῶς, διὰ τὰς διαφοραὶς, ταῦτα καὶ διὰ τὰς ἀνθρακοφόρους, θὰ δύνανται ἐφεξῆς νὰ παρασχεθοῦν δάνεια κατὰ τὸ ὠπό ποσοστού, ώς διὰ τὰ πλοία τῶν 14 μῆλων.

Τὸ ἀρμόδιον τηῆς τοῦ Γαλλικοῦ Υπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περιώστε τὴν παροχὴν δανείων εἰς μόνα τὰ πλοία τὰ ἔχοντα

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)  
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

όπωσδήποτε ταχύτητα 14 μιλών, και τούτο διά νά υποχρεώσῃ τους έφοπλιστές, όπως κάθε καινούργες σκάφος των άναπτυσσης την άνωτέρη ταχύτητα.

Ο Νόμος δὲν έπιφέρει αύξησην τῶν συναψών κρατικῶν πρὸς τὴν «Ναυτικὴν Πίστιν» κονδυλίων, δεδομένον ὅτι ὁ ἀρχιράδης Νόμος προέβλεπε διὰ τὴν τετραετίαν Αὐγούστου 1933—37 ἔνα συνολικὸν ποσόν ἐτησίων δανείων 4.000.000 φρ., καὶ ἔνα πρόσθετον 2.000.000 φρ., ὡς ἴδιατέραν ἀριθμὸν διὰ τὰ ταχύτερα τῶν 14 μιλών πλοῖα. Τὰ τρία πρῶτα ἐτη τῆς Ισχύος τοῦ Νόμου παρῆλθον ἥδη καὶ παραμένουν διαθέσιμα διὰ τὸ τέταρτον ἔτος 4 ἔκαπον φράγκα διὰ τὰ βασικὰ δάνεια καὶ 400 χιλ. φράγκα διὰ τὰς συμπληρωματικὰς ἀριθμοὺς ταχύτητος. Διὰ τῆς κυριοῦς ἥδη τροπολογίας προβλέπεται ὁ περιορισμὸς κατὰ 1.000.000 φρ. τῶν βασικῶν δανείων καὶ ἡ προσθήτη τοῦ ποσοῦ τούτου εἰς τὸ κονδύλιον ταχύτητος, χωρὶς καμία οὕτω νά προέλθῃ νέα ἐπιβάρυνσις εἰς τὸν Γαλλικὸν προϋπολογισμόν.

## Γιουγκοσλαυία

### Διὰ τοὺς λιμένας Σουσάκ καὶ Σπαλάτου

Εἰς τὸ Σουσάκ συνεκλήθη τελευταῖς μία εἰδικὴ διάσκεψις ἐποιήθη ἐξ προσώπων τῆς Γιουγκοσλαυίας, Τοεγκοσλαβακίας καὶ Ούγγραρίας ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τῆς ὥσπεις ἥτοι ἡ βελτίωσις καὶ ἡ πύκνωσις τῶν μεταξὺ Τοεγκοσλαβακίας καὶ Ούγγραρίας συγκοινωνῶν μετά τῶν ἐπι τῆς Δαλματικῆς παραλίας Γιουγκοσλανικῶν λιμένων τοῦ Σουσάκ καὶ τοῦ Σπαλάτου. Διὰ τῆς ἐπιδιωκομένης βελτίωσεως πρόκειται νά διευνολυθθῇ ἐπιπορφία τῶν δύο τούτων χωρῶν μεταφοραὶ τοῦ ὑπεροπτιού ἔξωτεροικοῦ ἐπιπορφίων τῶν, καθὼς καὶ ἡ πρὸς ἀμφοτέρους τὰς κατευθύνσεις κίνησις τοῦ ταξιδιωτικοῦ φέματος.

— Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουσάκ, συνεπληρώθησαν αἱ ἔργασιαὶ ἀνέγρεσεως τῆς πρώτης ἐκ τῶν ὑπὸ κατασκευὴν νέων λιμεναποθηκῶν, πρόκειται δὲ αὐτῇ νά διατεθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου.

— 'Αριμοδίως ἀνεκοινώθη, ὅτι τὸ «Γιουγκοσλανικὸν Λόδον» ἐπλήρωσε διὰ τὴν λήξασαν ἑταϊρικὴν χρῆσιν μέρισμα 7.78 δημαρίων δι' ἐκάστην μετοχήν τοῦ δυναμαστικῆς ἀξίας 100 δημαρίων.

## Ιαπωνία

### «Τράμπης» ταχύτητος 20 μιλών

Κατὰ τὰς ἐπι τὸ Τόκιο διαβιβαζομένας πληροφορίας, «τράμπης» φροτιγὴ σκάφη, δυνάμενα νά ἀναπτύσσουν ταχύτητα 20 καὶ πλέον μιλῶν τῶν ὥραν, ἀποτελοῦν ἀπὸ τυνος τὸ ἀντικειμενον μελετῶν τῶν ἀριμόδιον ὑπερεπιστῶν τοῦ Ιαπωνικοῦ ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας, ἐπιδιώκοντος τὴν ποιοτικὴν προσθήσην καὶ τὴν βελτίωσιν τῆς δυναμάτος τοῦ Ιαπωνικοῦ φροτηγοῦ. Εἰς τὸ ἐπονηθὲν ἥδη σχέδιον ἐλήφθη ἰδιαίτερα πρόνοια ἐξικτηρεύσεως καὶ τῆς Ἐθνικῆς ἀμύνης, μεταξὺ δὲ τῶν γενικωτέρων μέτρων ἐνισχύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως περιλαμβάνονται ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ «τράμπης», διάνοιξις νέων θαλασσῶν ὄδῶν καὶ ἐνδιάρρυνσις πρὸς εἰσόδου εἰς τὴν ἐπιτροπὴν σκαφῶν ἀνωτέρας τάξεως.

Συμφώνως πρὸς τὰ ἐφαρμοζόμενα γνωστὰ μέτρα ποιοτικῆς ἀνωτέρητος τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, τὰ νέότευκτα φροτιγὴ ἀτμάπλοια δέον νά ἔχουν ταχύτητα 17 ἕως 18 μιλών, ἡ δὲ διάταξις αὐτῆς προτείλεσε τὴν προσοχὴν καὶ τὸ ἐνδιάρρυνον τῶν ξένων ναυτικῶν κύκλων. Κατὰ τὴν νεωτέραν ἥδη ἀντιληφτηρά, τὰ ἐφεξῆς ναυπηγούμενα φροτηγά πρέπει νά ἀναπτύσσουν τὴν ἀκόμη μεγαλύτεραν ταχύτητα τῶν 20 καὶ πλέον μιλῶν τὴν ὥραν. Η διατάνη κατασκευῆς τῶν ταχυτάλων αὐτῶν «τράμπης» ἐπολογίζεται 100 οο ἐπὶ πλέον τῶν προηγουμένων, ἡ ἀπότητος τῶν δημώς, παρὰ τὸ δαπανηρὸν κόστος, θεωρεῖται ἀπαραίτητος ἀπὸ τῆς πλευ-

ρᾶς τῆς Ἐθνικῆς ἀμύνης τῆς Χώρας.

Τονίζεται ὑπὸ τῶν ἀριμόδιον κύκλων, ὅτι τὰ ταχύτατα φροτηγὰ δὲν πρέπει νά χαρακτηρίζονται ὡς ἀντιοκονομικὰ σκάφη, πρόχειρον δὲ τούτου ἀπόδειξιν ἀποτελεῖ ἡ ἀρχετά ἐπικερδῆς λειτουργία παρομοίων πλοίων, τοῦ τάπαν «Canberra Maru», ἀπαντά ἐπεβίβασαν τὸν χρόνον τῆς μεταξὺ Ανθρακίας καὶ Ιαπωνίας διαδομῆς ἀπὸ τρεῖς ἑβδομάδας εἰς ἕνδεκα μόνον ἡμέρας.

Ἐνας στόλος ταχυτάλων φροτηγῶν σκαφῶν — ὑποστηρίζουν αἱ Ιαπωνικαὶ ἐφημερίδες — θὰ σημάνῃ τὴν διάνοιξιν νέας ἐποχῆς εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ὦκεανοπλοΐας, ἐνῷ αἱ πρὸς τὴν φροτηγὴν Ιαπωνικὴ ναυτιλίαν κρατικὰ ἐπιχορηγήσεις, ἀφ' ἐνὸς μὲν ὅταν συντελέσουν εἰς τὴν τελαύτην ἀνάπτυξιν καὶ ἀφ' ἐτέρου μὲν στρέφονται τὴν Ἐθνικὴν σημάνην καὶ ἀλλας κατευθύνονται τῆς διεθνοῦς ἐργασίας, πρὸς μεγίστην τοῦ Ἐθνικοῦ πλούτου ὥρμασιν, ἀφέντων ὀφέλειαν. Η δαπάνη τοῦ νέου τούτου Ιαπωνικοῦ σχεδίου, μολονότι δὲν ὑπάρχουν ἀπενένυσις, προσέρχεται ἐν τούτοις πέριξ τῶν 600.000 λιρῶν ἑπτάσιων.

Οἱ Ιάπωνες ἐφοπλισταί, ἐνθαρρυνόμενοι ἀπὸ τὰς ἐν προεμένῳ κινηθητικὰς σκέψεις καὶ ἀπὸ τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν Ιαπωνικὴν Βουλὴν ἀνακοινώσεις τοῦ ὑπούργου τῆς Συγκοινωνίας, πρόκειται νά ἴποδαλονται εἰς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Τόκιο ὑπόμνημα, ἐπέθετοντες τὰς ἀντιλήψεις των διὰ τὰ πρατικώτερα μέτρα προστασίας τῆς ναυτιλίας. Αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἀπόψεις εὑνοῦν τὴν γρήγορην δανείων μὲν μικρῶν τόκων διὰ τὰς νέας κατασκευὰς καὶ τὴν παροχὴν ἐπαρκοῦς ἐπιχορηγήσεως πρὸς τὰ «τράμπης» φροτηγά. Τὸ δισιον τῶν δανείων, λέγον, πρέπει νά ἀναδιασθῇ ἀπὸ 30 εἰς 50 ἔκατ. γινέ, σύν τῇ ὑποβιβάσει τοῦ τόκου ἀπὸ 6½ εἰς 5 οο. Διὰ τοῦ τόρου αὐτοῦ ὑπολογίζεται νά κατασκενευσθοῦν ἐντὸς μιστικῆς πενταετίας νέα σκάφη ὀλικῆς ὀχυριστότητος 5.000.000 τόννων φροτηγῶν. Ως πρὸς τὴν ἐπιχορηγήσιν, ὑποδεικνύονται ποσὸν 3 ἔκατ. γινέ ἐπισίως, ἀντιστοιχῶν πρὸς 70 σέν κατὰ τόννον.

Αἱ ἀριμόδιαι Ιαπωνικαὶ ἀρχαὶ φαίνεται νά πιστεύουν, ὅτι ἡ ναυτικὴ διοικητανία θ' ἀποτελεῖ σὺν τῷ χορῶν πονδάριον παράγοντα τῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας καὶ τῆς ἐμποροδιομηχανικῆς ζωῆς τῆς Ιαπωνίας καὶ ἀνάμενουν, ὅτι κατ' αὐθαντικῶν πορδούν τὸν σημεῖον κατ' ἔτος εἰς «ἀφανεῖς ἐξαγωγαί». Αναμέρεται συναφῶς, ὅτι κατὰ τὸ 1931 τὸ ἐπ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα ἀνήλθεν εἰς 83 ἔκατ. γινέ, διὰ νά φθάσῃ τὸ 1934 εἰς 157 ἔκατ. γινέ καὶ τὸ 1935 εἰς 170 ἔκατ. γινέ. Οἱ ἀριμοὶ αὐτοὶ πείθουν τὸν Ιάπωνας, ὅτι εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ ἐγγῆς μέλλον τὸν εἶναι ικανὸν τὸ ἐπ τῆς ναυτιλίας ἔσδον τὸν ἀρι τὸ παθητικὸν ισοζύγιον τῶν τελευτῶν τελευτῶν τῆς Χώρας.

## Ιταλία

### Χαρτονομίσματα ἀνασυρδέντα ἐκ ναυαγίου

Η ὑπόθεσις τῶν πειρωτικῶν, μετὰ τόσα ἔτη, Ἰνδικῶν καρτονομίσματων τοῦ κράτους τοῦ Χαϊτεραμάταντ, ἀπὸ τὰ λείψαντα τὸν ναυαγίον τοῦ Λαγγίκου λάινερ «Egypt» ἐξανούσιει ἀλόμη τὸν προστολῆ τὴν Ιταλικὴν δικαιοσύνην. Ως εἰνε γνωστὸν ἀπὸ προηγούμενα τέχνη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ χρυσοῦ τὸν ναυαγίον τοῦ «Egypt», οἱ Ιταλοὶ δύται τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Artiglio» τῆς ἑπταετίας «Sorinī», εὑρέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην νά ἀνασύρουν ἐκ τοῦ θυνθοῦ πρὸτον τὰ κιβώτια τὰ πειρέσθων τὰ Ἰνδικὰ καρτονομίσματα, διὰ νά δυνηθοῦν κατόπιν νά διασώσουν καὶ τὰ κάτωθι τούτων εὐρισκόμενα κιβώτια μὲ τὸ πολύτιον ἐκ φάδων χρυσοῦ φροτηγοῦ. Τὰ Ἰνδικά καρτονομίσματα είχον κατασκευασθῆ ἀπὸ τὸν «Ἀγγλικὸν οίζον Οὐδάτερο» καὶ ἀπεστέλλοντο εἰς τὸν Χαϊτεραμάταντ διὰ νά τεθοῦν εἰς κυκλοφορίαν. Τὸ σαφός ὅμως ἐθνισθῆ ἐπ τοῦ συγχρονεώς, τὰ καρτονομίσματα ἐθεωρήθησαν ἀπολεσθέντα καὶ ὁ Οίζος «Οὐδάτερο», δοτις είχεν ἀσφαλίσει τὴν χομιαταποστολὴν εἰς τὴν ἑταϊρίαν «Commercial Union», εἰσπράξει τὴν ἀσφάλισιαν, χωρὶς δῆμος καὶ νά προβῇ εἰς πρᾶξιν ἐγκατα-

# RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE  
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



Trade Mark



νέδροπλάνον, ἐν πλ.φ. Τὸ ἀρρεσάριος κατέπεσεν εἰς ἀπόστασην 5 μιλίων ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου «Nantucket» καὶ εἰς ἐξ τῶν ἑπτατῶν τοῦ ἑταματισθῆ θανατήματος. Τὸ «Queen Mary» ἀναρρόσθαν πρόμυνη, κατημόνθη εἰς τὸν τόπον τοῦ δυστυχήματος πρὸς διάσποριν τῶν ναυαγῶν, εἰχεν ὅμως προδάβῃ τὸ ἔγγυτερον εἴριστοσόμενον ἀτρόπλοιον «Exertmont». Κατόπιν τούτου διεβιβάσθησαν ἐκ τοῦ Ἀγγλικοῦ «οσούπερ-λάΐνερ» ιατοκαὶ δόηγια πρὸς τὸ Ἀμερικανικὸν πλοῖον, διὰ τὴν περιμάλψην τοῦ τραματισθέντος, ὅστις ὅμως εἶχεν ἐν τῷ μεταξὶ ὑποζήφιεν εἰς τὰ τραύματά τοῦ.

\*\*\*

Σχετικῶς ἐξ ἄλλου μὲν τὴν διαδρομὴν ἐπιστροφῆς τοῦ «Queen Mary» κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιον τοῦ σκάφους, ἀνεκοινώθησαν αἱ κάτωθι λεπτομέρειαι. Οὕτως ὁ Βρεταννικὸς πλωτὸς κολοσσὸς κατέπλευσεν εἰς τὴν Χάρον τὴν προών τῆς Δης Αγριόντου, ἀφοῦ ἐκάλυψε τὴν ἀπὸ φάρον Ambrose ἀπόστασιν ἑντὸς 4 ἡμέρων καὶ 9 ὥρων, μὲ μίαν μέσην ταχύτητος 29.79 μιλίων τὴν ὥραν. Κατὰ τὸ παθενικὸν ἐν Νέας Ύόρκην πρὸς τὴν Χάρον ταξίδιον τοῦ «Queen Mary» εἶχε διανόσει τὴν ἀπόστασιν ἑντὸς 4 ἡμερῶν, 15 ὥρων καὶ 15' λεπτῶν, μὲ μέσην ταχύτητα 28.74 μιλίων. 'Αρ' ἔτερον κατὰ τὰς τέσσαρας μέχρι τοῦδε παρομοίας διαδρομάς τοῦ ἑταξίδεως μὲ σταθερὰν μέσην ταχύτητα ὑπερέσθαν τῶν 28 ½ μιλίων διὰ τὴν ὅποιαν καὶ κατεξενάσθη, ἵστι μὲ μέσην ὅρων 28.91 μιλίων. 'Η διαφορὰ δόθεν τοῦ δύο χρόνου μεταξὺ τῆς δραδούτερας καὶ ταχυτέρας διαδρομῆς τοῦ «Queen Mary» προϊούχησε εἰς 6 μόνον ὥρας.

Ἄν καὶ τὸ τελευταῖον τοῦτο ταξίδιον τοῦ Ἀγγλικοῦ «οσούπερ-λάΐνερ» ἦτηρξε τὸ ταχύτερον κάθε προηγουμένου τοῦ, ἐν τούτοις ἡ τιμὴ τοῦ ταχυτέρου διάπλου παρέμεινεν εἰς τὴν «Νομανδίαν», ὡς ὅποια, κατὰ τὸ παρθενικὸν αὐτῆς ταξίδιον τοῦ Ιουνίου 1935, ἐκάλυψε τὴν ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου Ambrose μέχρι τῶν δράζων Bishop ἀπόστασιν εἰς 4 ἡμέρας, 3 ὥρας καὶ 28' λεπτᾶ, μὲ μέσην ταχύτητα 30.31 μιλίων. Χάρον τῆς ἀκριβεστέρας συγχρίσεως παρατίθεται εἰς τὰς ἀνακοινώσεις τῆς «Κιούναρ» λεπτομερῆς πίναξ τῶν ταχυτέρων ταξίδιων ἐπιστροφῆς τῶν δύο πλωτῶν κολοσσῶν ἀπὸ φάρον Ambrose εἰς Χερσόδηγον διὰ τὸ «Queen Mary» καὶ ἀπὸ φάρον Ambrose εἰς δράζους Bishop διὰ τὴν «Νομανδίαν»:

«ΒΑΣ. ΜΑΡΙΑ»	«ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ»			
	Μίλια	Ταχύτ.	Μίλια	Ταχύτ.
Πρώτη ἡμέρα	506	29.82	543	29.35
Δευτέρα ἡμέρα	690	30.—	711	30.91
Τρίτη ἡμέρα	682	29.65	694	30.17
Τετάρτη ἡμέρα	686	29.83	704	30.60
Πέμπτη ἡμέρα	564	29.63	463	30.52
Μέσος ὥρος	29.79		30.31	

### Ἡ κατασκευὴ δευτέρου «οσούπερ-λάΐνερ»

'Αναφοριῶς μὲ τὴν ἀποφασισθεῖσαν πλέον ναυπήγησιν ἐπὸ τῆς «Κιούναρ — Οὐάττ Στάρ», τῇ ἀρρωγῇ τοῦ Θησαυροφύλακον, ἐνὸς δευτέρου «οσούπερ - λάΐνερ», ἀδελφοῦ πρὸς τὸ «Queen Mary», χάφιν τῆς ἔξασταλίσεως, διὰ δύο μόνον ταχυτάτων σκαφῶν, τῆς ἔβδομαδιαίας γραμμῆς Σαουθάμπτον — Νέας Ύόρκης, ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν Βούλην τῶν Κονοτήτων, ὅτι ἡ ἐργασία τῆς κατασκευῆς τοῦ θάδηθι καὶ πάλιν εἰς τὰ ναυτηγεῖα τῶν κ.κ. John Brown & Co τοῦ Clyde.

Ἡ ἀνακοίνωσις αὗτη ἐγένετο εἰς ἀπάντησιν σχετικῆς ἐπερωτήσε-

ως, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι αἱ μεταξὶ «Κιούναρ — Οὐάττ» καὶ ναυτηγῶν διατραγματεύσεις, πρὸς διακανονισμὸν τῆς βάσεος τῶν συμβολαίων, συνεχίζονται. Τὸ δεύτερον σκάφος, ἥσος δυοντὸς ληφθῆ ὄριστηκή ἀπόφασις περὶ τῆς ὀνομασίας του, θά φέρεται ἀναγεγραμμένον εἰς τὰ βιβλία τῆς Εταιρίας μὲ τὸν ἀριθμὸν «552». Τὸ Βρεταννικὸν ὑπονομεύειν τῶν Οἰκονομικῶν, ἔλαβε, διὰ τὴν ἀνωτέρῳ ναυπήγησιν, συγκεκριμένας παρὰ τῆς ἑταρίας προτάσεις καὶ ἐνέψωνε — δάσει τοῦ Νόου περὶ ναυπλοίας εἰς τὸ Βορ. Ἀτλαντικὸν — τὴν χροήγησιν μᾶς προκαταβολῆς εἰς τὴν «Κιούναρ — Οὐάττ» διὰ τὴν ἔναρξην τῶν σχετικῶν ἔργων. Η προτίμησις τῶν ναυτηρῶν τοῦ «Board of Trade» ἐπαρκῆ καὶ πειστικὴν ἐπιχειρηματολογίαν τῆς «Κιούναρ — Οὐάττ» περὶ τὸν τεχνικὸν καὶ ἐμπορικὸν λόγων, οἵτινες τὴν ἴποχερόν τοῦ τοποθετήση καὶ τὴν νέαν ταύτην παραγγελίαν τῆς εἰς τὸ Clyde.

'Ανεκοινώθησαν ἀφ' ἔτερον ἐπὸ τῆς «Κιούναρ — Οὐάττ» μερικαὶ ἐνδιαμέρισματα πληροφορίαν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ δευτέρου πλωτοῦ κολοσσοῦ. Θά ἔχῃ τοῦτο τὰς αὐτές, περίου, εἰς μῆκος διαστάσεις μὲ τὸ «Queen Mary», δὲν είναι ὅμως δινατόν νὰ λεχθῇ ἀπὸ τοῦδε, ποιά ἔντενε ἡ γρής χωρητικότης του, μολονότι δὲν θεωρεῖται πιθανὸν νὰ διαφέρῃ καὶ πολὺ. Ή καθέλκνσίς του ἐπολογίζεται νὰ πραγματοποιηθῇ τὸ 1938 καὶ ἡ εἰσοδός του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ τὸ 1940, ὅποτε ἡ «Κιούναρ» πρόσκειται νὰ ἔρθεται τὴν ἔκαπτοντατηρίδα της.

Τὸ πρότον σκάφος τῆς ἑταρίας, «Britannia», ἀποτελοῦν τμῆμα τῆς πρώτης παραγγελίας τεσσάρων τροχοφόρων, διὰ τὴν ὀποίων τὰ τρία ἄλλα ἡσαν τὰ πρωτοπόρα τῶν σημερινῶν λάΐνερς «Acadina», «Caledonia» καὶ «Columbia», εἶχεν αποπλείσιν ἐξ Ἀγγλίας διὰ τὴν Ν. Ύόρκην τὴν 4ην Ιουνίου 1840, ἔγκαινάζον τὰς ἔργασις τῆς νεοσυντάτου τότε «Κιούναρ». Τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφα ἡσαν τὸ δέκατον τέταρτον τότε «Κιούναρ». Τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφα ἡσαν τὸ δέκατον τέταρτον τότε «Κιούναρ». Τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφα ἡσαν τὸ δέκατον τέταρτον τότε «Κιούναρ». Τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφα ἡσαν τὸ δέκατον τέταρτον τότε «Κιούναρ». Τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφα ἡσαν τὸ δέκατον τέταρτον τότε «Κιούναρ».

### Διὰ τὴν διατήρησιν τῆς Ἀγγλικῆς ἐπὶ τῶν δαλασσῶν ἡγεμονίας

Εἰς τελευταῖαν συνεδρίασιν τῆς 'Επιτροπῆς ἐπὶ τοῦ 'Εμπορίου τῆς Βρεταννικῆς Αὐτοκρατορίας διεξήχθη μακρὰ συζήτησις περὶ τῶν πρακτικωτέρων κατευθύνσεων τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, χάρων τῆς θετικωτέρας ὑποστηρίξεως τῆς Αὐτοκρατορικῆς σημαίας. 'Ενεκρίθη κατὰ τὴν συνεδρίασιν ταῦτην ὥμοιων φήμισμα, καθ' ὃ ἡ 'Επιτροπή ἀντιτυποποιεύσει τὸν «Ένωσιν τῶν Ἀγγλικῶν Εμπορίων 'Επιμελητηρίον», τὴν «Συνομοποιίαν τῶν Ἀγγλικῶν Βιομηχανῶν» καὶ τὸ «Ναυτικὸν Επιμελητηρίον τοῦ Ήνωμένου Βασιλείου», ἐπιθυμεῖ νὰ τονίσῃ:

α') «Οτι ἡ κατοχὴ καταλλήλου ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀποτελεῖ ζωτικὸν ζήτημα διὰ τὸ Εθνος καὶ γενικῶς διὰ τὴν Βρεταννικὴν Αὐτοκρατορίαν, ὡς ἀπαραίτητον καὶ ἀναπόστατον τμῆμα τῆς Ἐμπορίου τῆς Αγγλικῆς θαντικῆς ἀμινησίας.» β') «Οτι ἡ αὐτὴ αὐτή ἡ 'Επιτροπὴ ἐπέχει μεγάλην εὐθύνην διὰ τὸ μέλλον τῆς Ἀγγλικῆς θαντικῆς, ἐάν μενίν ἀδρανής, ἔναντι τῶν ἐπιχορηγησόντων, τοῦ μονοπολίου τῶν μεταφορῶν, τῶν προτιμήσεων καὶ τῶν διακρίσεων σημαίας καὶ ἐν γένει ἔναντι καθέτης κατευθύνσεων εἰς τὸν διαφόρων ζένον ναυτιλίων, ἀλίνες ἐπιδιώκουν νὰ κατευθύνουν πρὸς τὸν Αγγλικοῦ πλοίουν.

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ  
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΝΘΡΑΚΩΝ  
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ**

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

**ΛΑΥΡΙΟΥ  
ΘΟΡΙΚΟΥ  
ΣΥΡΟΥ  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ  
ΔΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

**I. A. KΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIO  
ΕΤΑΙΡΙΑ**

γ') "Οτι η 'Επιτοποιη διεφέλει να ιπτορεῖ πρός την 'Αγγλίαν χρέοντας, διως ἐπωφελήμη της προσθιάς τῶν Κτήσεων νὰ καθιερώσουν τακτικὴν θετικοτέραν ιπτορεῖσσαν τῆς 'Εθνικῆς χωροταξίστητος καὶ διαφωλάδεως τῶν ινισταμένων τακτικῶν γονιμῶν ἀλλά πάσης ξενῆς διεισδύσεως, ήτις θὰ τείνῃ νὰ θέσῃ τὴν 'Αγγλίαν σημαντικὴν μενονετικὴν θέσιν. δ') "Οτι ἀκόμη διεφέλει η Κρεβένησις νὰ στρέψῃ ἀμείωτον τὴν προσοχὴν τῆς εἰς ὅλας τὰς κατευθύνσεις διὰ τὴν προστασίαν τῆς Ναυτιλίας, ἐξ τῆς δούλιας ἔξαρτῶντα, ὅπι μόνον η διατήρησις καὶ η πρόδοση τοῦ Ελλασιον καὶ τῆς Βιομηχανίας, ἀλλὰ καὶ η ασφάλεια τῆς Ανδροποδίας.

Κατά τὴν ἑπούλην επίσης συνέβεινσιν τῶν ἀντιρρόσθωπών τῶν Βρεταννικῶν Κτήσεων ἐγένετο ὄμφατον δεκτὸν ψῆφισμα, διὰ τοῦ ὅποιον εἰναγγυόπεττα, διὰ τὰ ἀποτελόντα τὴν Αἴτωραστούραν τημάτα ἔχαντωνται, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς ἀσφαλείας καὶ τῆς ἐλευθερίας των, ἐξ τῆς διατήρησεως τῆς Ἀγγλίκης ἐπὶ τῶν θαλασσῶν ἥγεμονίας. Η διατήρησις ἐξ ἄλλου καὶ ή ἀνάπτυξις τῆς Ἀγγλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοντεῖται περιστέρῳ εἰς τὸ ψῆφισμα — θεωρεῖται ώς μία, τόσον ὡριτὴ προτίθεσις, τῆς τοιάντης ἀσφαλείας καὶ ἐλευθερίας, δύον καὶ ή ναυαρξίας ἐνὸς ἐπωροῦς, κακῶς ἐψιδιασμένον καὶ μὲ ἀριστα συγχεκροτημένον πληρούματα πολεμιστών στόλον.

»Παρά ταῦτα, ἡ Ἀγγλίαι ναυπλίαι μειοῦται εἰς χωρητικότητα, καθ' ἧν στιγμὴν αἱ ναυπλίαι ἄλλων χωρῶν αἰχμάνονται, οἱ δὲ στόλοι του, ἐπαρκῶς ἔναστροι γένονται ἐπὸ τῶν οἰκείων κυβερνήσεων, ἀπεισέρχονται σταθερῶς εἰς τὸν κύκλον τῆς ἐργασίας τῶν Βρεταννικῶν πλοίων, τόσον εἰς τὰς ἑστοτεραμένας μεταφοράς, δοσον καὶ εἰς τὰς μετά τοῦ ἔξτερφου πλαώτας. Τονίζεται ἀπόμνημα εἰς τὸ φήμισμα, ὅτι εἴ Κριθέντιοι τοῦ Λονδίνου, δέοντα νὰ κληψθῇ εἰς σύνοχειν καὶ συνεργασίαν μετά τῶν Ἀποκιῶν, διὰ τὴν ἀνάθεμόν τους ἐμπορικῶν συμβάσεων μετ' ἑκείνων τῶν χωρῶν, ἀπὸ τὰς οὐδοῖς η Ἀντορχασία φέρει μεῖζονας τῶν ἔξαγωγῶν εἰσαγωγάς, νὰ προελθῃ δὲ καὶ εἰς τὰς ἐνδεδηγμένας ἔνοργειας πρὸς ἀνάπολην τῆς ἔκδηλωντενες ἐπικυνδίνουν τάσσεις περιστολῆς τῆς ἐργασίας τῶν Βρεταννικῶν πλοίων».

Αἱ δύο αὐταὶ ἀποφάσεις διαγράμμων σαφῶς τὰς κατεύθυνσεις καὶ τὰ δρια τῶν ἐπιδιώξεων τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας πολιτικῆς, ἀντικατοπτρίζουν δὲ τὰς ἀντίληψές της ἐφοπλιστικῆς πλειονότητος. Μικρὰ μόνον μειονότης, μολονότι ἀναγνωρίζει, ἐν τινὶ μέτρῳ, τὴν μειονεκτικὴν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἔναντι τῆς ἐπικορηφυμένου ξένου σημαδίου. Θλίβεται ἐν τούτοις εἰς κάθε νέαν σύνησιν, ἔξερχομένην τοῦ παλαιοῦ Βρεταννικοῦ δόγματος περὶ ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ ἑργασίας ἀπλαγμένης παντὸς προστατευτισμοῦ καὶ κρατικῆς πλειονότητος. 'Η μικρὰ ἀντη μειονότης ὑποστηρίζει τὴν γνωστὴν ἀρχὴν περὶ ἐπιβάσεως τοῦ ισχυρότερον, ἀλλὰ εἴνε ἀνίσχυρος, φαίνεται, νᾶ ἐπιβάλλει τελικῶς τὴν ἐπικράτησην τῶν ἀντιλήφεων τῆς τούτου.

Αἱ γνῶμαι τοῦ λόρδου Ἐσσεντού

'Ο λόρδος "Εσσεντον, τοῦ ὄποιον αἱ γνῶμαι ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων διαρύνουσαν ἐπέζουν ἔκάστοτε θέσιν καὶ προσαλούν τὴν γενικήν τῶν ἑφοπλιστικῶν κείμενον καὶ τῶν ἀμοδίων πρατικῶν ἐπερροσθέ-  
πιν προσοχήν, ὡμοίης ποδὸς ἡμερῶν ἐνώπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως  
τῶν μετόχων τῆς παρ' αὐτῷ προεδρευομένης «Furness, Withy & Co,  
Ltd», μίζας πλειστα δύσα ἐνδιαφέροντα τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, ἀλλὰ  
καὶ τὴν διεθνῆ ποταμῆτην, ζητήμα, καὶ ἀναπτύξας τὰς ἐπ' αὐτῶν ἀντιλή-  
ψεις του. «Ο οἰκονομικὸς ἐθνικισμός, ποὺ ἀποτελεῖ σήμερον μίαν τῶν  
χριστιανῶν ἀφοριῶν τῆς ἐκπτώσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου — εἰπεν ὁ  
ἐπικφανῆς ὅμιλητής — διαδιδεται ἀνά τὸν Κόσμον κατὰ τοόπον λιαν ἀντι-  
συγχαστικῶν, οὕτως ὅστε, ἐάν ή ἀρχῇ τῆς ανταρσείας, ἀνεξαρτήτως τῆς  
διατάξης, ὀλοκληρωθῇ εἰς ἔκαστον χώραν, τότε ἡ ναυτικὴ βιομηχανία  
προσφέρονται ν' ἀπονεγκωθῇ. Απλῶς καὶ μόνον τὰ ἐπιβατήγα σκάφη θὰ  
διαρροφηθεῖσαν ἀνά τοὺς ὄπειρους τὸ ρεῖμα τῶν ἐπιβατῶν, ἐνῷ τὰ  
φορτηγά πλοῖα θὰ τείνοργ, κατὰ τὸ πλεῖστον, νῦν ἐξελείφονται.

Συνεχάρι περατέωφ την Ἀγγλίκην συβέργοντας, διότι προῆλθεν εἰς τὴν σύναψιν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν μὲν 24 κράτη καὶ ηγέρηθη, ὅπως ἐφέ-  
ζης τίθενται εἰς τὴν πρότοην μοιῶν ἔκπαστης νέας συμφωνίας τὰ ναυ-  
τιλιακὰ συμφέροντα τῆς χώρας, ὥστε τὸ Ἀγγλικὸν πλόον νὰ ἐνδισκεῖ  
τὴν σύναψιν συμφετοῦς εἰς κάθε μεταφοράν καὶ νόμῳ ζημιοῦθεν ἢ παραγκωνίζεται, τόσον εἰς τὴν κίνησιν τοῦ ἐνδωματοχαροφικοῦ ἐμπο-  
ρίου, δύον καὶ εἰς τὸ στίθιον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς.

W. KUNSTMANN,  
STETTIN AND SWINEMÜNDE  
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

**ΕΦΟΠΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΙΓΑΙΟΝ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

Αἱ ἀμοιβαὶ ναυσιπλοῖας

"Οοον ἀμφορᾶ τὰς προστατευτικὰς μεθόδους, τὰς ὅποιας πολλαὶ νωπικαὶ χρώματα ἀκολουθοῦν, ὁ λόρδος Ἐσσεντον ἐτόνισεν, ὅτι τὸ ἀντίδοτον, ποὺ δύναται νὰ εἰσηγηθῇ διὰ τὴν ἀμεσον τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἀνακούφισαι — παρὰ τὸν ἀντιπλῆ κχωρακτήρα τοῦ μέτρου — είναι ὅπερι αἱ ἐπιχορηγήσεις καὶ διασφορές σημαίας ἀντιμετωπισθῶν διὰ τῶν ιδίων μέσων. «Καταδίκαστο τὴν τακτικὴν αὐτῆν — εἶπεν — ἄλλα πρέπει νὰ κατανοῦμεν ἀπὸ τοὺς ξένους συναγωγιστὰ μας, οἵτι δὲν είνει δυνατόν νὰ ἔκποιηται τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον ἀπὸ τοιεῖς ἑργασίας, τοὺς ὅποιους ἐπὶ γενεαὶ ἔξινηρετει, χωρὶς καμιάν κιθεφοντικὴν ἀρρογήν».

Αφοῦ ἐν συνεχείᾳ ἀναρρέθη ὁ ὄμιλος τῆς πόλεως διὰ τὸ Αγγίτικόν "Εθνος" σημασίαν ἔχει τῆς ἑπάξεως, τόσον ἐν εἰδήσῃ, ὃσον καὶ ἐν καιφῷ πολέμῳ, μᾶς συγχρονισμένης καὶ ἀποδοτικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, προσέθηκεν ὅτι ὁ μόνος πρός τον οὐρανὸν ἀντὸν τρόπος ἔγκειται εἰς τὴν δημιουργίαν συνθηκών ἐργασίας, απίνες νὰ ἀπέτρεψον τὴν ἀπασχόλησην τῶν Αγγίτων πλοίων ἐπὸ δύος ξανθοποιητικῶν. Σημαίνει τοῦτο — εἴτε — τὴν εἰσπραξὴν ναύλων καλυπτόντων τοὺς τόκους καὶ τὰς ἀποσβεσίες, ὥστε νὰ καθίστανται ἐφικτῇ ἡ ἀντικατάστασης τῶν πλοίων, ποὺ συμπληρώνουν τὸ δριον τῆς ἡλικίας των "Βεβαίως", προσέθηκε, ἡ φυσιολογικὴ λένεις τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, ἔξαρχται ἀπὸ τὴν ἀναδιωσιν τοῦ ὄγκου τῆς κινήσεως τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου. Μέχρι σήμερον ὅμως, δὲλι σχεδὸν ἀναρτικῶν καθὼρια ἐφάνησαν διατεθμέναν νὰ αἰδήσουν τὴν χωρητικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ τον στόλου, χωρὶς καμίαν ἐξ ἀτόνων νὰ κινηθῇ σοβαρῶς καὶ πρὸς αἰδήσην τοῦ ἐμπορίου, τὰς μεταφορὰς τοῦ ὄποιον καλέεται νὰ ἔχει πρετήσῃ τὸ πλήθεωρόν τοῦτο τοντά.

### Τὸ σχέδιον «διαλύσεων-ναυπηγήσεωγ»

Ανεφέρθη άκολούθως ὁ λόρδος «Εσσεντον εἰς τὸ σχέδιον «διδασ-  
σεων — ναυπηγίσεων», χαρακτηρίσας τούτο ὡς ἐπωφελέστερον διὰ τὴν  
ναυπηγικήν, παρὰ διὰ τὴν ναυτικήν διομηχανίαν. «Ἀπεσκόπει ἀναμφι-  
βόλως — εἶτε — νά την συμβάλλῃ εἰς τὴν ἀνάνεωσιν τοῦ πλωτοῦ ὥλικον τῆς  
Βρετανικῆς ναυτιλίας καὶ εἰςαριθμήσῃ πολύματι, τὴν διάλυσιν δύο  
τόννων πελαταιομένης χωρητικότητος. Ἐναντί της κατασκευῆς ἔνδος τὸν  
τοῦ καινούργους. Εἶνε ὅμως ἄξιον ἴδιατέρας προσοχῆς τὸ γεγονός, ὅτι  
μέγα τημά της διαλυνόμενης, βάσει τοῦ σχεδίου, χωρητικότητος, ἀφο-  
ρούσσαντα, τὰ ποιά, ἐπὸ διαλας συνιθήσας, ἡτο ἀπίσταντον νὰ ἐπανέ-  
θουν εἰς τὴν ἐνεργείαν προτείνονται. Τὰ ἀχρόστα αὐτὰ σκάφη ἀντικαθί-  
σταντα διὰ νεοτεύχτων, ἀτινα προεξαλέσαν σημαντικὴν ἔμμιαν εἰς τὰ  
ἐπάρχοντα ισανά πλοῖα καὶ τολμῶ νὰ ἐποπτηρίζω, ὅτι τὸ σχέδιον τοῦ  
εἰπεντον εἶτε τὰ σημαντέοντα τοῦ ἐπωφελαμοῦ, μιλούντι ἡ ἐφα-  
ρμογή τοι, διοῦ μετὰ τοῦ σχεδίου ἐπιχορηγήσεων, ὀφέλουσαν σημαντι-  
κῆς την ναυπηγικήν καὶ τὴν μηχανογύαν, ἤμβινεν δὲ καὶ τὴν δι-  
τύτη της ἀνεργείαν».

Κατά τὴν γνώμην τοῦ κ. "Εσσεντον, ἐὰν ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἐπεδίωκε διὰ τοῦ σχεδίου τούτου τὴν προστασίαν τῶν ναυτηγῶν, θὰ ἔπειπεν υ' ἀναθεωρήσῃ ἥδη τὰς ἀποφάσεις τῆς, λόγῳ τοῦ ὄγκου ἐφαρμοσίας, ποὺ ἐπεισῳδεῖ ἐις τὰ Ἐδεικνύτα ναυτηγεία, κατόπιν τῆς ἐφαρμογῆς εὐθετέου προγράμματος ναυτικῶν κατασκευῶν, βάσει τῆς κρατικῆς ἀρρωγῆς, πρᾶγμα, τὸ ὅποιον δὲν προσβλέπετο, ὅταν ἐτέθη ἀρχικῶς ἐν ισχύι τὸ σχέδιον «διαλύσσεων—ναυτηγήσεων». Ἐνδείκνυται, κατά τὸν δόδον "Εσσεντον, ἡ περιττεύοντα ἀναστολὴ τοῦ σχεδίου, μέχρις ὅτου τυπιληρωθοῦν ἢ ὑπὸ κατασκευὴν παραγγελία, ὅποτε, ἐνδεχομένως, νῦν ἢ ἡ ἀρχοντιώτων ἀναλάβῃ ἡ Ναυτικὴ διοικητανία καὶ ἐπιτραπῇ εἰς τοὺς ἐποιηστάς ἡ ἀνάληψης ναυτηγήσεων ἀνεύ τῆς ἐκ τοῦ Θησαυροφυλακίου συνδρομῆς".

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

# **"CAMREX"**

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

AIOTI

## ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ Α- ΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑ- ΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

**ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ  
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ  
TANKS & BILGES**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

HARROWBY ST., CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

## Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ σχεδίου

Εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων, ὁ μαρκήσιος *Leiland*, ἀπαντῶν εἰς σχετικὴν ἐπεργώτησιν, παρέσχεν ἐνδιαιρερούσας πληροφορίας περὶ τῆς μέχρι τοῦδε πορείας τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «διαλύσεων ναυτιγήσεων». Πεντάκοντα πλοῖα — εἴπεν — ὀλικῆς χωρητικότητος 190.000 τ. γραδός περίπου, διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν ὅποιων παρεσχέθησαν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως δάνεια ὑπερθεάντα τὸ ποσὸν τῶν 3.500.000 λιρῶν, εἶναι τὰ πραγματικὰ ἀποτελέσματα τοῦ σχεδίου, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ μέχρι σήμερον. «Ἐναντὶ τῶν νέων αὐτῶν κατασκευῶν διετέθησαν πρὸς διάλυσιν πλαταῖ σκάφη 380.000 τόννων γράδος, ἐκ τῶν ὅποιων διὰ τὰ 86 χωρητικότητος 326.000 τόννων, παρεσχέθη ἡδη ἡ ἀπλούστητη ἔγκρισις. Ἐκ τῶν 86 αὐτῶν πλοίων τὰ 39 χωρητικότητος 177.000 τ. γραδός, ὡς ἔγγιστα, ἦσαν Ἀγγλικά, τὰ δὲ ἐπόλιτα σκάφη 149.000 τόννων ἡγοράσθησαν παρ' Ἀγγλικούς ἐφοπλιστῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου.

Προσκύνεται ἐκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν — ἔξηροιονθησεν ὁ λόρδος *Leiland* — διὰ διάλυσιν τῶν διαλυθεῖσης παλαιᾶς Βρετανικῆς χωρητικότητος, ἀναλογεῖ εἰς περίπου τόννος ἕνεκς χωρητικότητος ἀγορασθείσης ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς πρὸς διάλυσιν ἐν Ἀγγλίᾳ, τοῦτο δ' ἀπέτελει — κατὰ τὴν ἀπτῆλην τοῦ — μίαν ἴαντας ἰανυτοπητικὴν κατάστασιν πραγματών. «Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὸν Βρεταννικὸν ἐμπορικὸν στόλον, ἐνισχύεται οὗτος διὰ νέων σκαφῶν 190.000 τόννων, ἐναντὶ ἀντικαταστάσεως 177.000 τόννων παλαιᾶς χωρητικότητος, συνεπῶς ἔχει καὶ μίαν ἐπὶ πλέον προσθήκην ἀποδοτικοῦ τοννᾶς ἐκ 13.000 τόννων γράδος. Δὲν δύναται δῆδεν νὰ ισχυρισθῇ τις — κατέληξεν — ὅτι ἀπέτυχε τὸ σχέδιον, μολονότι δὲν ἐστέψθη καὶ παρ' ἀπολύτου ἐπιτυχίας.

Θὰ ἤντοντο ἐν προσεκμένῳ ἐνδιαφέροντι νὰ διαπιστωθῇ, ἐδὲ κατὰ τὸ ἐναντούμενον ἔξαμηνον τῆς λειτουργίας τοῦ σχεδίου ὑπῆρχον ἐλπίδες εὐνοικοτέρας, κατὰ τὸ ἐφικτόν, ἀλλοιώσεως τῶν ἀντοτέρων ἀριθμῶν. Πάντως, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ναυτιγήσιν διομηχανίαν, τὸ σχέδιον παρέσχεν εἰς αὐτὴν μίαν ὀγκώδη ἐργασίαν, ἡ ὥποια σημαντικῶς ἐβεβαίωσε τὴν θέσην τῶν Βρεταννικῶν ναυτηγίεων.

## Νέα σύνδεσις εἰς τὸ πλήρωμα καταστρώματος

«Ἀπὸ τινων ἡμερῶν ἐτέθησαν εἰς ἔφαρμογήν ἐν Ἀγγλίᾳ οἱ νέοι κανονισμοὶ οἱ ἀφορῶντες τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος καταστρώματος τῶν Βρεταννικῶν πλοίων. Οἱ νέοι κανονισμοὶ είναι ἐνδιαιρέοντες κατὰ τοῦτο, ὅτι ἀποσαφῆνιζουν, δροσιένας διατάξεις τῶν παλαιῶν κανονισμῶν, μᾶλλον, παρὰ ὅτι ἐπιφέρουν σημαντικὰς τροποποιήσεις τούτων. Δύναται νὰ λεχθῇ, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, ὅτι κατέστη ἡδη σαφῆς καὶ συγκεκριμένος ὁ τρόπος τοῦ καταστροφικοῦ ἐνὸς καταλλήλου πληρώματος διὰ τὴν ὑπηρεσίαν καταστρώματος, τρόπος, τὸν ὥποιον είχεν ἀπὸ πολλοῦ σιωπηρῶς προκρίνει καὶ ἔφαρμόσει ἡ πλειονότης τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν.

«Ἡ βασικὴ τῶν νέων κανονισμῶν διάταξις ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι ἀπαντά τὰ εἰς τὸ ἔξωτερον ταξιδεύοντα Ἀγγλικὰ σκάφη, χωρητικότητος 700 τόννων γράδος καὶ ἄνω, ὃν ἔχουν ἐφεξῆς ἀρκετὸν πλήρωμα καταστρώματος πρὸς διατήρησιν τῶν φυλακῶν ταξιδίου, μὲν ἔκαστην φυλακὴν περιλαμβάνοντας τρεῖς, τούλαχιστον, ἀνδρας καταστρώματος, διασαφηνίζομένον διὰ πρώτην φοράν, ὅτι μεταξὺ τῶν τριῶν τούτων ἀνδρῶν δὲν ὔνται συγκαταριθμῆται οὐδεὶς ἀξιοματικός.

Διὰ πρότην ἐπίσης φοράν παρέχεται ὁ καθορισμὸς τοῦ «ἐν πολογισμῷ εἰς μονάδα» ἀνδρὸς καταστρώματος. Λογίζεται τοιοῦτος εἰς ναυτικὸς ἡλικίας 19 ἑτῶν καὶ ἄνω, δινάμενος νὰ συγκεντρώνῃ τὰ ἀπόλοινθα προσόντα: α') Τριετή προσπερισίαν καταστρώματος, καταλλήλως βεβαιω-

ουμένην. β') "Οτι ἔπαντες νὰ θεωρήται ναυτόπας η μαθητευόμενος καὶ διὰ εἰσῆλθεν εἰς τὸ στάδιον ἀπόδοσεως τῶν συνήθων ναυτικῶν. Τὸ τελεταῖον τοῦτο βεβαιώνεται διὰ πιστοποιητικοῦ τοῦ «Board of Trade».

Δινάμει τῶν νέων κανονισμῶν, ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτοπαίδων καὶ τῶν μαθητευόμενων, οἵτινες δύνανται νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον διονον συνθέσεως δι' ἓνα πλήρωμα καταστρώματος, εἰνὲ περιωρισμένος, μολονότι δὲν καθιερώνεται οὐδεὶς περιορισμός, ὅσον ἀφορᾷ τὸ συνολικὸν ἀριθμὸν τῶν προσλαμβανομένων παρ' ἐκάστου πλοίου τοῦ σχεδίου τοῦ «περιορισμένων γράδων» τῶν «περιορισμένων πλοίων» τοῦ σχεδίου.

«Ἀγγλικοὶ σχάροις, χωρητικότητος ἦσαν τῶν 700 τόννων γράδος, οὐχὶ δύοις καὶ πλέον τῶν 2.500 τόννων, δέοντα νὰ φέρῃ ἕξ, τούλαχιστον, ἀνδρας καταστρώματος. Διὰ σκάφη 2500 ἔως 5500 τ. γράδος οἱ «περιορισμένοι» ἀνδρες καταστρώματος πορέτε νὰ είνε τούλαχιστον δύτων καὶ διὰ σκάφη ἄνω τῶν 5500 τ. γράδος, δέκα. Εἰς ναύληρος δύνανται νὰ θεωρήται ὡς «περιορισμένοι» ναυτῆς καταστρώματος, ἀρεὶ τὸ «ἀναγράφηται εἰς τὸ ναυτολόγιον», ως τοιοῦτος, νὰ είναι ἡλικίας 20 ἑτῶν καὶ ἄνω καὶ νὰ ἔχῃ θαλασσίαν προσπερισίαν καταστρώματος οὐχὶ μικροτέραν τῶν 4 ἑτῶν.

Οἱ «περιορισμένοι» ἀνδρες καταστρώματος δύνανται νὰ ἀντικατασταθοῦν παρ' ἄλλων (ναυτοπαίδων η μαθητευόμενων) κατ' ἀναλογίαν ἐνὸς πρὸς δύο, ἐνὸς πρὸς τρεῖς καὶ ἐνὸς πρὸς τέσσαρας, διὰ τὰς προσαναφεθείσας τρεῖς κατηγορίας μεγάλους πλοίων. Ἀπὸ τοὺς ἀλλοιότερους ἀνδρες, δέοντας ἀποδεικνύμενην, ἀπὸ ἐνὸς «περιορισμένου» ἀνδρός. Εἰς Σύνουργός μὲν μικροτέραν τοῦ διορεγμάτου θαλασσίαν προσπερισίαν, λογίζεται θύμοις.

Εἰς — ἀλλὰ μόνον εἰς — τῶν τελευτών τούτων ἀνδρῶν καταστρώματος, δύναται νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ δύο ναυτοπαίδων, ἐχόντων δὲ προσπερισίαν μαλάσσης, οὐχὶ μικροτέραν τοῦ ἑτού, δεύτερος ἀποδεικνύμενην, ἀπὸ ἐνὸς «περιορισμένου» ἀνδρός. Εἰς Σύνουργός μὲν μικροτέραν τοῦ διορεγμάτου θαλασσίαν προσπερισίαν, λογίζεται θύμοις. Καθορίζεται ἐν καταλειπεῖ, διὰ οὐχὶ περισσότεροι τῶν δύο, τριῶν ἢ τεσσάρων τοῦ συνόλου τῶν μαθητευόμενων η ναυτοπαίδων, τῶν προσλαμβανομένων ἐφ' ἐνὸς πλοίου — κατὰ τὰς ἄνω κατηγορίας χωρητικοτήτων — δύνανται νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν ἀπαρτιζόντων τὸ πλήρωμα καταστρώματος.

## Ρουμανία

### Η ναυσιπλοΐα εἰς τὸ Δούναβιν

«Ἐξ Σόφιας μεταβιβάζονται πληροφορίαί της Βουλγαρικῆς ἐφημερίδος «Ζόρα», κατὰ τὰς ὥποιας, μετὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ξητήματος ἐπανορθώσεως τῶν Στενῶν τῶν Δαρδανελλίων καὶ τοῦ Βοσπόρου, πρόκειται νὰ ἀνακινηθῇ ὑπὸ τῆς Ρουμανίας τὸ ξητήμα τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὸν Δούναβιν. Προστίθεται μάλιστα η λεπτομέρεια, διὰ ὅ το. Τιτουλέσκο προβαίνει ἀπὸ τίνος εἰς τὰς προσανατολικὰς ἐνεργειας καὶ βολιδοσκοπήσεις ἀντικειμενικὸς σκοπός τῶν ὥποιον είναι η ἐπιδιωξίς ὀρισμένων μεταρρυθμίσεων εἰς τὸν δραγματισμὸν καὶ τὰ δικαιώματα τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δούναβεως η καὶ ἐνδεχομένως η κατάργησις της.

«Ἡ «Ζόρα», σχολιάζοντα ἐν ἀρθρῷ τῆς τάξης ἐνεργειας ταύτας τοῦ Ρουμάνου ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν, τοιοῦτη διὰ η λύσις τοῦ ξητήματος

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανυθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Άνθρακευσεις ἀτμοπλοιών ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὁρους λίαν συμφέροντας.

\*Αντιρρόσωποι:

EN ΛΟΝΔΙΝΩ: **LINDSAY BLEE & Co. LTD.**

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

EN POTTERDAM: **C AL TRADING ASSOCIATION**

Westerkade 2, ROTTERDAM





(Συνέγεια ἐκ τῆς θητού σελίδος)

τῶν τελευταίων ἔτῶν, δυνάμεθα νὰ ἀποκτήσωμεν τὸν τελειότερον στόλον αὐτοῦ τοῦ εἰδους τοῦ κόσμου καὶ νὰ καταστῶμεν ἀσυν-γύνιστοι.

Δι' ὅλους αὐτούς τοὺς λόγους, δὲν πρέπει νὰ θιασθῶμεν νά ἀγοράσωμεν ὅ,τι δήποτε, φθάνει νά είνε νέον, παρά νά ἐπιδώξωμεν, θασίζουμενοι ἐπὶ τῶν δεδομένων τῆς μακρᾶς πείρας μας, τὴν δημιουργίαν ἑνὸς Ἐλληνικοῦ τύπου Tram, καταλλήλου δι' ὅσον τὸ δυνατόν περισσοτέρας ἀγορᾶς καὶ ἐνθυμίζοντος ὅσον τὸ δυνατόν διλγάτερον τὰ σημερινά μας σκάφη, ἀτινα κληρονομίαι ἄλλων, κατασκευασμένα ἀρχικῶς δι' ἄλλους, ώς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, σκοπούς, ἡγοράσθησαν παρ' ἡμῖν, ἐτέθησαν ἐκ τῆς ἀργίας ἐν κινήσει καὶ συνέτειναν κατά πολὺ εἰς τὴν σημερινήν τραγωδίαν τῶν Tram, χωρὶς νά μᾶς ἀποφέρουν καὶ κέρδη ἄξια λόγου.

Πλὴν δύως διά νὰ γίνουν δλα αὐτά, χρειάζεται μακροχρόνιος προσπάθεια καὶ κεφάλαια, ἄτινα ἡ παροῦσα μορφὴ τῆς ἐφοπλιστικῆς ίδικτησίας δὲν δύναται νὰ ἔξερῃ, διότι δόλιγοι εἰνεῖ σι εφοπλισταὶ ἔκεινοι, οἱ ὅποιοι δύνανται νὰ ἀναλάβουν τὰς βαρείας ὑποχρέωσεις τῆς κατασκευῆς ἐνός σκάφους, ἀκόμη δὲ διλγυτέροι ἔκεινοι, οἵτινες θὰ ἔχουν τὸ θάρρος νὰ ἀντιμετωπίσουν μόνοι τὰς ἐνδεχομένας ζημιάς, εἰς ἃς ὑπόκεινται πάντοτε αἱ καινοτομίαι.

Δεν ἀπομένει συνεπῶς, ως μόνος ριζικός τρόπος ἐπιτυχοῦς οἰκονομικῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος τῆς ἀνακαινίσεως τοῦ υλικού τῆς ναυτιλίας μας, παρά ὁ σχηματισμός μεγάλων ἑταριών, περιλαμβανουσῶν ὅσον τὸ δυνατόν περισσοτέρους ἔφοπλιστὰς ἔκαστη.

Τα Ελληνικά γραφεία του Λονδίνου, άτινα ούπιαστικώς διαχειρίζονται τάς έφοπλιστικάς περιουσίας, δύνανται νά αναλάθουν την πρωτοθυλίαν μιᾶς τοιαύτης συμπτύξεως. Τό έργον των θα είνε θαρρό, διότι θα προσκρούσῃ εἰς άλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα, εἰς μικροφιλοτιμίας, εἰς τό μωσαϊκόν της 'Ελληνικῆς ιδιοκτησίας κλπ. δὲν είνε ούμως καὶ ἀπραγματοποίητον. 'Εαν δὲ κατορθώσουν οι μεγάλοι αὐτοί συνεταιρισμοί νά μη παρεκκλίνουν τῶν γραμμῶν τῆς οἰκονομικωτάτης διαχειρίσεως, ήτις κατέστη παράδοσις παρ' ήμιν, η ἐπιτυχία των θα είνε ἔησθαλισμένη ἐκ τῶν προτέρων.

Τό Κράτος ταύτοχρόνως, δύναται νά ελθη ἀρωγὸν διά τῆς ιδρύσεως ἐνὸς πιστωτικοῦ ιδρύματος, κύριον σκοπὸν ἔχοντος, τὴν χρηματοδόθησιν τῶν ναυπηγήσεων, τοῦ δόπιου οἱ πόροι δύνανται κατὰ μέγιστον μέρος νά ἀντλῶνται ἀπὸ τὰς ἐν τῷ ἑξωτικῷ ἐκ τῶν Clearings πιστώσεις του, ἃς δύναται νά αὐξήσῃ διέντατικωτέρας ἔξαγωγῆς καπιών, ξηρῶν καὶ νωπῶν ὅπωρῶν, κλπ. πρός μέγα ὄφελος συγχρόνως τῆς γεωργικῆς ήμῶν οἰκονομίας.

Τὸ πρόθλημα τῆς ἀρμονικωτέρας γεωγραφικῆς κατανομῆς τῆς Ναυτιλίας μας είνε τόσον συνυφασμένον μὲ τὰ ἡδη ἔξετασθεντά ζητήματα τῆς συνθέσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ὅπεις σαφῶς νὰ ὑπονοητῇ ἡ θεραπεία του καὶ νά περιπτεύῃ οὐσιαστικῶς μία νέα ἀνασκόπησης του. Ἐάν ἡ σύνθεσις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ ἀνανεώσις τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ συντελεσθοῦν ἐντὸς ἐνὸς πλαισίου, ἀνολόγου πρὸς δὲ ἐπεχειρήσαμεν νὰ χαράξωμεν, ἡ ἀρμονικὴ αὕτη γεωγραφικὴ κατανομὴ τῆς ναυτιλίας μας θά γινη αὐτομάτως.

Αλλά τίθεται εύλογώς τό έρωτημα, έαν μία τοιαύτη προσπάθεια ἀπαίτουσα τὴν ἐκ διαθρών ἀλλαγὴν τῆς ψυχοσυνθέσεως τοῦ "Ελλήνος ἐφόπλιστου καὶ τῆς Κρατικῆς ὁργανώσεως, ἔχει πιθανότητας ἐπιτυχίας. Πολλοί, ἀν δχι ὅλοι, θά ἀπαντήσουν ἀρνητικῶς καὶ ίσως νά μὴν ἔχουν ἄδικον.

Η ιστορία δύμως τῶν Μεσογειακῶν λαῶν θρίθει ἐκπλήξεων. Λαοὶ εὐφυεῖς, εὐμετάθλητοι, ἔνθουσιώδεις, εἰνεὶ ίκανοὶ καὶ τῶν πλέον ἀπίθανων ἐπίδοσεων, τῶν πλέον ἀποτόμων μεταθολῶν, παραδείγματα ζωντανὰ τῶν ὀπίσων εἰνεὶ ἡ Ἑλλάς τοῦ 1912 καὶ ἡ καταπληκτικὴ Ἱταλία τῆς σήμερον.

Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

**LIVERPOOL**  
**R E A L I M I T E D.**  
*Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—*  
**TUG OWNERS**  
**BIRKENHEAD**

Τό γέον καθεστώς τῶν Στενῶν καὶ ἡ Ναυτιλία

Ἐξεδόθη πρὸ ἡμερῶν ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς Λευκὴν Βίβλον τὸ κείμενον τῆς συνθήκης τοῦ Μοντέρ, ἀναφορικῶς μὲ τὸ νέον καθεστώς τῶν Δαρδανελλίων. Διὰ τῆς συμφωνίας ταύτης ἀναγνωρίζεται, ὡς γνωστὸν, ἡ δοχὴ τῆς ἐλευθερίας τοῦ διάπλου τῶν Στενῶν παρὰ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ μίαν εἰκοσατίαν, ὅση, δηλαδή, είνει ἡ χρονικὴ περίοδος τῆς ἴσχυός της συμφωνίας, καθοδίζεται ὅμως, ὅτι καὶ πέραν τῆς περιόδου ταύτης ὃλη ἔξαρσολυθήσῃ ἡ διὰ τῶν Στενῶν ἐλευθεροπλοία «ἄνευ οὐδενὸς περιορισμοῦ χρόνου». Λόγῳ τούτῳ ἔξαρστικον καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἐνδιάφεροντος τῆς συνθήκης ταύτης, δημιουρεῖν καθεστὼς τὰς διατάξεις τῆς νέας συμφωνίας, τὰς ἀφούσας τὰ 'Εμπορικὰ πλοῖα καὶ τὴν πολιτικὴν ἀεροπορίαν.

**ΔΙΑ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ: ΑΡΘΡΟΝ 2:** 'Ἐν καῷ φειρῆσσι τὰ ἐμπορικὰ σκάφη τυγχάνουν πλήρους ἐλευθερίας διελένεσις *en transit*' καὶ διάπλου τῶν Στενῶν, ἡμέρας καὶ νυκτός, ἀνεν διαρρίσεως σημαίας καὶ μὲν οἰονδήποτε εἶδος φορτίου, χωρὶς νῦ ὑπόκεινται εἰς ἄλλας διατυπώσεις, πλὴν ἔκεινον, ἀτίνες προβλέπονται διὰ τοῦ ἄρρενος 3. Οὐδὲν τέλος ἡ δικαιομάτια, ἔκτος τῶν ἐπιτρεπομένων διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 1 συμπληρωματικῆς πρόξεως τῆς παρούσης συμφωνίας, ὃλη εἰσπράττεται ἐκ μέρους τῶν Τονοκικῶν ἀρχῶν παρὰ τῶν διεργομένων πλοίων, ἀτινα δὲν προσεγγίζουν εἰς τινὰ λιμένα τῶν Στενῶν. Πρός διευκόλυντι τῆς εἰσπράξεως τῶν τελῶν ἡ δικαιομάτων ὑποχρεοῦνται τὰ διεργάμενα σκάφη νῦ ἀναφέουνται εἰς τὴν ἀριθμὸν Τονοκικῶν ἐπηρεούντων τὸ ὄνομα αὐτῶν, τὴν χωρητικότητα, τὸν προοιμόν τοῦ καὶ τὸν τελευταῖον λιμένα προσγγίσεως τῶν. Τὰ πλοηγικὰ καὶ ρυμουλκικὰ παραμένουν κατὰ διο-

ΑΡΘΡΟΝ 3: "Απαντά τὰ εἰστριχόμενα εἰς τὰ Στενά πλοία ἐκ τοῦ Αἰγαίου πελάγους ή ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, δέον νὰ σταθμεύσουν εἰς τινὰ ὑγειονομικὸν σταθμόν, πλησίον τῆς εἰσόδου τῶν Στενῶν, ὅπως ὑπήρχανται τὸν ὑγειονομικὸν ἔλεγχον, τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῶν Τουρκικῶν Νόμων, ἐντὸς τοῦ πλασιον τῶν διεθνῶν ὑγειονομικῶν Κανονισμῶν. Εἰς τὰς περιπτώσεις σχαφῶν, ἐφωδιασμένων μὲ καθαρὰν ὑγειονομικὴν πιστοποίησην ή δυναμένων νὰ παροντιάσουν δήλωσιν ὑγειονομικῆς ἀρχῆς ἐμφανίσουσαν τὴν ὑγείαν τοῦ πληθυσμούς καὶ τοῦ πόλου προειδοποιεῖσθαι τοῦ σκάφους, οὐ ἔλεγχος οὗτος θὰ διεξάγεται ήμέρας καὶ νυκτός, μὲ πᾶσαν δινατήην ταχύτητα καὶ τὰ ἐλόγια πλοία δέν θὰ ὑποχρεούνται νὰ σταθμεύσουν ἄλλαχον κατέ τὴν διέλευσίν τον διὰ τῶν Στενῶν.

"Οσοι δημιουργοί φέρουν ἐπ' αὐτῶν χρονόματα λοιπούς νόσους (πανώλους, γολέρας, κτερίνων πυρετοῦ, ἔξανθηματικοῦ τύπου ή εὐφλογίας) ή εἰς δύσα ἐξ αὐτῶν ἐσπιειώθησαν τοιαύτα χρονόματα κατά τὴν διάρκειαν τῶν ἐπτά προηγουμένων ἀπὸ τοῦ κατάπλου των εἰς τὰ Στενά ήμερον, καθὼς καὶ δύσα προέρχονται ἐξ μεμολυσμένων λιμένων, δόθεν ἀπέπλευσαν πρὸ μικρότερου τῶν πέντε ήμερον χρονικοῦ διαστήματος, ἵνοχροεῦνται νῦ παραμείνουν ἐπὸ κάθαρσιν εἰς τοὺς ὑγειονομικούς σταθμούς καὶ νῦ δεχθοῦν τὴν ἐπιβίβασιν ἐπ' αὐτῶν τόσων φυλάκων, δύσις ήμελον δρίσει αἱ ἀμόδιαι Τορφικαὶ ἀφραῖ. Οὐδὲν τέλος η δικαίωμα θάλασσας πάτεται αἱ δύσεις τῆς τὴν χορηγούμενην τῶν φυλάκων τούτων, οἵτινες καὶ θάλασσας πάτεται εἰς τινὰ τῶν ὑγειονομικῶν σταθμῶν κατά τὴν ἀναγνώσην τοῦ πλοίου ἀπὸ τὰ Στενά.

ΑΡΘΡΟΝ 4: Εἰς περίπτωσιν πολέμου, εἰς τὸν ὥποιον δὲν ὦν μετέγνη Τουρκία τὰ ἐμπορικὰ σκάφη οἰωνίδηστα ἔννικοτες καὶ μὲν οἰονδήστε εἰδος φορτίου, ὃν τυγχάνουν τοῦ δικαιώματος τῆς ἑλλεβόρας διελεύσεως τῶν Στενῶν ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῶν δύο προηγονιμένων ἄρθρων. Ἡ πρόδοληψις πλοηγοῦ καὶ ομοιούκοι είνε πρωτειστική.

**ΑΡΘΡΟΝ 5:** Εις περίπτωσιν δώμας πολέμου, εἰς τὸν ὅποιν ἔν μετέχῃ ἡ Τουρκία, τὰ ἐμπορικά πλοῖα, τὰ ἀνήκοντα εἰς κόρατ μὴ ἐμπόλε-  
μα πούς τὴν Τουρκίαν, ἔχον τὸ κακώμα τῆς ἐλεύθεροπολίαις ἀπὸ τὰ  
Στενά, ὑπὸ τὸν οητὸν δροῦ, ὅτι δὲν ὄδιμα παράσχουν κατ' οὐδένα τρόπον  
δοῦθειαν εἰς τὸν ἔχθρον. Τοιαῦτα πλοῖα ἔν μετέχονται εἰς τὰ Στενά  
κατὰ τὴν διάρρεων τῆς ἡμέρας, ἢ δὲ διέλευσίς των «τεφάνζετος» ἔν γί-  
νεται διὰ τῆς πορείας, τὴν ὅποιαν ἔν ποδεινύνοντι ἐκάστοτε αἱ ἀρμόδιαι  
Τουρκοί ἀγούσαι.

**ΑΡΘΡΟΝ 6:** 'Εάν ή Τουρκία ηθελε θεωρήσει έωστήν έπαπιλούμένην μὲ άμεσον πάνδηνον πολέμου, αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 θὰ ἔξαστοι, οὐκίσσονται όπωσδήποτε νὰ ἐφαρμόζονται, αἱ διελεύσεις ὅμως τῶν πολίον θὰ γίνονται τὴν ἡμέραν ἢ ἀπολογισμένην ἡ αὐτῶν πορεία θὰ ἑπαδεικνύεται ἐπὸ τῶν ἀρχῶν. Έν τῷ περιπάτῳ ταῦτη, ή πρόσθλψις πλοιογοῦ ἐνδεχομένου νὰ καταστῇ υποχρεωτική, χωρὶς ὃς ποτὲ νὰ συνεπάγεται καὶ τὴν εἰσπράξιν δικαιωμάτων.

ΑΡΘΡΟΝ 7: 'Ο δρός «έμπορικά πλοῖα» περιλαμβάνει ἀπαντά γενικῶς τὰ σκάφη, ἄπινα ἀπασχολούνται ἀποκλιειστικῶς εἰς μεταφοράς ἐμβατῶν καὶ φορτίου.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΛΑΤΙΑΝ:** "ΑΡΘΡΟΝ 23: Διά νά ἔξασφαλ-  
τηνή ή διέλευσις τῶν ἀρεοσκαφῶν τῆς πόλιτικῆς ἀεροπορίας, μεταξὺ Με-  
γαργείου και Μαρών Θαλάσσης, διέτελε η Τονοκαΐην κυβέρνησις νὰ ὑπο-  
δεῖται τὰς ἐναερίους ὁδούς, ἔξωθι τῶν ἀπηγουμένων ζωνῶν, ποι ἐνδέ-  
κειται νὰ καθορισθοῦν παρ' αὐτῆς εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Στενῶν. Τέ πολ-  
ιτική ἀρεοσκαφή δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν τὰς ἐναερίους ταύτας ὁδούς.  
Ισχεὶ προηγουμένως νὰ λαρέζουν εἰς τὴν Τονοκαΐην κυβέρνησιν, σπου  
ισφράδ μὲν τὰς ἐκτάκτους πτήσεις, μίαν προειδοποίησιν τριῶν ἡμερῶν, ὅ-  
τουν ἀφορᾷ δὲ τὰς πτήσεις τακτικῶν γραμμῶν, μίαν γενικήν δῆλωσιν  
τῶν ἡμερομηνῶν διόδου.

'Αναλαμβάνει ἐπὶ πλέον ἡ Τουρκικὴ Κρέοντης, ἀνέξαρτή των οἰκοδήποτε στρατιωτικῆς ἀνακαταλήψεως τῶν Στενῶν, τὴν ἑποχρέωναν παρέξῃ ταῦς ἀπατούμενάς εὐκολίας διὰ τὴν ἀσφαλῆ διέλευσιν τῶν πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν ἀπὸ ταῦς ἐπιτρεπομένας ζώνας ὑπεράνω τοῦ ἔδυτος της, διὰ τὰ ἀεροπορικά ταξίδια μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀσίας. 'Η δόξα, ἡτοι δέον νὰ ἀκολουθῇται ὑπεράνω τῆς ζώνης τῶν Στενῶν παφὰ τῶν

ἀφοροσαφῶν, ποὺ ἐπέτυχον σχετικὴν ἄδειαν, δέον νὰ ὑποδεικνύεται εἰς αὐτὰ ἔκαστοτε ἵππο τῶν οἰκείων ἀρχῶν.

**ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ:** 'Η ὑπ' ἀριθμ. 1 συμπληρωματικού πράξεις, ἡ ἀναφερομένη εἰς τὸ πρῶτον ἀρθρον τῆς συνθήκης τοῦ Μοντρέ, ἐπιτρέπει τὴν ἀκόλουθον κλίμακα τελῶν καὶ δικαιωμάτων. Οιαδήλοτε μείονεις τῆς κλίμακος τάπτης, τὴν δύοιαν ἡ Τουρκική Κυβέρνησης ἥθελε παράσχει, θὰ ἐφαρμόζηται ἀνεν οὐδεμίας ἔξαιρεσεως, ὡς πρὸς τὴν ἔνθυτητα τοῦ πλοίου. Τὰ τέλη καὶ δικαιώματα ὁρίζονται εἰς χρονικά φράγματα (100 γρόδια σημειωνικά ισοδυναμούν πρὸς 2.5 χρονικά Γαλλικά φράγμα) καὶ εἰσπράττονται κατά τὸν νόμον καθαρᾶς χωρητικότητος. 'Η καθιερώθεισα κλίμαξ ἔχει ὡς ἔξης:

α') Σταθμῶν ὑγειονομικῶν ἔλέγχου	χρ. ϕ. ϕ.	0.075
β' Φαιρικά, φωτισμὸς καὶ σημαντήρες ισθμοῦ:		
Διὰ σκάφη μέχρις 800 τ. νέτ	»	0.42
Διὰ σκάφη 800 τ. νέτ καὶ ἄνω	»	0.21

γ') Διὰ ναναγοσωστικάς ὑπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων τῶν λέμβων, σταθμῶν φωτοβολίδων, σειρήνων οἱμάχης, σταθμῶν καθορισμοῦ πορείας καὶ οἰνδήποτε φωτοσημαντήρων (μὴ περιλαμβανομένων εἰς τὴν § 6') ἢ ἄλλων παροιούσιον ἐγκαταστάσεον » » 0.10

Τά ανωτέρω τέλη καὶ δικαιώματα ἐφαρμόζονται ἐπὶ περιπτώσεων ταξιδίων ἐπιστροφῆς διὰ τῶν Στενῶν, ητοι ταξιδίων ἐκ τοῦ Αἰγαίου Πελάγους πρὸς τὴν Μάνην Θάλασσαν μετ' ἐπιστροφῆς ἔκειθεν εἰς τὸ Αἴγαιον πέλαγος ή τάναταλιν διὰ ταξίδια ἐκ τῆς Μάνης Θαλάσσης πρὸς τὸ Αἴγαιον πέλαγος μετ' ἐποικούσις εἰς τὴν Μάνην Θάλασσαν.

Ἐάν, ἐν τούτοις, ἔνα ἡμερογενόν πλοίον ἐπανεισθέηται εἰς τὰ Στενά, ὅπως ἐπιστρέψῃ εἰς τὸ Αἴγανον πέλαγος ή εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, μετά πάροδον ἔξαμην ἀπὸ τῆς πρώτης διά τῶν Στενῶν διελεύσεως του διὰ τὸ ταξίδιον μεταβάσεως, δύναται νῦν ὑποχρεωθῆται εἰς τὴν καταβόληκν τῶν νενομισμένων δικαιωμάτων καὶ τελῶν διὰ δευτέραν φοράν, ἐφόσον δὲν προβλέπεται οὐδεμία διάκρισις ὁρειλομένη εἰς τὴν ἔθνικότητα τοῦ πλοίου.

Ἐὰν κατὰ τὸ ταξίδιον μεταβάσεως, ἔνα ἐμπορικὸν πλοῖον δηλώσῃ τὴν πρόθεσήν του νὰ μὴ ἐπιστρέψῃ, θὰ ἐποχεοθῇ, δύον ἀφοῦ τὰ δικαιώματα καὶ τέλη, νὰ καταβάλῃ τὸ ἡμισυ τῆς ἀνωτέρῳ κλίμακος. Προστίθεται, ὅτι τὰ δικαιώματα καὶ τέλη, τὰ δοῖα δὲν πρέπει νὰ είνε ἀνώτερα τοῦ ἀναγκαίου ποσοῦ πρὸς κάλυψην τῆς δαπάνης συντηρήσεως τῶν ἄρμοδιον ὑπηρεσιῶν καὶ τῆς δημιουργίας ἐνός λογικού πρειθμού ἀποθεματικῶν ἢ ρευστοῦ ὑπόλοιπου, δὲν θὰ αἰξάνωνται, εἴμι μόνον, συμφόνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 29. Θὰ είνε ταῦτα πλήρωτά εἰς χρονᾶ φράγκα ἢ εἰς Τουρκικὸν νόμισμα μὲ τὴν τρέχουσαν τιμὴν συναλλάγματος κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς πληρωμῆς. Τὸ περὶ οὐ δὲ λόγος ἄρθρον 29, ἀναφέρει, ὅτι κατὰ τὴν λῆξην ἐκάποτες πενταετίας δύναται εἰς τῶν συμβαλλομένων νὰ ἴποβάλῃ προτάσεις τροποποιητικά, αἵτινες, διὰ νὰ είνεισι γραπταὶ, δέον νὰ ἵποστησθῶνται παρ' ἑτέρων δύο Κρατῶν ἐκ τῶν ἀνογματάτων τὴν συνθίκην.

Μία τοιάντη αίτησις ἀναθεωρήσεως δύναται νὰ ἐποδηληθῇ εἰς ἅ-  
παντας τοὺς συμβεβλημένους τοξίς μῆνας πρὸ τῆς ἐκπνοῆς ἔκανστης πεν-  
τετίας.

Είς ἣν περίπτωσιν ἥθελε καταστῆ ἀδύνατον νὰ ἐπιτευχθῇ συμφωνία διά τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ, προβλέπεται ἡ σύγκλησις εἰδίκης διασκέψεως, ητις δύναται νὰ προέλθῃ εἰς ἀποφάσεις, μόνον κατόπιν ὄμοιών την γονίμιας. Τὰ ἐμπορικά πλία ἐνδεχομένως νὰ ὑποχρεωθοῦν εἰς τὴν καταδολὴν διακομιδάν καὶ τελὸν διὰ προωθετικῆς τινας ὑπηρεσίας, διὸ λ.χ. διὰ τὴν πρόσδολην πλοηγῶν καὶ ρυμονικῶν, θταν ἡ ἔξυπνήτησις αὕτη παρέχεται ὑπὸ τῶν Τονοχικῶν ἀρχῶν κατ' ἀπαίτησιν τῶν πρακτόρων ἢ τῶν πλοιάρχων.

Τέλος ή Τονικική κυβερνητικής θά δημοσιεύει από καιρούς είς καιρὸν τημολόγια τῶν ἐν Ισχνῇ τελῶν καὶ διζωμάτων διὰ τὰς τοιάντας προσαρτικάς ἔξυπητησίεις. Τὰ ἐν λόγῳ τημολόγια δὲν θὰ αἰσθάνονται εἰς ἣν πεφτίσουν αἱ δι' αὐτῶν προβλεπόμεναι ἔξυπητησίεις καθίστανται ἀπορροφητικά, ώς ἄλλως τε οιηδῆς ἀπαγορεύει τοῦτο τὸ ἄρθρον διὰ συνθήκης.

Παραγωγή, έμποριον καὶ ναυτιλίᾳ

‘Η Κοινωνία τῶν Ἐθνῶν ἐδημοσίευσε πρὸ τοῦς ἐνδιαιρέουσαν μελέτην ἀναφερομένην εἰς τὴν Παγκόσμιον παραγωγὴν καὶ τὰς διακυ-  
μάνσεις τῶν τιμῶν μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1925—34. Η μελέτη αὕτη κατανέ-  
μεται εἰς τρία μέρη, ἐκ τῶν δύον τὸ πρώτον ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν, τὸ δεύτερον τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ τὰς ὑπερ-  
θαλασσίας μεταφορὰς καὶ τὸ τρίτον τὰς παραγονθείσας κατὰ τὸ χρο-  
νικὸν τοῦτο διάστημα αὐξομείωσεis τῶν τιμῶν. Εἰς τὸ δεύτερον μέρος,  
περιλαμβάνεται μία χρονοτριστική ἔρευνα ἐπὶ τῶν διακυμάνσεων τοῦ  
διεθνοῦς ἐμπορίου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς αὐξομείωσεis τῆς  
πασχολογικῶν εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφορὰς σχαρᾶν.

Οι δεῖκται τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος οπελογίσθησαν ἐπὶ τῇ  
βάσει τοῦ γκρὸς τοννᾶς τῶν πλοίων, ἄτινα ἀπέτιλενταν ἐξ τῶν λιμένων  
42 ἐν ὅλῳ χώρῳ, αἱ δοῖαι συγχειντῷσιν τὴς 83 ο)ο τοῦ Παγκοσμίου  
ἐμπορίου. Λί οὖλαις αὐτὰς τὰς χώρας οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς πλοῖα  
ἔμφορτα ή κενά, η δὲ δύναμις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος λαμβά-  
νεται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ «Ἄστιδ Ρέτζιστερ» τῆς 30ῆς Ι-  
ουνίου ἐκάστου ἔτους. Βάσει τῶν ἀνωτέρω στοιχείων κατηρτίσθη ὁ ἐπό-  
μενος πάναξ τοῦ δείκτων τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως (ἀναχωρήσεων), ἐν  
ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὸν δείκτη τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ τοῦ  
ὅγκου τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου τῶν 42 τούτων χωρῶν.

ΧΩΡΑΙ	1925	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Εύροπη	89.—	112.5	113.—	103.5	95.5	99.5	103.—
Β. 'Αμερική	91.—	106.—	105.5	97.—	87.5	87.—	87.—
Ν. 'Αμερική	87.—	114.1	108.5	100.—	88.—	94.—	95.—
'Αφρική	92.5	112.5	124.—	108.—	107.—	113.5	124.—
'Ασία	87.5	113.—	113.—	102.5	99.—	103.5	112.—
'Ουσεανία	100.—	101.5	101.—	101.—	104.—	109.—	103.—
Σύνολον	89.—	115.5	111.5	102.—	94.—	98.—	101.5
Δείκτης παγκοσμίου τοννάς	95.5	106.—	105.—	97.5	91.5	92.5	95.—
Δείκτης όγκου							
Δ. έμπορ.	91.5	110.—	102.5	94.—	81.—	82.5	85.5

Ἐκ τοῦ στατιστικοῦ τούτου πίνακος σαφὲς προκύπτει τὸ συμπέρασμα, ὃτι μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1929—32 ἡ ἀποτλέλεσσα ἐκ τῶν λιμένων χωρητικότης ἐμειώθη κατά ποσοστὸν 16 ὥρα, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρου ἡ ἐνεργείᾳ δύναμις τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας περιορίσθη κατά 14 ὥρα καὶ ὁ ὅγκος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατά 26 ὥρα. Παραπτεῖται, ἐπειδὴ τούτῳ, ὃτι ὁ ὅγκος τῶν διοικητανοποιημένων εἰδῶν ἐμειώθη περισσότερον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν μείωσιν τῶν διαταραχῶν προϊόντων (πρῶτα ἔλαιον), τῶν ὄποιων ἡ πινοχρότητος τῆς κινήσεως ἦτο αὐτάλογος πρὸς τὴν ἔκπτωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἀφ' ἐνὸς κινήσεως καὶ τοῦ περιορισμοῦ ἀφ' ἑτέρου τῆς δυνάμεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

Ἡ μεταφορική κίνησις τῶν πρότον τούτων ἐλῶν τῶν ὅποι-  
ων ὁ ὄγκος είνε σημαντικότερος ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀξίαν των — κα-  
θορίζει κυρίως τὴν δραστηριότητα τῶν μᾶλασσιν μεταφορῶν, δεδομέ-  
νον μάλιστα ὅτι η σοδαρά πτώσις, ἡ σημεωθεῖσα εἰς τὴν κίνησιν τῶν  
βιομηχανικῶν εἰδῶν, ἐπηρέασε τὰς θαλασσιν μεταφοράς  
βιομηχανικῶν χωρῶν μόνον καὶ ἀντικαποτερίζεται οὕτῳ κατὰ μέγα  
μέρος οὐχὶ εἰς τὸν ὄγκον τῆς ἀπασχοληθείσης χωρητικότητος, ἀλλὰ  
εἰς τὸν διατεθέντα χῶρον διὰ φροτία ἐπὶ τῶν πλοίων γραμμῶν εἰς τα-  
ξίδια μεταβασεως ἐξ βιομηχανικῶν χωρῶν πρὸς λιμένας ἔξαγωγικοὺς  
τρόπουν ἐλῶν.

Τό δύτι ο μέσος όρος χορηγουμούσισεως τού διατεθειμένου διά φορτία γόρου περιωρίσθη κατά τά έτη της χρίσεως—άναφέρεται εἰς τὴν ίδιαν τάυτην ἔρευναν τῆς Κ.Τ.Ε.—ἀποδεικνύεται ἀπό τοὺς ἀριθμοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων ποὺ διηλήθον τὰς διώρυγας Σουέζ καὶ Παναμᾶ καὶ ἀπό τὸ βάρος τῶν διὰ τῶν σκαφῶν τούτων διακομισθέντων ἐμπορευμάτων. Οἱ ἐπόμενοι ἀριθμοὶ ἐμφανίζουν τὸ μέσον βάρος τῶν διακομισθέντων φορτίων κατὰ τὸν τρόπον γρήγορος διαρκούσης τῆς χρονικῆς περιόδου 1930—34, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως τοῦ 1929, λαμβανομένης ως βάσεως τοῦ ἀριθμοῦ 100 ο).ο.

	1930	1931	1932	1933	1934
Πλοϊα διελθόντα τὸ Σονέξ	92 ο)ο	83	77	81	86 ο)ο
Πλοϊα διελθόντα τὸν Παγασᾶν	92 ο)ο	83	77	81	86 ο)ο

Προσκύνεται ἐξ τῶν ἀφίμων αὐτῶν ὅτι κάθε τόννος γχφδς μετέφερε, κατά μέσον ὄρον, φροτίον 20 ο) ὀλιγότερον τὸ 1932 ἔναντι τοῦ 1929. Μεταξὺ ὅμως τοῦ 1932 καὶ 1934 τὰ μεταφερθέντα ἐμπορεύματα ὑβρίζουσαν σημαντικῶς κατά 7 καὶ 12 ο) διὰ τὰ πλοῖα τὰ διελθόντα τούτο δύο ταύτας κεντρικάς ἀπότιμας διοχετεύσεως τοῦ παγκοσμίου ἀπερθαλασσινού ἐμπορίου. Ἡ αὕτη ἀντὴ εἰς τὴν εὐθύτεραν χορηγοποιήσην τῆς διναυπικότητος τοῦ παγκοσμίου τοννάς, δὲν φαίνεται ἡ συμπάτητη ἀπολύτως μὲ τοὺς ἀφίμους τοῦ πόρου πίνακος, συμφώνος πρὸς τοὺς διοίσους ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων, ποὺ ἀπέτιενσαν ἐξ ὃν διαφόρων λιμένων μετανέψαν τὸν ἑτοῖν 1932 καὶ 1934, ἵνα ἀνοτέρᾳ απὸ ποσσούτον 8 ο) ἡ καὶ περισσότερον, ἔναντι τοῦ ποσσούτου κινήσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Πρόσφατοι δύναμεις μεταβολέαί είς τὴν γεωγραφικήν κατανομήν τοῦ ιπποδρόμου, προεξάλεσαν διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς μίαν αὔξησιν τῆς ηπιότερως χωρητικότητος, ήτις ἐπερχόμενη τὴν συνολικήν αὔξησιν τοῦ γύρου τοῦ διεθνῶν ἐμπορίου. Οὖτος, ἐνῷ κατὰ ἔτη 1932—4, ἡ μεταρρυθμίζουσα κίνησις τῆς Ἐδροπόλιτης παρέμεινε σχεδὸν αποτελεῖ (αἱ ἀσαγωγαὶ εἰλίκαν κατατέσσει κατὰ ποσοστὸν 2,6 οὐρανού) καὶ αἱ ἔσαγωγα εἴλικαν αὔξησην κατὰ 2,4 οὐρανού), ἡ κίνησις τῶν λοιπῶν Ἡπείρου ηὔξησην κατὰ μητικὸν ποσοστὸν (εἰσαγωγαὶ 14 οὐρανού) εἶπε πλέον καὶ ἔσαγωγα 7 οὐρανού). Η διαποτομέουσαν ἀφ' ἑτέρου πτῶσης εἰς τὸ σύνολον τῆς Ἐδροπόλαικῆς μητικῆς ἀπό θαλάσσης κίνησις ὀφείλεται, κατὰ μέγα μέρος, εἰς τοὺς τεέντας φραγμοὺς εἰς τὰς συναλλαγὰς μεταξὺ διαφόρων Ἐδροπόλαικῶν, καθὼς καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ἐμπόριον εἰς τοὺς Ἐδροπόλαικοὺς νομοὺς χρησιμοποιεῖ κυρίως διὰ τὰς μεταφοράς του τὰς συγκοινωνίας πόρας καὶ τὰ σκάφη τοπικῶν γραμμῶν μὲ περιορισμένην ἀπτίνα δράσεως.

Τό έμπόριον ἔκεινο, κυρίως, που ἐμφανίζεται ἐν προοδευτικῇ ἔξε-  
ζει, είναι τὸ ἀφορῶν μεταφοράς μεταξὺ τῶν διαφόρων ἄλλων πλήν  
ἡς Εὐρώπης, ὑπεριστοκανὸν κινδύνον καὶ μάλιστα μεταξὺ τῶν ἡπείρων  
οὐτῶν καὶ τῆς Εὐρώπης, διὰ τὰ πρὸς τὴν Εὐρώπην ταξίδια. Τοιουτόποτος, ἡ μέση ἀπόστασις τοῦ ταξιδίου τῶν πλοίων πρέπει κατὰ πολὺ<sup>ν</sup>  
ἐν ἀποκλείεται ἐπίσης, ἡ αὔξησις τῆς χρηματοποίησεως τοῦ διατιθέμε-  
νου χώρου τῶν πλοίων νῦν ἡτοί γενικῶς κατέπειτα ἔκεινης, τὴν ὥποιαν  
μαρανίζουν οἱ προαναφερθέντες ἀριθμοὶ διελεύσεων ἀπὸ τὰς δύο διώ-  
γας. Δέον νά ληφθῇ ἀξόμην ὑπὲρ ὅψιν, διτὶ αἱ διακυμάνσεις εἰς τὰ πο-  
ρτατά τῆς ἐμπορικῆς κυνήσεως δὲν συμβαδίζουν πάντοτε πρὸς τὰς ἐ-  
πελύσουσας μεταβολὰς εἰς τὸ δάρος τῶν διαφόρων ἐμπορευμάτων, ἀπι-  
εῖ τον πατέρα του ἀπό την τάση την πληρωμής της πολιτείας.



### Αι νέαι έξετάσεις Μηχανικών

Παρό τον Υψηλούργο της Εμπορικής Ναυτιλίας υπεροχάρη απόφασις, διά της ίδιας προκηρύχθησαν διά την Σεπτεμβρίου έξετάσεις πρός απόκτησην διπλώματος άτυπομηχανικού σύλλογων τῶν κατηγοριῶν, πρακτικού μηχανικού, μηχανικού έσωτερος καύσεως πασῶν τῶν κατηγοριῶν, καθὼς καὶ διά την παροχὴν ἀδείας μηχανοδηγῶν α' καὶ β' τάξεως. Αἱ αἵτισεις τῶν ὑποψηφίων δέονταν νὰ υποβληθοῦν εἰς τὸ οἰκεῖον τμῆμα τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μέχρι τῆς 21ης τριῶν μηνῶν Αὐγούστου. Η ὑγειονομική έξετασις τῶν ὑποψηφίων ωρίσθη διά την 25ην Αὐγούστου.

### Λιμενικαὶ μεταβολαὶ

Ο ἀνθυπολοίαρχος - λιμενικὸς κ. Κοριζῆς ἐτοποθετήθη λιμενάρχης Χαλκίδος, ἀντὶ τοῦ κ. Σταματελλάτου, τοποθετούμενου εἰς τὸν "Οἶκον τοῦ Ναύτου".

Εἰς τὸν πλωτάρχην - λιμενικὸν κ. Ἀνδρέαν Γεωργακόπουλον ἀνετέθη ὁ ἔλεγχος τῶν εἰσπραττούμενῶν ναῦλων ἐξ εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν τῶν ἀποτλοῦκῶν ἐπιχειρήσεων, καθὼς ἐπίσης καὶ τῶν ναῦλων τὸν ιστοφορῶν καὶ πετρελαιοκινήτων σφαρῶν, δύσον ἀφορᾶ τὴν κανονικὴν εἰσπραξιν τοῦ ἀναλογούντος τέλους ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαγκοῦ Ταμείου.

### Παρὰ τῷ «Baltic»

Ο κ. Μηνᾶς Β. Ρεθύμνης ἔξελέγη κύριος ἐκπρόσωπος τοῦ Εφοπλιστικοῦ Οἴκου τοῦ κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κούλουκουντῆ, εἰς τὸ Λονδίνεον κομικατοπήριον τοῦ Baltic.

### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόνδον δέοντα εἰσέπει προσφάρας διὰ τὴν πόλησην τοῦ μικροῦ ἀποτλοίου *ZANETTA* 449 τ. γκρός (τοῦ 1910), ἐγκαταλειφθέντος, ως γνωστόν, εἰς τὰς ἀσφαλείας, συνεπειὰ ἐκτεταμένην ζημιῶν ἐκ πολιητῶν παραμονῆς ἐν προσαράξει εἰς τοὺς δρόσους τοῦ Πειραιῶν προλιμένος.

Τὸ ἔτερον φορτηγὸν *"ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ* 1581 τ. γκρός (τοῦ 1892), ὅπερ ἀπέτεφρόθη εἰς Λαυρίον καὶ ἐγκατελείψθη εἰς τὰς ἀσφαλείας, ἐπωλήθη εἰς τὸν κ. Πρόσεδρο. Συνιόσογλου ἀντὶ 2100 λιρῶν πρὸς διάλυσιν. Τὸ βεβλαμένον τοῦτο σάρκας ἐρρυμούντην ἦδη ἐκ Λαυρίου εἰς τὸ Πέραμα, ἔνθα καὶ θύ διαλύθη.

Τὸ φορτηγὸν *"ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΟΥΤΟΥΣ* ἐρρυμούντην παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ ρυμουλκοῦ *"Seaman* ἐκ Πέναρθ εἰς Ἀμστερνταμ, ὅπου καὶ θύ ἐποκενάσθη ζημιὰς τῶν ὑψάλων τοῦ, ἀστινας ὑπέστη κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους, συνεπειὰ προσαράξεως πλησίου τοῦ Κάρδιφ. Αἱ ἐπισκευαὶ αὗτα θύ ἀπατήσουν χρονικὴν διάρκειαν δύτη ἐδδομάδων.

— Η τιμὴ πολήσεως τοῦ φορτηγοῦ *"ΑΙΓΑΙΟΝ* 1755 τ. γκρός, 2800 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτοῦ δύνθισμα 17.9 ποδῶν καὶ ναυτικήσεως 1912, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, εἶναι λ. στ. 5000 περίπου. Τὸ σάρφος τοῦτο είλεν ἀγορασθῆ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1933 ἀντὶ 2500 λιρῶν, τὸν δὲ Ὁκτώβριον τοῦ 1920 είλεν πωληθῆ παρὰ τῶν τότε Γερμανῶν ἰδιοτητῶν του εἰς Ἀγγλίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 50.500 λιρῶν.

### Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

*"CANADIAN LEADER*» Καναδικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ρεθύμνην καὶ Κούλουκουντῆ διὰ λογαριασμὸν τῆς *Tower Ltd*, ἀντὶ τιμῆς 15.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς ἔνα λιμένα τοῦ Ἀγίου Ανδρέατον. Πρόσεκται περὶ σκάφους 5492 τ. γκρός, 3342 τ. νέτ καὶ 8455 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτοῦ δύνθισμα 25.4 3/4 ποδῶν κατασκευασθέντος τὸ 1921 (Μάϊον) εἰς τὰ ναυτιγεία *"Canadian Vickers Ltd*, τοῦ Μόντρεαλ. Σερβέν No2, διῆλθε τὸ 1932. *"Εφρα* ὑδάτος ζησημοποιεῖ 1307 τ. καὶ διαδέτει χρόνον διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς ζῆμα 424.000 κυβ. ποδῶν, διὰ δέματα 387.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνκες 24.757 κ. π.

Ἐγειρεῖ διαστάσεις μήκους 399.3 ποδῶν, πλάτους 52.3 καὶ κούλου δάμους 28.4 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 49 ποδῶν, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 39 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς *"Robb Engin Works, Ltd*, καὶ δινάμεως 555 δύνων. Ἰππων, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσιδων. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσιαν.

*"SALACIA*» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη ἀντὶ 13.000 λιρῶν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γουλανδρῆ καὶ θύ παραληφθῆ εἰς Σουάν, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως. Τὸ σάρφος ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1 καὶ εἶναι 5257 τ. γκρός, 3307 τ. νέτ, 8525 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτοῦ δύνθισμα 25.6 ποδῶν, κατασκευασθῆ δὲ τὸ 1912 (Ὀκτώβριον) εἰς τὰ ναυτιγεία *"C. Conn.*

*nell & Co, Ltd*, τῆς Γλασκώδης. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς ζῆμα διαδέτει 457.000 κ. π., διὰ φορτίου εἰς δέματα 415.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνκες 28.000 κ. π., ζησημοποιεῖ δὲ ζῆμα ὑδατος τοῦ 2032 τόννους.

Φέρει διότι καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 410.5 ποδῶν, πλάτους 52.3 καὶ κούλου δάμους 28.6 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 34, μεσόστεγον 130 καὶ ἐπίστεγον 44 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς *"Dunsmuir & Jackson Ltd*, τῆς Γλασκώδης καὶ δινάμεως 536 δύνων. Ἰππων, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 26 1/2'', 44'', 73'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 51'' ἵντσιδων. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσεως 200 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσιαν.

### Άγορα πωλησίαι πλοίων

"Ανεν γενικωτέρων τυνδὸς ἐνδιαφέροντος διέφρενε τὸ α' 15θήμερον τοῦ Αὐγούστου διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν πρὸς περιπέτερον ἐκμετάλλευσιν πολυμένων φορτηγῶν. Ολίγα μόνον ἀγοραπωλησίαι ἐσπειριῶθησαν, ἀφορῶσα σχάρη μικρᾶς καὶ μετρίας χωρητικότητος, αἱ δὲ ἀξιολογήσεων προστιθέμενον εἰς τὸν στόλον τῆς ἐταιρίας *"Towers* καὶ τὸ Ἀγγλικὸν *"Salacia*» παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Γουλανδρῆ, ὅπερ θὰ παραληφθῇ κατόπιν ἐπιθεωρήσεως. Παρὰ Τούρκων ἐξ ἄλλων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν τὰ *"Τουρκικά* φορτηγά *"Akinci* (εἰκ. *"Πάντζο Σ.*, εἰκ. *"Πρωτεύες*) 2302 τ. γκρός, 3700 τ. φορτίου (τοῦ 1890) μὲ ἀνάλεβή του τοῦ 1901 καὶ *"Kizmet* (εἰκ. *"Κέδαρις*) 724 τ. γκρός, 1100 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1890.

Τὸ ἀξιολογήσεων διὰ τὰς *ταξιδιαὶ ναυτικὰς* γεγονός, ἐπήρεζεν ή ἐναρξῆς τῆς ἐφαρμογῆς παρὰ τῆς *Τουρκικῆς Κυβερνήσεως* τοῦ ναυτιλιακοῦ αὐτῆς προγράμματος, τοῦ προθλεπομένου ὑπὸ τοῦ γνωστοῦ πενταετοῦ σχεδίου. Η ἐναρξῆς ἐσπειριῶθη διὰ τῆς παραγγελίας 6 μετῶν σπαρῶν εἰς τὰ *Γερμανικὰ ναυτιγεία* Κρούπη διὰ λογαριασμὸν τῆς *Κρατικῆς Ἀπομολίας*. Λεπτομερείας τῆς πρώτης ταύτης Τουρκικῆς παραγγελίας παρέχομεν εἰς ἄλλην σελίδα.

\* \* \*

Ός πρὸς τὰς προβλέψεις πιθανῶν νέων ναυτιγήσεων *"tramps* φορτηγῶν καὶ τὴν διασύμαντον τοῦ κόστους παρέχονται μερικαὶ ἐνδιαφέροντα πληροφορίαι ἀπὸ τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν Τέλον. Τὰ νεότευκτα φορτηγά δὲν είνεν ἀκόμη ἀριθμό, ἐπαναστὸν δύνως νὰ είνεν καὶ ἀπολύτως ἐνθηνά, δεδομένον ὅτι τὸ τρέχον κόστος διὰ *"tramps* μέσης χωρητικότητος είνεν κατὰ μίαν λίραν τὸν τόννον d. w. ὑψηλότερον, ἐναντὶ τὸν πρὸ 12μήνου τιμῶν. Δὲν ἀποκλείεται ἡ τοποθέτησης νέων παραγγελίων δι' οἰσονομικοῦ φορτηγῆ τελεοποιημένων τύπων, ἀντὶ μιᾶς τιμῆς 9.5.0 ἔως 9.12.0 λιρῶν κατὰ τὸν d. w. ἐνῷ πρὸ ἔτους αἱ τιμαὶ ἐστρέφοντο γύρῳ τῶν 8 ἔως 8.10.0 λιρῶν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ — γράφει σχετικῶς ἡ *"Journal of Commerce"* — δέν πρέπει νὰ είνεν δυσορεστημένοι ἀπὸ τὴν τοιωτήν ὄμαλήν καὶ δραδεῖαν ἀνατιμῆσιν τοῦ ναυτιγικοῦ κόστους, ἀρσεῖ νὰ λάβουν ὕδη δύριν τον καὶ τὴν ἐν τῷ κόστῳ ἐπέλθουσαν αὔξησην τῶν τιμῶν τοῦ χάλβους καὶ τῶν ἀργατικῶν ἡμερομάθιον. Δὲν στονοχώσει συνεπῶς δύνως τις πενταετοῦς, δύσον ἡ ἐλλειψης εὐκαιριῶν καὶ δινατοτήτων, ὅποις καταστήσουν τὰ νέα πλοῖα ἀποδοτικά ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας τῆς διευθυντὸς ναυλαγορᾶς.

Μὲ πιθανότας λογικῶν ἐπιπλέων τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων δὲν θὰ διστάζουν ἡ εφοπλισταὶ διαφόρων χωρῶν νὰ προσθεῖνεν εἰς νέας ναυτιγήσεις μὲ τὸ ἐν ισχύι κόστος. Υπὸ τὰς κρατούσας ὄμως δυσμενεῖς διὰ τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον συνθήκας καὶ μὲ τὴν προθλεπομένην παρατασιν τῆς κρίσεως, είνεν ἀμφιβολὸν, ἐὰν θὰ διακινδυνεύσουν οἵτοι τὴν ἀπασχόλησην κεφαλαίον των εἰς νέας παραγγελίας.

\* \* \*

«NEWMONT» Ἀγγλικόν, 1060 τ. γκρός, 1550 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1908, ἐπολήθη εἰς Ἀγγλίας ἀγοραστάς ἀντὶ τιμῆς 2.700 λιρῶν.

MOTOR — TANKER κατασκευαζόμενον ἦδη εἰς τὰ *Γερμανικὰ ναυτιγεία*, χωρητικότητος 14.800 τόννων φορτίου καὶ μέλλον νὰ παραδοθῇ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1937, ἐπολήθη εἰς Νορδηγοὺς ἀγοραστάς ἀντὶ 153.000 λιρῶν, ἢτοι πρὸς λίρας Ἀγγλίας διλίγον τὸ ἄνω τῶν 10 κατὰ τόννων φορτίου.

«ADRIATICO» Ισπανικόν (ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ) 3024 τ. γκρός, παραδοθῇ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1937, πρὸς λίρας Αγγλίας διλίγον τὸ ἄνω τῶν 100 κατὰ τόννων φορτίου.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

### ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

5080 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1902, με σερβέν No1 τοῦ 1935, δύο είχεν άγορασθή τὸν παρελθόντα Ιούνιον παρ' Ἀγγλικούς ἐφοπλιστῶν πρὸς περιστέρῳ ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 7250 λιρῶν.

«INDIAN PRINCE» Ἀγγλικόν, 4933 τ. γκρός, 8000 τ. φορτίου μὲ ἔμφροτον βύθισμα 24.2 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1917 καὶ ἔχον σερβέν No1 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τὸν Λονδίνον ἀντὶ 17.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μηνὸς Σεπτεμβρίου.

«STAR OF CAIRO» Ἀγγλικόν, 4112 τ. γκρός, 7462 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 24.4 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1910, ἐπωλήθη εἰς «Αγγλικούς ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς 10.500 λιρῶν.

«RAD» Γιουγκοσλαβίζων, 4210 τ. γκρός, 7600 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 23.9 ποδῶν, καὶ ναυπηγήσεως 1910, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστᾶς τὸν Ντούμπροβνικ, ἀντὶ 12.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είχεν ἀγορασθῆ τὸν Ιούνιον τοῦ 1930 ἀντὶ τιμῆς 19.000 λιρῶν.

«MIRANDA» Γαλλικόν, 1085 τ. γκρός, 1650 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 16.6 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, καταναλίσκον, ώς καύσμον ὥλην, πετρέλαιον, ἐπωλήθη εἰς «Ολλανδὸν ἀντὶ 7000 λιρῶν, παραδόθεν δὲ εἰς τὸ Βορρᾶ μετονομάσθη «WALBORG».

«TRUDVANG» Νορβηγικόν, 938 τ. γκρός, 1300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντὶ 130.000 κορονῶν.

«BUENA VISTA» Νορβηγικόν, 2000 τ. γκρός, 3050 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1925, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τὸν Λονδίνον ἀντὶ 32.000 λιρῶν.

## Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Πτωχοτάτη εἰς κίνησιν καὶ ἑστεομένη κάθε ἐνδιαφέροντος ὑπῆρξεν ἡ ἀγορὰ τὸν παλαιὸν πλοίον, τὸν πολούμενὸν πρὸς διάλυσιν, κατὰ τὸ διαιρεόντα πρὸτον δεκαπεντήμερον τὸν Ἀγύριον. Ή ἀσθόνη ζήτησις χωρητικότητος ἔξι ὥλων σχεδὸν τὸν μεγάλων ἔξαγωγων κέντρον, ἡ ἵκανοτατικὴ πορεία τῶν τιμῶν τῶν ναυών, ἡ εὐχρήστης ἑξενόσεις ἔργασίας καὶ διὰ σκάφη παλαιότερας ἡλικίας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν δραδύτητα τῆς ἀναπτυξεως τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «διαλύσεων — ναυπηγήσεων καὶ τὴν ἐπιδιωκόμενὴν ἐπὸ τῶν πλοιοκτητῶν δελτίουσιν τῶν ἴσχυον τιμῶν τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὥλικοῦ, ἐπήρξαν οἱ κυριώτεροι παράγοντες, οἵτινες ἀνέκοψαν τὴν ζωηρότητα τῆς ἀγορᾶς τῶν διαλύσεων. Διαρκούντος τοῦ 15θμέρου ἀνηγγέλθη ἡ πώλησις 7 μόνον σκαφῶν, ὅλης ἡ χωρητικότητος 29.991 τ. γκρός, κατανεμούμενην εἰς τὰς ἀπολούθους ομηρίας:

'Αγγλικά	2 τ. γκρ.	13.784	Ανδρασίας	1 τ. γκρ.	1.757
Γαλλικά	1 >	6.773	'Ελληνικά	1 >	1.581
'Ην. Πολιτ.	1 >	4.773	'Ισπανικά	1 >	1.323

Σύνολον πωλήσεων πρὸς διάλυσιν ἀπὸ: 7 > 29.991

Τὰ σάφη ταῦτα, μεταξὺ τῶν ὄποιων περιλαμβάνεται καὶ τὸ μαρόν 'Ελληνικὸν φορτηγὸν «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ», ἡγοράσθησαν ἀπὸ

διαλυτὰς ἐπτὰ διαφόρων χωρῶν, ώς ἔξης:

ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ λάινε «Australia» 7551 τ. γκρός (τοῦ 1912) μὲ παραλαβὴν, ώς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται, εἰς τὸ Φάνιονθ, ἀντὶ τιμῆς 13.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είχεν ἀγορασθῆ πρὸ τούς παρ' Ἀγγλικούς ἐφοπλιστῶν διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου, ἀντὶ 15.750 λιρῶν.

ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 675.000 φράγκων, μὲ παραλαβὴν εἰς Βόρειους Γαλλίαν τὸ Γαλλικὸν ἀπὸ «Missouri» 6773 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς, τὸ «Montclair» 4773 τ. γκρός (τοῦ 1918).

ΑΥΣΤΡΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 2800 λιρῶν τὸ ἀπὸ «Oanhia» 1757 τ. γκρός (τοῦ 1880) καὶ ΑΓΓΛΑΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν, βάσει τοῦ σχεδίου, τὸ Βρεταννικὸν τάνκερ «San Silvestre» 6233 τ. γκρός (τοῦ 1913) ἀντὶ τιμῆς 9000 λιρῶν.

ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ μικρὸν Ισπανικὸν φορτηγὸν «Tintore» 1323 τ. γκρός (τοῦ 1869) ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ τέλος ΕΛΛΗΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ σοβαρῶς βεβλαμένον ἐκ πυρκαϊᾶς φορτηγὸν «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» 1581 τ. γκρός (τοῦ 1892) ἀντὶ 2.100 λιρῶν.

## Ναυτικαὶ Δίκαι

### — 'Ηεύδυνη τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τῶν πράξεων ἐντεταλμένου ναυλομεσίου του

Τὸ Ἐφετεῖον τῆς Χάγης ἔξεδωσε πρό τοντος ἀπόφασιν, ἀναφερομένην εἰς τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὰς πράξεις τοῦ πληρεξούσου τοῦ πράκτορος η ναυλομεσίου. Ή ἐπόθεσις, ἐξ ἡς ἀπέρρευσε καὶ ἡ ἀπόφασις ἀπῆ, ἔχει ώς ἔξης:

Κατὰ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1932 οἱ ιδιοκτῆται τοῦ ἀτμοπλοίου B. παρεκάλεσαν ἔνα εἰς Ρόττερνταμ ναυλομεσιτικὸν οίκον νὰ ἔξενόν φορτίον διὰ τὸ σκάφος των. Κατόπιν τῆς ἐντολῆς ταύτης διεξῆχθησαν διαπραγματεύσεις διὰ τὴν μεταφοράν φορτίου γαυανδάκων ἐξ Ἀμέρισης εἰς Καζαμπλάκαν καὶ οἱ συμβαλλόμενοι πατέληξαν εἰς συμφωνίαν διὰ τὸ ταξίδιον τοῦτο, δι' ὃ ἔδει νὰ συνταχθῇ τὸ σχετικὸν ναυλοσυμφωνον, διάσει τοῦ Γερμανικοῦ Ναυλοσυμφωνοῦ γαυανδάκων τοῦ 1924. Κατὰ τὴν λήψην ὅμως τοῦ ναυλοσυμφωνοῦ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, διεπιστώθη, διὰ ὃ ναυλομεσιτικὸς οίκος, ἀνευ ἐντολῆς τῶν πλοιοκτητῶν, είχεν ἀναδεῦθη ὅροις, τοὺς ὅποιους οἱ πλοιοκτῆται οὐδέποτε θ' ἀπεδέχοντο.

Καὶ ἐν πρώτοις συνεφανήθησαν ἐπιπροσθέτως τῆς τιμῆς τῶν στοιβακτικῶν 12 οἱ ὡς ἔκτακτος ἀποζημίωσις καὶ ἀφ' ἔτερον, ἐν τῇ ὥρᾳ ἐκφροτώσεως, ἡ ὁποια περιέχει τὰς διατάξεις τὰς ἀφορώσας αὖθησην τῆς τιμῆς τῆς ἐκφροτώσεως ἀνάλογον πρὸς τὴν ταχύτητα μετὰ τῆς ὁποίας ἐκτελεῖται ἡ φόρτωσις, πατεντιθάσθη τὸ διοινούσιον ἐκφροτώσεως εἰς 400 τόνους, ἐφ' οὐ ἔπειτε νὰ πληρωθῶσιν 6 φράγα, ἐνῷ οἱ πλοιοκτῆται ηθέλησαν 600 τόνους ώς κατόπιτον δρονίου πρὸς τιμὴν ἐκφροτώσεως

## ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Ταχεῖα δεκατετραήμερος Γραμμὴ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ καὶ τ' ἀνάπαλιν

μὲ τὸ πετρελαιοκίνητον ἀπὸ

"ΚΑΙ·ΡΟ ΣΙΤΥ.,

'Εξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ: 17, 31 Αύγούστου — 14, 28 Σεπτεμβρίου.

'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 19 Αύγούστου.

δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: 28 Αύγούστου.

'Εκ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ: 24 Αύγούστου — 7, 21 Σεπτεμβρίου.

Ἐβδομαδιαία Γραμμὴ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

μὲ τὸ ἀτμόπλοιον

"ΒΕΛΟΣ.,

'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ἐκάστην Δευτέραν ὥραν 14ην.

'Εκ ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ ἐκάστην Πέμπτην ὥραν 15ην.

'Εξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ ἐκάστην Παρασκευὴν ὥραν 14ην.

Μέγαρον Βάτη

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 43-027

ΤΑΒΟΥΛΑΡΙΔΗΣ & ΣΙΑ

1. Post office Street  
Alexandrie

Γ. Ι. ΤΣΙΡΤΣΙΚΟΣ & ΣΙΑ  
3, Rue Mokattan  
Port-Said

Δ. Π. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

22. Manakh Street  
Le Caire

B. T. PAGET,  
25, Cockspur Street  
LONDON S.W. 1

MICHEL & CIE

102, Rue de la République  
Marseille

HERNU, PERON (FRANCE) S.A.  
61 Bd Haussmann,  
Paris

ε φράγκων.

Οι πλοιοκτήται διεμαρτυρήθησαν δι' άμφοτέρους τοὺς ἐν τῷ ναυλο-  
συμφόρῳ ὄρους τούτους καὶ ἔχηται τὴν διόρθωσιν.

Κατὰ τὴν διενεργηθείσαν δίξην διεπιστόθη, διτὶ ὁ ναυλομεσίτης  
διὰ τῆς ἀποδοχῆς ἀμφοτέρων τῶν ὄρφων τούτων ἐνήργησε καθ' ὑπέρβα-  
σιν τῆς πληρεζουσιότητός του. Οἱ φροτοταὶ ἀπέκρουσαν τὴν διόρθωσιν  
τῶν ναυλοσυμφώνων, ἐνῷ ὁ ναυλομεσίτης οἶκος, ἐδήλωσεν, διτὶ ἀνάλαμ-  
βάνει τὴν πλήρη εὐθύνην διὰ τὰς συνεπείας τῆς ἐνέργειας του. Ἐν τῷ  
μεταξὺ οἱ πλοιοκτήται εἰχον δηλώσει, προτοῦ λάβουν τὴν ἀναστίμψιν,  
τὸ ὅπερ δὲν είχε συνταχθῆι συμφόρων πρὸς τὰς ἀντιλήψεις των.

Οἱ φροτοταὶ ἡγειραν τότε ἀγώγων ἀποχημάτωσιν κατὰ τῶν πλοιο-  
κτητῶν διὰ τὴν μὴ ἔκτελεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Τὸ πρωτοδικεῖον τοῦ Ρόπτερνταμ ἀπεφάνθη ὑπέρ τῶν φροτοτῶν,  
στηριζθὲν εἰς τὸν λόγον, διτὶ οἱ πλοιοκτήται οὐδένα λόγον αἰτάσσους  
ἔχουν, ὅταν οἱ ναυλομεσίται τῶν ἀνέλαβον τὴν εὐθύνην διὰ τὴν προκύ-  
ψαν ἀσυμφωνίαν μεταξὺ τῶν συνομολογηθέντων κατὰ τὰς διαπραγ-  
ματεύσεις καὶ τῶν περιεγομένων ἐν τῷ ναυλοσυμφόρῳ.

Τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη, διτὶ οἱ πλοιοκτήται διὰ τῆς συνάρφεως  
τῆς ναυλωτικῆς συμβάσεως ἀνέλαβον καὶ είχον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἔξ-  
τελέσουν διὰ τὸν ἀτμοπλοϊκὸν τὸν τὸ τεῖχον τὰς διαφορὰς δὲν ἐ-  
πεβάννεν τὸν πλοιοκτήτας περισσότερον, ἀφ' ὃσον θὰ τοὺς ἐπεβάννεν,  
ἄν οἱ ὅροι αὐτῆς ἤσαν σύμφωνοι πρὸς τὰς ἀπόφεις των καὶ ἔγενον-  
το δεκτοὶ ὑπὲρ αὐτῶν τούτων τῶν ναυλωτῶν.

Ἐπειδὴ ἡ ἐργητικὴ αἵτη ἐθεωρήθη ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Νοσ-  
ηγῶν πλοιοκτητῶν» ὡς μὴ ὄρθη, ἡ «Ἐνώσις ἐφεστίλεων τὴν ἀπόφασιν  
ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου Χάγης», διότι, ἔκτος τῶν ἀλλων λόγων, οἱ πλοιο-  
κτήται θὰ ἔχουν τὸ διά την τέλη σταύλους δικαίωμα ἐνεχόντων ἐπὶ τὸν  
φροτόν, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὄρφων, τοὺς ὄποιους οἱ πλοιοκτήται δὲν είχον ἀπο-  
δεχθῆ, οἱ όποιοι, διωρ, καὶ δὲν περιείχοντο ἐν τῇ ναυλωτικῇ συμβάσει.  
Κατὰ τὴν γνώμην δὲ τῆς «Ἐνώσεως τῶν πλοιοκτητῶν» οὐδεμία σύμ-  
φωνη είναι ισχυρά, ὅταν πλοιοκτήτης καὶ ναυλωτής δὲν είναι σύμφωνοι  
περὶ τῶν ὄρφων αὐτῆς.

Καὶ ἐν τῷ δευτέρῳ διώρῳ διὰ τὸν πλοιοκτήτην τοῦ Β., ἐξ οὐ πέπτα, διτὶ, διτὶ τῶν οἱ ναυ-  
λομεσίται συνήγαν τὴν σύμβασιν μετὰ τῶν ναυλωτῶν, ἐνήργησαν ὡς  
πράκτορες τοῦ πλοίου. Είναι δὲ γνωστόν, — λέγει τὸ δικαστήριον, — εἰς  
πάντας δύο ὀπούδονται μὲν ναυλώσεις ἐν Ρόπτερνταμ, διτὶ ἡ διὰ πρά-  
κτορος, διὰ λόγιον τοῦ πλοιοκτήτου ἐνεργοῦντος, γενομένη ναύλωσις  
πλοίων ἀποτελεῖ, κατὰ γενικόν κανόνα, κυρίων ἀσχολίων τῶν ναυλομε-  
σιῶν. Τὸ ἀτμοπλοϊκὸν δύνεται ὑπὲρ τῆς ἐνέργειας τοῦ πράκτο-  
ρος του. Ὁ ναυλωτής ἡτο ἀπολύτως δικαιολογημένος νὰ πιστεύῃ, διτὶ  
ὁ ναυλομεσίτης οἶκος εἰχε πληρεζουσιότητα, ἐφ' ὃσον αὐτοὶ οἱ ιδιο-  
κτήται τοῦ ἀτμοπλοίου Β. είχον κατατίσαι αὐτὸν πράκτορά του, δυνά-  
μενον νὰ συνάπτῃ ἐπ' ὄντα τῶν πλοιοκτητῶν συμβάσεις.

Τὸ γενούς, διτὶ ὁ ναυλομεσίτης οἶκος ἐνήργησε, ἀναφορικῶς  
πρὸς τὰ ἔκτακτα ἔξοδα καὶ πρὸς τὸ ποσοστόν τῶν δασκιών ἔξδον τῆς  
ἐνεργοτάσσεως καθ' ὑπέρβασιν τῆς πληρεζουσιότητος, οὐδεμίαν ἔχει οὐ-  
σιοῦ δημιασιῶν καὶ δὲν δύναται νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὄφην, διότι δὲν ἔχειθη ὁ  
ἰσχυρισμός, οὐδὲ ἀπεδείχθη τῆς διαδικασίας, διτὶ ἡ γενομένη σύμφωνία  
μεταξὺ ναυλομεσιῶν καὶ ναυλωτῶν ἡτο συνήθης ἡ τόσον, οὕτως εἰπεῖν, ἀσ-  
νήθη, ὅπερ νὰ μὴ ἤσαν δικαιολογημένοι οἱ ναυλωτῶν νὰ πιστεύσουν, διτὶ  
ὁ ναυλομεσίτης οἶκος ἐνήργησε ἐντὸς τῶν ὄρφων τῆς πληρεζουσιότητός  
του.

Ἡ περὶ τῶν ὄρφων τῆς πληρεζουσιότητος ἀντιλήψις αὕτη καὶ περὶ  
τοῦ ζητήματος, ἀν ὁ δίδον τὴν πληρεζουσιότητα ὑποχρεοῦται ἐκ τῶν

πράξεων τοῦ πληρεζουσιόν του καὶ ἂν ἀκόμη αἱ πράξεις αὗται ἀντι-  
θενταὶ εἰς τὰς δόδηγις τοῦ δώσαντος τὴν πληρεζουσιότητα, εἰναι — λέ-  
γει ἡ «Ἐνώσις τῶν Νοσηγῶν πλοιοκτητῶν», — τόσον ἀσυνήθης πρὸς  
τὰς περὶ δικαίου ἀντιλήψεις, ώστε ἐνομίσαμεν, διτὶ ἐπρεπε νὰ ζητήσωμεν  
ἀναρίσειν τῆς ἀνω ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου καὶ συνεβούλευθημεν ἐπὶ  
τούτῳ ἔνα δικηγόρον, προκειμένου νὰ ζητήσωμεν, διποτοῦ οὗτος καταθέ-  
ση αἴτησις ἀναρίσεως. Ὁ δικηγόρος διώρως διεβεβαίωσε τὸν ἐνδιαφερο-  
μένους, διτὶ ἡ νομικὴ ἀντιλήψις, ητος ἐξεφράζετο ηρτῶς ἐν τῇ ἀποφά-  
σει εἰναι γενικῶς ἡ κατοδύσις ἐν «Ολλανδίᾳ καὶ συνεπῶς ἀπεκλείετο πά-  
σα ἐλπίς μεταβολῆς τῆς ἀποφάσεως, τούλαχιστον κατὰ τὰ οἰνούδη ἀ-  
τῆς μόνη. Κατόπιν τούτου ἐματαύρωθη καὶ ἡ πρόθεοις, διποτοῦ κατατεθῆ  
αἴτησις ἀναρίσεως.

— **Ακύρωσις ναυλοσυμφώνου λόγω ἀκαταλληλό-  
τητος τοῦ πλοίου.**

Ἐξεδόθη τελεταίως ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων πρωτόδικος  
ἀπόφασις ἐπὶ μᾶς ἀγωγῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Ἐταιρίας «The Pennsylvania  
Shipping Co», τῆς Φιλαδελφείας, διτὶ ἡς ἀπῆτε αἴτη νὰ ἀπαγο-  
ρευθῇ εἰς τοὺς ἐναγομένους, ητο εἰς τὴν «Compagnie Nationale de Na-  
vigation» τῶν Παρισίων, καθὼς καὶ εἰς τὸν ἡπαλλήλους καὶ πράκτο-  
ρας αὐτῆς, διποτοῦ καταφύγουν ἡ ἐπιχειρήσουν ἀπλῶς νὰ καταφύγουν εἰς  
διατησίαν, συγχρονεύντη μὲν οὐδίηποτε μεταξὺ τῶν διαδίκων διαφορῶν,  
προερχομένην ἐκ τοῦ ἀτμοπλοίου «Vendermialies». Εξητέοτο ἀκόμη ὑπὸ  
τῆς ἐναγομένης ἑταῖρις μὰ δηλώσις, καθ' ἣν ἐν ναυλοσυμφώνων ὑπὸ  
ἱμερομηνίαν 15/5/34, ὑπογραψὲν μεταξὺ τῶν ηρτεοῖσιν ἑταῖρων, δηλ'  
μόνον δὲν τὴν ἐδέσμευεν, ἀλλ' οὔτε καὶ τὴν είχε καν ποτὲ δεσμεύει. Τὸ  
ἐν λόγῳ ναυλοσυμφώνων ἔδει νὰ ἔθεωρετο, κατὰ τοὺς ἐνάγοντας, ἀκο-  
ρον.

«Η ὑπόθεσις, ἐκ τῆς ὥρας προέκυψεν ἡ ἀνωτέρῳ διαφορὰ ἔχει ὡς  
ἔσης: «Η «Pennsylvania Shipping Co» είχε ναυλώσει τὸ ἀπ. π «Vender-  
mialies» διὰ τὴν μεταφορὰν ἐνὸς φροτίου μελάσσης. Τὸ σκάφος τοῦτο  
διώρῳ δὲν ἐπλήρωσε τοὺς ἀπαιτούμενους διὰ τὴν μεταφορὰν μελάσσης  
ὄφων, ἐν σχέσει μὲν τῶν ἀποφορικτικῶν σώληνας διὰ τὴν ἐφόδωσιν  
καὶ τὰ «θεματικά περιτυλίγματα» εἰς τὸ κάποιο τοῦ πλοίου. Ἐπιπο-  
σθέτως ἡ ἐναγομένη πλοιοκτήτριας ἑταῖρια παρέλειψε νὰ παραδοσῇ τὸ  
σκάφος τὴν 15ην Ιουνίου 1934, οἱ δὲ ναυλωταί κάμνοντες χρήσιν τοῦ  
δικαιώματός των, ἡκύρωσαν τὴν πληρεζατικῶν τὴν ναύλωσιν τὴν 25ην Ιου-  
νίου.»

«Η ἐναγομένη ἑταῖρια, ἐνεργοῦσα βάσει τοῦ ὄρφου 44 τοῦ ναυλοσυμ-  
φώνων, κατέφυγεν εἰς διατησίαν καὶ διώρισε διατητήν, ἐνώπιον δὲ τοῦ  
δικαστηρίου ἐπεστήριζεν διτὶ τὸ πλοίον τῆς ἡτο καταλλήλουν διὰ τὴν  
μεταφορὰν μελάσσης, ἡλεγχεν ὡς ἀναλήθη τὸν ισχυρισμὸν περὶ μὴ ἔχαι-  
ρουν παραδόσεως καὶ ισχυρίσθη, διτὶ προσφέρει τὸ πλοίον εἰς τὸν  
ἀντιπρόσωπον τῶν ἐναγομένων ἀπὸ τῆς 25ης Ιουνίου 1934, ἀλλ' ὅτι οἱ  
ἐναγομένοι παρέλειψαν νὰ τὸ παραλάβουν μὴ ἀναγνωρίσαντες τὸ ναυ-  
λοσυμφόνων.

Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως του ὁ δικαστής κ. Branson, ἀφοῦ  
ἀνεσύπτησε τὰ γεγονότα, ἐτόνειεν διτὶ ὡρισμένοι δροὶ τοῦ ναυλοσυμ-  
φώνου ἡγγνοῦτο — ταῦτα τὴν ἀντιλήψην τοῦ — τὸν καταλλήλοτητα τοῦ  
σκάφους, ὅπως ἀναλάβη τὴν μεταφορὰν μελάσσης. Παρό τὸ γεγονός  
αὐτὸ — προσέθηκεν — ἐπειδήν διτὶ, ὑπὸ δημάρτις ἐπιορκάς συνθήκας,  
οὐδεῖς θὰ ἐναύλωνε τὸ «Vendermialies» διὰ μεταφορὰν μελάσσης. Εδέ-  
χθη ὁ «Ἀγγλὸς δικαστής, διτὶ τὸ ηρτέν σκάφος δὲν είχεν ὄφθως περι-  
γραφῇ καὶ συνεπῶς, διτὶ ἡνάγοντες, στηριζόμενοι εἰς τὸ ναυλοσυμφώ-  
νων, ἐδικαιούντο νὰ τὸ παραλάβουν κατὰ τὴν παραλαβήν, διποτε δὲν ἔξη-  
κριθούνταν τὴν ἀκαταλληλότητα του.

Συμφώνως πρὸς τὸ ἀνοτέρῳ ἔγενετο δεκτὸν, διτὶ οἱ ἐνάγοντες ἐδι-  
καιοῦντο μᾶς δηλώσιως, διτὶ δὲν ἤσαν ἐποχεομένοι νὰ ἔξτελέσουν τὸ  
ναυλοσυμφώνων, διτὶ ὁ ἐξεδόθη ἀπόφασις ὑπὲρ αὐτῶν, μὲ τὸ δικαίω-  
μα τῶν ἐναγομένων πρὸς ἀσκοῦσιν ἐφέσεως ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας.

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

[HELLENIC LINES LIMITED]

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

·Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτι-  
κῆς καὶ Βρετανίαν Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου,  
Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας  
καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φοτωτικῶν.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

### Τὸν ναυάγιον τοῦ ἄπι «'Αντώνιος Βροντίσης»

Τὸ φορτηγὸν «'Αντώνιος Βροντίσης» 2690 τ. γκρός καὶ ναυτηγῆσιος 1904, ἀνήκον εἰς τὸν ἔξ "Άνδρον ἐφοπλιστὴν κ. Ιω. Βροντίσην καὶ ναυλωμένον διὰ μεταρρυθμού Σοβιετικῆς Ἰνιείας ἐξ τῶν Βορείων ἑξαγωγῶν τομέων, κατέπλευσε τὴν 21ην Ιουλίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κεμ, τῆς Λειψῆς Θαλάσσης, ἐνθα καὶ ἐφόρτωσε διὰ Χούλ. 1250 περίου στάνταρτς. Κατὰ τὸν ἀπόλον τοῦ, ἐξώκειλε τὸ σκάφος πλαΐον τοῦ Κεμ τὴν 6ην Αὔγουστου, ὑποστὰς δὲ σοδαὶς Ἰημᾶς καὶ φύγματα εἰς τὴν ἵσαλον γραμμὴν καὶ τὰ φαρά, κατεκλύσθη ἀπὸ τὰ εἰσερύσατα ὕδατα ἱμβριθισθέν. Ἀμα τῇ προσκρύψει ἐπὶ τοῦ βραχώδους βυθοῦ, ὁ πλοίαρχος κ. Δημ. Βέης ἐζήτησε διὰ τοῦ ἀνημάτου ἀμεσον θυηθείαν.

Εἰς τὸν τόπον τοῦ δυστιγήματος ἐπεγενόντος δέος Ρωσοκάτα ἀτρόπλοια, ἀπίνα ταράτσαν τὸ πλήρωμα καὶ ἔνα Ρωσικὸν ναυαγοσωσιτόν, ὅπερ ἀνέλαβε τὴν ναυαγιαρεσίαν, βάσει Σοβιετικοῦ συμβολαιοῦ, μὲ διατηρίαις Μόσχας, ἐπὸ τὸν ὄρον εἰο εὐε πο ραγ. Αἱ ἐργασίαι ἥρχισαν διὰ τῆς περισσεως τριήματος Ἰημείας ἐκ τοῦ φορτίου καταστρόματος. Κατὰ τὰς ὑπαρχοῦσας πληροφορίας, ἡ ἀνέλικυσις τοῦ πλοίου εἶναι δυσχερής καὶ δαπανηρά, φάνεται δ' ὅτι τελικῶς θὰ ἐγκαταλειφθῇ εἰς τὰς ἀσφαλείας, καρακτηρίζομενον, ὃς ἀβλικὴ ἀπόλεια. Εἰς τὰς Λογδινίους ἀτασφαλείας ἀνεγράφῃ μὲ 40 ο) γρυνέας. Σκάφος καὶ φορτίον εἶναι ἰσοφαλισμένα.

**ΕΛΕΝΗ** (Ἄδ): Κατευθυνόμενον εἰς Γράλωτσεστερό μὲ φορτίον Ρωσικῆς Ἰημείας, ἀπέμενεν ἀκινθέντον, καθ' ὅν χρόνον ἀνέπλεσ τὸ ποταμὸν τοῦ Γράλωτσεστερο καὶ παρασυρθέν ἐπὸ τῶν γεμάτων ἥγγισε τὸν βυθὸν παρὰ τὸν ἕραν βράχους Lyde. Τὸ σκάφος ἀπομακρυνθέν τοῦ ἐπικινδύνου τούτου σημείου ἀνενοείς ωμονούκον κατέπλευσε εἰς τὸν λιμένα τοῦ προσφορμοῦ τοῦ, μὲ ἀλαρφάν διαρροήν εἰς τὰ κάτω.

(Ιουλίου 29—30)

**ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ**: Καθ' ὅν χρόνον ἐξεφόρτωνε εἰς Βενετίαν φορτίον γωνιαθράκων παραληφθέν ἐκ τοῦ Στέττιν, ἐξερράγη πυρκαϊαὶ εἰς τὸ πρωτάριον κύτος καὶ εἰς τὸ εκρός - μινωκέρ, προσέλθουσα ἀπὸ αὐτόματον ἀνάφλεξιν. Τὸ πῦρ κατεσθέσθη ὑπὸ τοῦ πληρωματος διὰ καταλύσεως τῶν δέοντων πλευρῶν. Ζημία εἰς τὸ σκάφος δὲν ἐσμειώθησαν.

(Ιουλ. 30 — Αὔγ. 2)

**ΒΟΡΙΣ**: Κατέπλευσεν εἰς τὸ Αιδόρον μὲ πλήρες φορτίον γωνιαθράκων, ἐπὶ τοῦ ὄποιον εἶχεν ἐξαγῆ πυρκαϊαί, συνεπείᾳ ἀναφλέξεως. Τὸ σκάφος ἐργονούκηθη εἰς τὸν ἐστεφίζον λιμένα, ὅπου καὶ προσέδην στρεφεῖς εἰς τὸ κοριπάδιον, ἐνῷ τὰ κάτη τοῦ κατεκλύσθησαν ἀπὸ τὰ διοχετεύθητα ἐντὸς αὐτῶν ὕδατα. Τὸ πῦρ κατεστάλη, ἥρχισεν δ' ἀμέσως ταχεία ἐκφρότωσις ἀπὸ ὅλα τὰ κάτη καὶ ἀνενοείς διεκαγούμενη ἀπὸ τοὺς τακτικοὺς λιμενεργάτας καὶ ἀπὸ τοὺς εἰδίκοις ἐπὶ τῆς προκυμαίας γερανούς. Η' ηπαθεσίς τοῦ πυρὸς ἐγένετο μὲ τὴν βοήθειαν τῶν ἀντιλόπων τομοῦ ωμονούκον, ἐξ ὧν τὰ δύο εἰργάθουσαν ἐπ' ὅλγον. Η' ἐξαρτήσις ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας περατωθείσα τὴν 7ην Αὔγουστου. Τὰ ὕδατα τῶν κυτῶν ἡγιείησαν ἀπὸ τὸ τρίτον ωμονούκον, ἥδη δὲ θὰ ἐνεργηθῇ ἐπιθεώρησις παρὰ τοῦ ἀντιφορμοῦ τοῦ Λόδη πρὸς διαπίστωσιν τῶν προξενηθειῶν, ἐνέδομενος, ζημίων εἰς τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 31—Αὔγ. 7)

**ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ** (εκ «Νιζόλας Πίττας»): Μὲ φορτίον μολύbdων κατέπλευσεν εἰς τὴν Μασσαλίαν, ὑποτάν κατὰ τὴν πλεύσιν τοῦ ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον, συνεπείᾳ προσρούσεως ἐπὶ τοῦ κοριπάδιον. Θά ἐνεργηθῇ ἐπιθεώρησις.

(Αὔγ. 2)

**ΧΛΟΗΣ**: Αγγέλλεται ἐν Βαγκούνερ, ὅτι ἐπὶ τοῦ ἐξει λιγυρού βολημένου φορτηγοῦ μαζ «Χλόη» ἐξερράγη πυρκαϊαὶ εἰς τὸ διαμέσιμα τῶν μπόνκερος τοῦ, ἥτις ὄμως καὶ κατεσθέσθη μὲ μιρός ζημίας. Αναφέρεται, ὅτι 36 τ. γωνιαθράκων κατεστράμησαν ὀλοσχεώς, 14 τ. ἡναλόθησαν κατὰ τὴν κατασθεσίαν τοῦ πυρὸς καὶ ἔτεροι 40 τ. ἐβλάβησαν καὶ θὰ πολληθούν. Τὸ σκάφος οὐδεμίαν ζημίαν ἔπειται, ἐξ τοῦ φορτίου ὄμως ἐβλάβησαν ἐπὸ τῶν ὕδατων πέντε τόννοι σίτοι, οἵτινες μετεφέρθησαν ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, προσκειμένον γά την πλοηροφόρησην.

(Αὔγ. 2)

οίας πρὸς διοικησιανήν χρήσιν.

(Αὔγ. 2—5).

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ**: Εδεξαμενίσθη εἰς τὸ Μόντρεαλ, εὐφέθησαν δὲ 17 ἐλάσματα λιγυρούμενα καὶ τίνα ἐξ αὐτῶν φαγηθέντα. Προσωφίνα ἐποκενά τὸν ζημιῶν τούτων, συνιστάμενα εἰς τὴν ἐπιδιόθυσιν τῶν λιγυρούμενον ἐλασμάτων καὶ εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησην τῶν φαγηθέντων, ἐξετελέσθησαν ἐν τῇ δεξαμενῇ, τὸ δὲ πλοῖον, ἐπιθεωρηθέν, ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας διὰ Πειραιᾶ, ὅπου καὶ θὰ ἐπελέσῃ τὰς ἴνοδειςίας ὁριστικὰς ἐποκενάς.

(Αὔγ. 5)

**ΠΑΤΡΑ**: Εξ Μάνης Θαλάσσης καὶ Βορδὼ διὰ Λάρησος, συνεπωρούσθη, ἐνῷ εἰοέλεγεν εἰς τὸν τελευταῖον τούτον λιμένα πρὸς ἐφόρτωσιν τημάτου τοῦ φορτίου, μὲ τὸ Γαλλικὸν ἀλιευτικὴς θαλάσσης «Richelieu». Ἐλάσματα τίνα τοῦ ἀλιευτικοῦ ἐβλάβησαν. Τὸ φορτηγὸν «Πάτρα» οὐδεμίαν ζημίαν ἔπειτη.

(Αὔγ. 6)

**ΘΕΜΩΝΗ**: Κατερχόμενον τὸν ποταμὸν τῆς Αργεντινῆς ἐκ Ροζάριοῦ ἐμφόρτον διὰ Μαδέρας (διαταγάς) προσήρχεν εἰς τὰ ἀβάθη τοῦ ποταμοῦ παρὰ τὸ χιλιόμετρον 105 καὶ πλησίον τῆς διώρυγος Μάρτιν Γκάρτσα. Ή θέσις τῆς προσαράξεως τοῦ είναι ἀμιλάδης. Κατὰ νεωτέρας τηλεγραφικὰς πληροφορίας, μετέβη εἰς τὸν τόπον τῆς προσαράξεως, ἐπιβαίνοντας ουμούκον, ὁ ἀμιλάδης ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόρδ, διστιν ἀπειδεῖσε καὶ ἐρριφθησαν ἄγνωμα, χάριν τῆς μείζονος ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καὶ πρὸς διευκόλυνσην τῆς ανελκύσεως τοῦ. Συνέστησεν ἐπίσης ὁ αὐτὸς ἐπιθεωρητὴς τὴν πρώτης μεγάλης πλαρροίας διὰ τὴν προστάθμευσαν τῆς ἀνελκύσεως.

(Αὔγ. 6—8)

**ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ**: Προερχόμενον μὲ φορτίον Ρωσικῆς ζημίας εἰς τὴν Αμερίκαν μὲ φορτίον Ρωσικῆς ζημίας. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ κατελήφθη τὸ σκάφος ὑπὸ σφραγίστης τηλεσταταράχης, λόγῳ δὲ τοῦ ζημονοῦ κλινωνισμοῦ μετεποτείη τημάτου τοῦ φορτίου καταστρόματος, προσληφθείσης ἐξ τούτου αἰσθητῆς πλίσεως πρὸς τὴν ἔτερην πλευράν. Ήθρωάσθησαν ἐπίσης καὶ μεριά ζημίνα διαχωρισμάτα. Τὸ πλοῖον θὰ επιθεωρηθῇ εἰς τὴν Αμερίκαν.

(Αὔγ. 7)

**ΣΟΥΝΙΟΝ**: Κατὰ τηλεγραφικὰς πληροφορίας εἰς Νάρβις καὶ Μπέργκεν, τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο κατευθύνομενον μὲ φορτίον Ρωσικῆς ζημίας εἰς Αρχαγγέλον εἰς τὴν άπτην Svartskjær, Notiōs τοῦ Harstad, εἰς τὴν θέσιν Kvittnes Tjeldsund. Ή προσάρχεις τοῦ σκάφους ὑφειλετο εἰς τὴν ἐπιπρωτόσην παντὸν ὄμιζην, πλοιοί δὲ τοῦ Ελληνικοῦ ζημίας καὶ τὸ Σοβιετικὸν ἀτμόπλοιον «Tchibug». Αμφότερα τὰ πλοῖα ζημίησαν διὰ τὸν ἀσφαλότατον τοῦ βοήθειαν ναυαγοστικοῦ. Πράγματα ἀπέλευσαν ἐξ Τρόμου εἰς βοήθειαν τοῦ Σουνίου τὸ ναυαγοσωστικὸν «Jason» καὶ ἐξ Brønnøysund εἰς βοήθειαν τοῦ Ρωσικοῦ «Parat».

Τὸ «Σούνιον» παραμένει εἰς ἀσφαλῆ θέσιν καὶ ἔχει τὰ κάτη ἀπὸ στεγανά, ή ἔλιξ ὄμως τοῦ πλοίου τὸν ἀθρανόθη ἀχριοτευθείσα. Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑπάρχει ἐφεδροῦχη ἔλιξ. Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας τὸ ναυαγοσωστικὸν «Jason» ἐφθασεν ἐπὶ τὸν πλευράφη δὲ διὰ τὴν ἀνέλκυσιν συμβόλων τόπου τοῦ Λόδη. Αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ἥρχισαν εἰδῆς ἀμέσως, μία δὲ ἀπότερα καταβληθείσα ἐν καιρῷ ντόξε, ὅπος ἐπιπλέοντα τὸ σκάφος, ἀπέτηξε. Κατόπιν τούτου τούτου ἀπεφανήση νὰ ἔλαφωνθῇ τὸ πλοῖον διὰ τῆς ἐκφράσισης ἐνὸς τημάτου τοῦ ἐπὶ τὸν καταστρόματος φορτίου ζημίας. «Οταν πραγματοποιηθῇ ἡ ἀνέλκυσις, θὰ θυμούληκηθῇ τὸ φορτηγὸν εἰς τὸν πλησιέστερον κατάληκτον λιμένα πρὸς ἀντικαταστάσιν τῆς ἔλιξ τοῦ διὰ τῆς ἐφεδροῦχης τοι- αυτῆς.

(Αὔγ. 7—8)

**ΝΕΛΛΑΥ**: Κενὸν ἐξ Ρίου Ιανείδον διὰ Σάντα Λορέντζο πρὸς φόρτους γεννημάτων, συνεπρούσθη ἐλαφρῶς παρὰ τὸ χιλιόμετρον 90, τῆς διώρυγος Μάρτιν Γκάρτσα, μὲ τὸ Αργεντινὸν ἀτμόπλοιον «Alvear», τὸ πλοῖον κατηνθύσητο ἐκ Μπουένος Αρέφεος εἰς Σάντα Φέ. Αμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν μεριζόμενα τινάς καὶ ἐξηκολούθησαν τὸ ταξίδιον τοῦ.

(Αὔγ. 8)

**ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ**: Καθ' ὅν χρόνον ἐφόρτωσε Τοροκίκον γωνίθρακας εἰς Καντιλλί, ὑπέστη βλάβη τοῦ λέβητος τοῦ. Ἐπειδὴ τὸ σκάφος, στερούμενον ἐπαρκῶς ἀτμό, δὲν ἤδυνατο νὰ παραμείνῃ ἐν ἀσφαλείᾳ, ἐργονούληκηθῇ ἀπὸ τὸ Τοροκίκον ἀτμόπλοιον «Pinar» εἰς Βενέδερο Ερεγζί, ὅπου καὶ ἤγνωροβολῆσεν. Επιφρατεῖ καροκωρία, μὲ σφρόδρων ἀνεμον καὶ μὲ βαρὺν κεματισμὸν τῆς θαλάσσης.

(Αὔγ. 8)

## YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street 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“ Shanghai

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ**



# **ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ**

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

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 Bute Street.
	VRETTOS D. LTD. 45-47, South William Street
	P. N. BISTIS & Co, LTD 18, West Bute Street.
HULL:	P. EMBIRIKOS 1, Louisa Street, Docks 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 Terwennakker.
HAMBURG:	GEBRUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.
ANVERS:	JEAN ASLANIDIS Chez les Etablissements Ch. Reens 28, Bassin Kattendijk, Quai Ouest

### ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

MARSEILLE:	CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) 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-SUDAN: LORENTZATOS BROS P.O.Box. No.19

MASSAWA: MOHAMED ALI BAZARA

### ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

SHANGHAI: CH. A. DOUCAKIS, P.O.Box No.1924,

DAIREN: CH. A. DOUCAKIS, Kaida-Cho No.82.

MELBOURNE: S. PHOTIOS & CO. PTY. LTD. 306.  
(AUSTRALIA) Flinders Lane.

### ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

#### ΑΜΕΡΙΚΗ

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

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

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

#### ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

## Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

'Ο νύκτος τόνος τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς, ἔτι σταθερώτερος διετηρήθη κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Αἴγυοντος. Τοῦτο κεφίως ἀφεώδη τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέετ, ὅπου οἱ ἐφορίαι στα εἰδίσκονταν ἐν ἀπολυτῷ εὐνοϊκῇ θέσῃ, καὶ τοὺς ἄνθρωπους τῶν αὐτῶν τὴν ἀπόδιωξιν καλντέρων ναῦλων. Εἰς τὸ Πλέετ, ἡ ἀνδράς ζήτησες χωρητικότητος ἐπεξετάθη καὶ διὰ φορτώσεις Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναῦλων ὑψώθησαν ὑπὲρ τὰ κατώτατα δριταὶ, δι᾽ ὃς ιδίᾳ σκάφη ἥδηνταν τὰ δώσουν φόρτουσιν ἀφρόνι Σεπτεμβρίου ἡ ἵσαν ἔτοιμα πρὸς φόρτωσιν. Διὰ τὰ πλοῖα ἐγγυτέρων ἡμερομηνῶν ἐπιληφθήσαν καὶ επόμενα, πέραν τοῦ σχεδίου, ἀλλὰ 6 πέντας ἔως 1). Ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ἔκτος σχεδίου προορισμῶν ὑψηλοὶ ἐπίσης ναῦλοι ἐπιληφθήσαν, μὲν ἐνυπετάνης ζήτησον τονιάς, τόσον διὰ Βόρ. Ἀμερικής, ὅσον καὶ δι' Ειρηνικὸν. Διὰ τοὺς ἐν λόγῳ προορισμούς αἱ τιμαὶ περιεστρέφοντο εἰς τὰ 21) — ἀπὸ Σάν Λορέντζο, ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ λιμένος ἐπιφορτώσεως.

"Ολαὶ αἱ προβλέψεις εἶναι εὐνοϊκά διὰ μίαν ἔτη εὑρητέαν, ἐν τοῦ Πλέετ ἐργασίαν διὰ φορτώσεις ιδίᾳ ἐγγυτέρων ἡμερομηνῶν καὶ μέχρις Οκτωβρίου, ἐπλέεται δὲ νὰ πληρωθῶν καὶ καλντεροὶ ἀσύμη ναῦλοι.

'Εν τῆς Β.'Αμερικῆς δὲν ἐσημειώθη ἐπείγοντα καὶ ζητησες χωρητικότητος. Οὔτε καὶ ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ. Πάντως δικαὶος ἡ ἐν τοῦ Πλέετ ἀντίτυπος ἐσταθεροποιηθεὶς ἐλαφρῶς τῶν ναῦλων, κατόπιν μᾶλιστα καὶ τῆς ὑψώσεως τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, ἐνῷ ἐξ ἄλλου ἀπὸ τὸ Βόρ. Εἰρηνικὸν ἐπερχόμενον ναῦλοι διὰ φορτία γεννημάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Οὔτως, ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν 22) 6 φίο διὰ Λορέντζον ἡ Ἀμερέσσαν (γενικὰ εἶδον). Ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ, αἱ τιμαὶ διετηρήθησαν εἰς τὰ σελ. 2) 3 τὸ κονδρεροῦ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Τὰ παλαιοσίδηρα ἀπὸ Νόρδερον φέντες καὶ Κόλπον ἀνέντιαν διαταγῶν καὶ μὲ τιμᾶς ὀνομαστικάς, αἱ δὲ ζαχαράεις τῆς Κούβας μὲ σχετικήν ζωηρότητα ναυλώσεων εἰς τὰ σελ. 13) 9, 14) — ἀναλόγως θέσεως, δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

"Οσον ἀφορᾷ τοὺς τομεῖς τῆς 'Απο Ανατολῆς, τὸ κυνιώτερον ἐνδιαφέρον συνεκεντρώθη εἰς ναυλώσεις διὰ τὴν μεταφορὰν ὁρίζεται καὶ ἀνθρακίτων ἡ Ἰνδονίας, καθὼς καὶ γεννημάτων ἡ Ἰνδίων (Καράτου), μὲ τιμὰς ναῦλων ἀφετάτων διετοποιηθέντων εἰδῶν ἐξινούμενήν μέχρι Δεκεμβρίου. Ἐπιληφθήσαν 27) 6 ἀπὸ Σαΐγκον (δρυζα) διὰ Βόρ. Γαλλίαν (μέσω Κέρτ) Οκτωβρίου καὶ σελ. 23) 9 φίο ἀπὸ Πόρτ Κάμπα — Hongay (ἀνθρακίτην) διὰ Βορδώ — Ρονέν. Ἀπὸ Καράτου (σιτηρᾶ) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 23) 6, ἀπὸ δὲ τὸ Μαντούάς (φυστίκια) σελ. 27) — Η Αντσαράλια, ἐν ἡρεμῷ καὶ ἀνεντὶς ἐπειγούσων διαταγῶν. Προβλέπεται κάπιτος ζωηρότερος ἡ κίνησης τῶν Αντσαραλιάνων γεννημάτων, μετά τὴν ἐξαριθμώσης τῆς ἀπόδοσεως τῆς νέας ἐσοδείας. Τὰ σύγια Ντάφεν ἐν ἀπορᾷ, ἀναφέρονται δὲ μόνον ναυλώσεις τινές διὰ μερίδας φορτίου.

"Ἐξ Μεσογειακῶν τομέων ὑπῆρχον ἀρχεταὶ διαταγῶν διὰ μεταλλεύματα ἐξ Μάρκας, Σφιτὶς καὶ Ἐφυνθρᾶς Θαλάσσης, τὴν κυριωτέραν δικαὶος ζήτησον σκαρδῶν καὶ τὸ ἐφοριστικὸν ἐνδιαφέρον συνεκεντρώσαν ἡ ἀγορὰ τοῦ Δουνάβεως καὶ ἡ Μαύρης Θαλάσσης Σοβιετικά ἐξαγωγαί. Αἱ τελευταῖαι αἵτιναι διεισιάσθησαν κατ' εἰδὴ φορτίου, ὡς ἔξης:

**ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ:** Αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐφετεινὴν παραγωγὴν ἡλιούθησαν. Λόγῳ τῆς μεσολαβίσεως δισμενῶν καιρούσιων συνθηκῶν, ἡ ἐσοδεία εἰς τὰς περιστορείας τοῦ Βόλγα ἐβλάβη σημαντικάτατα, ἀν μὴ καὶ κατεστράφη ὀλοσχεζέσ, τὰ δὲ Σοβιέτη — ἐξαρθέσει τῆς μακούζας — δὲν ἥδηνθησαν νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς ἀνατιμήσεως τῶν σιτηρῶν, ἐλλείψει διαθεσίμων πρὸς ἐξαγωγὴν ποσοτήτων. Πάντως, παρουσιάσθη παρ' αὐτῶν εἰς τὴν ἀγορὰν μία διαταγὴ 5500 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν, μὲ φόρτωσιν 6' 15θημέρον Αἴγυοντος, διὰ τὴν ὅποιαν καὶ ζητεῖται ἀναλόγων μεγέθους σκάφος. Εάν οἱ Ρῶσσοι ζήτησον κωφητικότητα εἰς εὑρητέαν πλίμακα, αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων, ἐπηρεαζόμενα ἀπὸ τὴν ζωηρότητα τοῦ Δουνάβεως, θὰ ἀνήρχονται ἀναμειρβόλως εἰς ὑψηλότερα εἰπίτεδα καὶ ἡ γενικὴ κατάστωσις τῶν δέοντων γειτονικῶν μαζὶ ἀγορῶν θὰ ἐνεφανίζετο περισσότερον διετοποιηθέντων. Οἱ Ρῶσσοι ναυλωταὶ παραμένουν ἡδη ἀπό τοὺς παραπομποὺς τῆς πορείας τῆς ναυλαγορᾶς, ἀπέσοραν δὲ διὰ τὰς διαταγάς των, πλήγη τινον ἀναφερομένων εἰς φορτώσεις ἀμέσως προτεραιότητος.

**ΣΥΛΕΙΑ:** Εξεισθησαν δι' Ἐλλάδα ἀπὸ μετρίας χωρητικότητος εἰς τὰ 7) — καὶ δι' Ἀλεξανδρειαν εἰς τὰ 7) 9, ἡδη δὲ οἱ ναυλωταὶ ζη-

τοῦν ἐπιμόνως ἀπὸ 3700 τ. μ. διὰ Γιάφαν, Χάϊφαν καὶ Τέλ — Ἀδίβ. **ΓΑΙΑΝΟΠΡΑΚΕΣ:** Μερικά φορτηγά, πλειστέντα παρὰ φόρτο μέγοραστῶν, καθυστεροῦν εἰς τὴν Μαρόκον, ἐλλείψει γαιανθράκων. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀνεστάλησαν καὶ αἱ δι' Ἰταλίαν διαταγαί, ἔγνωσθη, διὰ ὅπ., 6000 τόννων, 10 οὐρούς ἐπέτηζε διὰ Ρονέν καὶ Καέν ναῦλον 12) 6, (ἀνθρακίτην), καὶ μὲ βελτίωσιν τῶν δρονῶν ναυλοσυμφώνου, διὰ φόρτωσιν 10—20 Λύγυοντος. Διὰ Σεπτέμβριον συγλοσφοδούν διαταγαγὰ διὰ ἀνθρακίτην, μὲ προσφερόμενον ναῦλον σελ. 11) 3. Ζητεῖται ἐπίσης σκάφος 4000 τ. 10 οὐρούς διὰ Βορδὼ καὶ Λά Ροσέλ, μὲ φόρτωσιν 1—10 Σεπτέμβριον. **ΜΕΤΑΛΛΑΕΥΜΑΤΑ:** Εἴαν ἐλέσθη ἡ σκάφη πρόσφατα, διὰ τὰς διαταγὰς τοῦ προηγούμενον 15θημέρον δὲν ἐγνώσθη.

Ο ΔΟΥΝΑΒΙΣ ἐπέδειξεν διῶλος ἐξαρτήσην ζωηρότητα, οἱ δὲ πληρωμέντες ναῦλοι ζητοῦσαν εἰς τὰ 18) 3 διὰ Χούλλ. ἡ Λονδίνον, 16) 9 δι' Ἀμερίκαν ή Ρόττερνταμ. Ἀτμόπλοιον 7500 τόννων, ἐγνώσθη, διὰ ἐπιλεισθῆ εἰς τὰ σελίνια 11) 6, νέτ—τέρμης (Αἴγυοντος) ἐξ Κονστάντζης διὰ Γένοβαν. Διὰ Σεπτέμβριον καὶ Οκτώβριον ἡ ἀγορὰ ἐμφανίζεται σταθερά. Γενικῶς, ἐπικαρατοῦν βάσιμοι ἐλπίδες, διὰ ἡ Μεσόγειος ἐν γένει μὲν θατοῦση μίαν καὶ λίγην ζητοῦσαν καὶ διὰ τὸν ἐπομένον μῆναν.

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰναι αἱ κάτωθι : —  
— Επί Ρίβερ Πλέετ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΔΗΜ. ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' ὀδισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19) —, διψόν Μάντζεστερ ή Ἀμστερνταμ 19) 3, φόρτωσις 1—10 Σεπτέμβριον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούλ.) ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 δι' Ἀγγλίαν 19) 3, μὲ πλήρη ὄψιόν, φόρτωσις 1—18 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5600 τ. δι' Ἀγγλίαν 19) 3, μὲ πλήρη ὄψιόν, φόρτωσις 20 Σεπτέμβριον — 8 Οκτωβρίου.

«ΓΡΑΝΙΚΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' φορτισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19) —, μὲ πλήρη ὄψιόν, φόρτωσις 25 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6400 τ. διὰ Λός Αντζέλες — Βαγούνερθρ φέντε 18) 3, κανονέλλο διὰ Αἴγυοντος.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούλ.) ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' φορτισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19) —, ἐάν ἀπὸ κάποιο λιμένας τοῦ Πλέετ 1) 3 ἐπὶ ζητατον, φόρτωσις 10—25 Οκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούλ.) ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν ή Αμστερνταμ 19) 3, φόρτωσις 15—25 Σεπτέμβριον.

«ΟΡΙΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν ή Αμστερνταμ 19) 3, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριον.

«ΑΡΕΘΟΥΣΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 19) 3, μὲ πλήρη ὄψιόν, φόρτωσις 15—25 Σεπτέμβριον.

«ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ Κ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» (κενὸν ἐξ Πειραιῶς) ἀπὸ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν 19) 3, διψόν Ήνωμένων Πολείτειας (λιμένας Ατλαντικοῦ) 19) —, φόρτωσις 15—30 Σεπτέμβριον.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι' Ἀγγλίαν 19) 3, φόρτωσις 15—30 Σεπτέμβριον.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΟΥΔΟΥΛΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6400 τ. δι' Ἀγγλίαν 19) 3, διψόν φορτώσεως ἀπὸ Σάντα Φε ή Ντιαμάντ 20) 6, Σεπτέμβριον 24—30.

«ΑΙΑΣ» ἀπὸ ἄνω λιμένας τοῦ Πλέετ 6000 τ. διὰ Χούλλ. ή Αμστερνταμ 19) —, φόρτωσις 5—15 Νοεμβρίου.

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» δηρὶ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαρθέσει Σίλιγκο, Τράλε καὶ Γρούγοναί) 19) —, διψόν Αμερέσσαν — Ρόττερνταμ — Αμστερνταμ 19) 3, φόρτωσις 1—18 Σεπτέμβριον.

«Π. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ» δηρὶ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀγγλίαν — Αμερέσσαν — Ρόττερνταμ 19) 3, φόρτωσις 21—30 Σεπτέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» δηρὶ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαρθέσει Σίλιγκο, Τράλε καὶ Γρούγοναί) ή Αμερέσσαν — Ρόττερνταμ 19) 3, φόρτωσις 10—20 Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΙΑ Λ.» δηρὶ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν — Αμερέσσαν — Ρόττερνταμ 19) 3, φόρτωσις 21—30 Σεπτέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΙΩΩΜΗΣ» δηρὶ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαρθέσει Σίλιγκο, Τράλε καὶ Γρούγοναί) ή Αμερέσσαν — Ρόττερνταμ — Αμστερνταμ 19) 3, φόρτωσις 10—25 Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟΜΗΤΩΡ» δηρὶ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν —

## K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

## NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορώσεων διὰ δίλην τὴν Ἀγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρόφος. Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.

ΤΗΑΕΦ. 36939

15819 HIGH ST

THA. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)3, φόρτωσις 25 'Οπτωβρίου — 5 Νοεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) ἐξ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δι' Αγγλίαν — 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)3, φόρτωσις 15 'Ιανουαρίου — 15 Φεβρουαρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) ἐξ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δι' Αγγλίαν — 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)3, φόρτωσις 15 'Ιανουαρίου — 15 Φεβρουαρίου.

«Κ. ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αγγλίαν — 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)3, καντσέλιο 28 Σεπτεμβρίου.

«ΑΙΝΟΣ» ἐξ Σάντα Φέ 5800 τ. δι' Αγγλίαν — 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)6, φόρτωσις Σεπτεμβρίου 25 — 'Οπτωβρίου 15.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) — ἐξ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' Αγγλίαν 19)3, φόρτωσις Σεπτεμβρίου — 'Οπτωβρίου 15.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' Αγγλίαν 19)3, μὲ διηρόν Κόντινεντ, φόρτωσις 1—15 'Οπτωβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπό Νεροτόεα 6009 τ. δι' Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 19)3, φόρτωσις Σεπτεμβρίου

### — 'Εξ Αγγλίας ή Κόντινεντ (Διά γαιάνθρωπας)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κούν.) ἐξ Βρέμης 6500—7000 τ. διά Ρίον Ιανείδην 7)6, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

«ΑΙΔΑ» ἐξ Κάρφι ή Μπάρροι 6800 τ. γαιανθρώπων διά Ρίον Ιανείδην ή Σάντος 7)9, φόρτωσις 6—16 Σεπτεμβρίου.

«ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» ἐξ "Ιημαγαζι 6000 τ. γαιανθρώπων διά Μοντεβίδεο σελ. 7)9, φόρτωσις 17—25 Αύγουστου.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 1000 τ. ἀνθρακίτου 6)9 καὶ 2200—2300 τ. κών διά Πειραιᾶ 7)10)½, μὲ 500 τ. ἔκφροτωσιν 1)—, Αύγουστον 10—25.

«ΠΑΤΡΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 5000 τ. διά Σικελίαν 6)9, Αύγουστον.

### — 'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΟΜΟΝΟΙΑ» ἐξ Δουνάβεως 5500 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 16)9, διηρόν 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 16)3, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» ἐξ Δουνάβεως 5500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 15)7)½, ἐάν Βορδὼ — 'Αμβοδόγονον ρέεντς 17)4)½, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΑ» (Περοή) ἐξ Δουνάβεως 1700 τ. γεννημάτων διά δύο λιμένας 'Ελλάδος λ. στ. 720 κατ' ἀποκοπήν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΟΡΙΣ» ἐξ Κωνστάντζης — Βάροντς ή Μπονγκάς 7500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 12)9, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Λ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Δουνάβεως 5600 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 16)6, ἐάν 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 15)9, φόρτωσις 1—31 'Οπτωβρίου.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἐξ Δουνάβεως 5800 τ. γεννημάτων διά Λογδίνον — Χούλιαν σελ. 18)—, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΓΕΩΓΡΑΝΤΗΣ» ἐξ Δουνάβεως 5500 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν σελ. 17)6, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐξ Δουνάβεως 2600 τ. γεννημάτων δι' ἕνα λιμένα 'Ανταλικῆς 'Ελλάδος 8)1)½, ἐάν ἕνα λιμένα Δυτικῆς 'Ελλάδος 9)1)½, μὲ 6 πέννας στοιβακτικά, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 1700 τ. γεννημάτων καὶ ξιλείας δι' Ανατολικήν 'Ελλάδος λ. στ. 700 κατ' ἀποκοπήν, ἐάν Δυτικήν 'Ελλάδα λ. στ. 750, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΙΚΗ» ἐξ Κωνστάντζης 1250 τ. γεννημάτων διά Σφάξ 10)—, νέτ., ἐάν ἐξ Δουνάβεως 13)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΡΧΩΝ» ἐξ Δουνάβεως 1800 τ. βαρέα γεννήματα διά δύο λιμένας 'Ανατ. 'Ελλάδος λ. στ. 800 κατ' ἀποκοπήν, τοῦ, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΚΥΘΗΡΑ» ἐξ Δουνάβεως 1700 τ. βαρέα γεννήματα δι' ἕνα λιμένα Αντ. 'Ελλάδος 9) — φόμιτ, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΑΕΛΦΙΝ» ἐξ Δουνάβεως 6000 τ. δι' Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 16)6 ἐάν λιμένα, 17)6 δύο, διηρόν 'Αγγλίαν 18)3, φόρτωσις 1—15 Σεπτεμβρίου.

«ΖΗΝΟΒΙΑ» ἐξ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων δι' Ιταλίαν 16)—full-terms, φόρτωσις 1—15 Σεπτεμβρίου.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Κωνστάντζης 2100 τ. βαρέα γεννήματα διά Πειραιᾶ 6)9 φόμιτ παλλάγχο, φόρτωσις 10—25 Αύγ.

# C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

### — 'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἐξ Μαροκού 5500 τ. ἀνθρακίτου διά Ρούεν 11)9, ἐάν Καὶν 9 πέννας ξέτρα, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Οδησσοῦ 1600 τ. ζακχάρεως δι' ἕνα λιμένα Σινάριας 10)6, μὲ 1)6 φορτωτικά, ἐκφόρτωσιν παλλάγχο, Αύγ. 20—31.

### — 'Εκ τῆς "Απω Ανατολῆς

«ΠΙΝΔΟΣ» ἐξ Βορδάς — Καράτοι ή Μαρμαγκόνα 6500 τ. λιναρούσσον ή φυστικών δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ σελ. 23)6, Αύγουστον — Σεπτεμβρίου.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπό Σαΐγκον 7200 τ. δρύζης διά Ντακάρα — Βορδό — Δουγκέρην 26)3 (μέσω Κέπτ) φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ» ἐξ Σαΐγκον 7300 τ. δρύζης διά Ντακάρα — Βορδό — Δουγκέρην 26)3 (μέσω Κέπτ) φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Σαΐγκον 7300 τ. δρύζης διά Ντακάρα — Βορδό — Δουγκέρην 26)3 (μέσω Κέπτ), φόρτωσις 10—25 'Οπτωβρίου.

«ΕΒΡΟΣ» ἐξ Σαΐγκον 8500 τ. δρύζης διά Βόρειον Γαλλίαν 26)3 (μέσω Κέπτ), φόρτωσις 15 'Οπτωβρίου — 15 Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΚΑΙΡΗ» ἐξ Πόρτ Κάμπα ή Ήονγκαυ 7700 τ. ἀνθρακίτου διά Νάντην — Ρούεν 23)6, φίο, φόρτωσις Σεπτεμβρίου 20—'Οπτωβρίου 10.

«ΕΛΛΕΝΙΚΗ» ἀπό Καράτοι 7000 τ. κριθῆς (εἰς σάκκον) δι' ώρμανένας λιμένας Αγγλίας—Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 23)6, φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ» ἀπό Καράτοι 8000 τ. κριθῆς δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ σελ. 23)6, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΝΤΗΣ» ἀπό Σαΐγκον 7500 τ. δρύζης διά Βόρειον Γαλλίαν (μέσω Κέπτ Τάουν) σελ. 27)3, φόρτωσις 5—25 'Οπτωβρίου.

«ΑΞΙΟΣ» ἐξ Πόρτ Κάμπα καὶ Ήονγκαυ 7700 τ. ἀνθρακίτου διά Βορδό—Ρούεν 23)9 φίο, φόρτωσις 20 'Οπτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

### — 'Εκ Μεσογείου

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἐξ Τόνιδος 5000 φωσφάτων δι' Όλλανδίαν 11)—, φίος Σεπτεμβρίου.

### — 'Εκ παντούν ἄλλων ἀγορῶν

«ΜΑΡΙΑ» ἐξ Χάμπτον Ρόδης 4000 τ. γαιανθρώπων διά Περιαπούλων (private terms), φόρτωσις Αύγουστον.

«ΝΗΡΕΥΣ» ἐξ Βερτανικού Κολομβίας 9800 τ. γενικῶν ειδῶν καὶ ξιλείας διά Γιοκούμαν — Μόζι ρέεντς, λ. στ. 5100 κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου ξεις 15 'Οπτωβρίου.

«ΘΡΑΚΗ» ἐναντιώθη ὑπὸ τῆς «Universum Film A. G.» τοῦ Βερολίνου διά 8—13 ήμέρας, πρὸς λῆψιν κινηματογραφικῆς ταινίας, λ. στ. 35 ήμεροίσις, παραλαβὴ — παράδοσις εἰς Πειραιᾶ.

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

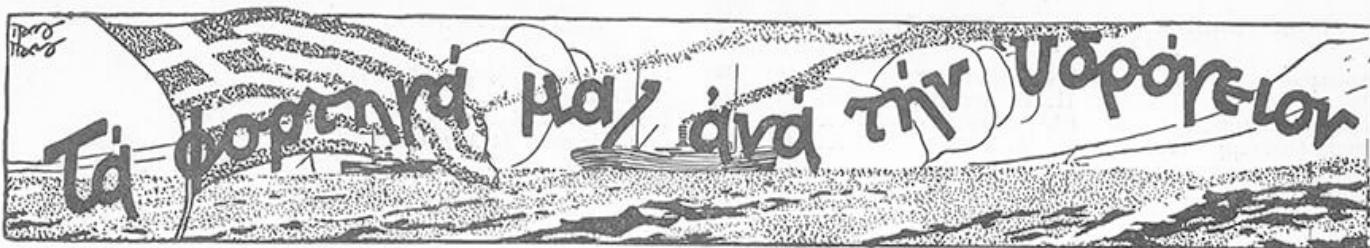
Κατ' εὐθείαν φορτωτικὰ διά ΚΑΝΑΔΑΝ ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:  
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ πάτερειαν ἀναχωρήσεις διά ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

"ΕΛΛΑΣ,"  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ



## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος  
ναυπ.  
γχρ.

## ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	Έφθ. Καλάμας 4 Αύγ.
Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	έν πλῷ ἐκ Θῆρας δι' Λοζάγγελον 14 Αύγ. Έπειλήθη πρὸς διάλυσιν
Αγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Ιουλ.
Αγιος Γεώργιος	νίοι Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 2 Αύγ.
Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	διηλθεὶς Γιθαραλτάρ 28 Ιουλ. διὰ Χούλλ, ἔφθ. 6 Αύγ.
Αγία Βαρβάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φασή.	13	4572	ἔφθ. Μονημανος 3 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 9 δι' Ιταλίαν
Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	ἀνεξ. Ροζάριο 9 Αύγ. διὰ Νταζάρο
Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διηλθεὶς Λάδοντ 6 Αύγ. διὰ Δουβλίνον
Αγίος Μάρκος	Γ. Τελίβα	19	4514	ἀνεξ. Πειραιᾶ 3 Αύγ. διὰ Δούναβιν
Αγίος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	ἀνεξ. Πειραιᾶ 10 Αύγ. διὰ Σιρατῶνι
Αγίος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεξ. Λογντόσσαν 11 Αύγ. διὰ Νεζοτσέα
Αγίος Σπυρίδων	Πλ. Αγγελή	89	1476	εἰς Πάτρας 1 Αύγ.
Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864	ἔφθ. Μασσαλίαν 26 Ιουλ.
Αγγελική	Γ. Γεωργαντῆ	99	3240	εἰς Χεκκα 1 Αύγ.
Αγγελος Α.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	ἀργεῖς Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν. 1934
Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3443	ἔφθ. Μάλταν 1 Ιουλ.
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	ἀνεξ. Ροζάριο 22 Ιουλ. διὰ Λάζ Πάλμας
Άδελφότης	άδ. Καροῦ	17	5838	διηλθεὶς Σάν Μιχαὴλ 5 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	ἔφθ. Μάντζεστερ 29 Ιουλ. καὶ ἀνεξ. 6 Αύγ. διὰ Βαλτικήν
Άλας	άδ. Πατέρα	15	4729	ἀνεξ. Ροζάριο 25 Ιουλ. διὰ Μαδέρας
Άλγαι	Δημ. Β. Μανούλι	96	1406	ἀργεῖς Σούνιος ἀπὸ 9 Απρ.
Άλγαδον	Έτ. «Άλγαδον» Α.Ε.	19	5285	εἰς Χάρδηη 13 Αύγ.
Άλγαδον	Πειλοπονησίου Σζριβάνου	12	1735	ἀνεξ. Γάνδην 28 Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
Άλγευς	άδ. Πατέρα	17	3792	ἀνεξ. Μάρ Ντέλ. Πλάτα 16 Ιουλ. διὰ Ντιέππην
Άλκατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἔφθ. Γένοβα 29 Ιουλ.
Άικατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζου	17	2719	ἀνεξ. Κοτόρον 10 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἀνεξ. Γκάμπτερ 29 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νιζολάου	17	5177	ἀνεξ. Γδύνια 31 Ιουλ., Λάδοντ 5 Αύγ. διὰ Λιβόρνο
Άινος	Α. Λουζῆ	10	3554	ἀνεξ. Ρόττερντα 5 Αύγ. διὰ Γδύνια
Άιτς Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεξ. Αβο Ζενίμα 1 Αύγ. διὰ Μίδδλεσμπρο
Άδαμας	Μιχ. Λαμοῦ	18	4144	εἰς Χούλλ ἀπὸ 26 Ιουλ.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διηλθεὶς Λορέντζο Μαρκές 18 Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
Άλεξάνδρα	Κ. Καροῦ	13	4355	ἀνεξ. Ροζάριο 22 Ιουλ. διὰ Νταζάρο
Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζιαντζῆ	06	4343	διηλθεὶς Λάδοντ 4 Αύγ. διὰ Βόργκιγκτον
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	εἰς Τραγάνα 5 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Άλκιμος	Σζριβάνου — Ραντολούν	20	2003	ἀνεξ. Μπόστον (Άγγλ.) 6 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	ἔφθ. Βοστώνην 20 Ιουλ.
Άναστασία	Π. Πρωτοπαλᾶ	05	2883	εἰς Αρχάγγελον 4 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἀνεξ. Κόλινγκ 1 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
Άνδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	ἀνεξ. Ρόττερντα 3 Αύγ., Νίτον 7 δι' Αλεξάνδρειαν
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	διηλθεὶς Μαδέρας 27 Ιουλ. διὰ Ρόττερντα
Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	διηλθεὶς Φεονάτο Νορόγια 31 Ιουλ. διὰ Χούλλ — Ρόττερντα
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διηλθεὶς Κονγκλιν 9 Αύγ. διὰ Νιζολάτερο
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διηλθεὶς Μαδέρας 3 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	εἰς Ουρας ἀπὸ 17 Ιουλ. ὑπὸ φόρτωσιν
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διηλθεὶς Κονγκλιν 6 Αύγ. δι' Ταπονίαν
Άννα Τ.	Λ. Τεριάζου	06	2728	διηλθεὶς Κίελον 11 Αύγ. Αύγ. διὰ Σούντβαλλ.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἔφθ. Αλαμπρούζ 1 Αύγ. καὶ Αάροκους 7
Άντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖς Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος	άδ. Βλαστόπουλοι	17	1957	ἀργεῖς Πέναρθ ἀπὸ 28 Ιουν.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἀνεξ. Κεμ 6 Αύγ. διὰ Χούλλ. Εξόκειλεν, ήμινθισθὲν
Άντωνιος Γ. Λευδός	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	11	4410	εἰς Τεες ἀπὸ 25 Ιουλ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	ἀνεξ. Νοβορωσσίσην 5 Αύγ. διὰ Δανίαν
Άντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἀνεξ. Ρουέν 27 Ιουλ. διὰ Μοδημανος
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Σ. Σταθάτου	20	3836	ἔφθ. Μπάρον 1 Αύγ.
Άξιδος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 Αύγ.
Άποικια	Σ. Βαλμᾶ	05	3607	εἰς Καλκούταν ἀπὸ 1 Ιουλ. Έπειλήθη εἰς Ιάπωνας
Άργεντινα	Άντ. Ρούσσον	12	4248	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον 5 Αύγ.
Άργολικός	Μαρη̄ Εμπιριόζου	21	4786	ἔφθ. Αμβέρσαν 2 Αύγ.
Άρεθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693	εἰς Αήθ 10 Αύγ. ὑπὸ έκφόρτωσιν
Άριάδην	I. Νιζηφόρου — Ε. Λαμοῦ	12	4745	εἰς Ιμπίζου Ρόδες ἀπὸ 27 Ιουν.
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	ἔφθ. Νέαν Υόρκη 8 Αύγ.
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	διηλθεὶς Οάραν 4 Αύγ. διὰ Θεσσαλονίκην, ἔφθ. 12
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	ἀνεξ. Εμδεν 30 Ιουλ. διὰ Σάντος
Άρχων	Κωστή Λαμοῦ	21	1364	εἰς Χάιφαν 6 Αύγ.
Άσηλίμινα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	διηλθεὶς Κονγκλιν 2 Αύγ. διὰ Χάιφαν — Πειραιᾶ
Άστακία	I. Γαλάνη	14	4211	ἔφθ. Λέντγραοδ 1 Αύγ.
Άστερια	I. A. Ταζιαντζῆ	04	3313	διηλθεὶς Κονγκλιν 22 Ιουλ. διὰ Δάντοιγκ
Άστηρ	Θεμ. Σταφιλοπάτη	96	1335	ἀργεῖς Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιουλ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	εἰς Βασόρδαν 5 Αύγ.
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόλ» Α.Ε.	09	4009	ἔφθ. Αλογνάσουν 31 Ιουλ. καὶ Γραντζενμάουθ 7
Άρρα	I. Χαδούη — M. Στινά	12	4652	διηλθεὶς Κονγκλιν 1 Αύγ. διὰ Γένοβαν
Άφροδεσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2485	ἀνεξ. Σούνας 29 Ιουλ. διὰ Μαρζλιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρδάρα .....	'Αθ. Ζωτόπουλου .....	10	1354	έφθ. Πειραιᾶ 3 Αύγ. καὶ Κοννυτζαν 12
Βασ. Δεστούνης .....	Π. Β. Δεστούνη .....	12	3299	εἰς Σάρπηνες 6 Αύγ.
Βασ. Α. Πολέμης .....	Γρ. Γρούμα .....	07	3429	έφθ. Μαργαρίταν 30 Ιουλ.
Βάσσος (τάνκερ) .....	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	12	4733	άνεξ. Πειραιᾶ 14 Αύγ. διὰ Κούβαν
Βέλγιον .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	19	2844	άνεξ. Αμερικαν 27 Ιουλ. διὰ Πάτρας — Πειραιᾶ, έφθ. 11 Αύγ.
Βικτωρία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	00	2345	άνεξ. Βορδός 3 Αύγ. διὰ Λαπάς
Βιολαντ Ν. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	19	3598	άνεξ. Ροζάριο 30 Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Βιργινία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	17	1918	εἰς Μογκανάτιο απὸ 10 Αρρ.
Βιργινία Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	20	5388	διῆλθε Παναμᾶ 21 Ιουλ. δι' Εργάσπην
Βιργινία Σ. ....	Z. Σαφιθράκη .....	05	3885	άνεξ. Ρόττερνταμ 29 Ιουλ. καὶ Εμδεν 5 Αύγ. δι' Λαζαράνδρειαν
Βόλγας .....	Παπαδημητρίου .....	92	2505	έφθ. Πλότρ Ντέ Μπούζ 1 Αύγ.
Βόρις .....	έτ. «Βλάσσος» .....	17	5166	έφθ. Λιβόρνο 20 Ιουλ. καὶ Πειραιᾶ 12 Αύγ.
Βύρων .....	'Εθνικής .....	14	9272	άργει Πειραιᾶ απὸ 9 Νοεμ 1934
Γαλαξίας .....	Μάρος Λύρα .....	18	4393	διῆλθε Λάδσεν 20 Ιουλ. δι' Ήστ Λόντον
Γαρδελάκι .....	Ε. Θεοφιλάτου .....	88	2282	άργει Πειραιᾶ απὸ 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά .....	Στυρ. Λαμοῦ .....	14	4708	διῆλθε Λοτα 19 Ιουλ. διὰ Λόζ "Αντζέλες
Γερμανία .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	09	1977	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Γεώργιος .....	Ν. Λαγούτη .....	10	2216	άνεξ. Λονδίνον 1 Αύγ. διὰ Σεβάλιου πλαφοντ
Γεώργιος Γ. .....	Δ. Δάμπαση .....	18	4289	έφθ. Μπ. "Άρρες 22 Ιουλ.
Γεώργιος Π. ....	Θ. Επιφανειάδη .....	03	4052	άργει Πειραιᾶ απὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργυ. Κυριακίδης .....	Ν. Γ. Κυριακίδη .....	11	4201	διῆλθε Νίτον 25 Ιουλ. διὰ Λιβόρνο
Γεώργυ. Μάντακας .....	Β. Γ. Μάντακα .....	21	3246	εἰς Όνέγκα 1 Αύγ.
Γεώργυ. Μ. Εμπειρίκος .....	Σ. Γ. Εμπειρίκου .....	21	5728	έφθ. Κ. ντζαν 21 Ιουλ. φορτώνει
Γεώργυ. Μ. Λιθανός .....	άδ. Αιγανοῦ .....	28	3831	διῆλθε Λάδσεντ 18 Ιουλ. διὰ Ροζάριο
Γεώργυ. Νικολάου .....	Ν. Νικολάου καὶ Σία .....	30	4108	άνεξ. Τσιτιταβέζιαν 3 Αύγ. διὰ Ζουγκονίδην, έφθ. 9
Γιάννης .....	Γ. Άνδρεσον κ.λ.π. ....	05	4391	έφθ. Στρατόν 1 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 4 δι' Εμδεν
Γιαν. Γούναρης .....	Γ. Ζ. Γούναρη .....	01	2238	άνεξ. Ντράμπεν 30 Ιουλ., Λόντζενες 4 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
Γκρήκ Μάρινερ .....	έτ. Νέλ — Παντελή .....	14	3714	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Αύγ.
Γρανικός .....	Μ. Λύρα .....	16	3689	διῆλθε Μαδέρας 2 Αύγ. δι' Ενθώπην
Γρηγόριος Κ. Η. ....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	19	2546	έφθ. Πειραιᾶ 4 Αύγ.
Δαναός .....	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ .....	06	4419	έφθ. Ροζάριο 22 Ιουλ.
Δάναπτρις .....	Δ. Συνοδινοῦ .....	14	2113	έφθ. Νοβοδωσσίσην 29 Ιουλ. καὶ Αλεξανδρειαν 13 Αύγ.
Δάρμας .....	άδελ. Πήττα .....	83	1595	άργει Χίον απὸ 13 Ιαν.
Δάφνη .....	Ν. Λυγιαρδοπούλου .....	18	3798	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
Δελφίν .....	Λδ. καὶ Άνδρεάδη .....	06	3816	έφθ. Σαβόνναν 1 Αύγ.
Δελφοί .....	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμοῦ .....	15	4739	διῆλθε Magallanes 27 Ιουλ. διὰ Καλλάρο
Δέσποινα .....	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλή .....	09	4461	διῆλθε Μπ. "Άρρες 17 Ιουλ. διὰ Βαρκελώνην — Σούσας
Δημήτρης .....	έτ. Μυγαλινοῦ .....	06	3016	άνεξ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. Λάδσεντ 6 διὰ Κάλλιαρι
Δημ. Γ. Θερμιώτης .....	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ .....	05	3338	έφθ. Σφάξ 29 Ιουλ. καὶ Όρδαν 4 Αύγ. διὰ Riem
Δημ. Ν. Βογιατζίδης .....	Α. Μ. Τατάκη .....	06	4271	άνεξ. Μονάρανσ 28 Ιουλ., Ντούτζενες 7 Αύγ. δι' Αγκόνα
Δημ. Ίγγιλέσης .....	Ν. Δ. Βογιατζίδη .....	08	3444	διῆλθε Κοννυτζαν 3 Αύγ. δι' Εεξίνον
Δημ. Νομικός .....	νῖδον Δ. Τγγιλέση .....	18	5275	έφθ. Κρίστοπαλ 28 Ιουλ. καὶ Μπαλμπά 29
Δημ. Χανδρῆς .....	Λουζά Νομικοῦ .....	03	1171	έφθ. Γαλάτας 2 Αύγ.
Διαμαντής .....	'Ιω. Χανδρῆ .....	10	4643	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διὰ Μπουνέος "Άρρες
Διαμάντω .....	Διαι. Πατέρα .....	17	4990	εἰς Κοζλού απὸ 22 Ιουλ.
Διονύσιος .....	άδ. Τσατσόμιον .....	03	2281	άργει Πειραιᾶ απὸ 24 Νοεμ. 1935
Διον. Σ. Ταθάτος .....	Ε. Α. Καραβία .....	03	2018	έφθ. Υμούντεν 6 Αύγ. καὶ Ρόττερνταμ 12
Δίρφυς .....	έτ. Δ. Σταθάτου .....	19	5168	διῆλθε Ντακάρ 29 Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
Διώνη .....	Βασ. Πατέρα καὶ Σία .....	06	2795	έφθ. Λονδίνον 30 Ιουλ.
Διώνη .....	Γ. Φ. Άνδρεάδη .....	06	4181	έφθ. Πότι 26 Ιουλ. καὶ Κοννυτζαν 3 Αύγ. διὰ Γάνδην
Διούναθις .....	Λεων. Α. Εμπειρίκου .....	15	5604	έφθ. Λάρζους 5 Αύγ.
Δύο Φίλοι .....	κληρον. Μιχ. Γούναρηδη .....	03	3547	άργει Πειραιᾶ απὸ 9 Αρρ.
Δωρίς .....	'Ηλ. Χατζήλια .....	17	4604	άνεξ. Ιμπαγκαν 22 Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
"Εθη .....	Ν. Γ. Λιθανοῦ .....	13	4521	άνεξ. Ροζάριο 1 Αύγ. διὰ Μαδέρας
Ειρήνη Κυριακίδου .....	Ν. Γ. Κυριακίδη .....	22	3781	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 2 Αύγ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια .....	Ν. Δ. Ράλλια .....	08	3860	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον απὸ 25 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου .....	Στ. Εμπειρίκου .....	27	4164	διῆλθε Σαμπάκης 25 Ιουλ. δι' Αμβούργον
Εκατόνταρχος Δρακούλης .....	Γεώργ. Ν. Δρακούλη .....	18	5329	άνεξ. Στετέντα 31 Ιουλ., Ούζαν 5 Αύγ. διὰ Εεξίνον
Έλέγκω Α. Κυδωνιέως .....	Π. Κυδωνιέως .....	16	4129	εἰς Σάν Νικολάς απὸ 12 Ιουλ.
Έλένη .....	Α. Καλλινίκου .....	18	5655	άνεξ. Τεργέστην 1 Αύγ. διὰ Δούναβιν
Έλένη .....	Δ. Λως .....	01	1882	εἰς Σάρτοντες 6 Αύγ.
Έλένη Δ. ....	Δημοσης. Δ. Λάμπαση .....	19	5260	άνεξ. Βουγιέ 1 Αύγ., Γιβραλτάρ 4 δι' Αργιτόσσουν
Έλένη Τ. ....	Λ. Τεργιάζου .....	97	3039	έφθ. Αμβέρσαν 8 Αύγ.
Έλένη Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	20	4528	έφθ. Ροζάριο 26 Ιουλ.
Έλιζα .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	19	1986	άνεξ. Κάρδιφ 30 Ιουλ., Wick 3 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
Έλισάθετ .....	άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άνεξ. Στέτέντα 31 Ιουλ., Ούζαν 5 Αύγ. διὰ Θεσσαλονίκην.
Έλλας .....	έτ. «Ελληνική» Α. Ε. ....	16	2081	έφθ. Βασσόπολης 18 Ιουλ.
Έλλενικ .....	Μ. Ι. Λύρα .....	09	4404	έφθ. Αμβέρσαν 8 Αύγ.
Έλλην .....	Στ. Εμπειρίκου .....	13	4577	εἰς Ζουγκούλας 1 Αύγ. Φορτώνει
Έλληνικό .....	Παπαδημητρίου .....	04	3059	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διὰ Κόντινεντ
Έλπις .....	I. N. Γούναρηδη .....	12	3651	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον απὸ 5 Μαΐου
Έλπις .....	Α. Πεζᾶ .....	19	1492	έφθ. Αρχάγγελον 23 Ιουλ.
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος .....	νῖδον Έπ. Εμπειρίκου .....	27	4385	έφθ. Πειραιᾶ 28 Ιουλ.
Έρηγνούλας .....	N. Τσατσόμιον .....	05	2715	έφθ. Σαβόνναν 7 Αύγ.
Έυθοϊδης .....	Μαροή Εμπειρίκου .....	22	4792	έφθ. Βραήλαν 24 Ιουλ.
Εύγενα Καμπάνη .....	Γ. Ν. Εμπειρίκου .....	98	3470	εἰς Βενετίαν 1 Αύγ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου .....	Στ. Εμπειρίκου .....	20	4882	εἰς Μπ. Άρρες ρόδος απὸ 15 Ιουλ.
Εύγενια Λιθανοῦ .....	Σ. Λιθανοῦ .....	36	4825	έφθ. Κάρδιφ 4 Αύγ.
Εύγενια Χανδρῆ .....	'Ιω. Χανδρῆ .....	20	4862	άνεξ. Γιαβάτα 2 Αγνόεστον, Ομοντα 5 διὰ Δινηρ
Εύηνος .....	Σ. Λιθανοῦ .....	19	5627	έφθ. Μόρζ 6 Αύγ.
Εύθαλια .....	άδ. Γούναρηδη .....	18	3553	εἰς Μαργαρίταν απὸ 28 Ιουλ.
Εύθαλια Μαρή .....	N. Μαρή .....	19	4196	άνεξ. Κάρδιφ 1 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
Έθρος .....	άδ. Λιθανοῦ .....	18	5283	διῆλθε Σουέζ 22 Ιουλ. διὰ Βασαμάτουν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διήλθε Λαύριον 12 Αύγ. διά Μαρχάλιν
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεχ. Σφάξ 4 Αύγ. διά Haugesund
"Εψιλόν	Λεων. Ν. Έμπειροίου	11	4120	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγχαν 5 Αύγ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Μαρχάλιν 2 Αύγ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Ζληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἔφθ. Μαρχάλιν 29 Ιουλ.
Ζερμαίν	Στελ. Καστάνου	11	5217	ἔφθ. Δουνγέζορην 7 Αύγ.
Ζεύς	Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεχ. Μάρ. Νιέλ. Πλάτα 30 Ιουλ. διά Λάζ. Πάλμας
Ζέφυρος	Α. Λούη	09	4796	άνεχ. Δάντσιγκ 28 Ιουν. Λάδσεν 2 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
Ζηνόβια	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	άνεχ. Στέττιν 28 Ιουν., Ντούτζενες 2 Αύγ. διά Μεσσήναν
Ζωγραφιά Νίκολαου	Ν. Νιζολάου	13	7156	ἔφθ. Μασσαλίαν 13 Αύγ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφούν ζλ.π.	06	1516	ἔφθ. Γαλάται 4 Αύγ.
"Ηφαίστος	νίν. Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	ἔφθ. Γιαβάτα 28 Ιουλ.
Θάλεια	Ηλία Ξελᾶ	17	4574	άνεχ. Σαπελ 28 Ιουλ. διά Calabar, ἔφθ. 1 Αύγ.
Θάσος	«Πατριωτικῆς»	19	1565	άνεχ. Πειραιᾶ 8 Αύγ. δι' Οδησσον
Θεδόλ. 2	Θωμᾶς Ν. Έμπειρανάδη	10	657	εἰς πλόας Πειραιῶς — Κωννυτζέσ
Θεμών	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	άνεχ. Ροζάριο 3 Αύγ. διά Μαδέρας
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	ἔφθ. Κωννυτζέσ 6 Αύγ.
Θεοδώρος Γ.	Α. Τερμάζου	12	3409	άνεχ. Γάνδην 29 Ιουν. διά Λένινγκραδ, ἔφθ. 5 Αύγ.
Θεοφανώ	ἀδελφοί Λιβανοῦ	17	4240	άνεχ. Ροζάριο 21 Ιουλ. διά Ντακάρ
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγχαν 4 Αύγ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μάνδρου — Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Γένοβαν, ἔφθ. 10
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἔφθ. Μοντεβίδεο 28 Ιουλ.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρούδου	10	4111	άνεχ. "Ογονούλντνοβις 30 Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Θράκη	Α. Τερμάζουν	17	982	ἔφθ. Καλάμας 4 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 8
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἔφθ. Σάντα Νιζολάς 26 Ιουλ.
"Ια	Η. Χατζηλία	17	4860	άνεχ. Μπονένος "Αύρες 31 Ιουλ. διά Nagoya
"Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27 Ιουλ.
"Ιγόρ	Πεζᾶς καὶ Σία	07	2693	φορτώνει εἰς Λένινγκραδ 10 Αύγ.
"Ιθάκη	Σ. Βλασοσούλου	11	4916	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Μπέργκεν
"Ιθαίος	Γεώργ. Δραζούλη	11	4083	διήλθε Νίτον 24 Ιουλ. διά Κροτόνε
"Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άνεχ. Ντάρον 31 Ιουλ. διά Πόρτ Σάιδ
"Ιλισσός	Το. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	ἔφθ. Ροζάριο 27 Ιουλ..
"Ιουλία	Ηλ. Χατζηλία	14	4352	άνεχ. Ροζάριο 1 Αύγ. διά Τενερίφαν
"Ιουλία Νίκολαου	Ν. Νιζολάου	15	3729	διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 27 Ιουλ. δι' Ιφονίτς
"Ισμήνη	Στεφιώτη καὶ Σία	90	2399	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Απριλ.
"Ιωάννα	Έλ. Βελλώτη	01	1192	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ.
"Ιωάννης	Δ. Λάμπαση	09	3667	άνεχ. Αζάγγελον 2 Αύγ. διά Γκάρστον
"Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεχ. Ρούν 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
"Ιω. Καρράς	ἀδελ. Καρρᾶ	17	3527	άνεχ. Ροζάριο 5 Αύγ. διά Μαδέρας
"Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειροίου	24	3734	ἔφθ. Μπ. "Αύρες Ρόδες 23 Ιουλ.
"Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Τέλ. — Αθίδ 25 Ιουλ.
"Ιω. Γ. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διήλθε Φ. Νορόντζα 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
"Ιω. Φράγκος	Μάρο. Φράγκου	12	3442	άνεχ. Ροζάριο 1 Αύγ. διά Ντακάρ
"Ιωλκός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Ιουν.
"Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	ἔφθ. Τενερίφαν 12 Ιουν. Παραμένει
"Ιωνότολις	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	20	6755	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 Ιουν.
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	ἔφθ. Γιβραλτάρ 1 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 4
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάρη	07	4291	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
Καδιώ	ἀδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Γαλάται 30 Ιουν.
Καίτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	άνεχ. Υμονίντεν 6 Αύγ., Λόντιγκεν 11 δι' Αρχάγγελον
Καθαρίωτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Αμβέρσαν 4 Αύγ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Αύγ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διήλθε Νόρθ Φόλεκαν 6 Αύγ. ἐξ Μπόνας διά Μίδδλσερπτο
Καλλιόπη Σ.	Το. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	άνεχ. Μπόναν 28 Ιουν., Niton 5 Αύγ. διά Μίδδλσερπτο
Καλυψώ Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Ιουν. διά Στέττιν, ἔφθ. 1 Αύγ.
Καπέταν Στρατῆς	Ξενίος — Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	εἰς Μαρχάλιν ἀπό 13 Ιουν.
Καρλόθασι	Υιοί Δ. Ιγγλέση	20	707	άργει Πειραιᾶ ἀπό 26 Ιουν.
Καρράς	ἀδ. Καρρᾶ	18	5234	άνεχ. Καλκούταν 5 Αύγ. διά Γιαβάτα
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	ἔφθ. Σύρον 3 Αύγ.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεχ. Πόρτ Ρεντόν 22 Ιουλ. διά Μασσαλίαν
Κάστωρ	έτ. Γράτου	21	5497	ἔφθ. Πόρτλαν ("Ορεγκον) 29 Ιουλ.
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	διήλθε Σαμπάγκ 3 Αύγ. διά Hososhima
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	άργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Μαΐου 1935
Κατίνα Βούλγαρη	Niz. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἔφθ. Ρόττερνταμ 27 Ιουν. καὶ Αμβούργον 3 Αύγ.
Κέπιπ Κόρσο	'Αθ. Κονλόντρα & K. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Μπουργκάς 24 Ιουν.
Κεραμιές	Ν. Λυκαρδοπούλου	17	5085	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Πόρτ Νατάλ.
Κεχρέα	Θ. Επιφανίδη	12	1968	διήλθεν 'Οράν 7 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	εἰς Μπονένος "Αύρες ἀπό 9 Ιουν.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Βύλλαν K) τούσιον 22 Ιουν.
Κονίστρα	Θωμᾶς Έμπειρανάδη	07	3530	διήλθε Λάδσεν 5 Αύγ. δι' Αρντόδοσσαν
Κορινθιακός	Μαρχ. Έμπειροίου	10	3562	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ.
Κόρθιον	ἀδελ. Σίμουνα	09	2116	άνεχ. Λονδίνον 31 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Λευκήν Θάλασσαν
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρας-Κύρ. Ξένου	15	4914	εἰς Πειραιᾶ 3 Αύγ. διά Ρόδου 11 διά Κόνη, ἔφθ. 12
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. Έμπειροίου	25	3598	ἔφθ. Βύλλαν K) τούσιον 22 Ιουν.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράζη	02	1070	ἔφθ. Βραΐλλαν 27 Ιουν. καὶ Γαλάται 1 Αύγ.
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	εἰς Βύλλαν K) τούσιον ἀπό 12 Μαΐου
Κύμα	Ν. Λιβανοῦ	11	3959	άνεχ. Πόρσαγκον 28 Ιουν. διά Λένινγκραδ, ἔφθ. 5 Αύγ.
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	άνεχ. Πειραιᾶ 3 Αύγ. καὶ Ρόδου 11 διά Κόνη, ἔφθ. 12
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	διήλθε Μαδέρας 28 Ιουν. διά Περναμπούκον
Κωνοταντίνος Η.	Ηλ. & Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	διήλθε Λάδσεν 25 Ιουν. διά Γένοβαν — Πειραιᾶ
Κωνοταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	ἔφθ. "Αμστερνταμ 10 Αύγ.
Κωνοτ. Χατζηπατέρας	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	4684	ἔφθ. Σάντα Φε 10 Αύγ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστής .....	Μουσούρα και Βενιεφάκη ..	19	5438	έκφραστόνει εἰς Ρίον 'Ιανέριον 10 Αύγ.
Κωστή .....	Ι. Δ. Χανδρή .....	05	3933	άνεχ. Γάνδην 27 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον, ἔφθ. 7 Αύγ.
Λακωνικός .....	Μαρή 'Εμπειρίκον .....	14	3803	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 'Ιουλ.
Λέρος .....	'Ιω. Θεοχαρίδη .....	99	846	εἰς πλάνα Θήρας — Πειραιῶς
Λέσσος .....	'Αδ. Σιρφανού .....	10	1005	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 'Ιαν.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	ζληνος. Λ. Καμπάνη .....	17	4274	άνεχ. Δάντισην 30 'Ιουλ., Οὐζάν 5 Αύγ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	ἔφθ. 'Αρχάγγελον 31 'Ιουλ.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης .....	νιέν Λ. Κονδύλη .....	12	3923	ἔφθ. 'Αρχάγγελον 1 Αύγ.
Λιλή .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	εἰς Ηλένη 10 Αύγ.
Λουκιά, (τάνκερ) .....	Ι. Μαυρή και Σία .....	10	2143	άνεχ. Λά Νουβάλ 27 'Ιουλ. διὰ Κονγκλιν, ἔφθ. 3 Αύγ.
Μαίανδρος .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19	4581	ἔφθ. Esbjerg 26 'Ιουλ. καὶ Ράντερς 2 Αύγ.
Μαίηντ όφ Σάμος .....	νιό ΙΙ. Δ. Γουλανδρή .....	01	1190	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Αύγ.
Μαίρη .....	Ν. Λιβανοῦ .....	09	1459	εἰς Θεοδόσιαν 1 Αύγ.
Μαίρη ΙΙ .....	Ν. Λιβανοῦ .....	20	1517	διῆλθε Πειραιᾶ 4 Αύγ. διὰ Μπέργκεν
Μαίρη Ν. .....	Δημ. Πατέρα .....	09	4330	ἐν πλῷ ἐξ Σάν Νιζολάς δι' Ενδώπην, Αύγ. 2
Μαίρη Δευτεραίου .....	Βασ. Δευτεράου .....	03	1383	ἔφθ. Σταύλια 1 Αύγ.
Μαϊώτις .....	Α. Συνοδινοῦ .....	88	1709	άνεχ. Θεοσαλονίζην 14 Αύγ. διὰ Βραΐλλαν
Μάκης .....	Ε. Κ. Βλασπούλου .....	06	3546	διῆλθεν Κονγκλιν 29 'Ιουλ. διὰ Αμβέρσαν
Μαλιακός .....	Μαρη 'Εμπειρίκον .....	12	3903	άνεχ. Σουσάκ 3 Αύγ. διὰ Κονγκλιν
Μαλέας .....	'Ιο. Παπαδέν .....	17	5709	διῆλθε Πιβαλάτα 31 'Ιουλ. διὰ Καλάμας — Πειραιᾶ
Μαννούλα .....	νιό Γεωργ. Καραβία .....	20	2012	άνεχ. Βρυξέλλας 10 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
Μάξ Βόλφ .....	Γ. Πορτόλου .....	17	6694	άνεχ. Μπουνέος "Άρρες 27 'Ιουλ. διὰ Τενερίφφαν
Μαρή Χανδρή .....	Ι. Δ. Χανδρή .....	04	2331	άνεχ. Κονδα 8 Αύγ. διὰ Λίβερπούλ
Μαργαρίτα .....	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ ..	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ. 1935
Μαργαρίτης .....	άδ. Περιβολάρη .....	13	4584	διῆλθε Παναμᾶν 20 'Ιουλ. δι' Ενδώπην
Μαρία .....	Σ. Βλασπούλου .....	07	4225	εἰς Βαλτιμόρην 5 Αύγ. 'Εκφραστόνει
Μαρία .....	Σ. Περή —Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	εἰς Ρέν 5 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Μαρία Α. .....	Κ. Η. Λαμού .....	12	4707	ἔφθ. Μπέρλαστ 1 Αύγ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου .....	27	5525	άνεχ. 'Αρούμπα 3 Αύγ. διὰ Λάδσεντ (διαταγής)
Μαρία Νομικού .....	Λουνά Νομικού .....	99	1165	ἔφθ. Βραΐλλαν 1 Αύγ.
Μαρία Σταθάτου .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	19	5269	εἰς Βενετίαν ἀπὸ 12 'Ιουλ.
Μαριέτ Νομικού .....	Π. Νομικού .....	19	5241	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. διὰ Κντζαν
Μαριέττα .....	Ν. Εύσταθίου .....	13	6042	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 Αύγ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	15	4447	άνεχ. Γδύνια 1 Αύγ., Λάδσεντ 7 διὰ Μπ. "Αΐρες
Μαριόγκα .....	άδ. Πρωίου .....	12	4236	ἔφθ. Ροζάριο 3 Αύγ.
Μαριόγκα Δ. Θερμώτη .....	άδελφων Κιρτάτα .....	04	4784	διῆλθε Κονγκλιν 1 Αύγ. διὰ Γιβραλτάρ
Μαριόγκα I. Καΐρη .....	'Ιω. Δανιόλου .....	13	5143	διῆλθε Παδρ Νατάλ 30 'Ιουλ. διὰ Βαταβίαν
Μαρουκώ Πατέρα .....	Δ. Πατέρα .....	17	4269	ἔφθ. Χαϊφάγης ἀπὸ 16 'Ιουλ.
Μάριος Τ. .....	Δ. Τεριάζου .....	04	1128	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 'Ιουλ.
Μαρουλιώ .....	Μιχ. Κυδωνιέως .....	18	4215	εἰς Ροζάριο 2 Αύγ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου .....	Κονλόνθρου — 'Εμπειρίκον	07	3556	διῆλθε Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ.. διὰ Ντακάρ
Μαρουσιώ Λογοθέτη .....	Γουλανδρή .....	12	4669	ἔφθ. "Αλμαντ 3 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 5 δι' 'Ελλάδα
Μάρπησσα .....	Ν. Εύσταθίου .....	19	5476	άνεχ. Νιούπορτ 1 Αύγ. διὰ Μοντεβίδεο
Ματθαίος .....	Η. Μ. Λός .....	04	2434	ἔφθ. 'Ονεγρα 4 Αύγ.
Ματρόννα .....	Ν. Βογιατζίδη .....	02	2846	ἔφθ. Νοβορωσσίσην 3 Αύγ.
Μεμάς .....	«Αλγάνα» Α.Ε. .....	00	4359	εἰς Μπουνέος "Άρρες ἀπὸ 12 'Ιουλ.
Μέντωρ .....	Γ. Δρασούλη .....	02	3050	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Μερόπη .....	'Ανδρ. Παπᾶ .....	11	4181	εἰς λιμένας Άπλο 'Ανατολής 1 Αύγ.
Μεσσαριά Νομικού .....	Έτ. «Π Νομιζός» Α.Ε. .....	95	985	ἔφθ. Βραΐλλαν 29 'Ιουλ.. καὶ Χαϊζίδα 10 Αύγ.
Μημόζα .....	έτ. «Βλάσσος» .....	05	3071	ἔφθ. Ζουγκούλαδάς 3 Αύγ.
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	'Ανδρ. Βεστάρη .....	22	6067	ἔφθ. Σαϊγόν 1 Αύγ.
Μιχαήλ Λ. 'Εμπειρίκος .....	ζληνος. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	διῆλθε Πιβαλάταρ 6 Αύγ. διὰ Καμδεν
Μιχαήλης .....	Στ. 'Εμπειρίκου .....	18	5202	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Μιχάλης Πουτούς .....	Ν. Εύσταθίου .....	19	5234	άνεχ. Μτ. "Άρρες 24 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
Μιχαλίδης .....	Λ. Φατσή .....	12	3646	ἔφθ. Σάντα Φε 3 Αύγ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Μ. Μοντούς .....	14	4810	ἔφθ. 'Υμουνέτεν 31 'Ιουλ.. (ομοιολογούμενον)
Μόσχα Λ. Γουλανδρή .....	άδ. Ξιλά .....	08	3742	διῆλθε Μαδέρων 3 Αύγ. δι' 'Αμστερνταμ
Μοτορίνα (τάνκερ) .....	Δημ. Α. Κυδωνιέως .....	15	3874	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπὸ 8 'Απρ.
Μύκονος .....	άδ. Γουλανδρή .....	18	5199	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
Ναγός .....	έτ. «Τρανσπετρόλ» .....	89	2466	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 'Ιουλ.
Ναντίν .....	Φ. Σιγάλας .....	99	1802	άνεχ. Καμένγα (Λευκής Θαλάσσης) 8 Αύγ. διὰ Γκάρφτον
Νάναρχος Σαχτούρης .....	I. Λιβανοῦ .....	12	1926	διῆλθε Κωνγκλιν 3 Αύγ. διὰ Κάρδιφ
Νάρκισσος .....	έτ. Βλάσσος .....	04	3582	ἔφθ. Ζουγκούλαδάς 25 'Ιουλ.
Ναυσικά (τάνκερ)	Π. Σαζτούρη .....	02	1953	εἰς Γαλάτας ἀπὸ 11 'Ιουλ.
Ναυτίλος .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	06	4313	ἔφθ. Σιγκαπούρην 4 Αύγ.
Νέα Τύχη .....	Κρη. Βενιέλου .....	22	5005	διῆλθε Κωνγκλιν 5 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
Νέδων .....	Δ. Ι. Γουλανδρή .....	04	3531	ἔφθ. Ζουγκούλαδάς 23 'Ιουλ.
Νέλλου .....	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ .....	12	3451	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. δι' "Εμδεν
Νερόπιδα .....	Α. Καλλινίζου .....	19	5263	ἔφθ. Βορδό 1 Αύγ.
Νεμέα .....	έτ. «Ωζεανός» Α. Ε. .....	13	4826	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 27 'Ιουλ.. καὶ Μπ. "Αΐρες 6 Αύγ.
Νέστος .....	έτ. Π. Νομικού .....	03	2759	άνεχ. Πειραιᾶ 12 Αύγ. διὰ Κορήτην
Νήσιον .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	19	5101	διῆλθε Σωμπάγη 23 'Ιουλ.. δι' 'Ιαπωνίαν
Νηρεύς .....	Ν. Λιβανοῦ .....	19	4399	ἐν πλῷ ἐξ Τάιν ἀπὸ 11 'Ιουλ.. διὰ Τρίνιταντ
Νήριτος .....	Α. Καλλινίζου .....	18	5154	άνεχ. Γιαβάτα 21 'Ιουλ.. διὰ Κεμαπαν
Νίκη .....	'Εμι. Χατζηλία .....	13	6694	διῆλθεν 'Εμδεν 29 'Ιουλ.. Λάδσεντ 1 Αύγ. διὰ Ταζόμα
Νικοκλής .....	Γ. Δρασούλη .....	07	3854	άνεχ. Γαλάτοις 3 Αύγ. διὰ Μάντζεστερ
Νικοκλής .....	'Ανδρ. Βαλσαμάκη .....	17	958	ἔφθ. Κονγκλιν 6 Αύγ.
Νίκος .....	Ν. Γ. Μωράτη .....	21	3576	ἔφθ. Κόρδ 1 Αύγ.
Νίκος T. .....	Α. Γουπάιον .....	14	3892	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 14 Μαΐου
Νικόλαος Αθανασούλης .....	'Ελευθ. Τριαδόγλου .....	19	5175	ἔφθ. Σέρροις 23 'Ιουλ.
Νικόλαος Κουλουκουντής .....	ζληνος. 'Αθανασούλη .....	01	3575	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικόλαος Μίχαλος .....	έτ. 'Ατλαντικός .....	17	3201	άνεχ. Σιγκαπούρην 1 Αύγ. διὰ Dungun
Νικ. Μπάικας .....	Κ. Μιχάλου .....	13	4342	ἔφθ. Μπουνέος "Άρρες ρόδος 2 Αύγ.
	Ποθ. Μπάικα .....	20	1912	ἔφθ. Θεοσαλονίκην 2 Αύγ.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	625	Έφθ. Βραζίλαν 26 Ιουλ., Κήλιν 2 Αύγ. διὰ Δυνδράγιον
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	Έφθ. Ρονέν 4 Αύγ. καὶ ἀνεγ. 9 διὰ Νιούπορτ
Νικόλαος Φιλίνης	Μιζέ Φιλίνη	04	3111	Έφθ. Esbjerg 28 Ιουλ.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολέμου	10	4540	ἀνεγ. Ροζάριο 3 Αύγ. διὰ Τενεφίρφαν
Νικόλας "Άγγελος	'Ιω. 'Άγγελου	12	4351	εἰς Ιμπριούν φόδε ἀπὸ 17 Ιουν.
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοῖ Πατέρα	10	4362	ἀνεγ. Αμερικανών 28 Ιουλ. Ούζαν 3 Αύγ. δι' Αλεξάνδριαν
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	Έφθ. Μαρζ 20 Ιουλ.
Νύμφη	Ν. Λευκαρδοπούλου	21	4504	Έφθ. Κρίστομπαλ 28 Ιουλ.
"Ολγά Έπ. Εμπειρίκου	νίνον 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	Έφθ. Ιμπριαζι 31 Ιουλ.
"Ολυμπος	Κουλούθουν — Εμπειρίκου	18	5249	ἀνεγ. Πόρτ Κάμφα 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
"Ομόνοια	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἀνεγ. Μαρζ 24 Ιουλ. διὰ Αιθρόν, έφθ. 5 Αύγ.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	13	3578	Έφθ. Σάν Λορέντζο 25 Ιουλ. καὶ Ροζάριο 3 Αύγ.
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	16	5647	Έφθ. Μασσαλίαν 25 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 1 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντίδες» Α. Ε.	18	5242	διῆλθε Βοϊβάνη 24 Ιουλ. διὰ Καράτσι
"Ορος "Ελικών	«Τράμπ. Σο»	18	5525	ἀνεγ. Πόρτ Κάμφα 19 Ιουλ. διὰ Βορδώ
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτουν-Κουλούουντη	20	5210	ἀνεγ. Μήνες ἀπὸ 7 Ιουλ.
"Ορος "Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	14	4191	Έφθ. Χάβρων 30 Ιουλ.
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ. Σο»	12	3876	ἀνεγ. Καβεδελο 1 Αύγ. διὰ Μπ. Μπουένος "Αὔρες
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ. Σο»	18	5188	ἀνεγ. Μπουένος "Αὔρες 26 Ιουλ., Magallanes 4 Αύγ. διὰ Λόδος "Αντζελες
"Ορος Λυκαβηττός	«Ατλαντίδες» Α. Ε.	17	4292	Έφθ. Στάβαγκερ 29 Ιουλ. καὶ "Οσλο 3 Αύγ.
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτουν — Κουλούουντη	19	5658	διῆλθε Περιμ 23 Ιουλ. διὰ Κόμπε
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	20	5166	διῆλθε Περιμ 23 Ιουλ. διὰ Κόμπε
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	Έφθ. Ζουγκουνδάν 16 Ιουλ.
"Ορος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	5201	ἀνεγ. Λομορι 26 Ιουλ. καὶ Ομούτα 31
"Ορος Πέρα	Κοσμέτουν — Κουλούουντη	18	5208	ἀργεῖ Σήνον ἀπὸ 3 Ιουλ.
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούουντη - Κωστομένη	17	5791	ἀνεγ. Μπέρια 8 Ιουλ. διὰ Σαύδα
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	14	4592	διῆλθεν Ούζαν 26 Ιουλ. διὰ Περοναμπούκον
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	10	3986	Έφθ. Βασσάραν 4 Αύγ.
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες Ρόδος 29 Ιουλ.
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντίδες» Α.Ε.	20	6696	Έφθ. Σαίγκον 30 Ιουλ.
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21	6388	Έφθ. Μόζι 3 Αύγ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	Έφθ. 'Αβονιάσουθ 4 Αύγ.
Πλαγασητικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14	3477	Έφθ. Λαύριον 30 Ιουλ.
Πογκρατών	Δημ. Ν. Κουφός ς.λ.	20	2012	Έφθ. Πειραιᾶ 2 Αύγ.
Ποναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	Έφθ. Τάμπαν 3 Αύγ. καὶ ἀνεγ. 4 διὰ Γαλάτοι
Ποναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διῆλθε Σιβραλτάρ 30 Ιουλ. διὰ Καναδᾶν
Πονάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούκου	15	4661	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Ιουλ.
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 26 Μαρτ.
Παντελῆς	Κ. Λαμπού καὶ Ι. Ποντιζοῦ	11	3845	Έφθ. Σάντα Φὲ 21 Ιουλ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	5146	διῆλθε Νίτον 12 Ιουλ. διὰ Πόρτ Νατάλ.
Παπαλεμδός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	εἰς 'Αμστερνταμ ἀπὸ 14 Μαρτ. 'Επολήθη
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούντη	06	3435	Έφθ. Βόλον 9 Αύγ.
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 7 Αύγ.
Πάτρα	Τσαμικιάνη—Κωνν) νίδη	96	3256	ἀνεγ. Λά Ροσέλλ 5 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἀνεγ. Κάρδιφ 31 Ιουλ. διὰ Βίλαν Κ) τούσιον
Περσεύς	Α. 'Ανδρέάτου	18	5172	διῆλθε Ντακάν 31 Ιουλ. διὰ Βορδὼ
Πεταλοί	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	17	5126	Έφθ. Πειραιᾶ 31 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 2 Αύγ. διὰ Ρουμανίαν
Πετροί (τάνκερ)	έτ. «Τρανσιστερόβιλα	03	4634	διῆλθε Σιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Killingholme
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	έτ. Π. Νομικός	14	7020	ἀνεγ. Γιβραλτάρ 8 Αύγ. δι' Ελλάδα
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	διῆλθε Λάδσεντ 5 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 28 Ιουλ. καὶ Ροζάριο 10 Αύγ.
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	Έφθ. Ραβένναν 9 Αύγ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	ἀνεγ. Γδύνια 3 Αύγ. διὰ Κόπυγκ
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	Έφθ. Πειραιᾶ 23 Ιουλ.
Πηγελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	4786	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Αύγ.
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	εἰς Βασσάραν 10 Αύγ. 'Εκφορτώνει
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιορρασσᾶ	09	1457	ἀνεγ. Λίβερπολ 27 Ιουλ. δι' Ονέγκα, έφθ. καὶ έιρότωνε 13 Αύγ.
Πόδι	Μ. Ν. Ροδιάδη	97	2861	εἰς Κατάνην 1 Αύγ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	Έφθ. Βιρούττον 25 Ιουλ..
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 5 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκουν	96	1594	Έφθ. Ζαΐνταμ 9 Αύγ.
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3895	εἰς Νάντσταμον ἀπὸ 25 Ιουλ.
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ.-Κ.	09	3681	εἰς Σάν Νιζολάς 29 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	Έφθ. Χαλκίδα 30 Ιουλ.
Προμηθεύς	νίνον 'Αντ. Γιαννούλαζουν	12	4340	Έφθ. 'Αμβέρσαν 2 Αύγ. καὶ Στέτιν 9
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	11	4346	Έφθ. Κντζαν 27 Ιουλ.
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	εἰς Πεσκάρα 5 Αύγ. ἐπὸ έιρφότωνιν
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες Ρόδος 28 Ιουλ.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	ἀνεγ. Νούτσα 14 Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρων
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	ἀνεγ. Βαγκούνερ 3 Αύγ. διὰ Hankow
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἀνεγ. Βουλώνην 5 Αύγ. δι' Εμδεν
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	12	3548	διῆλθε Σιβραλτάρ 4 Λήγουστον διὰ Λίβερπολ.
Σίφνος	Θερ. Σταρνύλοπάτη	17	2290	Έφθ. 'Αμβέρσαν 7 Αύγ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	Έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.
Σουλιώτης	Μαλάμουν	17	4300	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπὸ 11 Ιουν.
Σούνιον	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	19	3054	προσήρχε Λευκήν Θάλασσαν 7 Αύγ.
Σπύρος	«Αίγαιον» Α.Ε.	18	5153	Έφθ. Κρίστομπαλ 5 Αύγ.
Σπύρος	Παντ. 'Αντιάτα	04	2108	ἀνεγ. Κονδα 1 Αύγ., Λόντιγκεν 6 διὰ Σαουθάμπτον
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου»	36	3941	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 15 Ιουλ. διὰ Κόμπε
Στάμιος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	εἰς Ροζάριο ἀπὸ 16 Ιουν.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	Έφθ. Αβο Ζενίμα 5 Αύγ.
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	εἰς Μόζι 1 Αύγ.
Σύλθα	Α. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	Έφθ. Σηματάλ 31 Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης	Π. 'Αντόπα .....	04	1698	έφθ. Σεπτέμβριος 4 Αύγ. και άνεχ. 10 διά Νοβορωσίσκη
Τάμιεσις	Λεον. Α. 'Εμπειρίζουν .....	14	3942	έφθ. Βραζίλιαν 2 Αύγ.
Τάνασις	άδελφ. Συνοδινού .....	07	1545	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ. και άνεχ. 14 διά Βραζίλιαν
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού .....	13	4221	έφθ. Πλάνονθ 23 'Ιουλ.
Τάσις	«Μυτήπον» Α.Ε. ....	13	4706	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπό 13 'Ιουλ.
Τάσσος Κ.	'Εμπ. Καραβία .....	01	3634	έφθ. Σαδόνναν 24 'Ιουλ. και άνεχ. 28 διά Ζουγκούνδας, έφθ. 6 Αύγ.
Ταύγετος	Κουνούπθον — 'Εμπειρίζουν .....	18	4295	έφθ. Μαργάλιν 27 'Ιουλ.
Τέτη	άδ. Γεωργ. Σιγάλα .....	03	2747	έφθ. Ονέγγια 8 Αύγ.
Τζέννυ	'Ιω. Λιβανού .....	12	1859	άνεχ. Μπάρον 29 'Ιουλ., Φλώσιγκ 1 Αύγ. διά Sanda
Τηλέμαχος	Γ. Δρασωνή .....	11	3562	διηγήθε Κονγκλίν 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	09	1911	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. και Αμβέρσαν 6
Τουρλιανή	Γ. Ασημιούτη .....	19	2486	εἰς Σάρδινα 6 Αύγ.
Τρεγκόδναν	Σαραβάνου .....	03	3075	άργει Σονές ἀπό 8 Μαΐου
Τρίτων	νίοι Γ. Γράτσου .....	14	4211	έφθ. Γκόττεμποργκ 1 Αύγ.
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάς και Υιοί .....	14	3895	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 Αύγ.
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή .....	04	2689	άνεχ. Ονέγγια 12 Αύγ. δι' "Αμστερνταμ
Υδραίος	Α. Κουλούρας και Κ. Ξένου .....	02	4476	έφθ. Γκαμπέτερ 1 Αύγ. και άνεχ. 4 διά Πειραιᾶ
Υδρούσας	Π. Χριστοπούλου .....	22	2038	έφθ. Αονδίνον 5 Αύγ.
Φαθίων	άδ. Λιβανού .....	13	4168	διηγήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Ρίον Τανέζιον
Φαίαξ	Σ. Παραμινθιώτη .....	15	7188	έφθ. Αονδίνον 3 Αύγ.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη .....	08	3501	έφθ. Βαρκελώνην 25 'Ιουλ.
Φιλομήλα	Σ. Κατοπόδη .....	98	3175	εἰς Κοσσείο ἀπό 16 'Ιουλ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ .....	04	2980	διηγήθε Ντόρερ 4 Αύγ. διά Βόλον
Φλώρα Νομικοῦ	Λογκά Νομικοῦ .....	21	2012	διηγήθε Σουλάνη 31 'Ιουλ. διά Μάλταν — Σέτταν
Φραγκούλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναση .....	04	2083	άνεχ. Συμφόρη 1 Αύγ., Σονές 5 δι' Ιαπωνίαν
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή .....	18	5304	έφθ. Βενετίαν 10 Αύγ. και άνεχ. 14 διά Ραβένναν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07	4043	άνεχ. Σάντα Φέ 23 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ.
Φότης	Ν. Ανυαρδοπούλου .....	12	3507	διηγήθε Χίον 11 Αύγ. διά Κωνσταντίνη, έφθ. 13
Φωφός Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπούλανη .....	03	1013	άνεχ. Πέριτ Σαΐδ 29 'Ιουλ. διά Σινόν
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	29	4386	έφθ. Αρχάγγελον 30 'Ιουλ. και άνεχ. 13 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
Χατζηπατέρας	νίδην Κ. Χατζηπατέρα .....	19	3511	άνεχ. Καλκούταν 22 'Ιουλ. διά Πέριτ Κάμπα
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	14	3489	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
Χίος	Σ. Περοή—Δ. Τσατσαρώνη .....	88	1356	έφθ. Νιού Ονεστάμπετερ 3 Αύγ. (διά Λίβερπουλ.)
Χλόδη	Ν. Ανυαρδοπούλου .....	28	4641	έφθ. Μπούνενος "Άνδρες ρόδες 25 'Ιουλ.
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτή .....	19	5209	άνεχ. Γιοζούζαν 1 Αύγ. και Μίτικ 6 διά Σαΐγκον
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή .....	13	5367	εἰς Πάτρας 1 Αύγ.
Ωκεανία	Μ. Καρίβαλη .....	07	4843	άνεχ. Κάρδιφ 23 'Ιουλ. διά Μπ. "Άνδρες
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση .....	19	5404	διηγήθε Μαδέρας 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση .....	19	5439	άνεχ. Γ' δύναμις 23 'Ιουλ. διά Μπούνενος "Άνδρες
Ωρίων	Πολ. Λέρα — Α. Λούζη .....	09	4798	άργει Αμβέρσαν ἀπό 30 'Απρ.
Ωρωπός	Μαρηή 'Εμπειρίζουν .....	13	3475	

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

εἰς Κύπρον 1 Αύγ. Μετωνομάσθη «ΓΑΛΑΤΕΙΑ Τ»

ἐν πλῷ ἐξ Κύπρου διά Δούναβιν 1 Αύγ.

έφθ. Λά Παλλίς 26 'Ιουλ.

έφθ. Γαλάται 3 Αύγ.

εἰς Κάρδιφ 5 Αύγ.

έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.

διηγήθε Ούζαν 1 Αύγ. διά Γάνδην, έφθ. 2

εἰς Σονές ἀπό 11 'Ιουλ.

άνεχ. εἰς Μπόνας 21 'Ιουλ. (διαταγής)

εἰς Κονσταντίναν 7 Αύγ.

έφθ. Σάντα Φέ 26 'Ιουλ.

έφθ. Ζουγκούλας 25 'Ιουλ.

εἰς πλάνας Άνατ. 'Αφρικῆς

έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Αύγ.

άνεχ. Γαλάται 29 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην, έφθ. 4 Αύγ.

άνεχ. Πόρστον 6 Αύγ. διά Κονγκούταν

εἰς Μόντρεαλ 10 Αύγ. ἐπό παραλαβήν

άργει Ρόττερνταμ ἀπό 16 Δεκ. 1933

άργει Αμβέρσαν ἀπό 28 Μαΐου

έφθ. Σονές 20 'Ιουλ.

άργει Τεες ἀπό 1 Μαΐου

εἰς "Αμστερνταμ ἀπό 15 'Ιουν.

## ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΚΕΡΚΥΡΑ

## ΒΟΥΔΛΕΪ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTIKOI PRAKTOREΣ

AΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY·KERKYRA CODES: SCOTT'S 1906 (10TH)  
WOODLEY·CORFU BENTLEYS·WATKINS  
TNALEΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI