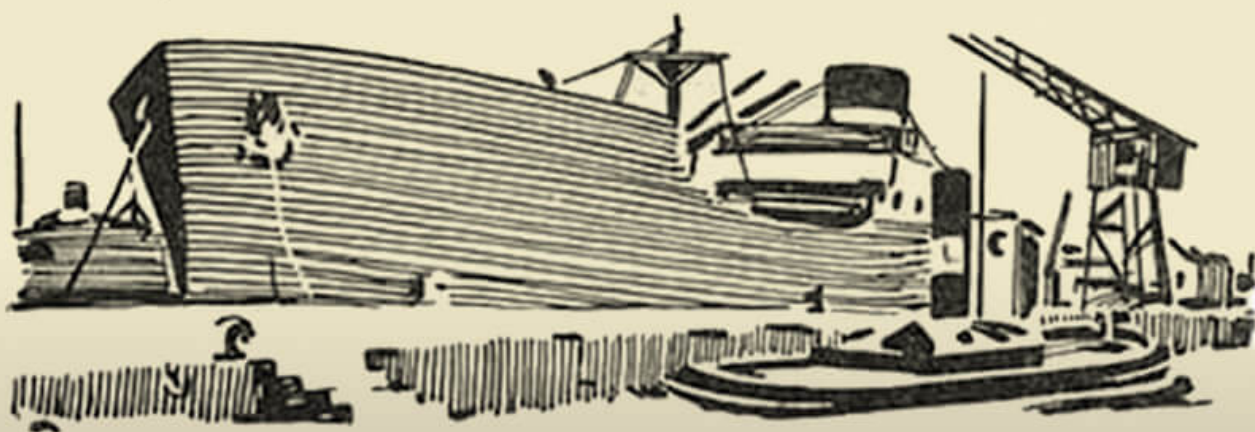


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1936

Αρ. Φύλλου 137

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 137

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1936

Ἀπὸ τὰς προεχούσας ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας

Ἡ Ναυτική Ἱστορία τῶν Ἑλλήνων

Μία ἐπιστολὴ τοῦ κ. Γ. ΣΑΚΑΛΗΣ

Ὁ σεβαστὸς μας φίλος κ. Γ. Σακαλῆς διατυπώνει δι' ἐπιστολῆς τὰς σκέψεις του ἐπὶ ζητήματος ζωτικῆς, καθὼς πιστεύομεν, διὰ τὴν ναυτιλίαν μας σημασίας, συνιστῶν τὴν ἀναζήτησιν αὐτοῦ ἀπὸ τῶν στηλῶν μας. Ἀντὶ πάσης ἄλλης ἀναλύσεως τοῦ ζητήματος τούτου παραθέτομεν τὴν ἐν λόγῳ ἐπιστολὴν τοῦ πολυτίμου συνεργάτου μας, τῆς ὁποίας τὸ ἀδρὸν περιεχόμενον ἐπιχρῶτοῦμεν ὀλοφύχως, μετὰ τὴν ἀπόλυτον πεποίθησιν, ὅτι πρόκειται περὶ λαμπρᾶς ἰδέας, ὁμολογουμένως ἐθνικῆς, πρακτικῶς δὲ ἐποφειεστάτης διὰ τὴν ναυτιλίαν. Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Σακαλῆ ἔχει ὡς ἑξῆς:

Φίλε κύριε Διευθυντά,

Σὰς παραθέτω μερικὰς σκέψεις μου σχετικῶς μετὰ ζήτημα, τὸ ὁποῖον ἀπὸ μακροῦ μετὰ ἀσασχολεῖ, ἐξόχως δὲ τὴν ναυτιλίαν μας ἐνδιαφέρει. Ἴσως τὸ ζήτημα τοῦτο ὑπὸ τιῶν θεωρηθῆ ὡς μὴ περιέχον οὐδαμῶς πρακτικὴν σημασίαν, ἢ ὅτι δὲν εἶναι ἀπὸ τὰ ἐπιείκοντα, συνεπῶς, ὅτι δύναται καὶ ἡ περὶ τούτου μέριμνα ν' ἀφεθῆ εἰς τὴν ἐνδεχομένην ἀγνωστον ἀγαθὴν προαίρεσιν, δηλαδὴ εἰς τὸν χρόνον, εἰς τὸν καταποτῆρα τοῦ ὁποίου ρίπτονται παντοῖα ὅσα ζητήματα ζωτικῶ ἔθνικῶ ἐνδιαφέροντος. Ἐάν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συμμερίζωνται τὴν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀντίληψίν μου, ἢ ἀνακινήσιν τοῦ ζητήματος ἀπὸ τῶν ἐγκύρων στηλῶν τῶν θά τὸ προωθῆσιν ἀσφαλῶς εἰς τὴν ὁδὸν τῶν λύσεων. Παραμοίαν ἰδέαν, ἀνακινήθεισαν εἰς τὴν Γαλλίαν πρὸ ἑνὸς καὶ ἡμίσεος αἰῶνος, τὴν ἐνεθάρρυνεν ἀσμένως ἡ Ἀκαδημία καὶ τὴν ἔθεσεν εἰς ἐκτέλεσιν, πρὸ ἑνὸς δὲ αἰῶνος τὴν ἀνέλαβε συστηματικώτερον αὐτὴ ἡ Κυβέρνησις. Καὶ οὕτως ἔχομεν σήμερον πρὸ ἡμῶν λαμπρὰν σειρὰν γαλλικῶν συγγραφῶν περὶ τῆς ναυτιλίας τῶν παρελθουσῶν γενεῶν. Ἀλλὰ ἴσως αὐτὴ ἡ ναυτιλία μας, κατανοοῦσα θαυτέρον παντοῦς ἄλλου πόσον καὶ ἡ ἴδια θὰ ἐξυπηρετεῖται καὶ αὐτὸ τὸ ἔθνικόν συμφέρον διὰ τῆς πραγματοποιήσεως τῆς προτάσεως, τὴν ὁποίαν λαμβάνω τὴν πρωτοβουλίαν νὰ θέσω ἐπὶ τάπητος, ἴσως λέγω θελήσῃ νὰ προλάβῃ καὶ τὴν Ἀκαδημίαν καὶ τὴν Κυβέρνησιν.

Ἰδοὺ τώρα αἱ περὶ οὗ ὁ λόγος σκέψεις μου:

Εἰς πάντα Ἑλληνα, ζηλωτὴν καὶ μελετητὴν τῶν ἔθνικῶν μας πραγμάτων, προκαλεῖ εὐλόγως αἰσθημα ἐθνικῆς ὑπερηφανείας ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία μετὰ τὴν σημερινὴν τῆς ἐμφάνισιν, ἔργον αὐτόχρονον μεγαλειῶδες, περιφανῶς ἐξέχον μετὰ τῶν ἄλλων ἀνεξαρτέτως τῶν ἔργων, ὅσα ἡ σημερινὴ Ἑλλάς ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ εἰς τὸν στίβον τῆς ἀνθρωπίνης δραστηριότητος. Μετὰ τὸν ὄγκον τῆς καταλαμβάνει διακεκριμένην θέσιν εἰς τὰς τάξεις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ἀνάλογον τῆς ὁποίας πόρρω ἀπέχουσι νὰ ἐπιτύχουν εἰς τὰς οἰκείας τάξεις ἡ γεωργία μας καὶ ἡ βιομηχανία μας. Ἐτι μᾶλλον προάγεται ἡ θέσις τῆς ναυτιλίας μας μετὰ τὴν δρασίν τῆς, μετὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, τὴν διπλοσίαν σχετικῶς μετὰ τὸν ὄγκον τῆς. Ἀλλὰ τὸν θαυμασμόν ἐπιούρει καὶ διὰ τὴν ἀντοχὴν, μετὰ τὴν ὁποίαν ἀντιμετωπίζει, χωρὶς καμμίαν ἐκ τῆς ἐθνικῆς ἀλληλεγγύης ἐπιχειροῦσα, τὴν ἐπὶ ἑπτὰ ἡδὴ ἔτη συνεχίζομένην παγκόσμιον κρίσιν, τὴν μαστιζοῦσαν δεινότερον, παρὰ κάθε ἄλλον οικονομικὸν παράγοντα, τὴν διεσπῆ ναυτιλίαν, ἀντοχὴν μαρτυροῦσαν τὴν στερεότητα τοῦ ἔργου.

Ἐκ παραλλήλου ὁμως μετὰ τὸ εὐφρόσυνον τοῦτο αἰσθημα, εἰς τὸν μελετῶντα τὰ ναυτιλιακά πράγματα καθ' ὅλας τὰς πτυχὰς προκαλεῖται ἡ ἀπορία καὶ ἡ θλίψις συγχρόνως, πῶς ἐξ ὅλων τῶν ἔθνων τὸ ἱστορικώτερον, τὸ ἔχον τὴν μακροτέραν καὶ ἀληθῶς περιλαμπρὸν ναυτικὴν παράδοσιν, πῶς τὴν παράδοσιν

αὐτὴν δὲν τὴν ἔχει ἀπομνημονευμένην εἰς ἐνιαῖον αὐτοτελὲς κείμενον. Πῶς ἡ Ἑλλάς δὲν ἀπέκτησε ἀκόμη τὴν «Ναυτικὴν Ἱστορίαν» τῆς, ἢ ὁποία θ' ἀπῆρτιζε τεύχος ἀπὸ τὰ μεστώτερα καὶ χαρακτηριστικώτερα τῆς Ἑθνικῆς Βίβλου τῶν Ἑλλήνων, ἀφοῦ εἰς αὐτὸ θὰ ἐξιστοροῦντο τ' ἀπὸ αἰῶνων μέχρι σήμερον ἔργα τῆς ναυτιλίας μας, ἢ ὁποία, ὡπῆρξεν ἀνέκαθεν μίαν τῶν πολυτιμωτέρων δυνάμεων τοῦ ἔθνους, ὡς λέγει ὁ ἐποπτικώτερος νεοελληνικὸς ἱστορικὸς νοῦς.

Κοινοτάτη ἀλήθεια εἶνε, καθὼς σημειώνει ἄλλος Ἑλλην ἱστορικὸς, ὁ συγγραφεὺς τῆς «Ἱστορίας τῆς Ἑλλάδος», ὅτι καὶ καθῆκον ἠθικὸν καὶ μάθημα συγχρόνως πολῦτιμον εἶναι νὰ γνωρίζουν οἱ ἄνθρωποι τὴν ἱστορίαν τοῦ ἔθνους τῶν. Καὶ συγγραφὰ μὲν γενικῆς ἑλληνικῆς ἱστορίας ὑπάρχουσι πολλὰ ὑπὸ ξένων καὶ ὁμοεθνῶν σοφῶν ἐκπονηθεῖσαι, ἀκόμη καὶ σήμερον ἐκπονοῦμεναι. Ἀλλὰ πᾶσα γενικὴ ἱστορία, ὡς εἶναι γνωστόν, ἀπασχολεῖται κυρίως μετὰ τὰ πολιτικὰ ἐν γένει συμβάντα, εἰς δευτέραν θέτουσα μοῖραν τὰ εἰς ἄλλας σφαῖρας τῆς ἀνθρωπίνης δράσεως ἀναγόμενα. Οὐδ' ἐλλείπουσι ὡσαύτως συγγραφὰ ἱστοροῦσαι πράξεις ἀναγομένας εἰς τὰς ἄλλας τοιαύτας σφαῖρας. Μεταξὺ αὐτῶν ὁμως δὲν ἀπαντᾷ καὶ ἡ ἐξιστοροῦσα τὰ ναυτικά γεγονότα ἐν πληρότητι, ἐνότητι καὶ συναφείᾳ αἰτιολογικῆ. Μετὰ ἄλλους λόγους δὲν ἔχομεν τὴν ναυτικὴν ἱστορίαν μας, οὐτε τὴν πολεμικὴν, οὐτε τὴν ἐμπορικὴν. Ἡ ἔλλειψις αὐτῆ δὲν εἶνε ἀπὸ τὰς μικρὰς καὶ τὰς συγγνωστάς. Εἰς τὴν ἔλλειψιν αὐτὴν ὀφείλεται κατὰ κύριον λόγον πιστεύω ἡ παρατηρούμενη παρ' ἡμῶν ἀνεπαρκεστάτη γνῶσις σχετικῶς μετὰ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα, ἐντεῦθεν δὲ ἡ ἀδιαφορία, ἢ ὁποία ἐπιδεικνύεται πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὑπὸ τῆς δημοσίας γνώμης, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπευθύνων κύκλων αὐτῆς, ἐντεῦθεν καὶ ἡ ἐσφαλμένη κατὰ κανόνα τακτικὴ, τὴν ὁποίαν μετέρχεται ἡ Πολιτεία, ὁσάκις περιστατικῶς ἀσχολεῖται μετὰ τὰς ναυτιλιακὰς ὑποθέσεις. Εἰς τὴν ἔλλειψιν αὐτὴν ὀφείλονται ἴσως ἀκόμη καὶ σφάλματά τινα, πολὺ ἐνίοτε σοβαρά, τὰ ὁποία διαπράττονται κατὰ τὴν ἄσκησιν τῆς ἐπιχειρησεῶς τῶν αὐτῶ οὔτοι οἱ παράγοντες τῆς ναυτιλίας μας, οἱ ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀξιοὶ τῆς ἐθνικῆς τιμῆς καὶ εὐγνωμοσύνης διὰ τὸ ἔργον τῶν, διὰ τὴν λαμπροτέραν κατὰ τὸ τελευταῖον ἡμιῶν αἰῶνος ἑλληνικὴν δημιουργίαν εἰς τὸν στίβον τῶν ἔργων τῆς προόδου.

Γ. ΣΑΚΑΛΗΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

Παρατηρήσεις τινὲς ἀκόμη

Ὀλίγα τινὰ ἀκόμη θὰ προσθέσωμεν διὰ τὸ ἀκτοπλοικὸν ζήτημα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπικειμένης ὀριστικῆς ἀποφάσεως τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ρύθμισίν του. Δὲν πρόκειται ἡμεῖς θεθαίως νὰ ὑποδειξώμεν εἰς τοὺς ὑπευθύνους διαχειριζομένους τὴν ὄλην ὑπόθεσιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας κρατικὸς ἐκπροσώπουσ τὰς προϋποθέσεις καὶ τοὺς ἐπιβλητέους περιορισμούς, ὑπὸ τοὺς ὁποίους θὰ ἐκχωρηθῆ τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοίας. Ἡ συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ ἀρκούντως θὰ ἐμελέτησεν τὸ ζήτημα καὶ ὁ ἀρμόδιος Ὑπουργὸς θὰ ἔχη ἡδὴ ὑπ' ὄψιν του κατὰ τὴν σχετικὴν πρὸς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον εἰσηγησίαν του τὰ πορίσματα αὐτῆς. Ἐγγύτερον ὁμως παρακολουθήσαντες τὰ τῆς ἀκτοπλοίας, δὲν νομίζομεν, ὅτι παρέλκει, ἐν συνεχείᾳ τῶν ὄσων εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐγράψαμεν, νὰ διατυπώσωμεν παρατηρήσεις ἀκόμη τινὰς ἐπὶ τῶν προτάσεων Ἀμπατιέλου, ἀφοῦ μάλιστα αἱ προτάσεις αὗται θεωροῦνται ὡς ἐπιλύουσαι τὸ ἀκτοπλοικὸν πρόβλημα κατὰ τὸν λυσιτελέστερον καὶ ἀποδοτικώτερον διὰ τὰ δημόσια καὶ ἰδιωτικά συμφέροντα πρῶτον.

Είνε γνωστόν, ότι τὰ σχέδια Ἀμπατιέλλου προβλέπουν τὴν ἀθρόαν ναυπήγησιν εἰκοσιν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν κατὰ κατηγορίας μεγέθους, ἀναλόγως τῶν γραμμῶν, πού προώρῃσται νὰ ἐξυπηρετήσουν. Ἡ ὀλική τῶν νεοναυπηγῶν αὐτῶν πλοίων χωρητικότης, ἢ ταχύτης των, ὁ διατιθέμενος χώρος διὰ φορτία, τὸ ὄψισμα ἀκόμη διὰ τινὰ ἐξ αὐτῶν καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν δι' ἐπιβάτας διαμερισμάτων θὰ ἐξαρτηθῶν θεσθαίως ἐκ τῶν δρομολογιῶν, πού συμβατικῶς θέλει καθορισθῆ, ὅτι θὰ ἐκτελοῦν ταῦτα. Καὶ ἐφ' ὅσον θὰ πρόκειται περὶ ναυπηγήσεων ὑπὸ προνομιούχου Ἑταιρίας καὶ οὐχὶ περὶ μετασκευῶν ἀγοραζομένων ἐκ τῆς ξένης πλοίων, ὡς συνέβαινε μέχρι τοῦδε διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη ἰδιωτῶν ἐφοπλιστῶν, σκόπιμος εἶνε, πιστεύομεν, καὶ προστατεύεται ἡ ἐπισταμένη μελέτη τῶν παρὰ τοῦ ἀναδόχου τῆς συμβάσεως ὑποβληθσομένων λεπτομερικῶν σχεδιαγραμμάτων καὶ προδιαγραφῶν τῶν πλοίων παρ' εἰδικῶν προσώπων, ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου, λιμενικῶν τοιοῦτων, ναυπηγῶν τοῦ Β. Ν., ἐν συνεργασίᾳ μὲ ναυτικούς πράκτορας καὶ ἐμποροπλοιάρχους, ἐκ μακρᾶς πείρας καὶ γνώσεως εἰδικευμένους εἰς τὰ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως, ἵνα τὰ ναυπηγησόμενα πλοία προσαρμοσθῶν ἀπολύτως εἰς τὰς εἰδικὰς ἀνάγκας τῶν παρ' ἡμῖν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἐπιβεβλημένος ἀκόμη εἶνε ὁ κρατικὸς ἔλεγχος κατὰ τὴν ναυπήγησιν των διὰ τὴν πιστὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὑποδείξεων τῆς ἐπιτροπῆς, ἥτις θ' ἀνελάμβανε τὴν μελέτην τῶν σχεδίων τῶν πλοίων.

Αἱ συμβατικαὶ ὑποχρεώσεις τοῦ ἀναδόχου ἐπὶ τοῦ σημείου τῶν νεοναυπηγῶν σκαφῶν καὶ κυρίως ὅσον ἀφορᾷ τὸν ὄγκον αὐτῶν, τὴν διαρρυθμίσειν καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ των δὲν ἀμφισβάλομεν, ὅτι θὰ ληφθῆ ἡ δέουσα πρόνοια νὰ προκαθορισθῶν ἐν τῇ συμβάσει, κατὰ τοιοῦτον σαφῆ καὶ ἀναμφίλεκτον τρόπον, ὥστε ὄχι μόνον οὐδεμία νὰ χωρήσῃ εἰς τὸ μέλλον καὶ κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως ἀνωμαλία περὶ τὴν ἐρμηνείαν τῆς, ἀλλὰ καὶ αἱ κοινωνικαὶ ἀνάγκαι ἐν πληρότητι ἐπαρκειᾶς νὰ ἐξυπηρετηθῶν διὰ τῶν πλωτῶν μέσων, πού θὰ διατεθῶν εἰς τὰς διαφόρους γραμμάς.

Καὶ μετὰ τὴν ἔγκρισιν ὁμως ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν σχεδίων τῶν πλοίων, ἔγκρισιν ἐπιβαλλομένην ἐκ τοῦ ὅτι ὁ κ. Ἀμπατιέλλος καὶ οἱ πιθανοὶ ἔξενοι συνεργάται του ἀμυδρὰν θὰ ἔχουν ἰδέαν τῶν ἀναγκῶν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας, ἢ σύμβασει, εἰμεθα θέβαιοι, ὅτι θὰ προβλέπη καὶ τὴν καταλληλότητα ἐκάστου πλοίου δι' ἐκάστην γραμμὴν, ἀναλόγως τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν πλεονεκτημάτων, καθοριζομένων τῶν δρομολογιῶν, πού θὰ ἐπιτρέπηται ταῦτα νὰ ἐκτελοῦν. Πρόβλεψις καὶ αὐτὴ ἀναγκαία, ἵνα μὴ παραστώμεν μίαν ἡμέραν, χάριν οἰκονομιῶν τῆς προνομιούχου ἑταιρίας, εἰς τὴν ἐξυπρέτησιν γραμμῶν ὑπὸ πλοίων ἀκατάλληλων εἰς ὄγκον, ταχύτητα καὶ ἄνεσιν. Τοιαύτη εὐχέρεια, ἀσυδοσία, οὕτως εἰπεῖν, δὲν δύναται θεσθαίως ν' ἀφεθῆ εἰς μονοπωλιακῶς ἐκμεταλλευομένην τὰς συγκοινωνίας μας ἑταιρίαν, χωρὶς τὸ ἀντίπαλον δέος τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, καὶ μάλιστα ἐπιχορηγομένην.

Οὐσιώδης ἀκόμη πρόβλεψις, τὴν ὁποίαν θὰ ἔχουν ἤδη μελετήσῃ οἱ ἀρμόδιοι καὶ θὰ λάθῃ ὑπ' ὄψιν ἡ ἐπιτροπὴ ἐλέγχου τῶν σχεδίων ναυπηγήσεων, — ἂν αὕτη συσταθῆ, — θὰ εἶνε ἡ προοπτικὴ τοῦ μέλλοντος. Τὰ σκάφη, πού θὰ ναυπηγηθῶν ὑπὸ τῆς προνομιούχου ἑταιρίας πρόκειται διὰ μίαν τοῦλάχιστον τεσσαρακονταετίαν νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας. Νέα κεφάλαια διὰ τὴν ταχύτεραν ἀνανέωσιν των δὲν δύναται εὐχερῶς ἐκάστοτε νὰ ἐξευρίσκωνται, ἀφοῦ προβληματικὴ καθ' ἡμᾶς, ἂν μὴ ἀδύνατος, εἶνε ἡ ἀπόσβεσις τῆς ἀξίας των ἐντὸς εικοσαετίας. Διὰ πολυετές, ἐπομένως, χρονικὸν διάστημα, τὰ πλοία, πού πρόκειται νὰ ναυπηγηθῶν, μαζὶ μὲ τὰ ὑπάρχοντα ἤδη, τῶν ὁποίων ἡ ἡλικία καὶ ἡ ποιοτικὴ κατάσταση δὲν ἐπιτρέπουν τὴν παραμονὴν των εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς πέραν μίας δεκαετίας κατὰ μέγιστον ὄριον, θὰ διατεθῶν διὰ τὴν παροχὴν τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἀγαθοῦ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κοινωνίαν.

Αἰσιόδοξοι ὑπολογισμοὶ ἀναβιδάζουν τὴν ἐτησίαν αὐξίσην τῆς ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως εἰς ἐπιβάτας καὶ φορτία, εἰς 5 %. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸ, ἂν δὲν εἶνε ἀπολύτως ἀκριβές, δὲν ἀπέχει ὁμως καὶ πολὺ τῆς πραγματικότητος. Ὅλοι, ἄλλως τε, ἐλπίζομεν, ὅτι ἡ οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ ζωὴ τοῦ τόπου μας θὰ βαίη μὲ γοργὸν ρυθμὸν ἀναπτυσσομένη καὶ θ' ἀντικατοπτρίζεται κυρίως εἰς τὴν κατ' αὐξοῦσαν κλίμακα κινήσειν τῶν μεταφορικῶν μέσων ξηρᾶς καὶ θαλάσσης. Εἶνε ἀληθές, ὅτι ἡ συμπλήρωσις τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ ἡ ἀρτιωτέρα τῶν ἀπὸ ξηρᾶς συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας ὀργανώσις μείωσιν μᾶλλον παρὰ αὐξίσην θὰ ἐπιφέρουν εἰς τὴν ἀπὸ θαλάσσης κινήσειν ὀρισμένων γραμμῶν. Τὰ νησιωτικὸν ὁμως σύμπλεγμα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν δρομολογιῶν εἶνε ἀναμφισβήτητον, ὅτι μετὰ πάροδον μίας δεκαετίας θ' ἀπαιτήσῃ διὰ τὴν ἀρτίαν ἐξυπρέτησιν του μεγαλύτερα σκάφη. Δεδομένου δέ, ὅτι μονοπωλιακῆ πλέον θὰ εἶνε ἡ ἐκμετάλλεσις τῆς ἀκτοπλοίας καὶ ὅτι θὰ ἐκλείψῃ ἡ ἀμιλλὰ μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, δὲν θὰ ἦτο ἄσκοπος ἡ πρόβλεψις νὰ ζητηθῆ ἀπὸ τὸν ἀνάδοχον τῆς συμβάσεως, ὅπως ἡ χωρητικότης τῶν νεοναυπηγῶν σκαφῶν μὴ περιορισθῆ ἐντὸς τῶν ὀρίων τῆς σημερινῆς κινήσεως, ἀλλὰ μὲ ἀρκετὰ εὐρύτερον περιθώριον, καλύπτον κάθε πιθανότητα μελλοντικῆς αὐξήσεως. Μᾶλλον θὰ ἔπρεπε ν' ἀξιώσῃ τὸ Κράτος, ὅπως περισσότερα εἶνε τὰ σκάφη, μετὰ τῶν εἰκοσι προβλεπομένων νὰ ναυπηγηθῶν, τῆς κατηγορίας Α καὶ Β χωρητικότητος δηλαδὴ 1.200 τόννων γκρὸς

μέχρι καὶ 2000 καὶ περιορισμένος ὁ ἀριθμὸς τῶν κάτω τῶν 1.000 τόννων. Ἐκεῖ ὅπου π. χ. προβλέπεται σήμερον ἡ δρομολογία ἐνὸς νεοτεύκτου σκάφους 750 τόννων μὲ καθωρισμένον τὸν ἀριθμὸν θέσεων ἐπιβατῶν καὶ τοῦ χώρου διὰ φορτία, μετὰ πάροδον ὀλίγων ἐτῶν θὰ εἶνε ἀνίκανον τὸ σκάφος τοῦτο ν' ἀντιμετωπίσῃ τὴν κίνησιν τῆς γραμμῆς διὰ τὴν ὁποίαν τώρα πιθανὸν νὰ ὑπεραρτῆ.

Ἀπτὰ ἐν προκειμένῳ ἔχομεν τὰ παραδείγματα καὶ ἀπὸ τὴν σημερινὴν ἀκτοπλοίαν. Σκάφη, πού πρό ὀλίγων ἀκόμη ἐτῶν, ἐθεωροῦντο καταλληλότερα διὰ τὰς γραμμάς πού ἐξετέλουν, μετὰ πάροδον τοῦ χρόνου, τὴν αὐξίσην τῆς κινήσεως καὶ λόγῳ, ἴσως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, μετετοπίσθησαν εἰς ἄλλα μικροτέρας κινήσεως δρομολογία. Χωρὶς νὰ εἰσέλθωμεν εἰς λεπτομερείας καὶ νὰ κατονομαζώμεν σκάφη, διαπιστοῦται ἀπὸ σχετικὴν στατιστικὴν, ὅτι ὁ ὄγκος τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῶν ἐξυπηρετούμενων τὰς διαφόρους ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς, ἠξήθη ἐντὸς ἐπταετίας κατὰ 25—30 %.

Ἄς ληφθῆ ὁμως ἀκόμη ὑπ' ὄψιν, ὅτι αἱ προτάσεις Ἀμπατιέλλου καὶ τὸ πρόθυμον τῶν ξένων κεφαλαίων πρὸς τοποθέτησιν των εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἔγχειρμα μᾶς παρέχουν μοναδικὴν εὐκαιρίαν ν' ἀποκτήσωμεν νεοναυπηγὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη, ὑποδειγματικὰ καὶ διὰ τὰς πλουσιωτέρας τῶν ναυτικῶν Χωρῶν, τὰς ἀθρόνας ἐπιχορηγοῦσας τὰς ναυτιλίας των, ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ ἴδουν ἀποσκευασμένην τὴν ἀξίαν των, ὥστε ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν τῆς προνομιούχου Ἑταιρίας νὰ συντελεσθῆ μετὰ πάροδον ἐτῶν ἡ ἀνανέωσις καὶ ὅτι τέλος δι' ἐπιχειρήσειν, ἥτις πρόκειται ν' ἀποδειχθῆ ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπισηφαίως, θὰ ἦτο ἀδύνατον νὰ ἐξευρῶμεν καὶ νέα κεφάλαια. Τὴν εὐκαιρίαν αὐτὴν, πρέπει νὰ καταβληθῆ κάθε φροντίς, ὅπως ἐκμεταλλευθῶμεν κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον, ὅπως κατοχυρώσωμεν τὴν πληρεστέραν ἐξυπρέτησιν καὶ διὰ τὸ μέλλον τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν μας.

Ἄλλὰ ἡ ἀθρόα ναυπήγησις εἰκοσιν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ναυπήγησις, ἥτις, καθ' ἡμᾶς, ἀντενδεῖκνται, παρὰ μόνον ἐὰν πληρωθῆ ἡ προϋπόθεσις, ὅπως ἡ χωρητικότης αὐτῶν καλύπη καὶ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ μέλλοντος, παρὰ τὸ ὅτι θ' ἀπαιτήσῃ κεφάλαια 1.500.000 λιρῶν, δὲν ἐπιφέρει καὶ τὴν πλήρη τῆς ἀκτοπλοϊκῆς μας ναυτιλίας ἀριστοποίησιν. Μετὰ πάροδον ὀλίγων ἐτῶν, ἐπιτακτικὴ θὰ εἶνε ἡ ἀνανέωσις καὶ τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν, εἰκοσιν ἐν ὄλῳ τὸν ἀριθμὸν, πού θὰ ἐξαγορασθῶν ἀπὸ τὸν ἀνάδοχον καὶ θὰ διατεθῶν ὑπ' αὐτοῦ εἰς τὰς γραμμάς. Νεοναυπηγὰ θὰ εἶνε καὶ αὐτὰ ἢ θ' ἀγορασθῶν ἐκ τῆς ξένης παλαιότερας ἡλικίας σκάφη μετασκευαζόμενα, ὡς συνέβαινε μέχρι σήμερον; Ἐπιτακτικὴ πάντως εἶνα κεφάλαιον ἀκόμη ἐνὸς καὶ ἡμισσοῦ ἑκατομμυρίου λιρῶν μὲ τὰς σημερινὰς τιμὰς ναυπηγήσεως ἢ πεντακοσίων χιλιάδων λιρῶν διὰ τὴν ἀγορὰν καὶ μετασκευὴν σκαφῶν ἡλικίας δεκαπέντε τοῦλάχιστον ἐτῶν. Εἰς τὴν προκειμένην ὁμως περίπτωσιν ἐξεταστέον ποῖα θὰ εἶνε αἱ ἐγγυήσεις, πού θὰ ζητηθῶν ἀπὸ τὸν ἀνάδοχον ἑταιρίαν διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς οὐσιώδους ταύτης ὑποχρεώσεώς της, ἐκπλήρωσιν δυσχερεστάτην καθ' ἡμᾶς. Διότι μετὰ τὴν πρώτην, ἀπίθανον καὶ αὐτὴν, συγκέντρωσιν τῶν ἰδρυτικῶν κεφαλαίων καὶ τὴν ἐξέυρεσιν τῶν πρώτων δανειῶν, τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως, τῆς μονοπωλιακῆς ἔστως, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν θὰ εἶνε τόσον ἀπογοητευτικὰ διὰ τὸ ξένον κεφάλαιον, ὥστε ἀδύνατος θὰ εἶνε ἡ ἀναζήτησις καὶ νέων δανειῶν.

Οἱ ἀρμόδιοι, οἵτινες θὰ διαπραγματευθῶν τοὺς ὄρους τῆς συμβάσεως, εἰμεθα θέβαιοι, ὅτι καὶ τὴν παρατήρησιν ταύτην θὰ ἔχουν ἤδη ὑπ' ὄψιν των, ὅσον ἀφορᾷ κυρίως τὸ σημεῖον τῶν ἐγγυήσεων. Πιθανὸν νὰ χρειασθῆ ἡ διαφύλαξις τοῦ πρωταρχικοῦ δικαιώματος τοῦ Κράτους, ὅπως κρατῆ αὐτὸ τὸ πλωτὸν τῆς ἑταιρίας ὀλικὸν ὑπέγγυον διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν καὶ τῶν μεταγενεστέρων ὑποχρεώσεων τοῦ ἀναδόχου.

Θὰ παρεῖλκε, τέλος, νὰ τονίσωμεν τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἀποκλεισθῆ ἡ συμμετοχὴ ξένων εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς Ἑταιρίας. Ἀφρονεῖ τόσον τὸ παρ' ἡμῖν ὑπαλληλικὸν προσωπικόν, ἐμπειροῦ καὶ εἰδικευμένον εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, ὥστε νὰ μὴ δικαιολογηθῆ καὶ ἡ μετάκλησις ξένων ὀργανωτῶν μὲ τοὺς παχυλοὺς μισθοὺς ἄλλων ἐν Ἑλλάδι ἐγκατεστημένων ἀλλοδαπῶν ἑταιριῶν.

Αὐτὰ εἰχομεν νὰ προσθέσωμεν, συμπληρῶντες τὰς ἐπὶ τῶν προτάσεων Ἀμπατιέλλου παρατηρήσεις μας. Θὰ εἰμεθα εὐτυχεῖς, ἂν συνέπιπτον αὐτὰ μὲ τὰς ἀντιλήψεις τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων.

Τότε ὁμως θὰ εἶνε ἀργά !

Εἰς ὄλην ὁμως αὐτὴν περὶ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος συζήτησιν χαρακτηριστικὴ εἶνε ἡ σιωπὴ τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας. Ἀφ' ἧς ἡμέρας διεξήχθησαν αἱ κατ' ἀντιπαράστασιν μὲ τὸν κ. Ἀμπατιέλλου συνομιλίαι, ἵνα ἐξ αὐτῶν μορφῶν γνῶμην περὶ τῆς προτιμητέας τῶν λύσεων ὁ ἀρμόδιος Ὑπουργός, ἐπανήλθον οὗτοι εἰς τὰ ἔργα των καὶ τοὺς μικροχαραεῖς ἀνταγωνισμοὺς των, πιστεύομεν ἴσως, ὅτι οὐδὲν ἄλλο εἶχον νὰ πράξουν, ἂν μὴ διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν τὴν οὐδὲν κατοχύρωσιν, ἀλλὰ τοῦλάχιστον διὰ τὴν βελτιώσιν τοῦ πολυπαθοῦς αὐτοῦ κλάδου τῆς ναυτιλίας μας, πρὸς τὸν ὁποῖον μὲ μακρὰς παραδόσεις οἱ περισσότεροι ἐξ αὐτῶν συνδέονται.

Πεπεισμένοι ὄντες, ὅτι ὁ κ. Ἀμπατιέλλος δὲν θὰ δυνήθῃ νὰ

πραγματοποίηση τὰ σχέδιά του, πολλοὶ δ' ἐξ αὐτῶν μὴ ἔχοντες τὴν θαυτέραν συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν πρὸς τὸ Κράτος καὶ τὴν Κοινωνίαν, πρὸς αὐτὴν τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν ὑπόστασιν, μοιρολατρικῶς ἀναμένον τὰς ἀποφάσεις τοῦ Κράτους, ποῦ θὰ ρυθμίσουν καὶ τὴν ἴδιαν τύχην.

Παρασυρόμενοι ἀπὸ τὰς ἀντεγκλήσεις περὶ τὰ δρομολόγια, ἀπὸ τὸν ἀναπτυσσόμενον μεταξὺ τῶν ἀνταγωνισμῶν, ἀπὸ τὰς μικροφιλοτιμίας καὶ τὰς ἀτομικὰς ἐπιδιώξεις τῶν, δὲν κατώρθωσαν, ἐγκαταλείποντες τὰς μεθόδους τοῦ παρελθόντος, νὰ ἐνώσουν τὰς προσπάθειάς τῶν καὶ με κοινὰς πλέον ἀντιλήψεις καὶ ἐπιδιώξεις νὰ ὑποβάλουν πρὸς τὸ Κράτος πλήρες τῆς ἀνακαινίσεως τῶν ἀκτοπλοικῶν μας συγκοινωνιῶν πρόγραμμα, καλύπτον τὰς ἐκ τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος δικαιολογουμένης κρατικὰς καὶ κοινωνικὰς ἀξιώσεις.

Ἐφοπλισταὶ τινες μόνον, μὴ ἐκπροσωποῦντες, ὅμως, τὸ σύνολον, ἠρκεσθήσαν ἀπλῶς, ἅμα τῆ συστάσει πρὸ μηνῶν τῆς νέας Κυβερνήσεως, νὰ ὑποβάλουν ἓνα ἀτελὲς σχέδιον, ἐκφράζον τὰς ἀντιλήψεις τῶν περὶ τῆς ἐκ τῶν ἐνόντων ρυθμίσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος. Τὸ σχέδιον αὐτὸ δὲν ἀπέβλεπεν οὐσιαστικῶς εἰς τὴν πληρῶσιν τῆς πρωταρχικῆς ἀνάγκης, τὴν ἱκανοποίησιν δηλαδὴ τῶν δημοσίων καὶ ἰδιωτικῶν συμφερόντων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιβατηγῆς ναυτιλίας μας, ἀλλ' ἠχολεῖτο κυρίως, ὅπως πεῖσθῃ τὸ Κράτος, ἵνα παρεμβάλῃ τούτῳ εἰς τὰς μεταξὺ τῶν σχέσεις, πειθαναγκάσῃ τοὺς δυστροποῦντας ἐφοπλιστὰς νὰ ἐνωθοῦν εἰς μίαν κοινὴν συνεργασίαν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐνεφανίσθη ὁ κ. Ἀμπατιέλλος καὶ τὸ ἐκπαγλὸν τῶν προτάσεων τὸ ὄραμα ἐπεσκίασεν, ὡς ἦτο φυσικόν, τὰς με τὸσην ἀσύγγνωστον προχειρολογίαν συρραφείας ἀντιλήψεις περὶ τῆς θελωτίσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας πραγμάτων.

Καὶ τώρα οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοίας ἀναμένον τὴν πανδαισίαν τῶν ἑκατομμυρίων λιρῶν. Βαυκαλίζονται μὲ τὴν ἰδέαν, ὅτι, ἀφοῦ ὁ κ. Ἀμπατιέλλος ἐξασφάλισεν τὸ προνόμιον, θὰ κατέληξεν εἰς τὴν Ἀκτὴν Τζελέπη μὲ πλήρη τὰ θυλακία του διὰ νὰ διαμοιράσῃ ἄφθονον τὸ μάννα τῶν ἀποζημιώσεων. Εὐχόμεθα νὰ τὸ πράξῃ, διότι δικαιούνται πράγματι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν ἀποζημιώσεων αὐτῶν, ἀνθ' ὅσον ἑκατομμυρίων κατεπατάλησαν συναγωνιζόμενοι, ἀλλὰ καὶ ἀνθ' ὅσον ἔπαθον ἀπὸ τὴν κρατικὴν κακομεταχείρισιν ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων τοῦ παρελθόντος. Πολὸ ὅμως ἀμφιβάλλομεν περὶ τούτου. Ὁ κ. Ἀμπατιέλλος, κατέχων πλέον τὴν σύμβασιν τοῦ μονοπωλίου καὶ ἐφ' ὅσον ἐπιτύχη τὴν χρηματοδότησίν της, κανένα λόγον δὲν ἔχει τὴν γενναιοδωρίαν του νὰ ἐπιδείξῃ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς ἀκτοπλοίας. Τότε πλέον θ' ἀντιληφθῶν καὶ αὐτοί, ὅτι ὅχι μόνον τὰ ἴδια αὐτῶν συμφέροντα δὲν ἐθεράπευσαν διὰ τῆς ἀνοήτου ἐμμονῆς τῶν εἰς ἀκατονομάστους ἀξιώσεις, ἐξασφαλίσαις καὶ ἀνὸς ἀρκετὰ δικαιώματα, ὅχι μόνον ἀπεστερήθησαν τοῦ ἐπαγγελμάτων τῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐπιβατηγῶν ναυτιλίαν κατέστησαν ὑποχείριον εἰς τρίτους, ξένους πρὸς αὐτὴν κεφαλαιούχους. Τότε ὅμως θὰ εἶνε ἀργά!

Συνιστῶμεν ὀλίγην ὑπομονήν!

Τὴν ἐπικειμένην ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν ρυθμίσιν τοῦ ζητήματος τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας πιθανόν νὰ ἐπακολουθήσῃ ἢ παρὰ τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου ἀνάληψις ἐκτελέσεως καὶ τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν Κύπρου — Συρίας — Παλαιστίνης, Ἀλβανίας, Σμύρνης — Κωνσταντινουπόλεως, Αἰγύπτου καὶ Μασσαλίας. Ἀνακοινώσεις σχετικὰ τοῦ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ ἔχον πρὸ καιροῦ διαδηλώσει τὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως, ὅπως, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, ἐπιδιωχθῆ ἢ κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον ἀποκατάστασις τῆς συγκοινωνίας μας δι' Ἑλληνικῶν πλοίων μὲ τὰ διάφορα Μεσογειακὰ κέντρα.

Προτάσεις ἔχει, ὡς πληροφοροῦμεθα, ὑποβάλει ὁ κ. Ἀμπατιέλλος. Ἀναλαμβάνει οὕτως τὴν ἐβδομαδιασίαν ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς Αἰγύπτου — Μασσαλίας διὰ δύο ταχυπλῶν σκαφῶν (20 μίλια) καὶ χωρητικότητος 5.000 τόνων γκρὸς περίπου, ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐπιχορηγήσεως. Διὰ τὰς ὑπολοίπους γραμμάς προβλέπεται διὰ τῶν αὐτῶν προτάσεων ἢ διαθέσει σκαφῶν ἀναλόγων πρὸς τὴν κίνησιν ἐκάστης καὶ τὴν προϋποτιθεμένην εὐπρόσωπον τῆς σημαίας μας ἐμφάνισιν. Τὰ σκάφη ταῦτα, ἔξ ἐν ὄλω, δὲν προβλέπεται νὰ εἶνε νεοαναπηγήτα, ἀλλὰ μικρὰς ἡλικίας, κατὰ πάντα ἐφάμιλλα τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ ξένων ταχυδρομικῶν. Διὰ τὰς γραμμάς ταύτας ζητεῖται ἐπιχορηγήσεις, ἀνὰ πλῆρηφορία μας εἶνε ἀκριβεῖς, 50 ἕως 60 χιλιάδων λιρῶν. Ἐν τῇ περιπτώσει δὲ καθ' ἣν ἤθελεν ἡ Κυβερνήσις τελικῶς ἀποφασίσῃ τὴν παροχὴν τῆς ἐπιχορηγήσεως ταύτης διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν, τότε προβλέπεται διὰ τῶν νέων τούτων προτάσεων νὰ περιορισθοῦν αἱ ναυπηγήσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς 14 μονάδας.

Εἶνε τόσο ἐξαιρετικὴ ἢ σημασία, ἐθνικὴ τε καὶ οικονομικὴ, τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν, ὥστε κανεὶς διαταγμὸς δὲν δύναται νὰ χωρήσῃ διὰ τὴν ἀμεσον τῶν προτάσεων τούτων ἀποδοχήν. Ἡ αἰτούμενη ἐπιχορήγησις, ἥτις πιθανόν κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις καὶ νὰ μειωθῇ, ἐλαχίστην τοῦ Προϋπολογισμοῦ ἀποτελεῖ θυσίαν, ἔναντι τῶν πολλαπλῶν ἀνταλλαγμάτων, ποῦ πρό-

κειται νὰ διασφαλίσῃ ἢ Οἰκονομία μας ἐκ τῆς τοιαύτης ἀναπτύξεως τῆς ἐπιβατηγῆς ἡμῶν ναυτιλίας.

Ἀφοῦ ὁ κ. Ἀμπατιέλλος, προκινδυνεύον ξένα κεφάλαια, αἰσθάνεται ἐαυτὸν ἱκανόν ν' ἀναλάβῃ τὴν εἰς τὸ ἀκέραιον ἐκπλήρωσιν τῆς ὄρασιόσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς μάλλον ἀποδοτικῆς τῶν ἐμποροναυτικῶν μας ἐπιδιώξεων, πρὸς τί νὰ μὴ ἐπωφεληθῶμεν καὶ τῆς εὐκαιρίας αὐτῆς; Ἄς μειωθῇ ἔστω ὁ ἀριθμὸς τῶν νεοαναπηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἄς ἐπιβαρυνθῇ καὶ τὸ Δημόσιον Ἰθαυροφυλάκιον, ἄς διευκολυνθῇ ὁμοῦς ὁ κ. Ἀμπατιέλλος εἰς τὸ ἐθνωφελὲς τούτου ἔργον, προκειμένου νὰ ἴδωμεν τὴν σημαίαν μας ἀποκαθισταμένην εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν αὐτῇ θέσιν ἐν τῇ Μεσογείῳ.

Ἄλλὰ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν ὅλων τῶν ἀνωτέρω προτεινομένων πιθανόν νὰ προαπαιτηθῇ ἢ παροχὴ ἐγγυήσεων ἐπαρκῶν καὶ θετικῶν. Λεπτομέρεια θεβαίως θὰ εἶνε, ἀσήμαντος διὰ τῶν ἐπιχειροῦντα τοιαύτης ἐκτάσεως ἐγχειρήματα καὶ τὸν ἔχοντα τὴν δεξιότητα νὰ κινήσῃ περὶ αὐτῶν δισεκατομμύρια ὄλα δραχμῶν, ἢ κατάθεσις ἐγγυήσεως τινος δεκάδων χιλιάδων λιρῶν.

Ἄλλὰ καὶ τῆς ὑπερωκεανείου γραμμῆς τὴν ὑπερτέραν διὰ τὴν Χώραν μας ἀνάγκην ἔρχεται νὰ πληρῶσῃ ὁ κ. Ἀμπατιέλλος. Πρόκειται νὰ ὑποβάλῃ προτάσεις διὰ τὴν συμβατικὴν ἀνάληψιν τῆς ἐκτελέσεώς της μὲ δύο ὑπερωκεάνεια 20.000 τόνων ἕκαστον καὶ ταχύτητος 17 μιλίων. Δὲν ἐγνώσθη τὸ ποσὸν τῆς αἰτούμενης παρ' αὐτοῦ ἐπιχορηγήσεως, πάντως ἐξώδικιοι πληροφορία δὲν φέρουν αὐτὴν ὑπερβαίνουσαν τὰς 25—30 χιλιάδας λίρας ἐτησίως. Ἡ ἐξ ἐνός ἑκατομμυρίου δραχμῶν ἐγγυήσις, ἢ ἐκ τῆς προκηρύξεως τοῦ μειοδικίου διαγωνισμοῦ προβλεπομένη θὰ κατατεθῇ καὶ ἐπομένως ἐλπίζεται, ὅτι καὶ αἱ προτάσεις αὗται, ποῦ καλύπτουν εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς, εὐμενοῦς θὰ τύχουν ἀποδοχῆς.

Εἰς ὅσους ἀπὸ μακροῦ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἐπιβατηγῆς ναυτιλίας μας λόγῳ καὶ ἔργῳ ἐπεδίωξαν, ὀλίγην ὑπομονὴν θὰ εἴχομεν νὰ συστήσωμεν, ἵνα τέλος ἴδουν, χάρις εἰς τὸν κ. Ἀμπατιέλλο, ἐν ὄλω αὐτῶν τῇ πληροῦτι πραγματοποιούμενους τοὺς πόθους τῶν!

Πρὸς τὴν συνεννόησιν καὶ τὴν συνεργασίαν

Ὡς σταθμὸν διὰ τὴν παγίαν ρύθμισιν τῶν σχέσεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτιλλομένων, ὡς ἀπαρχὴν τῆς ὀριστικῆς διευθετήσεως τῶν ἀνωμαλιῶν τοῦ παρελθόντος, πρέπει νὰ θεωρηθῶμεν τὴν ὑπογραφεῖσαν σύμβασιν ἐνιαίου μισθολογίου μεταξὺ τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγῆς ναυτιλίας. Μᾶς ἱκανοποιεῖ ἰδιαίτερος τὸ γεγονός καὶ κάθε ἔπαινος ἀξίζει εἰς τοὺς ἐξ ἀμφοτέρων τῶν μερῶν ἀναλαθόντας τὴν πρωτοβουλίαν τῆς συνεννοήσεως.

Ὁρθότατα, ἄλλως τε, ἢ προσπάθεια τῆς ἀποκαταστάσεως ὁμαλωτέρας συνθηκῶν ἐργασίας εἰς τὴν μεγάλην ναυτιλίαν μας ἤρχισεν ἀπὸ τὴν ἀνωτάτην θαμνίδα τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἱεραρχίας, ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους, τὸ μὲν, διότι αὐτοί, τὰ συντηρητικώτερα στελέχη τῆς ναυτικῆς μας οἰκονομίας, ἦσαν καὶ οἱ περισσότερο ἀδίκουμένοι ἐκ τῆς ἐλευθερίας εἰς τὸν κλονισμὸν τῆς μισθοδοσίας τῶν, τὸ δέ, διότι τὸ συμβατικὸν τῶν πλοιάρχων μισθολόγιον δύναται πλέον νὰ χρησιμεύσῃ ὡς θάσις τῶν περαιτέρω διαπραγματεύσεων καὶ μὲ τὸς ἄλλους κλάδους τῶν ἀξιοματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων διὰ τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας εἰς τὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν.

Ἡ προσπάθεια, ἐπομένως, καθορισμοῦ ἐνιαίας μισθοδοτικῆς καταστάσεως εἰς ὅλους τοὺς κλάδους τῆς ναυτεργαστικῆς τάξεως πρέπει νὰ συνεχισθῇ. Μετὰ τοὺς πλοιάρχους, ἄς κληθοῦν ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν., τῆς ὁποίας τόσο ἐυεργετικὴ καὶ ἀποτελεσματικὴ ὑπῆρξεν ἢ διαιτητικὴ τῆς παρέμβασίς διὰ τὴν σύναψιν τοῦ μισθολογίου τῶν ἀξιοματικῶν καταστρώματος, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν μηχανικῶν καὶ τῶν ραδιοηλεκτρονικῶν. Μὲ καλοπροαίρετον διαθέσιν ἄς ἀκούσθωσιν αἱ ἀπόψεις τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἄς ἐπιδειχθῇ καὶ κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις αὐτάς τὸ πνεῦμα τῆς συνεννοήσεως καὶ τῆς ἀπολύτου καλῆς πίστεως, πνεῦμα, ποῦ ἐπυρτάνευσεν κατὰ τὰς μετὰ τῶν πλοιάρχων διαπραγματεύσεις.

Ἄν ὡς πρωταρχικὰ προϋποθέσεις θεθοῦν ἢ δυναμικότης τῆς Ναυτιλίας μας, ἢ τιμαριθμικὴ κατάσταση τοῦ παρ' ἡμῖν κόστους τῆς ζωῆς, ἀλλὰ καὶ ἢ στερρὰ τῆς Κυβερνήσεως θέλησις, ὅπως παγίωσῃ τὰς σχέσεις κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, εἰμεθα θεβαίον, ὅτι καὶ αἱ ἀξιώσεις τῶν μηχανικῶν καὶ τῶν ραδιοηλεκτρονικῶν δὲν θὰ εἶνε ὑπερβολικαί, οὐδὲ δυσχερῆς θὰ καταστή ἢ ἐξέυρεσις τῆς θάσεως συνεννοήσεως καὶ τῆς τελικῆς δι' ἀμοιβαίων ὑποχωρήσεων συμφωνίας.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ κατώτερα πληρώματα, τὸ σημερινὸν μισθοδικὸν ἐπίπεδον εἰς τὴν ὑπερπόντιον φορτηγὴν ναυτιλίαν, τὸ ἰσχύον διὰ τὰς μεγαλύτερας καὶ τὰς μάλλον ὀργανωμένας ναυτιλιακὰς μας ἐπιχειρήσεις, μὲ πᾶσαν δυνατὴν καὶ ἐκ τῶν πραγμάτων δικαιολογουμένην θελωτίσιν, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς τὸ πάγιον μισθολόγιον ἀξανατόμενον ἀναλόγως τῆς ὑψώσεως τοῦ ναυτιλιοτιμαρίθμου.

Θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι, χάριν τῆς ἀπροσκόπτου καὶ εὐρύθμου τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου κινήσεως, ὅλην αὐτὴν τὴν ἀγαθὴν διαθέσιν θὰ ἐπιδείξουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας, εἰς πᾶσαν λογικὴν ὑποχώρησιν θὰ προθοῦν, — ἀρκεῖ νὰ μὴ ὑπερβαίη τὰ δ.

ριά της οικονομικής άνοχης της Ναυτιλίας μας, — ίνα και τὰ πληρώματα αὐτῶν εἶνε ἰκανοποιημένα, καταπαύση κάθε ἐκμετάλλευσις εἰς θάρος καὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυτεργάτου, ἐκλείψῃ ἡ συχνὰ εἰς δύο σκάφη τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ τῆς αὐτῆς κατηγορίας πλῆθον σημειουμένη μισθοδοτικῆ διαφορά καὶ τέλος ἵνα ἀποδοτικώτερον ὑπὲρ τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας συντελήται εἰς τὸ μέλλον ἢ ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασία.

Ἄλλὰ καὶ οἱ ναυτεργάται πρέπει νὰ τὸ ἀντιληφθῶν καλῶς, ἐτονίασμεν τοῦτο πολλὰ καὶ τὸ ἐπαναλαμβάνομεν καὶ τώρα, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας κρίσιμον περίοδον διατρέχει, ὅτι ἀμεσοὶ καὶ ἀπειλητικοὶ τῆς ὑποστάσεώς της εἶνε οἱ διαγραφόμενοι κίνδυνοι ἀπὸ τὰ ξένα ἐπιχορηγούμενα πλοία, ἀπὸ τὰς διακρίσεις, πού ὄλαι αἱ μεγάλαι ναυτικά χωραὶ ἐφαρμόζουσι ὑπὲρ τῶν σημαίων των. Διὰ νὰ κρατήσωμεν τὴν σημερινὴν ἐμποροναυτικὴν μας ὑπόστασιν, διὰ νὰ διατηρήσωμεν ἐν κινήσει τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν, ἀπαιτεῖται καὶ ἐπιβάλλεται ἡ συνεργασία ὄλων, πού ἀποζοῦν ἀπὸ αὐτό.

Κάθε ἐκπτώσις τῆς Ναυτιλίας μας ὡς πρῶτα θύματα θὰ ἔχῃ αὐτοὺς τοὺς ναυτεργάτας, ὅτι εἰς τὴν ἀπομείνουσιν ἀνευ ἐργασίας, ἀνευ πόρου ζωῆς, ἀνευ ἐπαγγέλματος. Αἱ στατιστικαὶ τῆς ναυτιλιακῆς μας δυνάμεως σταθερὰν τὴν μείωσιν ἐμφανίζουν τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, ἐπ' ὠφελείας ἄλλων σημαίων καὶ κυρίως τῆς Ἀγγλικῆς. Τὸ σύμππτωμα εἶνε ἀνηγορευτικὸν καὶ πρῶτοι οἱ ναυτεργάται ὀφείλουσι νὰ ἐξετάσουσιν τὰς ἀφορμὰς καὶ ν' ἀντιληφθῶσιν τὴν ἐπερχομένην κακοδομιαν εἰς τὴν ναυτικὴν μας θιομηχανίαν. Δὲν θὰ εἶνε καὶ αὐτοὶ οἱ ὀλιγώτερον ὑπεύθυνοι, ἀν δὲν στέρξουσιν, ἰκανοποιούμενοι εἰς τὰς δικαίας των ἀξιώσεις, ἀλλ' ἐγκαταλείποντες τὰς μεθόδους τοῦ παρελθόντος, τὴν συνεννόησιν καὶ τὴν στενὴν μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν συνεργασίαν, χάριν τῶν γενικωτέρων τῆς Ναυτιλίας μας συμφερόντων.

Ἐπιβεβλημένη ἡ Κρατικὴ παρέμβασις

Ἄλλ' ἂν αἱ μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν διαπραγματεύσεις καὶ τὴν φορὰν αὐτῆν δι' ἕνα οἰονδήποτε λόγον ἤθελον προσκύψῃ, κινδυνεύουσι δὲ καὶ πάλιν τὸ φορτηγὸν μας πλοίων νὰ καταστῇ πεδῖον τῶν διενέξεων καὶ τῶν διισταμένων ἀντιλήψεων, τὸ Κράτος εὐτυχῶς διαθέτει ὅλην τὴν δύναμιν, μετὰ τὴν ἐπελευθούσαν δὲ Μεταβολὴν καὶ τὴν θέλαιαν, ὅπως ἐπιβάλλῃ τὴν δικαίαν, τὴν λογικὴν λύσιν τῶν μισθολογικῶν διαφορῶν, τὴν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος ὑπαγορευομένην. Ἄς ἐξευρεθῇ παρὰ τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων ἡ λύσις ἐκείνη, ἥτις μόνον τῶν γενικωτέρων τῆς Ναυτιλίας μας συμφερόντων θὰ ἐπιδιώκῃ τὴν πρόσπισιν, δὲν θὰ θεραπεύῃ κατ' ἀπόλυτον τρόπον οὔτε τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλ' οὔτε καὶ τῶν ναυτεργατῶν τὰς ἀπόψεις, θὰ εὐρίσκαται εἰς τὸ μέσον αὐτῶν.

Τὸ μισθολογικὸν ἐπίπεδον, πού κατὰ τοιοῦτον τρόπον θὰ καθορισθῇ, εἰμῶθα θέσθαιοι, ὅτι θὰ εὐρίσκαται ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς οικονομικῆς ἀνοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας. Τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν. προϊστάται ὁ κ. Κατσαμπῆς, αὐτὸς ἀνέλαβε καὶ τὴν ἐποπτείαν τῶν διαπραγματεύσεων, ὥστε μετὰ πεποιθήσεως ν' ἀποβλέπωμεν, ὅτι αἱ ἐν προκειμένῳ εἰσηγήσεις του πρὸς τὸν ἀρμόδιον Ὑπουργὸν δὲν θ' ἀφίστανται οὐδέ κατ' ἐλάχιστον τῶν καλῶς ἐννοουμένων τῆς Ναυτιλίας μας συμφερόντων.

Ἄλλὰ δὲν ἀρκεῖ, καθ' ἡμᾶς, ἡ σύναψις τῆς συμβάσεως τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου δι' ἕνα καὶ μόνον ἔτος, εἴτε διὰ τῆς συνεννοήσεως τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, εἴτε καὶ διὰ τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως. Μετὰ τὴν ἐκπνοὴν τῆς χρονικῆς ταύτης περιόδου, δὲν πρέπει ν' ἀντιμετωπίσῃ καὶ πάλιν ἡ Ναυτιλία μας τὴν ἐπικίνδυνον ἐκκρεμότητα ἀπὸ τὰς ἀτέρμονας διαπραγματεύσεις, τὰς ἀνεγκλήσεις, πού τελικῶς οὐδὲν ἄλλο, παρὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως θὰ ἐπιφέρουσιν. Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τοῦδε ὀφείλει νὰ διαγράψῃ τὴν διαδικασίαν, θάσει τῆς ὁποίας θὰ καθίσταται δυνατὴ, χωρὶς ἀκάρπους συζητήσεις, ἡ ὑποχρεωτικὴ τῆς συμβάσεως ἀνανέωσις. Ἄν νόμῳ καθορισθῶν οἱ συντελεστοί, πού ἀμέσως ἐπηρεάζουσιν τὴν μισθολογικὴν κατάστασιν τῶν πληρωμάτων, σαφῶς δὲ προβλεφθῶσιν τὰ σημεῖα, τῶν ὁποίων θ' ἀπαιτηθῇ ἡ διακρίβωσις, ἵνα ἐξευρεθῇ κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συμβάσεως ἡ δικαία μισθολογικὴ θάσις, καὶ καθιερωθῇ τέλος ἡ ὑποχρεωτικὴ διαίτησις, διαίτησις ὡς πρὸς ἀδιαμφισβητήτου κύρους καὶ κοινῆς ἐμπιστοσύνης, ἀνεπηρεάστῳ, εἰμῶθα θέσθαιοι, ὅτι τὸ ἐνιαίου μισθολογίου θὰ καταστῇ καὶ διὰ τὸ μέλλον ἀπόρροθλητον ἀπὸ κάθε δημαγωγικὴν ἐπιδίωξιν καὶ ἀπὸ κάθε καθόλου ἐκμετάλλευσιν, προερχομένην εἴτε ἀπὸ μέρους τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων, εἴτε ἀπὸ μέρους ἐνίων τῶν ἐφοπλιστῶν μας.

Ἡ καλὴ τοῦ Κράτους θέλησις, ἥτις δὲν τίθεται ἐν ἀμφισβόλῳ, ἡ πλήρης καὶ ἀπροκατάλητος τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου συνθηκῶν ἐργασίας γνώσις καὶ ἡ ὑπερτέρα προσπάθεια τῆς ἐπιβολῆς τοῦ δικαίου καὶ μόνον αὐτοῦ, δύνανται νὰ ὑπαγορεύουσιν τὴν λήψιν ὄλων ἐκείνων τῶν μέτρων, πού θὰ καταστήσουν τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας μας ἀπρόσκοπον, τοῦλάχιστον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν μισθολογικῶν διαφορῶν καὶ ἀνεγκλήσεων. Δεδομένου δὲ ὅτι αὐτὰ αἱ διαφοραὶ κυρίως ἀπετέλεσαν εἰς τὸ παρελθὸν τὴν πρωταρχικὴν ἀφορμὴν τῆς καταρρακώσεως τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, πιστεύομεν, ὅτι, μετὰ τὴν ἄρσιν των, εὐχερεστερὰ θ' ἀποβῇ καὶ τῶν λοιπῶν διοικητικῶν ζητημάτων ἡ διευθέτησις.

Ἡ σύμβασις τοῦ μισθολογίου τῶν Πλοιάρχων

Τὴν 21ην Αὐγούστου, εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ, παρουσία τοῦ Διευθυντοῦ κ. Κατσαμπῆ, ὑπεγράφη ὑπὸ τῶν κ. κ. Κ. Ε. Ἑμπειρικοῦ, ὡς ἐκπροσώπου τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» καὶ Ἀμπουσελάμ, ὡς ἐκπροσώπου τῆς «Ἐνώσεως Πλοιάρχων» ἡ σύμβασις ἐνιαίου μισθολογίου διὰ τοὺς πλοιάρχους τῆς Φορτηγῶν Ναυτιλίας. Τὸ κείμενον τῆς ὑπογραφείσης συμβάσεως ἔχει ὡς ἑξῆς:

ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΣΥΝΟΜΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΝ ΜΕΤΑΞΥ «ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» ΚΑΙ ΤΗΣ «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ».

Ἐν Ἀθήναις σήμερον τὴν 5ην Αὐγούστου 1936, ἡμέραν Τετάρτην, οἱ κάτωθι ἐπογγραμμένοι ἄφ' ἑνὸς μὲν ὁ κ. Κ. Ε. Ἑμπειρικός, Ἄντιπρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἐκπροσώπων νομίμως ἐν προκειμένῳ τὸ ἐν Ἀθήναις ἐδρεῖον ἀνεγνωρισμένον Ἐπαγγελματικὸν Σωματεῖον «Ἐνώσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», νομίμως ἐξουσιοδοτημένος, ὡς ἀπόντος τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. Μιχ. Πνευματιοῦ καὶ ἄφ' ἑτέρου ὁ κ. Μιχ. Ἀμπουσελάμ, Πρόεδρος τῆς Πανελληνίου Ἐνώσεως Πλοιάρχων Ε. Ν. ἐκπροσώπων νομίμως τὴν ἐν Πειραιεὶ ἐδρεῖονσαν ὁηθείσαν Ἐνωσιν Πλοιάρχων, ἀνεγνωρισμένην καὶ μᾶλλον ἀντιπροσωπευτικὴν ἐπαγγελματικῶν ὁργάνων, νομίμως ὡσαύτως ἐξουσιοδοτημένος, ἔχοντες ἐπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 6209 περὶ μισθολογίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, συνομολογήσαμεν τὰ ἑξῆς:

Πρὸς ρύθμισιν τῶν μισθολογικῶν σχέσεων μεταξὺ πλοιάρχων καὶ ἐφοπλιστῶν τῆς Φορτηγῶν Ναυτιλίας, ἐξαγορευμένων τῶν φορτηγῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων τακτικὰς γραμμὰς (cargo liners), δι' ἃς ἐπιφυλάσσεται ἡ Π. Ε. Ε. Π. Ε. Ν. νὰ ἐπιδιώξῃ ἰδιαιτέραν συμφωνίαν ἀπ' εὐθείας μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων, ἀποφασίζεται ἀπὸ κοινῆς καὶ ἐκ συμφώνων νὰ ἐφαρμοσθῇ ἀπὸ 1ης προσεχῶς μηνὸς Σεπτεμβρίου 1936 ἐνιαίου καὶ ὁμοίμορφον μισθολογίον κατὰ τὰς κατωτέρω διαρρίσεις.

Οἱ διὰ τοῦ παρόντος συνομολογούμενοι μισθοὶ εἰς λίρας Ἀγγλίας νοούνται καταβλητέοι ἐν Ἑλλάδι μὲν εἰς δραχμὰς μὲν τὴν ἐπίσημον τιμὴν συναλλάγματος τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δὲ εἰς χαρτίνας Ἀγγλικὰς λίρας ἢ νόμισμα τοῦ τόπου, ὑπολογιζόμενον, μετὰ τὴν ἐπίσημον τιμὴν κατ' ἐκλογὴν τῶν πλοιάρχων, μετὰ ἐπιλογὴν δὲ τῶν ἀξιωματικῶν διὰ τὸν τόπον τῆς πληρωμῆς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀ νόμοι κρατήσεις ὑπὲρ τῶν διαφορῶν Ταμείων Ἀπομαχικοῦ, Προνοίας ἢ ἄλλων παρομοίων τοιοῦτων, ἐπιβαρύνονται τοὺς ἀξιωματικούς. Ἐναντίον τυχῶν συμφωνία ἀπαγορεύεται.

Ἐκαστον φορτηγὸν πλοῖον τῶν τριῶν πρώτων ὡς κατωτέρω κατηγοριῶν ἀναλόγως τοῦ πλοῦ, τὸν ὁποῖον ἐκτελεῖ ἔχει ἐν ἐκ τῶν τριῶν μισθολογίων, αἰτῶνα ἔπονται, ἐν περιπτώσει δὲ ἐκτελέσεως νέου ταξιδίου, εἰς τὸ ὁποῖον ἀντιστοιχεῖ διάφορον μισθολογίον, τὸ μισθολογίον τοῦτο ἐφαρμόζεται αὐτοδικαίως, ἀπὸ τῆς ἐνάξεως μέχρι πέρας τοῦ ταξιδίου. Τὸ ταξίδιον διὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν θεωρεῖται, ὅτι ἄρχεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας, κατ' ἣν περατοῦται ἡ ἐκφόρτωσις εἰς ἕνα λιμένα καὶ διαρκεῖ μέχρι τῆς ἡμέρας, κατὰ τὴν ὁποῖαν ἀποπερατοῦται ἡ ἐκφόρτωσις εἰς τὸν προσεχῆ λιμένα ἐκφορτώσεως.

Ὡς Μεσογείων νοεῖται ὅλη ἡ λεκάνη τῆς Μεσογείου, περιλαμβανομένης τῆς Ἀδριατικῆς, τῆς Προποντιδῆς, τῆς Μαῖνης Θαλάσσης καὶ τῆς Ἀζορικῆς, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ ἀκταὶ καὶ θάλασσα.

α') Μέχρι τοῦ Cossair ἐν τῇ Ἐρυθρᾷ καὶ

β') Μέχρι τῆς Casablanca ἐπὶ τῆς Β. Α. ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς.

Ὡς ταξίδια Continent νοούνται τὰ μεταξὺ Μεσογείου ἄφ' ἑνὸς καὶ ἄφ' ἑτέρου:

α') Τῆς δυτικῆς Εὐρωπαϊκῆς ἀκτῆς, ἀπὸ Γιβραλτᾶ μέχρις Ἀρχαγγελῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν λιμένων Ἀγγλίας, Ἰρλανδίας, Βαλτικῆς καὶ Σκανδιναβικῶν χωρῶν, ἢ

β') Ἐπὶ τῆς Ἀφρικανικῆς ἀκτῆς νοτίως τοῦ Ἀγαδιῶ, ἀλλ' οὐχὶ νοτιώτερον καὶ δυτικώτερον τῶν Καναρίων Νήσων, ἢ

γ') Ἐν τῇ Ἐρυθρᾷ Θαλάσσῃ ἀπὸ τοῦ Cossair μέχρι τοῦ Mogadicio καὶ τῆς Βασόρας. Ὡς ἐπίσης καὶ τὰ μεταξὺ τῶν ὡς ἄνω λιμῶν ἔξω τῆς Μεσογείου.

Ὡς ὑπερπόντιοι πλόες θεωροῦνται ὅλα τὰ ταξίδια, κατὰ τὰ ὁποῖα ὁ λιμὴν φορτώσεως, ἢ ὁ λιμὴν ἐκφορτώσεως, ἢ καὶ ἀμφότεροι εὐρίσκονται ὁποῖδήποτε ἐπὶ τῆς Ὑδρογείου, πέραν τῶν ὡς ἄνωτερον καθορισθέντων διὰ ταξίδια Μεσογείου καὶ Continent ὁρίων.

Ἡ διάρκεια τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ ὀρίζεται ἔτησιον.

Τρεῖς μῆνας πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας, ἐκάτερον τῶν συμβαλλομένων μερῶν δύναται νὰ ζητήσῃ, ὅπως διὰ νέας συμφωνίας αὐτῶν καθορισθῇ τὸ μισθολογίον τὸ ἐφαρμοσθησόμενον, μετὰ τὴν λήξιν τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ, ὡς καὶ ἡ χρονικὴ αὐτοῦ διάρκεια.

Δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως καὶ πρὸ τῆς λήξεως αὐτῆς ἰσχύοντα δι' ἀμφότερα τὰ μέρη ἐν περιπτώσει κηρύξεως πολέμου μεταξὺ Ἑυρωπαϊκῶν Κρατῶν.

Αἱ κατὰ τὴν λήξιν ἢ καταγγελίαν τῆς παρουσῆς συμφωνίας ἐφιστάμενα ναυτολογήσεις θέλουσι παραμείναι ἰσχυρὰ μέχρι τῆς λήξεως αὐτῶν.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΥ

| Α'. Κατηγορία Πλόες ύπερφάντου | | Β' Κατηγορία Πλόες CONTINENT | |
|-----------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------|------------|
| Πλοίαρχος Α. στερελ. | 18.0.0 | Πλοίαρχος Α. στερελ. | 17. 0.0 |
| 'Υπ)ρχος > | 12.0.0 | 'Υπ)ρχος > | 11.10.0 |
| 'Ανθ)ρχος > | 10.0.0 | 'Ανθ)ρχος > | 9.10.0 |
| Γ'. Κατηγορία Πλόες Μεσογείου | | Δ' Κατηγορία Πλόες Μεσογείου—Πλοία μέχρι 2.000 τόννων d. w. | |
| Πλοίαρχος Α. στερελ. | 16.0.0 | Πλοίαρχος | Δρχ. 6.000 |
| 'Υπ)ρχος > | 11.0.0 | 'Υπ)ρχος | > 4.500 |
| 'Ανθ)ρχος > | 9.0.0 | 'Ανθ)ρχος | > 3.500 |

Τὰ τῆς Δ'. κατηγορίας πλοία, ἐφ' ὅσον ἐκτείνουν τοὺς πλόας τῶν πέραν τῶν καθοριζομένων ὡς πλόων Μεσογείου ἰσχύει τὸ μισθολόγιον τῆς Β' Κατηγορίας.

Διὰ τὰ πετρελαιοφόρα ἰσχύουν τὰ ἄνω μισθολόγια ἠξυμμένα κατὰ 20 ο/ο.

Οἱ μισθοὶ τῶν Α' πλοιαρχῶν δύνανται νὰ εἶνε ἀνώτεροι τῶν διὰ τοῦ παρόντος καθοριζομένων.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἠθικὴν ἐξύψωσιν τῆς συμβαλλομένης Ὄργανώσεως τῶν Πλοιαρχῶν.

Ἐγένετο εἰς τριπλῶν.

Διὰ τὴν «Ἐνώσιν τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν»
Ὁ Ἀντιπρόεδρος
Κ. Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ

Διὰ τὴν «Ἐνωσὴν τῶν Ἑλληνικῶν Ἐπαγγελματικῶν Ἐνοσῶν Πλοιαρχῶν Ε. Ν.»
Ὁ Πρόεδρος
ΜΙΧ. Γ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Περὶ τὸ μισθολόγιον

Ἐλάθωμεν καὶ δημοσιεύωμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Ἀξιότιμε κ. Διευθυντά,

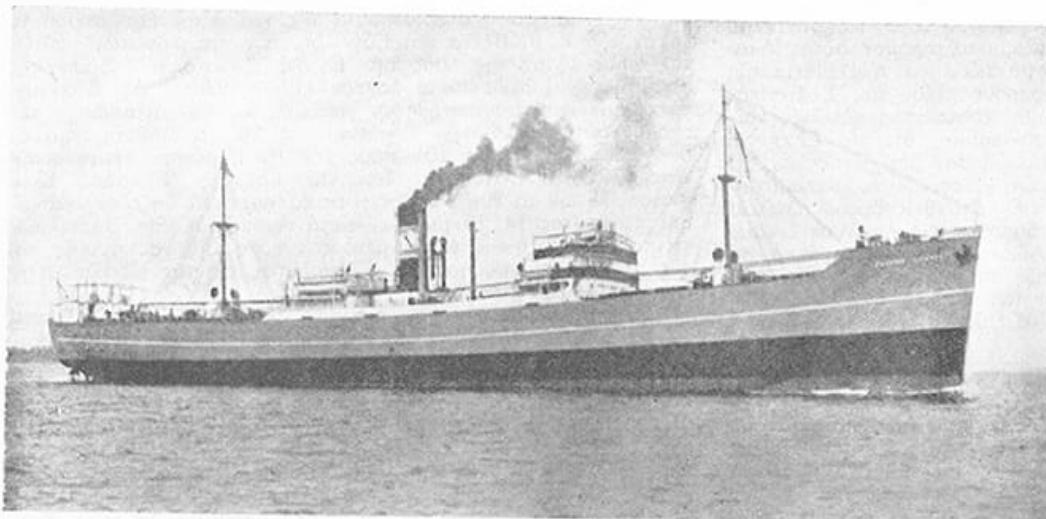
Ἀπλοῦς ναύτης, ὑπηρετῶν εἰς πλοῖον 6000 τόννων, ἐκ τῶν καλουμένων τοῦ «Continent», εἶμαι τακτικὸς ἀναγνώστης τοῦ περιοδικοῦ σας, μοῦ ἐδόθη δὲ ἡ εὐκαιρία νὰ ἀναγνώσω τὴν ἐξ Ὁζάκας πραγματείαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Γράτσου. Χωρὶς νὰ θέλω, ἢ μᾶλλον νὰ δύναιμι νὰ ἀπαντήσω εἰς τὴν πολυπράγμανα μελέτην τοῦ ἐπιστολογράφου σας, περιορίζομαι εἰς ἓν καὶ μόνον σημεῖον, ὡς κυρίως ἀφορῶν τὴν ἐπαγγελματικὴν τάξιν, εἰς ἣν ἀνήκω.

Καὶ ἀντιγράφω ἀπὸ τὴν πραγματείαν τοῦ κ. Γράτσου:

«Καὶ ὅσον μὲν ἀφορᾷ τοὺς ναυτεργάτας, οἵτινες διατείνονται ὅτι ἡ κυρίως αἰτία τῆς δυσφορίας τῶν, εἶνε ἡ χαμηλὴ τῶν μισθοδοσιᾶ, οὗτοι οὐδέποτε κατενόησαν, ὅτι εἰς ὅλα τὰ κράτη τοῦ κόσμου, τὸ ἐπίπεδον τῆς μισθοδοσίας οἰασθῆκατε ἐργασίας, εἶνε μία συνάρτησις τοῦ τιμαριθμοῦ τῆς ζωῆς τοῦ τόπου, καὶ ὅτι ἐάν, ἀντὶ νὰ παραβάλλωμεν τοὺς μισθοὺς τῶν μὲ τούτους τῶν ξένων ἀπολύτως, παρίβαλλον αὐτοὺς ἐν συνδιασμῷ μὲ τὸν τιμαριθμὸν τῆς ζωῆς τῶν ἐν συγκρίσει συναδέλφων τῶν, ταχέως θὰ ἐπέιδοντο ὅτι πληρώνονται ἐπαρκέστατα».

Λησμονεῖ ὅμως ὁ κ. Γράτσος, εἴτε ἐσκεμμένως, εἴτε καὶ καλῆ τῆ πίστι, ὅτι οἱ ναυτιλλόμενοι δὲν διαβιοῦν ἐν Ἑλλάδι, ἀλλὰ τὸ πλεῖστον

ΑΠΟ ΤΑΣ ΠΡΟΟΔΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ



Τὸ «Εὐγενία Λιθανοῦ» κατὰ τὰς τελικὰς δοκιμάς.

τοῦ καιροῦ τῶν διέρχονται ἐκτός τῆς πατρίδος τῶν, ἔχοντες πολλὰς δυνάμεις καὶ τρία ἔτη νὰ προσεγγίσουν ἐκεῖ, ἐπομένως τὰ στοιχειώδη ἔξοδα τῶν ὑπόκεινται εἰς τὴν ἐπίδρασιν τοῦ τιμαριθμοῦ ἄλλων χωρῶν, ὅπου, σὺν τοῖς ἄλλοις, τὸ νόμισμα διατηρεῖ ἰσηγήνη τιμὴν, ὡς ἐν Ὁλλανδίᾳ, Γερμανίᾳ, Ἰταλίᾳ καὶ ἄλλαχοῦ.

Ἀσχέτως ὅμως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, ὁ μισθός μου, κ. Διευθυντά, εἶνε λίρα τέσσαρες καὶ τρία σελλίνα.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου δέον νὰ ἐκπεσοῦν:

1) Ἀπομαχικά, Ταμείον Προνοίας, Φυματικῶν £ 0.9.0. 2) Σιγάρα σάπων, ρουχισμὸς ἐργασίας £ 1.5.0. 3) Ψυχαγωγία καὶ ἀτομικὰ ἔξοδα κατὰ μῆνα £ 1.0.0., ἤτοι λίρες 2.14.0 καὶ ὑπόλοιπον καθαρὸν λίρες 1.9.0., ἢ δραχμαὶ 715.

Ἐχοι μῆτέρα καὶ δύο μικροτέρους ἀδελφούς, ὧν εἶμαι ὁ μοναδικὸς προστάτης καὶ θὰ ἠδυνάμην, ἢ μᾶλλον θὰ ἐδικαιοῦμην, καὶ ἐάν ἀκόμη δὲν ἔχον οἰκογενειακὰς ὑποχρεώσεις, νὰ δημονηγῆσω ἰδίαν οἰκογένειαν. Θὰ ἀναγνωρίσετε ἐπιπροσθέτως, ὅτι μετὰ μίαν τριετὴ συνεχῆ ἐργασίαν, ὡς ἐκ τοῦ καμιάτου τῆς ναυτικῆς βιοπάλης, ἐνδείκνυται, ἂν μὴ καὶ ἐπιβάλλεται, ἀνάπανσίς τις, ἵνα τὸ κεκμηγὸς σῶμα ἀναλάβῃ δυνάμεις.

Πῶς, ὅμως, θὰ ζήσωμεν τὸ μικρὸν τῆς ἀναπαύσεως διάστημα;

Θὰ ἠδυνάμην καὶ νὰ προχωρήσω, κ. Διευθυντά:

Ὁ ἀξιωματικὸς τῆς φηλακῆς μου, ὑποπλοίαρχος τοῦ πλοίου, ἀφοῦ ἐδαπάνησε χροσθεῖς, τόσας χιλιάδας διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος του, λαμβάνει μισθὸν λίρας δέκα, (ὑπάρχουν καὶ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες ἔχουν μισθοὺς ὀκτῶ ἢ ἐννέα λίρας), ὅσας δηλαδὴ λαμβάνει ὁ ναύκληρος ἢ ὁ ξυλοφρὸς τοῦ παραπλευρώσεως μας εὐρισκομένου ἀγγλικοῦ ἢ ὀλλανδικοῦ σκάφους. Ἄλλ' ἐάν ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου ἐκπέσοιμι Ἀπομαχικά, Φόρον Καθαρῶν Προσόδων, Ταμείον Προνοίας Φυματικῶν, ἔξοδα ρουχισμοῦ, σιγάρα, σάπωνα, ἔξοδα στοιχειώδους ἐμφανίσεως, ὑπελόγησε τυχὸν ὁ ἐξ Ὁζάκας ἐπιστολογράφος σας τί ἀπομένει; Εἰς τὴν ἰδικήν σας συνειδήσιν, κ. Διευθυντά, τοῦ ἀμερολήπτου χριτοῦ «πληρονόμητα ἐπαρκέστατα»;

Ρόττερνταμ 20 Αὐγούστου 1936

Μετὰ τιμῆς
Εἰς ΑΠΛΟΥΣ ΝΑΥΤΗΣ

ΣΗΜ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν».— Εἰς τὸν «ἄπλουν ναύτην» τὸν εὐτυχῆσαντα νὰ ἔχη τοιαύτην μόρφωσιν, ὥστε ἀρκετὰ καλῶς νὰ γράφῃ τὴν γλῶσσάν του καὶ νὰ δύναται μ' ἐπιχειρήματα ἀρτίως διατυπούμενα νὰ ὑπεραμύνεται τῶν ἀπόψεών του, θὰ παρατηρήσωμεν ὅτι μισθὸς τεσσάρων λιρῶν καὶ τριῶν σελινίων διὰ πλοῖα μάλιστα τοῦ Κόντινεντ δὲν ὑφίσταται σήμερον εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά. Ἐάν πράγματι καταβάλλεται τοιοῦτος μισθός καὶ μῆνυσις ἀκόμη χωρεῖ κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τοῦ ὅπως ἀβεμίτως ἐκμεταλλευομένου τὴν θέσιν τοῦ ναυτεργάτου. Ὁ μισθὸς τοῦ ναύτου, ἐξ ὧν τούλάχιστον γνωρίζομεν, δὲν εἶνε κατώτερος καὶ διὰ τοὺς πλεον οἰκονομικῶς διαχειριζομένους τὰ πλοῖα τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν πέντε λιρῶν. Ἐπομένως, καὶ ἂν παραδεχθῶμεν τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ ἐπιστολογράφου μας ἐν σχεσει μὲ τὰς ἀτομικὰς δαπάνας τοῦ ναυτεργάτου, τὸ ὑπόλοιπον ποῦ ἀπομένει εἰς χεῖρας ἐνός ἀπλοῦ ναύτου δὲν εἶνε δραχμ. 715, ἀλλὰ 1200 περίπου. Δὲν εἶνε θεαταῖος πολλὰ, οὐδὲ δύναται νὰ συντηρηθῇ μία οἰκογένεια διαμένουσα εἰς μεγάλας πόλεις μὲ τὸ ποσὸν αὐτό. Ὅταν ὅμως ἡ οἰκογένεια αὕτη διαμῆνῃ εἰς Ἄνδρον, εἰς Σύρον καὶ εἰς τὰς ἄλλας νήσους μας, ὁπότεν κυρίως κατάγεται τὸ πλεῖστον τῆς ναυτικῆς ἡμῶν οἰκογενείας, τὸ ποσὸν αὐτό αἰσθητῶς δύναται ν' ἀνακουφίσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς, δεδομένου, ὅτι εἰς τὰς νήσους δὲν εἶνε οἱ μόνοι πόροι μιᾶς οἰκογενείας ὁ μισθός ἐνός ναυτικοῦ μέλους αὐτῆς. Κάποιο πατρικὸ κτήμα, ἀλλὰ καὶ ἡ χαμηλοτέρα στάθμη τῆς ζωῆς ἐπιτρέπουν ὁπωσδήποτε, ἐν πενία πάντως, τὴν συντήρησιν τῆς οἰκογενείας, ἥτις μόνον μέλος

αὐτῆς ἐργαζόμενον, ἔχει τὸν ναύτην τοῦ ἐπιστολογράφου μας. Δὲν ἔπεται, θεαταῖος, ὅτι καὶ δὲν πρέπει νὰ θελιτωθοῦν ὅσον ἐπιτρέπει ἡ οἰκονομικὴ ἀντοχὴ τῆς Ναυτιλίας μας, οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων τῆς. Ἄλλ' ἀπὸ τοῦ σημείου αὐτοῦ μέχρι τοῦ νὰ παραλληλίζωμεν τὴν θέσιν μας μὲ τὴν τοῦ Ἀγγλοῦ ἢ τοῦ Ὁλλανδοῦ ναυτεργάτου, ἡ διαφορὰ εἶνε καταπληκτικὴ. Πρῶτον, διότι πλοῦσαι καὶ μεγάλα εἶνε αἱ ναυτιλαὶ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ὁλλανδίας, ἀπολαμβάνουσαι καὶ κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων, καὶ δεῦτερον, διότι, ἂν παραδεχθῶμεν, ὅτι ὁ Ἀγγλος ναύτης ὁ πληρωνόμενος μὲ ὀκτῶ περιπου λίρας μηνιαίως, δαπανᾷ καὶ αὐτὸς διὰ τὰ ἀτομικὰ του ἔξοδα τὸ ἴδιον μὲ τὸν Ἑλληνα συναδέλφον του ποσόν, ἀμφίβολον εἶνε, ἂν μὲ τὸ ὑπόλοιπον τῶν πέν-

τε περίπου λιρών δύναται να συντηρηθῆ μία Ἀγγλικὴ οἰκογένεια, δεδομένου, ὅτι ὁ τιμάρθρομος τῆς ζωῆς ἐν Ἀγγλίᾳ εἶνε διπλάσιος περίπου τοῦ ἐν Ἑλλάδι κρατοῦντος. Ἴδου διατί, ἀνεξαρτήτως κάθε ἄλλου ὑπολογισμοῦ, πού ἐπιβάλλει τὴν οικονομικὴν διαχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἵνα τοῦτο δυνηθῆ καὶ θεασθῆ τὸν ζενικὸν ἀνταγωνισμόν καὶ ἀντιμετώπιση τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ ἀσφαλίσεώς του, κατὰ πολὺ μεγαλυτέρας τῶν μικρᾶς ἡλικίας πλοίων τῶν ἄλλων σημαίων, συντελεστῆς τῆς μισθολογικῆς καταστάσεως τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων ὅστις καὶ πρέπει νὰ λαμβάνεται πάντοτε ὑπ' ὄψιν, εἶνε τὸ παρ' ἡμῶν κόστος τῆς ζωῆς, ὡς ἀμέσως ἐπηρεάζον τὴν ὄλην τῶν μισθωτῶν θέσιν καὶ τοῦ ναυτεργάτου, ἐν τινι μέτρῳ πάντως. Δὲν πληρώνεται ἀρα ὁ ἀπλόος ναύτης ἐπαρκῶς μὲ τὰς 4 λίρας καὶ 3 σελίνια, ἀλλ' ὅπως δῆποτε ὅμως ἡ μισθοδοσία τῶν 5 ½ λιρῶν δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆ ὡς μὴ τελευσὰ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος. Ὁ ἐπιστολογράφος μας ἄλλως τε συγκρίνει τοὺς μισθοὺς τῶν Ἀγγλῶν καὶ τῶν Ὀλλανδῶν συναδέλφων του. Διατί τὴν σύγκρισίν του ταύτην δὲν ἐκτείνει καὶ μέχρι τῶν Ἰσπανῶν, τῶν Γιουγκοσλαῶν καὶ τῶν Φινλανδῶν; Εἰδικαὶ καὶ δι' αὐτοὺς τοπικὰ συνθήκας, ὅπως καὶ διὰ τοὺς Ἑλληνας ναυτεργάτας, ἐπιτρέπων τὴν κατωτέραν μισθοδοσίαν των. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς παρατηρήσεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας διὰ τοὺς μισθοὺς τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καμμίαν δυσκολίαν δὲν ἔχομεν, ὅπως συμφωνήσωμεν μὲ αὐτάς. Ἀποτελεῖ πράγματι κατὰ φῶρον ἐκμετάλλευσιν, ἢ ὄχι καὶ τόσο συχνῆ, καθ' ἡμᾶς, περιπτώσις τῆς πληρωμῆς ἐνὸς ὑποπλοιάρχου μὲ 8 καὶ 9 λίρας ἀκόμη. Ἐντύχως, ὅτι τὸ ὑπογράφεν μισθολόγιον καθορίζει πλέον τὴν ἐνιαίαν τῶν πλοιαρχῶν μισθολογικὴν κατάστασιν καὶ ἀποτρέπει νὰ σημειωθῶν εἰς τὸ μέλλον τοιαῦτα τῶν μισθῶν ἐκπτώσεις.

Τὰ τρόφιμα εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας

Πλοίαρχοι Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, ἄρτι ἀφιχθέντες ἐκ Νοτίου Ρωσσίας, καταπληκτικὰς μεταδίδουν πληροφορίας διὰ τὴν ἐκεῖ ἐπικρατοῦσαν ἀκρίθειαν τῆς ζωῆς καὶ τὰς δυσχερείας ἀκόμη, πού ἀντιμετωπίζουσι τὰ καταπλέοντα εἰς Σοβιετικὸς λιμένας σκάφη διὰ τὴν ἐξέυρεσιν ἐπαρκῶν τροφίμων. Εἰς δυσθεώρητα ὕψη ἐφθάσαν ἐκεῖ αἱ τιμαὶ ὄλων τῶν εἰδῶν. Ἀπὸ τοῦ κρέατος, πού ἀγοράζεται εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν ἀντὶ δραχμῶν 210 τὴν ὀκτῶν, μετὰ τὴν κατάρχησιν τῶν «Τόρξιν», τῶν κρατικῶν δηλαδὴ πρατηρίων, μέχρι τῶν εὐτελῶν λαχανικῶν, τῆς τομάτας λ. χ., διατιμωμένης πρὸς 70 δραχμάς, καὶ πάντα ἔχουν ὑποστῆ τοιαύτην ἀνατίμησιν, λόγω καὶ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐπιβληθείσης ὑψηλῆς τιμῆς τοῦ ρουθλίου, ὡστε ἡ ζωὴ τῶν ξένων εἰς Ρωσσίαν νὰ καθίσταται ἀφόρητος καὶ ἡ τροφοδοσία τῶν πλοίων σχεδὸν ἀδύνατος.

Ὅσοι πλοίαρχοι, ἀπληροφόρητοι περὶ τῆς ἐκεῖ καταστάσεως, δὲν εἶχον τὴν πρόνοιαν νὰ προμηθευθῶν ἐπαρκῆ τρόφιμα ἐκ Κωνσταντινουπόλεως, κατὰ τὴν ἐκεῖθεν διέλευσίν των, ὄχι μόνον μετὰ δυσκολίας συνεπιβήρωνσαν τὰς προμηθείας τῶν πλοίων των, ἀλλὰ ὑπεβλήθησαν εἰς ὑπερόγκους δαπάνας, αἰτίνες αἰσθητῶς ἐμείωσαν τὸ ὑπολογισθὲν μικρὸν κέρδος ἐκ τῆς ναυλώσεώς των. Τὰ πλοία μάλιστα πού ὑπεχρεώθησαν νὰ παραμείνουν εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας εἰς πολλὰς ἡμέρας δι' ἔλλειψιν φορτίου, καθηνάλωσαν ἕνα μέγα μέρος τῶν ἐκ σταλιῶν ἀποζημιώσεών των διὰ τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματος αὐτῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοίαρχοι τῶν ναυλομένων διὰ Σοβιετικὰς μεταφορὰς σκαφῶν, ἄς ἔχουν ὑπ' ὄψιν των τὰς πληροφορίας ταύτας, ἄς φροντίζουσι νὰ ὑπερπληρῶσιν τὰς τροφαποθήκας μὲ παντὸς εἶδους τρόφιμα κατὰ τὴν ἐξ Ἑλλάδος ἀναχώρησίν των, μὲ ἀρκετὰ εὐρὸν περιθώριον διὰ κάθε ἔνδεχόμενῃ καθυστέρησιν. Ἐπιβεβλημένη εἶνε ἡ πρόνοια αὕτη διὰ νὰ μὴ ἐξατμισοῦν μέρος τοῦ πτωχοῦ ναύλου των εἰς ἀδοκίτους δαπάνας.

Ὡς νὰ μὴ ἦρκουν δηλαδὴ τὰ κατόπιν τοῦ νέου νομοματικῆς καθεστῶτος ὑπέρογκα λιμενικά, πλοηγικά καὶ φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα τῶν Ρωσικῶν λιμένων, ἅτινα εἰσπράττονται μὲν εἰς λίρας, κατ' αὐθαίρετον ὅμως ὑπολογισμόν αὐτῆς ἐναντὶ τοῦ ρουθλίου, ἰδοῦ, ὅτι προστίθεται τώρα καὶ ἡ ἀκρίθεια τῶν τροφίμων διὰ νὰ καταστήσῃ ἀσυμφόρους πλέον τὰς Σοβιετικὰς ναυλώσεις μὲ τοὺς πρὸ τινος ἀκόμη κρατοῦντας εὐτελεῖς ναύλους. Μὰς παρέχονται ἀκόμη πληροφορία, ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη, πού πρὸ ὀλίγων μηνῶν ἐναυλώθησαν διὰ μεταφορὰς ξυλείας ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν βορείων Ρωσικῶν διαμερισμάτων, θαρυτάτας ὑπέστησαν ζημίας ἀπὸ τοὺς ἐπαχθεῖς ὄρους τῶν ναυλοσυμφῶνων καὶ τὰς ὑπερόγκους δαπάνας εἰς λιμενικά δικαιώματα καὶ προμηθείας τροφίμων. Ἀξίζει δ' ἐπ' εὐκαιρίᾳ νὰ σημειωθῆ ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ ἀκριθῶς σοφάρως προσέφεραν ὑπηρεσίας εἰς τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῶν Σοβιέτ, διότι ἐναυλώθησαν εἰς τιμὰς κατωτέρας τοῦ σχεδίου ξυλείας Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης.

Τὸ Πλοηγικὸν Σῶμα

Δυσκολεύομεθα νὰ πιστεῦσωμεν τὰ ὅσα δι' ἐπιστολῆς μὰς καταγγέλλονται, ἐν οὐδεμίᾳ μὲ τὸ Πλοηγικὸν Σῶμα καὶ τὴν πολυτέλειαν τῆς διοικήσεως αὐτοῦ. Δὲν θὰ μὰς ἀπηγοῦλε, ἄλλως τε, τὸ μισθολόγιον τοῦ Σώματος, οὐδὲ ἡ ἀνεργεῖς τοῦ μεγάρου καὶ τῶν δαπανηρῶν ἐγκαταστάσεών του, ἀν μὴ ἡ τοιαύτη τῶν προσόδων τοῦ Σώματος διασπάθις δὲν ἐπρόκειτο μίαν ἡμέραν νὰ ἐπιπέσῃ εἰς θάρος τῆς Ναυτιλίας. Πρὸ μηνός ἀκόμη ἐζητήθη

ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τοῦ Ε. Ν. ἡ ἔγκρισις ἀεξήσεως τῶν πλοηγικῶν δικαιωμάτων. Ἡ αἴτησις ἀπερρίφθη χάρις εἰς τὴν ἐπιμονὴν τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἐμποροπλοιαρχῶν, συνεστήθη δὲ ἐπιτροπὴ διὰ τὸν ἐλεγχὸν τῶν δαπανῶν τοῦ Πλοηγικοῦ Σώματος, τὰ πορίσματα ὅμως τοῦ ἐλέγχου τούτου δὲν ἐγνώσθησαν εἰσέτι. Θὰ ἤξιζε πάντως μία διοικητικὴ ἐνέργεια ἐπὶ τῶν καταγγελλομένων. Συγκεκριμένως ὁ ἐπιστολογράφος μας ἀναφέρει μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἑξῆς:

«Τὸ Πλοηγικὸν Σῶμα ἰδού, ὡς γνωστόν, ἐνεργεῖαις τῆς «Εὐνώσεως Ἐμποροπλοιαρχῶν» καὶ ἐπὶ προεδρείας τοῦ κ. Ἀ. Ἀσημάκου, τὸ 1925. Μέχρι τοῦ 1933 ἦτο πρότερον ὄργανισμός καὶ ἀξιοθαυμάστου πειθαρχίας, καίτοι εἰς τὰ πρῶτά του βήματα δὲν διέθετεν οὐδὲ τὰ διὰ τὴν προλήρησιν τοῦ ἐνοικίου τῶν γραφείων τῶν χώματα. Οἱ ἀποτελεσάντες τὸ Σῶμα ἐμποροπλοιαρχοὶ καὶ παλαιοὶ πλοῖγοι ἐχορηγοῦσαν ὡς σταθμὸν τὸν πρὸ ἐτῶν ἀχρηστευθέντα ἄρανον τοῦ Θεμιστοκλέους, μὲ χῶρον 2Χ2 καὶ δάπεδον τὸ χῶμα. Καὶ ὅμως ἐντὸς πενταετίας, παρὰ τὰς ἀποζημιώσεις τῶν παλαιῶν πλοηγῶν, ἀνερχομένης εἰς ἐκοντάδας χιλιάδων δραχμῶν, παρὰ τὰ ἔξοδα ἐγκαταστάσεως Σταθμῶν, ἀγορᾶς λέμβων, κατασκευῆς ἐλικοαντήνων μέσων διὰ τὴν ἄστυαν τοῦ Σώματος ἐγκαταστάσιν καὶ ἐμῶνισιν, κατόρθωσε ν' ἀποταμίωσῃ καὶ περὶ τὰ πέντε ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Ἦλθεν ὅμως τὸ μοῖραῖον 1933 καὶ τὸ ζηλευτὸν Σῶμα γίνεται πολιτικὸς στόχος τῶν διαφόρων καταστάσεων. Ἦρξιεν ἡ κομματικὴ ἐκμετάλλευσις, ἡ ἀδικία καὶ ἡ σπατάλη. Μερικὰ μόνον θ' ἀναφέρομεν διὰ νὰ λάβῃ γνώσιν ὁ ναυτικὸς κόσμος.

Ἦ ἡ διοίκησις εἶχεν ἐξ ἐν ὄψιν ὑπαλλήλους καὶ ἡ ὑπηρεσία ἐξετελεῖτο κανονικῶτα καὶ ἀνετα. Ἀπεβλήθησαν οὗτοι καὶ ἀπεζημιώθησαν μὲ δεκάδας χιλιάδας δραχμῶν, ἀντ' αὐτῶν δὲ διοικήθησαν δέκα ἐξ. Ἀπὸ τρεῖς μηχανικοὺς (λεμβούχους) ἐφθάσαμεν εἰς τοὺς ἑπτὰ, (ἀρχιμηχανικὸν, μηχανικὸν κ.λ.), χωρὶς οὗτοι νὰ προσφέρουν οὐδεμίαν οὐσιαστικὴν νέαν ὑπηρεσίαν. Ἐδημιουργήθησαν δύο θέσεις ἐπιθεωρητῶν, τῶν κριθῶν τοῦτον ἀπαξιωσάντων νὰ ζητήσουν τὴν κανονικὴν εἰσοδὸν των εἰς τὸ Σῶμα ὡς ἀπλῶν πλοηγῶν, μὲ καθήζοντα καὶ ἐνεργῶν ὑπηρεσίαν, ἀλλὰ προτιμῶντων τὴν τιτλοῦχον νεκρὸν θέσιν τοῦ ἐπιθεωρητοῦ, μὴ προβλεπομένην μέχρι τότε, δημιουργηθεῖσαν ὅμως ὑπὸ τοῦ κόμματος καὶ καταληφθεῖσαν ὑπὸ τῶν προστατευομένων αὐτοῦ, ἀνεμυδημᾶς διατυπώσεως καὶ ἀνάγκης, πλὴν τῆς ἱερᾶς ἀνάγκης τῆς κομματικῆς ἱκανοποιήσεως. Καὶ ἔχομεν οὕτω δύο ἐπιθεωρητάς, — ὁμιλοῦμεν διὰ τὰς θέσεις καὶ οὐχὶ διὰ τὰ πρόσωπα, — ἀμειβομένους μὲ 14.600 δραχμὰς μηνιαίως. Κατηργήθη ἡ προβλεπομένη θέσις τοῦ διοικητοῦ τοῦ Σώματος, ὅστις ἦτο ὁ ἐκίστοτε λιμενάρχος Πειραιῶς, στοιχίζουσα μολὶς 800 δραχμ. μηνιαίως, καὶ ἀντ' αὐτῆς ἐδημιουργήθη πολυτελής μόνιμος θέσις διοικητοῦ, στοιχίζουσα εἰς τὸν προϋπολογισμόν τοῦ Σώματος δεκαπενταπλασίως καὶ μὴ ἀποδίδουσα τίποτε περισσότερον ἀπὸ τὴν πειθαρχικὴν καὶ πεφωτισμένην διοίκησιν τοῦ ἐκίστοτε λιμενάρχου-Διοικητοῦ.

Ἦ ἡ ἐπιθυμία νὰ καταχρασθῶμεν τὸ πολυτίμητον χῶρον σας, ἐπεκτεινόμενοι εἰς λεπτομερείας μὲ ἀπομάσεις, ἡμερομηνίας καὶ ἀριθμοῦ, ὑποθέτομεν ὅμως, ὅτι ἀμυδρὰν εἰκόνα ἐδώσαμεν τῆς καταστάσεως.

Εἰς μίαν περίοδον γενικῆς περισυλλογῆς καὶ οικονομῶν, τὴν ὅποιαν ἡ σημερινὴ Κυβέρνησις μὲ τόσην ἀποφασιστικὴν ἐνεκρίσασιν, ἀν τὰ καταγγελλόμενα ἀναποκρίνωται πρὸς τὴν ἀλήθειαν, πιστεύομεν ὅτι ἡ ἀνωτέρα ἐποπτικὴ ἀρχὴ τοῦ Σώματος θὰ λάβῃ τὰ προσήκοντα μέτρα περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν καὶ ἀναθεωρήσεως τοῦ πολυτελοῦς τοῦ ὄργανισμοῦ.

Συμπεράσματα ἀπὸ μίαν 25ετηρίδα

Θ' ἀπευθύνωμεν καὶ ἡμεῖς θερμὰ συγχαρητήρια πρὸς τὴν «Svenska Orient Linien», ἐπὶ τῷ ἐορτασμῷ τῆς εικοσιπενταετηρίδος τῆς. Λαμπρὰ ἡ σταδιοδρομία τῆς καὶ ἀξίον θαυμασμοῦ τὸ ἔργον τῶν κ. κ. Βέτερ καὶ Εὐγενίδη, τῶν πρωτεργατῶν αὐτῶν τῆς δημιουργίας τῆς πρὸς τὴν Ἑγγύς Ἀνατολὴν Σουηδικῆς Γραμμῆς. Μία δωδεκαετία ἦρκεσε (1924—1936), ἀφ' ὅτου μεταπολεμικῶς ἀνασυστήθη ἡ γραμμὴ, διὰ ν' ἀνανεώσῃ τὸν στόλον αὐτῆς ἡ «Svenska Orient Linien» καὶ νὰ διαθέτῃ σημερινὰ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πρὸς τὴν Β. Εὐρώπην μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείας καὶ τῆς Ἑλλάδος δέκα σκάφη, ἐξ ὧν τὰ ἐννέα ὑποδειγματικὰ φορτηγὰ δηζελοπλοία μέρους ταχύτητος 14—15 μιλίων, γεωτάτης κατασκευῆς, ἀποτελοῦντα τοὺς τελευταίους ἐξειλιγμένους τύπους τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς μηχανικῆς, προσηρμοσμένα ἀπολύτως εἰς τὰς εἰδικὰς μεταφορὰς εὐπαθῶν προϊόντων.

Συγχαρητήρια, λοιπόν, διὰ τὴν Σουηδικὴν Ἐταιρίαν, πολὺ δὲ μάλλον, ἀφοῦ ἡ πρόδοσις αὐτῆς, ἡ τόσο ἀρτία τῆς γραμμῆς τῆς ὄργανωσις καὶ ἡ τελειότης τοῦ πλωτοῦ ὀμικοῦ, πού διαθέτει, καὶ τῆς Ἐθνικῆς ἡμῶν Οἰκονομίας ζωτικὰ συμφέροντα ἐξυπηρετοῦν.

Παρὰ ταῦτα ὅμως ζηλεύομεν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς. Ἡ ναυτικὴ Ἑλλάς δὲν θὰ ἠδύνατο ἀρὰ γε νὰ εἶχεν ἀπὸ ἐτῶν ἦδη δημιουργήσῃ μίαν παρομοίαν ναυτιλιακὴν ὄργανωσιν; Τὰ κεφάλαια δὲν ἀπέλιπον ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, οὔτε καὶ ἡ γνώσις τῆς ἐργασίας. Πισθάνον' ἂν ἠπηρείτο, ὅπως ἀποκτήσωμεν, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, κάποιαν εἰδικότητα εἰς τὴν ὄργανωσιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τὸ ἔμψυχον ὀλι-

κόν των πλοίων και των υπηρεσιών ξηράς να υπεβάλλετο εις διαπαιδαγωγισίαν τινα, όχι ανεπίτευκτον διά την εύφυσιν του Έλληνα και την προς τὰ θαλάσσια έργα επίδοσίν του. Πάντως όμως όλα τὰ στοιχεία που θά καθίστων επίτυχη την προσπάθειαν της δημιουργίας Έλληνικών τινων τακτικών γραμμών ένυπηρχον εις αυτάς τὰς ναυτιλιακάς μας παραδόσεις, εις αυτήν την θαλασσινήν μας επιχειρηματικότητα.

Τί επομένως παρημποδισε την στροφήν της δραστηριότητος του Έλληνα ναυτίλου και προς την συγχρονισμένην αυτήν όργάνωσιν των τακτικών γραμμών εις την οποίαν καμμία ναυτική Χώρα μεταπολεμικώς δεν ύστέρησε; Τίποτε άλλο, παρά ή έλλειψις πρωτοβουλίαις των έφοπιιστών μας, πρωτοβουλίαις, ήτις άλλως τόσα έπέτελεσε διά την καθόλου ναυτικήν μας ανάπτυξιν και ή άπουσία κάθε οργανωτικού πνεύματος παρ' ήμιν.

Αί τακτικά γραμμάι δεν είνε θεθαίως εύκολον έγχείρημα. Άλλ' ίδού πρό ήμών άπτόν τόν παράδειγμα της Σουηδικής Άτμοπλοίας. Έπιχορηγήσεων και αυτή δεν άπελάμβανε, θάσιν της εργασίας της δεν είχε κυρίως τούς έθνικούς της λιμένας, έλαχίστη ήτο τότε ή έξαγωγική κίνησις της Σουηδίας προς την Έγγυς Άνατολήν, αλλά την Μεσόγειον την οποίαν ήμεις τόσον περιφρονημένην εις εργασίαν πιστεύομεν. Άνταγωνιστάς Ισχυρούς τας Όλλανδικάς, τας Γερμανικάς και τας Άγγλικάς γραμμάς αντιμετώπισε, δυσχερείαις πολλάς άντίκρουσε και όμως κατόχησεν όλων αυτών, σημερον δε διαθέτει ένα ύποδειγματικόν στόλον πλοίων γραμμής, έπεβλήθη εις τόν Μεσογειακόν έμπόριον και θλέπει εύδοουμένας τας επιδιώξεις της. Κατά τὰ τελευταία έτη, τόν έν μετά τόν άλλο, σκάφη λαμπρά προστίθενται εις τόν πλωτόν της ύλικόν. Κέρδη θεθαίως σημαντικά θ' άποκομίζη διά τήν ένθαρρύνωνται οί διοικούντες την γραμμήν εις τας ναυπηγήσεις αυτάς. Τό μεταφορικόν, άλλως τε, έμπόριον μέ την Βαλτικήν και τας Σκανδιναυικάς χώρας άνεπτύχθη τόσον χάρις εις την Σουηδικήν αυτήν γραμμήν, αί έμπορικά συναλλαγαι των χωρών, που έξυπηρετούν τὰ πλοία της, τόσον προώδευσαν, ώστε θάσιμοι ύπολογισμοί να έπιτρέπουν την ναυπήγησιν των νεοτεύκτων μότοροισ, που έπισκέπτονται και τούς λιμένας μας.

Εις τας αυτάς, έπομένως, θάσεις εργασίας, εις την Άνατολήν και τόν μεταφορικόν της έμπόριον θά ήδύνατο να στηριχθή από έτών ήδη και ή Έλληνική προσπάθεια. Δεν θά έφθανεν εις την τελειότητα της οργανώσεως και των πλωτών μέσων της «Svenska Orient Linien», άς τόν παραδεχθώμεν. Θά ύπηρχον όμως δύο ή και τρείς Έλληνικάι γραμμάι προς την Μεσόγειον, τόν Κόντινεντ και την Βαλτικήν ίσως, διαθέτουσαι δέκα ή και περισσώτερα σκάφη, έξυπηρετούσαι τας έξαγωγικάς μας ανάγκας, μεταφέρουσαι τὰ προϊόντα μας, διευκολύνουσαι την τοποθέτησιν αυτών μέ εύθηνότερους ναύλους, διαφυλάττουσαι ύπέρ της Οικονομίας μας σεθαστά ποσά συναλλάγματα, που σημερον, φόρου ύποτελείς ήμεις, καταβάλλομεν εις τας ξένας σημαίας.

Αυτά έν όλίγοις τας συμπεράσματα ήμών, επ' εύκαιρία των συγχαρητηρίων προς την Σουηδικήν Άτμοπλοίαν.

Η πρώτη προσπάθεια

Εις άλλην σελίδα δημοσιεύομεν τόν Ισολογισμόν της πρώτης εξαμήνου χρήσεως της μοναδικής Έλληνικής τακτικής γραμμής προς τόν Κόντινεντ. Κέρδη θεθαίως έλάχιστα. Είνε, όμως και τὰ πρώτα θήματα της προσπάθειας. Έν τώ μεταξύ, έξδων πληροφοριών κατέχομεν, αί εργασιαί της «Έλληνικής» άναπτύσσονται Ικανοποιητικώς και ή προσπάθειά της υπό τούς αιώτερούς οίωनों θάινει εύδοουμένη. Ό στόλος της Έταιρίας άπαρτίζεται ήδη από 4 ειδικά φορτηγά γραμμάς και ή προτίμησις των Έλλήνων, αλλά και των Τούρκων έξαγωγέων είνε έκδηλος.

Τὰ πολλαπλά της Οικονομίας μας ώφελήματα δεν ύπάρχει άνάγκη να τὰ έξάρωμεν. Είνε τόσον αυτονόητα. Άρκεί να σημειωθή, ότι 138.886 τόνοι φορτίων μετεφέρθησαν διά των σκαφών της «Έλληνικής» έντός ενός έτους και 9 περίπου εκατομμύρια δραχμών έδαπανήθησαν έν Έλλάδι εις μισθοτροφοδοσίας, έπισκευάς και γενικά έξοδα. Άν λάθωμεν δ' ύπ' όψιν μας τας έκ των ναύλων εισπράξεις, ατίνες παρέμειναν εις Έλληνικάς χείρας, αντί να διοχετευθούν εις συνάλλαγμα εις τὰ ξένα σκάφη, και την εύθηνιαν των κομιστρων, επ' ώφελεία αυτής της τιμής των έθνικών προϊόντων μας, κατάδηλον πλέον καθίσταται τόν ύπέρ της Οικονομίας του Τόπου έργον της «Έλληνικής».

Μία ώραία πρωτοβουλία

Εις την μακρηνήν Σαγκάην, χάρις εις την πρωτόβουλον ένέργειαν ενός Έλληνα μέ υπερέτεραν πατριωτικήν πνοήν και θαυμαστήν δραστηριότητα, του κ. Έμμ. Π. Γιαννουλάτου, Γενικού Προξένου της Έλλάδος και Ναυτικού Πράκτορος, ήρχισεν έκδιδόμενον από της 1ης Αύγουστου τόν «Έλληνικόν Δελτίον διά την Άπω Άνατολήν». Μέ άρτίαν εμφάνισιν, καλλιτεχνικώτατον έξώφυλλον, εικονίζον Έλληνίδα μέ έθνικήν άμφίεσιν, μέ ένδιαφερούσας από την Έλλάδα εικόνας, τόν «Έλληνικόν Δελτίον» διανεμόμενον δωρεάν εις χιλιάδας άντιτύπων μεταξύ των Κινέζων και Ιαπώνων εισαγωγέων Έλληνικών προϊόντων και των Υπουργέων και των δημοσίων άρχών της Κίνας και της Ιαπωνίας, περιέχει πλήρη άνασκόπησιν, μέ ειδικάς μελέτας και στατιστικάς, των έμπορικων και ναυτιλιακών σχέσεων της Έλλάδος μέ τας Χώρας της Άπω Άνατολής. Η γλώσσα του «Έλληνικού Δελτίου» είνε ή Άγγλική, ή Κινεζική και ή Ιαπωνική.

Ν' άπευθύνωμεν άπλώς τὰ συγχαρητηρία μας εις τόν κ. Γιαννουλάτον διά την έθνωφελή δράσιν του; Κοινοτυπίαν θ' άπετέλει τούτο. Τόν θαυμασμόν μας μάλλον θά εκφράσωμεν, διότι μέ τόσην θέρημν, από έτών ήδη έγκρατεστημένος εις την Σαγκάην, ανέλαθε τόν πρωτόβουλον έργον να γνωρίση την μακρηνήν Πατρίδα του εις την Άπω Άνατολήν, να διαδώση τὰ έθνικά μας προϊόντα και να διευκολύνη ποικιλοτρόπως την εκεί δράσιν της Έλληνικής Ναυτίας.

ANGLO - EGYP TIAN MAIL LINE

Ταχεία δεκατετραήμερος Γραμμή
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ και τ'άνάπλιν

μέ τόν πετρελαιοκίνητον ά)π **“ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ”**

Έξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ: 14, 28 Σεπτεμβρίου.
Έξ ΠΕΙΡΑΙΩΣ δια ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 2, 16 Σεπτεμβρίου
δ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: 11, 26 Σεπτεμβρίου
Έξ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ: 7, 21 Σεπτεμβρίου.

Έβδομαδιαία Γραμμή
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

μέ τόν άτμόπλοιον **“ΒΕΛΟΣ”**

Έξ ΠΕΙΡΑΙΩΣ έκάστην Δευτέραν ώραν 14ην.
Έξ ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ έκάστην Πέμπτην ώραν 15ην.
Έξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ έκάστην Παρασκευήν ώραν 14ην.

Πράκτορες: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Μέγαρον Βάτη

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 43-027

ΤΑΒΟΥΛΑΡΙΔΗΣ & ΣΙΑ

1. Post office Street
Alexandrie

Δ. Π. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

22, Manakh Street
Le Caire

MICHEL & C^{IE}

102, Rue de la République
Marseille

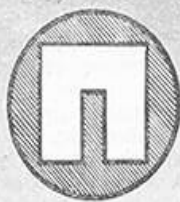
Γ. Ι. ΤΣΙΡΤΣΙΚΟΣ & ΣΙΑ

3, Rue Mokattan
Port-Said

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

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

ΜΙΛΙΜΕΤΡΑ



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ



ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΚΑΙ ΘΑ ΕΥΡΗΤΕ ΤΑΣΙΓΑΡΕΤΤΑ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ,"
ΤΡΑΝΖΙΤΟ

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

- LONDON: G. LOYTSIS, 59-60 Gracechurch Street E.C. 111.
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.
P. EMBIRIKOS 1, Louisa Street, Docks
HULL: HULL SHIP STORES LTD. River Wharf, North Bridge Charlotte St.
SHARP E. E. & SONS, 158-9 High Street
NORTH-SHIELDS: POLITIS N V., 28 Clive Street, VRETTOS & SHARP, New Quay.
ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terwenakker.
HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.
ANVERS: JEAN ASLANIDIS Chez les Etablissements Ch. Reens 28, Bassin Kattendyk, 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 Vallaresso 1318
TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Valaresso 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 TINCANT & 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 Nubar Pacha 9.
PORT-SAID: CIGARETTES «NESTOR GIANAGLIS» S.A.E. (DIAMANDIS SYRIGOS) P.O. Box N. 237 Rue Prince Farouk

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ΑΔΕΝ)

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

Ν. ΑΦΡΙΚΗ

- DAR-ES-SALAAM: MOHAMED THAROO & SONS, P. O. Box No. 64. TANGA
TANGA:
SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI
BOMBAY (India): RODOCANACHI & CO. 17, Ravelin St. Fort.

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

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

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΗ

- MONTEVIDEO: STAMATIOS ELEUTHERIOU Calle (URUGUAY) Piedras, 336.
PANAMA: PAN-AMERICAN ORANGE-CRUSH CO INC. Apartado 62.
BUENOS AIRES: ROBERTO HERMANN, Castelli 249. (ARGENTINA)

ΑΦΡΙΚΗ

- CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.



Γαλλία

Σχέδιον «διαλύσεων-ναυπηγήσεων»

Υπό του γνωστού βουλευτού κ. Candace, όστις επί σειράν έτών ή- πήρξεν εις έκ των κυριότερων ναυτικών έμπειρογνομόνων εν τη Γαλ- λικη Βουλή, έχρημάτισε δέ και ήγυρογγός της Έμπορικης Ναυτιλί- ας, ήπεβλήθη τελευταίως πρότασις νόμου, διά του όποιου προτείνεται, όπως εφαρμοσθή και εν Γαλλία διετές σχέδιον «διαλύσεων-ναυπηγή- σεων», διατιθεμένης πρός τόν σκοπόν αυτόν κυβερνητικής έπιχορηγή- σεως 100 φρ. κατά τόννον γκρός εις κάθε Γάλλον έφοπλιστήν, όστις θά διέλυν εις τά Έθρικά ναυπηγεία παλαιά Γαλλικά ή ξένα πλοία και θά προέβαιεν εις νέας ναυπηγήσεις κατ' αναλογίαν ένός καινοφυ- γούς τόννον πρός δύο διαλυόμενους παλαιούς. Τά διαλυόμενα οζάφη πρέπει νά έχουν — κατά τό Νομοσχέδιον του κ. Candace — κλάσιν 100Α1 του Έγγλικού Λόυδ ή ανάλογον τοιαύτην έτέρου άνεγνωρισμέ- νου Νηογνόμου.

Περιέχει άκόμη τό Νομοσχέδιον και άλλας ένδιαφερούσας διατά- ξεις, διά των όποιων προβλέπεται ή διαφύλαξις ώρισμένου ποσοτού έν των άκαθαρίστων προσόδων των ναυτικών έταιριών, διά νέας ναυ- πηγήσεις, ή χορήγησις κυβερνητικών προκαταβολών διά την άποπερά- τωσιν των ναυπηγούμενων πλοίων, όσάκις εύρίσκονται εν οικονομική άδυ- ναμία ό έφοπλισται, λόγω παρατεταμένης έκπτώσεως των τιμών εις την ναυλαγίαν και ή καταγγελία κάθε ήμισιαμένης συμβάσεως, ήτις θ' άπετέλει κόλυμα εις την έφαρμογήν των ήδη προτεινομένων ύπερ της Γαλλικής ναυτιλίας μέτρων. Προτείνεται άκόμη, όπως αί «έπιχο- ρηγούμεναι έταιρία» ύπαχθούν και πάλιν εις την δικαιοδοσίαν του κοι- νού Γαλλικού Ναυτικού Κώδικος, χωρίς ν' άπολαμβάνουν ειδικών προ- νομιών.

— Δύο έτερα Νομοσχέδια, άποσκοπούντα νά ένίσχυσουν την Γαλ- λικην ναυτικήν βιομηχανίαν — και περί των όποιων ήροληθήσαν τά «Ναυτικά Χρονικά» εις τό προηγούμενον τεύχος των — άγγέλλεται ήδη, ότι έκρούθησαν και υπό της Γερουσίας. Διά του ένός έξ αυτών προβλέ- πεται ή παροχή συμπληρωματικής έπιχορηγήσεως 110 έκκατ. φρ. προς κάλυψιν των έντάκτων δαπανών των πλοιοκτητών έν της έφαρμογής της γνωστής Γαλλικής νομοθεσίας περί μέτρων κοινωνικής προνοίας. Διά του έτέρου, τροποποιείται ό περί «Ναυτικών Ηιστόσεων» Νόμος της 26ης Ιουλίου 1933. Αί τροποποιήσεις συνίστανται εις την μεταφο- ράν ένός έκκατ. φράγγων από τά διαθέσιμα περιθώρια του κεφαλαίου παροχής ναυπηγικών δανείων εις ένίσχυσιν του κεφαλαίου παροχής ά- μοιβών διά την ταχύτητα και εις την επαγωγήν των καινοφρογούρων και των κάτω των 1000 τ. γκρός πλοίων εις την κατοχήν των φορη- γών, ταχύτητος 14 έως 16 μιλίων, εις τρόπον ώστε και τά οζάφη ταύ- τα νά λαμβάνουν τάς αναλόγους κυβερνητικάς πιστώσεις διά τάς ναυ- πηγήσεις των.

Γερμανία

Η συνεργασία Άεροπλοίας και Ναυτιλίας

Ο Κυβερνητικός επί της Ναυτιλίας Έπίτροπος κ. Essberger έδη- μοσίωσε τελευταίως εις Γερμανικών περιοδικών ένδιαφέρον άρθρον περί των θαλασσιών και άεροπλοϊκών μεταφορών, εις τό όποιον έξετάζει κυρίως τάς πιθανότητας συνεργασίας των πλοίων θαλάσσης μετά των άεροσκαφών. Ο άρθρογράφος καταλήγει εις τό συμπέρασμα, ότι με- ταξύ των Γερμανικών ναυτικών κύκλων των ύπερπονητών ύπηρεσιών άνεγνωρίσθη από τινος, ότι ή αεροπορία, όχι μόνον δέν άποτελεί έπικίν- δυνον συναγωνιστήν της ναυτιλίας, άλλ' ότι, αντιθέτως, ένέχει τόν χα- ρακτήρα ένός αναγκαίου δι' αυτήν συμπληρώματος. Η συνεργασία — τονίζει — των πλοίων θαλάσσης και των άεροσκαφών, ίδιαιόντως άξιο- σημείωτος, όσον άφορᾷ, ίδιαί, τάς Ήπειρωτικάς βοηθητικάς ή δευτε- ρευόσας γραμμάς, είναι ήγίστης σπουδαιότητος εις όσα έπίκαιρα ση- μεία ή ναυτιλία και ή αεροπορία διασταυρώνονται επί των ύπερπονητι- ον συγκοινωνιών.

Δέν δύναται, θεβαίως, ν' άποφενγθή ώρισμένος βαθμός συναγω- νισμού, όσον ταχύτερον όμως οι ναυτικοί κύκλοι έξοικειωθούν με τόν συναγωνισμόν αυτόν, τόσον τό καλύτερον. Ο κ. Essberger ύποστηρί- ζει, ότι είναι προτιμώτερον, διά τόν έφοπλισμόν εν γένει, νά έπιτύχη μία ενωτέρα συνεργασία και συμμετοχή εις τάς ύπερωκεανίους ά- εροπορικάς ύπηρεσίας και πιστεύει ότι δυσκόλως ή αεροπορία θά δυ- νηθή ποτε νά άποθή ύπολογισμός συναγωνιστής των πλοίων εις τάς μεταφοράς φορτίων, δεδομένου ότι μόνον διά μεγάλης άξιας και περι- ορισμένου όγκου άντιζεϊμένα, έπειγόντως άποστελλόμενα, θά προτιμά- ται ή αεροπορία. Οποσδήποτε, ή ναυτιλία είναι ένδεχόμενον — κατά τόν αυτόν άρθρογράφον — ν' άπολέση σοβαράν τινα πηγήν έργασίας εν της έλλείψεως προς μεταφοράν ήμπορευμάτων μεγάλης άξιας.

Σχετικώς με την έπιβατικήν κίνησιν ό κ. Essberger έχει την γνώ- μιν, ότι ό συναγωνισμός της αεροπορίας δέν άποκλείεται νά καταστή περισσότερο αισθητός. Καί εις την περίπτωση αυτήν όμως είναι φρό- νιμον νά ύποθέση κανείς, ότι ό μέγιστος αριθμός των έπιβατών θά προ-

τιμήσιν νά ταξιδεύη διά των πλοίων, όχι μόνον διά λόγους άνέσεως, άλλά και διότι ή θάλασσα με τάς φυσικάς καλλονάς της άσκει ιδιαιτέ- ραν γοητείαν. Η ύπεροχή της αεροπορίας είναι όποσδήποτε άναμφι- σβήτητος εις τάς ανάγκας της ταχυδρομικής ύπηρεσίας — κατά δέ τόν Γερμανόν άρθρογράφον — κάθε βελτίωσις των άεροσκαφών και άπόθε σημερινήν πρόσδος εις τάς ύπεράνω των όκεανών πτήσεις των, άσπατά μεγαλύτερον ύπερ αυτών ποσοστόν συμμετοχής εις την μετα- φοράν του ταχυδρομείου.

Η αεροπορία — συνεχίζει ό κ. Essberger εις τό άρθρον του — άν- ταποκρίνεται θεβαίως εις τάς διαρκώς αύξούσας άπαιτήσεις των συγ- χροών συγκοινωνιών και αντικαθιστά εν τινι μέτρω την ναυτιλίαν εις μερικά καθήκοντα, επί των όποιων είχεν αυτή μέχρι σήμερα προνομι- ακήν, ούτως είπειν, άποκλειστικότητα, χωρίς όμως τοϋτο νά σημαίνη, ότι ή αεροπορία έκτολίζει την ναυτιλίαν. Τούναντίον άποτελει συμπλή- ρωμα της ναυτιλίας διά της έκτελέσεως ύπηρεσιών, άτινες διά λίαν φυσικούς λόγους, δέν δύναται ν' αναληφθούν ύπό των πλοίων θαλάσ- σης. Άναγνωρίζοντες τοϋτο, οι Γερμανικοί ναυτικοί κύκλοι, προσέφε- ραν άνέκαθεν την οικονομικήν αυτών άρωγήν και την διοικητικήν των πείραν διά την ανάπτυξιν και όργάνωσιν της αεροπορίας. Όλα λ.χ. τά πρακτορεία ταξιδίων και αί αντιπροσωπεία των τριών μεγάλων Γερ- μανικών ναυτικών έταιριών χρησιμοποιούνται από την «Deutsche Luf- thansa», παρομοία δέ σύμβασις ήγίστατα μεταξύ των Γερμανών έφο- πλιστών και της «Deutsche Zepplin - Reederei».

Έν τούτοις — έξακολουθεί ό άρθρογράφος — άν και διεξάγονται την στιγμήν αυτήν διαπραγματεύσεις προς σύναψιν διεθνούς συμβάσεως συνεργασίας διά την καθέρωσιν άμοιβαίας ύπηρεσίας διασώσεως και παροχής βοηθείας εν γένει, μεταξύ άεροσκαφών και ποτοπλοούν- των πλοίων, δέν έχει όμως έξελιχθή άκόμη κατά τρόπον ίκανοποιη- τώτερον και πρακτικώτερον ή στενωτέρα διεθνής προσέγγισις διά μίαν συνεργασίας διά την καθέρωσιν άμοιβαίας ύπηρεσίας διασώσεως την Γερμανίαν — καταλήγει ό κ. Essberger — ή τοιαύτη συνεργασία έχει σημείωση ήδη άρκυτάς προσόδους και πρέπει ν' άναμένεται διά τό προσεχές μέλλον μία έτι στενωτέρα προσέγγισις επί του οικονομικού και συγκοινωνιακού έπιπέδου, συμπεριλαμβανομένης και της καθιερώ- σεως ενιαίου και άλληλεξαρτωμένου δρομολογίου θαλάσσης και αέ- ρος.

Ένωμ. Πολιτεΐαι

Φορτηγά μεγάλης ταχύτητος

Η Ίαπωνική προσπάθεια προς άπόκτησιν φορτηγών μεγάλης τα- χύτητος δέν άφηξεν άσυνκινήτους τοϋς έφοπλιστικούς κύκλους των Έ- νομένων Πολιτειών. Έπ' εύκαιρία των αποφάσεων της Ούανογκτόνος, όπως παρασχέθη ή κρατική άρωγή διά την άπόκτησιν καινοφυγών οζα- φών προσέβη εις ένδιαφερούσας ανακνώσεις ό πρόεδρος της γνωστής Άμερικανικής έταιρίας «Diamond Lines» κ. Sudman, άποτελούσας τρό- πον τινά μίαν έμμεσον προς την Άμερικανικήν κυβέρνησιν ύπόδειξιν των προτιμώμενων ύπό του Άμερικανικού έφοπλισμού οζαφών, ως προς την ταχύτητα και τό μέγεθος.

«Η έποχή των βραδυκινήτων φορτηγών γοαμής, των έχόντων ταχύτητα 10-14 μιλίων, είπεν ό κ. Sudman, πρέπει νά θεωρηθή ως παρελθούσα, τά δέ νέα πλοία της κατηγορίας ταύτης δέον ν' ανατίθωσκον ταχύτητα ούχι μικροτέραν των 18 μιλίων».

Η Έταιρία «Diamonds» φαίνεται ότι μελετά την ναυπήγησιν τρι- όν μικτών φορτηγών, έφοδιασμένων και με διαμερίσματα δι' ώρισμέ- νον αριθμόν έπιβατών, ταχύτητος δέ 18 μιλίων. Κατά τάς άπόψεις του κ. Sudman ή εκμετάλλενσις ταχέων φορτηγών πλοίων δέν δημιουργεί βαρύτερας δαπάνας, δεδομένου, ότι έπιτυγχάνεται αισθητή οικονομία από την μειωσιν του χρόνου διαδρομής, ήτις και εύνοεί την άπασχόλη- σιν ολιγοτέρων οζαφών. Εις έπίρροσιν των έπιχειρημάτων αυτών έ-

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ"

Έβδομαδιαΐαι τακτικά άναχωρήσεις διά των Νορβηγικών άτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,”

διά ΛΟΝΔΙΝΟΝ και ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εύ- θεΐαν και διά μεταφορτώσεων δι' όλην την Άγγλίαν και ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ήλεκτρικών Σιδηροδρόμων, Α'. όρο- φος, Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

φερει ο κ. Sudman τὸ παράδειγμα τῆς Ἰαπωνίας, οἱ ἐφορλισταὶ τῆς ὁποίας κατεσκευάσαν φορητὰ ταχύτητος 19 μιλίων καὶ μελετοῦν συγχρόνως τὴν ναυπηγίαν ἐτάνκερς μετὰ ταχύτητα 21 μιλίων τὴν ὥραν.

Σχολιάζων τὰς ἀνωτέρω ἀνακρινόμεναις τοῦ κ. Sudman ὁ Ἀγγλικὸς ναυτικὸς Τύπος, διερωτᾷται, εἴν θὰ διακινδυνεύσῃ, λ. χ. ἡ «Diamond Line», νὰ ζητήσῃ μεγαλυτέραν ἢ μικροτέραν ἐπιχορηγίαν ἐκείνης, ἢ τις προϋποθέτῃ πλοία ταχύτητος 10 μιλίων, ὅταν θὰ διαπιστωθῇ, ὅτι δὲν εἶνε δαπανηρότερα ἢ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς φορητοῦ τῶν 18 μιλίων. Παρ' ὅλην τὴν πείραν τῶν οἱ Ἀγγλοὶ ἐφορλισταὶ τῶν «tramps»—γράφει ἡ «Journal of Commerce»—δὲν ἐσκέφθησαν ποτὲ μέγιστον νὰ θέσουν εἰς τὰς ἐκ Πλέιτ μεταφορὰς ἕνα φορητὸν 19 μιλίων. Θὰ ἴμην, ὅθεν, ὁ κ. Sudman περὶ ἐλαίνερος φορητῶν, μολοντί δὲν εἶνε δυνατόν νὰ χαρακτηρισθῶν ὡς τοιαῦτα, τὰ ὑπάρχοντα πλοία τῆς «Diamonds», ποῦ ἀναπτύσσων ταχύτητα 10 μίλις μιλίων.

Ἰαπωνία

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν νέων ναυπηγήσεων

ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο ἐνεκρίθη τελευταίως ἕνα νέον πρόγραμμα πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ἰαπωνικῆς ναυτιλίας διὰ τῆς ναυπηγήσεως ἐντὸς χρονικῆς περιόδου ἑξήκοντα ἔτην χωρητικότητος 500.000 τόνων, εἰς ἀντικατάστασιν ἰσοριθμῶν τοιαύτης συνισταμένης ἐκ σακαφῶν ἡλικίας 25 ἐτῶν καὶ ἄνω. Αἱ ναυπηγήσεις αὐτὰ κατανομεῖται εἰς 100.000 τόνους μεγάλων «εἰσόδων», 20 τοῦλάχιστον μιλίων ταχύτητος, διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν Ἰαπωνικῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην, εἰς 200.000 τόνους μικτῶν σακαφῶν μετρίου μεγέθους (ἄνω τῶν 4.000 τ. γκρὸς ἕκαστον), μετρίου ἐλαχίστης ταχύτητος 20 μιλίων καὶ εἰς 200.000 τόνους πλοίων «εἰσόδων», μετρίου μεγέθους καὶ ταχύτητος κατὰ τὴν μικροτέρας τῶν 20 μιλίων. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νέου τούτου προγράμματος θὰ παρασχεθῇ κρατικὴ ἀρωγὴ 25 ἑκατ. γιέν, ἀντιστοιχοῦσα εἰς 50 γιέν κατὰ τόνον, διατηρουμένης τῆς ἀναλογίας ἐνὸς ναυπηγομένου τόνου πρὸς ἕνα διαλυόμενον, ἐκτὸς εἴν ἤθελε ληφθῆ νεοταίς τις ἐν προκειμένῳ ἀποφασίς παρὰ τοῦ Ἰαπωνικοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας.

Τὰ μεγάλα «εἰσόδων», συνολικῆς χωρητικότητος 100.000 τ. γκρὸς, θὰ κατασκευασθῶν, ὡς γενικῶς ἐν Ἰαπωνίᾳ πιστεύεται, ὑπὸ τῆς «Nippon Yusen Kaisha», τὰ μικτὰ πλοία γραμμῆς (200.000 τόνων γκρὸς) ὑπὸ τῶν ἐταιριῶν «N.Y.K.», «Osaka Shosen Kaisha», «Kabusshiki Kaisha» καὶ «Nanyo Kaiun Kaisha», διὰ τὰς τακτικὰς αὐτῶν γραμμὰς, τὰ δὲ «εἰσόδων» (ἕτεροι 200.000 τ. γκρὸς) θὰ κατανεμηθῶν μεταξὺ διαφόρων ἄλλων ἐταιριῶν καὶ μεμονωμένων πλοιοκτητῶν. Ἐπειδὴ τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον εἰνεοῖ κυρίως τὰς μεγάλας ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν, προὔταθῃ ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας ἡ παροχὴ προσθέτου τινὸς ἐπιχορηγήσεως εἰς τοὺς ἐφορλιστὰς τῶν «εἰσόδων», δι' ὅσα πλοία τῶν ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφορὰς μεταξὺ τῆς Ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ Παναμά καὶ τῆς Ἀρκτικής ἀκτῆς τοῦ Σουέζ, συμπεριλαμβανομένων καὶ τοῦ Νοτίου Εἰρηνηκοῦ. Αἱ προτεινόμενα ἐπιχορηγήσεις ἀφοροῦν ἕνα κονδύλιον 22.000.000 γιέν διὰ μίαν τετραετίαν.

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἰαπωνικῶν Ἐφορλιστῶν» ἐπέδειξεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν ὅτι, πλὴν τῆς ἐπιχορηγήσεως, δὲν νὰ ἐνισχυθῆ ἡ ναυτιλία τῶν «εἰσόδων» καὶ διὰ τῆς παροχῆς δανείων μετὰ χαμηλὸν τόσον πρὸς κατασκευὴν καινοπορῶν σακαφῶν. Τὸ διατεθειμένον εἰς ναυπηγικὰ δάνεια κεφάλαιον προτείνεται νὰ αὐξηθῆ ἀπὸ 30 εἰς 50 ἑκατ. γιέν, μετῶσιν τοῦ τόκου ἀπὸ 6 1/2 εἰς 5 οἰο, μετὰ κάληψιν τοῦ 1 1/2 οἰο ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως καὶ μετὰ ἀμοιβὴν 70 σὲν ἐτησίως, κατὰ τόννον, διὰ τὴν ποντοπλοίαν, ἣτοι 3 ἑκατομμύρια γιέν ἐτησίως.

Τονίζεται παραλλήλως ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφορλιστικῶν κύκλων, ὅτι τὸ καθιερωθὲν διὰ τὴν διάλυσιν ὄριον τῶν 25 ἐτῶν δὲν εἶνε βρανοποιητικόν, δεδομένου ὅτι τὰ 21,7 οἰο τῆς Ἰαπωνικῆς χωρητικότητος ἀποτελοῦνται ἀπὸ σκάφη ἡλικίας 20 ἐτῶν καὶ ἄνω, ἀλλὰ καὶ διό-

τι τὸ σχέδιον δὲν ὁμιλεῖ περὶ προσθέτων ναυπηγήσεων, ὥστε νὰ αὐξηθῆ προσδευτικῶς, ὡς ἠλπίζετο, ἡ δύναμις τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ διαλυθῶν, δυνάμει τοῦ σχεδίου, 57.000 τ. γκρὸς, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παλαιοῦ τωναῖ, ποῦ θὰ ἐξέλθῃ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας θὰ φθάσῃ εἰς 470.000 τ. γκρὸς μόνον, μέχρι τοῦ 1944. Παράπονα ἐπίσης διατυπώνονται διὰ τὴν ἀνεπαρκῆ συμμετοχὴν τῶν ἰδιωτικῶν κεφαλαίων εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἐργασίας καὶ ἀναφέρεται, ὅτι μίᾳ μόνον Ἰαπωνικῇ Τράπεζᾳ παρέχει ναυπηγικὰ δάνεια, μετὰ τὸν ἰσηλὸν καὶ αὐτὸν τόσον τοῦ 5 οἰο.

ὑποστηρίζεται ἀκόμη ὑπὸ τῶν Ἰαπωνικῶν ἐφορλιστῶν, ὅτι ἡ ἀμοιβὴ τῶν 30 γιέν κατὰ τόννον, ἡ ὁποία πληροῦνται εἰς ἐνίσχυσιν τῶν διαλύσεων, ἀπὸ τοῦ 1932, εἶνε ἤδη ἀνεπαρκῆς, διότι τὸ κόστος τῶν νέων ναυπηγήσεων ἠξέθη ἀρκούντως μετὰ τὴν ὑποτίμησιν τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος. Παρὰ ταῦτα ἐξαιρεται τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ ζωτικότης τῆς χώρας δὲν περιορίσθη, τοῖναντίον ἐτονώθη, δεδομένου ὅτι, παρ' ὅλας τὰς ἐπισταμένας δυσμενεῖς συνθήκας, κατεσκευάσθησαν κατὰ τὸ 12μηνον τὸ λήξαν τὴν 1ην Ἰουλίου τ. ε. ν. πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος 130.000 τ. γκρὸς. Τὴν αἰτίαν περὶ αὐξήσεως τῶν ἀμοιβῶν δικαιολογοῦν οἱ Ἰάπωνες πλοιοκτῆται καὶ ἀπὸ τὴν ἐπαύξεισιν τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, ἣτις αὐξάνει μὲν τὸ ναυπηγικὸν κόστος, προσφέρει ὁμως εἰς τὴν Χώραν σκάφη περισσότερον κατάλληλα διὰ βοηθητικὰς ὑπηρεσίας εἰς περιπτώσιν πολέμου. Λόγω δ' ἀρκιῶς τῆς τελευταίας αὐτῆς περιπτώσεως, φαίνεται πιθανόν, ὅτι ἡ Κυβέρνησις τοῦ Τόκιο θέλει πράγματι ἀποδεχθῆ τὰς ἐφορλιστικὰς ἀξιώσεις, εἴν καὶ ἐφ' ὅσον ἐξοικονομηθῶν τὰ ἀπαιτούμενα πρόσθετα κονδύλια.

Ἰσπανία

Ὁ ἐμφύλιος σπαραγμὸς καὶ ἡ ναυτιλία

Ἀπὸ ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μηνὸς ἡ Παγκόσμιος προσοχὴ στρέφεται πρὸς τὴν Ἰσπανίαν, ὁ ἐμφύλιος πόλεμος τῆς ὁποίας, προσλαβὼν ἐνρείαν ἕκτασιν καὶ πρωτοφανῆ ἀγριότητα, ἀνέτρεψεν ἄρδην τὸν ρυθμὸν τῆς κοινωνικῆς ζωῆς τῆς ἀνεχθοῦς ταύτης χώρας καὶ ἐνέκρωσε τὴν ἐν γένει ἐμπορικὴν, ναυτιλιακὴν καὶ βιομηχανικὴν αὐτῆς κίνησιν. Καὶ μὲν, τὸσον ἡ κυβερνήσις τῆς Μαδρίτης, ὅσον καὶ ἡ ἐπαναστατικὴ κυβέρνησις τοῦ Μπουργος, ἐπιχειροῦν νὰ ἀποκαταστήσων κάποια ὁμαλότητα διὰ τῆς ἐπαναλήψεως τῆς ἐργασίας εἰς τὰ μεγάλα ἐμπορικὰ καὶ βιομηχανικὰ κέντρα, ἐν τούτοις ὁμως θὰ παρῆθῃ μέγα χρονικὸν διάστημα, ἕως ὅτου ἐπαναφερθῆ ὁ προεπαναστατικὸς ρυθμὸς καὶ ἐπολυθῶν αἱ οὐραραὶ, ἐκ τοῦ ἐμφυλίου σπαραγμοῦ καὶ τῆς γενικῆς ἀνατροπῆς, πληγᾶ.

Τὸ δημοφρονῆν χάος καθήλωσε καὶ τὴν ναυτιλίαν εἰς τοὺς λιμένας, τὸ πλεῖστον δὲ τῆς Ἰσπανικῆς χωρητικότητος παραμένει ἐν ἀργίᾳ. Πρὶν ἢ ἐξαργῆ ὁ ἐμφύλιος πόλεμος διεξήγοντο διαπραγματεύσεις πρὸς ἄσιν τῶν ἐπισταμένων μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων πληρωμάτων διαφωνιών, χωρὶς ὁμως καὶ νὰ καταλήξων εἰς συμφωνίαν, διότι ἐπῆλθεν ἡ ἐπαναστατικὴ θύελλα. Ἦδη, ἡ κυβερνήσις τῆς Μαδρίτης, ἀπορροφημένη ἐξ ὀλοκλήρου μετὰ τὰς πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ μὴ δυναμένη ν' ἀσχοληθῆ μετὰ δευτεροῦντα ζητήματα, ἠξέσθη ἀπλῶς νὰ συστήσῃ τὴν κατάτασιν τῶν ναυτεργατικῶν ἀπεργιῶν καὶ τὴν ἐπάνοδον τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ πλοία, βάσει τῶν παλαιῶν συνθηκῶν ἐργασίας, ἕως ὅτου ἀποκατασταθῆ ἡ ἐσωτερικὴ τῆς χώρας ἡσυχία.

Οἱ Ἰσπανοὶ πλοιοκτῆται ἀφ' ἑτέρου προσπαθοῦν νὰ πείσων τὰ πληρώματά των ν' ἀναλάβων ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῆ βάσει τῶν παλαιῶν ὄριον καὶ παρῆσιν ὑποσχέσεις ἐθνικῆς ἐξέτασεως τῶν αἰτημάτων των εἰς δεδομένην εὐθετον στιγμῆν, φαίνεται ὁμως, ὅτι τὸσον ἡ κυβερνητικὴ παρῆσιν, ὅσον καὶ αἱ ἐφορλιστικὰ ἐνέργεια δὲν ἀπέφερον κανένα μέχρι τῆς στιγμῆς πρακτικὸν ἀποτέλεσμα. Διὸ ἢ τρία Ἰσπανικὰ φορητὰ,

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

εφεθέντα άνευ έργασίας εις Μπρίστολ Τσανέλ, έπετάχθησαν υπό της κυβερνήσεως της Μαδρίτης διά την μεταφοράν Άγγλικών γαιανθράκων εκ Κάρφιν εις Μπιλμπάο. Εις τα έξαγωγικά όμως κέντρα μεταλλεύματος, πλείστοι μεταλλωρύχοι έπανήθησαν εις τας έργασίας των και άρκετά φορτία κατέστη δυνατόν υπό ξένων, κυρίως, σκαφών. Φορτία νοσίων άπορρών έν η δύο έφορτώθησαν μόνον έξ Ίσπανικών λιμένων της Μεσογείου, παρά τώ γεγονός, ότι η κυβέρνησις της Μαδρίτης επιδιώκει την αύξησιν των έξαγωγών.

Οί Ίσπανοί έφορτιστάι οί έχοντες από μακρού χρόνου παροπλισμένα «τροάμπε» και ύποστάντες σημαντικάς εκ της γενικής οικονομικής κρίσεως ζημίας, δέν ήδυνήθησαν να καρπωθούν της τελευταίας βελτιώσεως των ναύλων εκ τού Πλέϊτ και έξ άλλων μακρονών τομέων διά μεταφοράς γεννημάτων και θα χάσουν μίαν μοναδικήν εύκαιρίαν, εάν τελικώς δέν δυνηθούν να θέσουν έν κινήσει τα σκάφη των, εφόσον οί ναύλοι θα παραμένουν εις ύψηλότερα επίπεδα και αι μεταφοραί θα διέπονται από ένα ύγιέστερον τόνον.

Πολλά έξ άλλων Ίσπανικάι εταιρία, εκ των διατηρουσών τακτικάς γραμμάς, είδον την έργασίαν των διαρρέουσαν προς τούς ξένους ανταγωνιστάς των και θα είνε ύποχρεωμένα μελλοντικώς να ύποβληθούν εις κόπους και θυσίας διά ν' ανακτήσουν την πρό της έπαναστάσεως θέσιν των.

Ίταλία

Πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων

Εκ Ρώμης άγγέλλεται ό καταρτισμός προγράμματος νέων ναυπηγήσεων προς ένίσχυσιν της Ίταλικής χωρητικότητος και βελτιώσιν του δικτύου τακτικών γραμμών διά της προσθήκης άρκετών καινούργιων «λάινερς» μεγάλης ταχύτητος. Τό νέον πρόγραμμα, άρνού προηγουμένως έγκριση παρ' όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων, θα έφαρμοσθή από της Ίανουαρίου και θα περιλαμβάνη, ως έγγνώσθη, σκάφη όλων σχεδόν των κατηγοριών και τύπων. Ούτω, τό «Λόυδ Τριεστίνο» πρόκειται να ναυπηγηθή σκάφη τινά μεγάλης ταχύτητος, τόσον διά την έξευηρέτησιν των προς τας Ίνδιαις και την Άνω Ανατολήν τακτικών γραμμών του, όσον και διά τας έγκλινασθησομένας νέας ύπηρεσίας προς την Άφρικανικήν Ήπειρον, εις άναδιοργάνωσιν και πίνωσιν των προς τα εκεί ύφισταμένων γραμμών της «Libera Triestina». Εις τα νέα σκάφη δέν να συνυπολογισθή και τό ριζικός ανακαινισθέν ύπερωκεάνιον «Conte Rosso», τό όποιον, κατόπιν της άντικαταστάσεως των μηχανών του, αναμένεται, ότι θ' αναπτύξη κατά τας προσεχείς αύτω δοκιμάς ταχύτητα 22 μιλίων την ώραν.

Προβλέπει περαιτέρω τό νέον σχέδιον την κατασκευήν ώρισμένου άριθμού δεξαμενοπλοίων και πλοτών ψυγείων διά την μεταφοράν νοσίων άπορρών, εύπαθών έν γένει και ρευστών φορτίων, καθώς και την ναυπήγησιν συνήθων «τροάμπε» φορτηγών. Οί έφορτιστάι κέκλει ύποδεικνύουν συναφώς, όπω, κατά την τοποθέτησιν των νέων αυτών παραγγελιών εις τα διάφορα Ίταλικά ναυπηγεία, προτιμηθούν διά κάθε κατηγορίαν σκαφών τα ειδικευμένα εις τόν τέπον ναυπηγεία. Ούτω, τα «τάνκερς» προτινεται να κατασκευασθούν εις τα ναυπηγεία της Τεργέστης και τα πλοιά ψυγεία εις τα ναυπηγεία της Γένοβας ή και άντιστρόφως. Διά τα «λάινερς», προκρίνονται τα ναυπηγεία του Μονφαλζόνε.

Η άγορά μεταχειρισμένων πλοίων

Η Ίταλική κυβέρνησις — ως έγγνώσθη μεταξύ των ενδιαφερομένων έφορτιστικών κώκλων — δέν προτίθεται να έφαρμόση μέτρα, παρεμποδίζοντα την άγοράν παρ' Ίταλιών μεταχειρισμένων πλοίων εκ της άλλουδαπής προς περαιτέρω εκμετάλλευσιν, διότι έχει την γνώμην ότι, άν και επιβάλλεται η άπόκτησις νεοναυπηγήτων σκαφών, έν τούτοις είνε πάντοτε χρήσιμα και έπωφελή εις ώρισμένας περιπτώσεις τ' άπαιτούντα μικρά κεφάλαια διά την πρόσκτησιν των παλαιά πλοία, προκειμένου ν' άπασχολούνται εις την μεταφοράν φορτίων μικράς άξίας, ίδια δε τσιμέντων, άλατος, θείου και μεταλλευμάτων, των όποίων η Ίταλία έχει εφείαν έξαγωγών.

Υπό τας συνθήκας αυτάς αναμένεται, ότι συντόμως οί Ίταλοί έφορτιστάι θα έπανεμφανισθούν εις την άγοράν των μεταχειρισμένων

πλοίων, διά την άπόκτησιν όχι μόνον φορτηγών, αλλά και έπιβατηγών σκαφών, καταλλήλων διά την έργασίαν μεταξύ Ίταλίας και λιμένων της Άνατ. Άφρικης.

Μεγ. Βρεταννία

Νέον ρεκόρ ταχύτητος του «Queen Mary»

Προκειμένου να εξετέλει τό Βρεταννικόν σούπερ - λάινερ «Queen Mary», τό έκτον αυτου κατά σειράν κυκλικών ταξιδίων του Βορ. Άτλαντικού, έδέχθησαν οί ναυπηγοί του κατ' αίτησιν της πλοικτηρίας εταιρίας, ν' άποσύρουν τόν όρον των, συμφώνως προς τόν όποιον τό σκάφος — τελούν εισέτι υπό τόν έλεγγον των κατασκευαστών του, έδει να εξαξίδευσ με την χρησιμοποίησιν ώρισμένης μόνον ίπποδυναμείας των προωστηριών αυτου μηχανών. Τό «Queen Mary» έχει, ως γνωστόν, έφοδισθή με μηχανάς δυνάμεως 200.000 ίππων, άλλ' έταξίδευσ, ως έγγνώσθη, με 170.000 ίππους. Άνεμέντο, όθεν, κατόπιν της άδείας των ναυτηγών προς άνάπτειν μειζονος ίπποδυναμείας, να έπραγματοποιεί κατά τό ρηθέν ταξιδίον του ένα αξιόλογον ρεκόρ ταχύτητας διαδρομής. Ολίγον πρό του άπόπλου εκ Σαουθάμπτον, ο πλοίαρχος sir Britten, ώμίλησε προς τούς έπισκεφθέντας αυτών δημοσιογράφους, μετά πολλής έπιφυλάξεως, άρκεσθείς απλώς, αλλά και χαρακτηριστικώς, να τονίση, ότι «τό «Queen Mary» κατά τα πέντε προηγούμενα ταξιδιά του δέν εφεν ενόικας συνθήκας, ώστε να έπιχειρήση την κατάκτησιν μιάς ώραιάς έπιδόσεως. Πιθανόν να τό κατορθώση — προσέθηκε — κατά τό παρόν ταξιδίον, εάν ό καιρός μιάς τό έπιτρέψη».

Και πράγματι, η έπικρατήσασα εφεία παρέσχε την εύκαιρίαν εις τόν πλοτών αυτών ζολοσσόν να σημειώση ένα ίκανοποιητόν ρεκόρ ταχύτητος κατά την διαδρομήν του προς την Νέαν Ύόρκην, διαπλεύσαν την από Χερσούβουρν μέχρι του φάρου Ambrose άπόστασιν εις 4 ήμερας, 7 ώρας και 12' λεπτά, με μέσην ταχύτητα 30.01 μιλίων την ώραν. Την από των βράχων Bishop μέχρι του φάρου Ambrose άπόστασιν εκ 2907 μιλίων εκάλυψε τό «Queen Mary», με μέσην ταχύτητα 30.14 μιλίων, εις χρόνον 4 ήμερών και 27' λεπτών, ένθ η «Νορμανδία» κατά τό παρθενικόν της και ταχύτερον παντός άλλου ταξιδιόν της προς Άνατολάς, εκάλυψε την εκ 3192 μιλίων άπόστασιν εκ Σαουθάμπτον εις Νέαν Ύόρκην έντός 4 ήμερών, 11 ώρών και 42' λεπτών, με μέσην ταχύτητα 29.63 μιλίων και την από Bishop εις Ambrose τσιματήν εκ 2971 μιλίων — η μακρύτερα θειρική διαδρομή — εις 4 ήμερας, 3 ώρας και 14' λεπτά, με μέσην ταχύτητα 29.94 μιλίων την ώραν. Προκρίτει εκ της συγκρίσεως ταύτης, ότι τό «Queen Mary», διά την από Bishop Rock εις Ambrose διαδρομήν, ύπερέβη τό ρεκόρ της «Νορμανδίας» αναπτύξαν ταχύτητα κατά 0.2 μιλία ύπερτέραν.

Τό πραγματοποιηθέν ρεκόρ — γράφει ό Άγγλικός ναυτικός Τύπος — δέν συνεπάγεται μεταβολήν τινά εις την κατοχήν του «Κεανού Έπισειόντος», δεδομένου ότι η «Νορμανδία» εκέρδησε τό έπαθλον τουτό κατά την εκ Νέας Ύόρκης προς την Εύρώπην διαδρομήν της, όποτε παρουσίασε μίαν μέσην ταχύτητα 30.31 μιλίων από του φάρου Ambrose μέχρι των βράχων Bishop. Ήδη άντι του φάρου Ambrose διά την μέτρησιν της διαδρομής, ώρίσθη τό εις άπόστασιν 200 μιλίων, ανατολικώς αυτου, ήγχιροβολημένον φαρόπλοιον «Nantucket», διά δε την άπόκτησιν του «Έπισειόντος», όφείλει ένα λάινερ να διατηρήση τό ρεκόρ του επί τρεις κατά συνέχειαν μήνας. Κατά την τελευταίαν ήμέραν του ταξιδιού της, η ταχύτης του «Queen Mary» ήτο 29.51 μιλίων, αι δε ήμερησίως διανυθείσαι άποστάσεις, έν συγκρίσει με τό παρθενικόν ταξιδίον της «Νορμανδίας» προς την Νέαν Ύόρκην και η άπαιτηθείσα υπό των δύο σκαφών μέση ταχύτης, δείκνυνται από τόν κατωτέρω πίνακα:

| | «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΜΑΡΙΑ» | | Έναντι | «ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ» | |
|----------|-------------------|-----------|--------|-------------|-----------|
| | Μίλια | Μέση ταχ. | | Μίλια | Μέση ταχ. |
| α' ήμέρα | 472 | 20.50 | » | 228 | 26.20 |
| β' ήμέρα | 760 | 30.40 | » | 744 | 29.76 |
| γ' ήμέρα | 752 | 30.08 | » | 718 | 28.92 |
| δ' ήμέρα | 753 | 30.12 | » | 748 | 29.92 |
| ε' ήμέρα | 360 | 29.51 | » | 754 | 31.37 |

Έπ' εύκαιρία του σημειωθέντος υπό του «Queen Mary» ρεκόρ, αναφέρεται υπό του Άγγλικού ναυτικού Τύπου, ότι εκρατήθησαν από τούδε 50 περιόπου θέσεις διά τό παρθενικόν ταξιδίον του δευτέρου Βρεταννι-

KUNSTMANN,

STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΨΔ—Swinemunde

Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

Κ Ω Δ Ι Κ Ε Σ

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

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo
— of All Kinds —

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

ζού πλωτοῦ κολοσσού τῆς «Cunard — White Star», γνωστοῦ ἤδη μὲ τὸν ἀριθμ. 552, ἡ τρόπος τοῦ ὁποίου ἐπολογίζεται νὰ τεθῆ μετὰ τετράμιμον καὶ ἡ εἰσοδός του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ὁλοκλήρου τετραετίας. Μεταξὺ τῶν αἰτησάντων καταλέγονται καὶ τινες, οἱ ὅποιοι δὲν εἶχον δυνήθη ἐγγαίριος νὰ ἐξασφαλίσουν θέσιν διὰ τὸ πρότον ταξίδιον τῆς «ΒασιλίσσηςΜαρίας». Ἡ ὑποβολή τῶν αἰτήσεων ἤρχισεν ἀπὸ τὴν ἐπαύριον τῆς κυβερνητικῆς συγκαταθέσεως διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου κολοσσού, ὅποτε ἡ «Κιούναρ — Οὐάιτ» ἤνοιξε κατ'ἀλογον ἀνάμενοντων ἐπιβατῶν, ὅπως ἀκριθῶς εἶχε πράξει πρὸ ἐτῶν καὶ διὰ τὸ «Queen Mary».

Προστατευτισμὸς καὶ Ναυτιλία

Ἄνασκοποῦσα ἡ «Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπουλ, τὴν αὐξουσαν ἀνάπτυξιν τῶν προστατευτικῶν τῆς ναυτιλίας συστημάτων εἰς τὰς περισσότεράς ναυτικὰς χώρας τοῦ κόσμου καὶ τὴν μειονεκτικὴν θέσιν τῶν μὴ ἐπιχορηγομένων οκαρῶν, δράττεται τῆς εὐκαιρίας νὰ ἐπιναλάβῃ, ὅτι πρέπει καὶ ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία νὰ τῆχῃ κάθε ἀρωγῆς, ὥστε νὰ δυνήθῃ καὶ ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὸν ξενικόν, ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπιπέδου, συναγωνισμὸν. Τὰ πλέον πρόσφατα παραδείγματα κρατικῆς βοήθειας τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας — γράφει ἡ Ἀγγλικὴ ἐφημερίς — προέρχονται ἀπὸ τὴν Γαλλίαν, τὴν Σουηδίαν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν.

Εἰς τὴν Γαλλίαν, ἡ Βουλὴ καὶ ἡ Γερουσία ἐχορήγησαν πίστωσιν 110 ἑκατομμυρίων φράγκων διὰ συμπληρωματικὰς πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀμοιβάς, ἧτοι 60 ἑκατ. φρ. ὑπὲρ τῶν ἐπιχορηγομένων Γαλλικῶν πλοίων καὶ 50 ἑκατ. φρ. διὰ τὰ μὴ ἐπιχορηγούμενα τοιαῦτα τοῦ ἐλευθέρου ἐφοπλισμοῦ, μὲ τὸν ἀντιπροσβλεπόμενον σκοπὸν νὰ καλυφθοῦν αἱ πρόσθετοι δαπάναι τῶν πλοιοκτητῶν, αἱ προσερχόμενα ἀπὸ τὴν καθιερωθεῖσαν ὑπὸ τῆς σοσιαλιστικῆς κυβερνήσεως τῶν Παρισίων νομοθεσίας κοινωνικῆς προνοίας καὶ ἵνα συγχρόνως ἐνισχυθοῦν αἱ ἐργασίαι τῆς ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας διὰ τῆς ἐνθαρρυνσεως τῶν νέων κατασκευῶν. Διὰ τῶν προσθέντων αὐτῶν ἀμοιβῶν θὰ τυγχάνῃ ἐφεξῆς τῆς κρατικῆς ὕλης προστασίας ἅπασα σχεδὸν ἡ Γαλλικὴ χωρητικότης.

Εἰς τὴν Σουηδίαν, παρεσχέθη ἡ κυβερνητικὴ βοήθεια εἰς τοὺς ναυπηγούς, ἵνα δυνήθοιεν καὶ συναγωνισθοῦν ἐπιτυχῶς τὰ ξένα ναυπηγεῖα, ἐξασφαλίζοντες τὰς Σουηδικὰς, τοῦλάχιστον, παραγγελίας ὑπὲρ τῆς Ἑθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, δεδομένου ὅτι ἀρκετοὶ Σουηδοὶ ἐφοπλιστὰὶ ἐτοποθέτησαν τελευταίως τὰς παραγγελίας των εἰς Νορβηγικὰ καὶ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἐξ ἄλλου, ἡ Κυβέρνησις τοῦ Τόκιο μὴ ἀρκομένη εἰς τὴν καταβολὴν ὑπερῶν μὲχρι τοῦδε κονδυλίων διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς νέου στόλου μεγάλων καὶ ταχυπλόων «εὐάνερ», προχωρεῖ ἔτι περαιτέρω, εὐνοῦσα τὴν ἀπόκτησιν, διὰ τοῦ δημοσίου χρηματός, καὶ ἐνὸς στόλου φορτηγῶν, δυνάμενον ν' ἀναπτύξουν ταχύτητα 20 μιλίων τὴν ὥραν.

Πλοία ὅμως φορτηγὰ τόσο μεγάλης ταχύτητος ἐμφανίζον προβληματικὴν τὴν ἀποδοτικὴν ἐπιμέταλλουσιν των, δι' ἣ καὶ παλαιότερα τῆς Ἰαπωνίας ναυτικὰ χώρα δὲν ἐπεχείρησαν εἰσεῖν τὸ τόλμημα τοῦ Τόκιο. Ἡ ἐξήγησις ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι ἡ Ἰαπωνία ἐπιθυμεῖ, ὅπως, εἰς περίπτωσιν πολέμου διαθέτῃ ταχύτητα βοηθητικὰ σκάφη διὰ τὸν πολεμικὸν στόλον τῆς καὶ συνεπῶς ἀδιαφορεῖ διὰ τὰς μεγάλας δαπάναις τῆς ναυπηγήσεως, θεωροῦσα τὸ ζήτημα αὐτὸ, ὡς ἐντελὸς δευτερευούσης σημασίας. Βάσει τῆς ἀντιλήψεως αὐτῆς, τὰ ὑπάρχοντα ὄραια Ἰαπωνικὰ, τοῦ τύπου τούτου, σκάφη, ταχύτητος 17 ἕως 18 μιλίων, χαρ-

αυτίζονται ὡς βραδέα, διὰ τὴν περίπτωσιν μεγάλης ἀνάγκης. Τὰ δαπανηθέντα μέχρι σήμερον ἐν Ἰαπωνίᾳ πρὸς ἐκ τοῦ δημοσίου Θεσαυροφυλακίου διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἑθνικῆς ναυτιλίας, ἐμποιοῦν κατάλλη- ἔιν ἐν Ἑυρώπῃ, ἡ Ἰαπωνικὴ κυβερνήσις ὅμως, ἀρρομένη ὅπως ἐν τοῦ δικαιολογητικῶ τῆς ἀμύνης τῆς χώρας, δὲν διατάζει νὰ συνεχίῃ τὰς ἐν προκειμένῳ ὕλας θυσίας.

Πλὴν τῶν τριῶν αὐτῶν νοποτέρων παραδειγμάτων Κρατικοῦ τῆς ναυτιλίας προστατευτισμοῦ ὑπάρχον καὶ πλείστα ἄλλα, ἂν ἀνατρέξῃ τις εἰς τὰ ὑπὸ ἐφαρμογὴν ἀνά τὰς διαφόρους χώρας συστήματα. Ἐν κυρι- ὀλεξία, δὲν ἐπάσχει, ἴσως, ναυτικὸν κράτος, τὸ ὅποιον νὰ μὴ βοηθῇ κατὰ ἓνα οἰονδήποτε τρόπον τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ τοὺς ναυπηγούς του, χάριν τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς του χωρητικότητος. Μόνην ἐξαιρέσιν, ἀποτελεῖ εἰσὲτι ἡ Μεγάλῃ Βρεταννία, — τονίζει ὁ ἀρθρογράφος τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος — ἣτις πεζομένη ἀπὸ τὴν πραγματικότητα, παρ- ἔχει ἀπὸ τινος καιροῦ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν φορτηγὸν καὶ μόνον ναυτιλίαν τῆς. Δὲν δύνανται θεαίσις — καταλήγει — νὰ ὑπάρξῃ σύγκρισις, ὡς πρὸς τὴν πρακτικὴν ἀξίαν τῶν ναυτικῶν ἐπιχορηγήσεων ἐναντι τοῦ ἐλευθέρου καὶ ἀνεπηρέαστου συναγωνισμοῦ εἰς τὸν στίβον τῆς διε- ἠνοῦς ἐργασίας. Ὅταν ὅμως τὰ προστατευτικὰ συστήματα κυριαρχοῦν καὶ ἐνδύονται, πρέπει καὶ ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία ν' ἀντιμετωπίσῃ ἀπο- τελεσματικώτερον καὶ διὰ παντὸς μέσων τὴν δυσχερῆ δι' αὐτὴν κατάστα- σιν.

Ἡ ἐπὶ τῶν ναυαγιαρεσιῶν διαίτησις Μόσχας

Ἐπ' εὐκαιρίας τῆς προσαρξέως καὶ ἡμεθυθσεως πλησίων τοῦ Κεν, εἰς τὰ ὕδατα τῆς Λενκῆς Θαλάσσης, τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἄν- ὀνιος Βροντίσης», ὁ ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ζητημάτων ἀρθρογράφος τῆς «Journal of Commerce» τοῦ Λίβερπουλ σχολιάζει ἐν ἀρθριδίῳ, τὴν πρόσφατος δημοσιευθεῖσαν Σοβιετικὴν ἀνακοίνωσιν περὶ τῶν πεπραγμέ- νων τῆς «Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς» τῆς Μόσχας, ἐπὶ τῇ συμπληρώσει πενταετίας ἀπὸ τῆς συστάσεώς της. Τὴν ἀνακοίνωσιν ταύτην εἶχον ἀ- πηχῆσαι ἀπὸ τῶν στηλῶν των καὶ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εἰς τὸ προη- γούμενον τεύχος των. Ἡ ναυαγιαρεσία τοῦ Ἑλληνικοῦ τούτου φορτη- γοῦ — γράφει ἡ Ἀγγλικὴ ἐφημερίς — ἀνελήθη ὑπὸ τοῦ οἴκειον Ρωσοικῶ Ὀργανισμοῦ, βάσει συμβολαίου Σοβιετικοῦ τύπου, περιέχον- τος τὸν ὅρον «no cure no pay». Σημαίνει τοῦτο, ὅτι εἰς περίπτωσιν ἀ- νελεχύσεως ἢ ἀμοιβῆς διὰ τὰ καταβληθῆσόμενα σώστρα θὰ καθορισθῇ διὰ διαίτησις ἐν Μόσχᾳ.

Ἡ ἐπικαιρότης τοῦ ζητήματος προέρχεται ἐκ τῶν γενομένων ἀνα- κοινώσεων τοῦ διεθνικοῦ σοβαρῆς Βρεταννικῆς Ἀνασφαλιστικῆς ἐ- πιχειρήσεως, ὅστις ἀπαντῶν εἰς τὰς δυσμενεῖς κρίσεις τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος διὰ τὸ ἔργον τῆς «Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς» ἐθεβαίωσε, βά- σει τῶν ἐκ τῆς πείρας του δεδομένων, ὅτι οἱ ἀρχικοὶ ἐνδοιασμοί, τοὺς ὁποίους εἶχον ἐκφράσει καὶ τὰ «Λόυδ'ς», σχετικῶς μὲ τὴν πρακτικὴν ἀ- ξίαν τοῦ Σοβιετικοῦ αὐτοῦ δικαστηρίου εἰς ὑποθέσεις ναυαγιαρεσίας, προήρχοντο, κυρίως, ἐκ τῆς ἐλλείψεως πληροφοριῶν περὶ τῆς συνθέσε- ως τῆς «Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς».

Ἰδιαιτέρως, παρέσχε λαβὴν εἰς παρεξηγήσεις τὸ γεγονός, ὅτι θὰ μετέχῃ τῆς Ἐπιτροπῆς ἐν μέλος ἐκπροσωποῦν τὴν διασώθειαν ἐκ τοῦ ναυαγίου περιοσίαν. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ, τὰ «Λόυδ'ς» εἶχον τονίσει πρὸ καιροῦ, βασιζόμενα ἐπὶ γεγονότων, ὅτι ἡ τοιαύτη συμμετοχὴ οὐ- δόλως ἐπηρέασε τὴν Ἐπιτροπὴν εἰς τὸ δίκαιον τῶν ἀποφάσεών της. Εἰς τὴν περίπτωσιν λ.χ. τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «King Edgar» ἡ ἐξδοθεῖ-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ

ΘΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΟΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

Ι. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

ΕΤΑΙΡΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 — ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ.,”

σα απόφασις έθεωρήθη απόλυτος Ιζανοποιητική, πράγμα που έσημειώθη πολλάκις και εις έτερας υποθέσεις.

Αί πιθανότητες νέων ναυπηγήσεων

Η παρατηρούμενη από πινος σταθερά διατήρησις των ναύλων εις Ιζανοποιητικά επίπεδα και αι έλλειδες ενούτερας έργασίας από όλους τούς κριωότερους έξαγωγικούς τομείς, λόγω της επικρατούσης εν Εύρωπεί πολιτικής άθεωαθήτος και της έπιτακτικής ανάγκης δι' είσαγωγάς μεγάλων ποσοτήτων σίτου από μαζρινά κέντρα φρορτώσεων, δημιουργούν την πεποίθησιν μάς άξιολόγων ναυπλιακής δραστηριότητας και άποκομώσεως έξ αυτής Ιζανών κερδών. Υπό τας έννοιζάς αυτές συνδέχας, διερωτώνται οι Βρεταννιοί ναυπηγικοί κύκλοι, εάν δέν έπέστη ό καιρός μάς ζωηροτέρας άπασχολήσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας εις νέας κατασκευάς «τράμπς» φρορτηγών. Παρά τών έφοπιστών όμως τονίζεται, ότι οιαδήποτε πιθανότης πραγματοποίησης κερδών δέν δύνανται να έπιφέρη και τας άθροάς παραγγελίας νέων ναυπηγήσεων. Οι πλοιοκτηται, τελούντες ήδη εν άναμονή της εξέλιξεως της καταστάσεως, δέν θα σπεύσουν να τοποθετήσουν νέας παραγγελίας, ειμή όταν πεισθούν, ότι ή παρούσα έννοική κατάστασις της ναυλαγοράς θα διατηρηθί.

Όταν μορφώσουν την πεποίθησιν αυτήν, τότε μετά μείζονος προθυμίας θα θελήσουν να έπωρληθούν του σχεδίου διαλύσεως — ναυπηγήσεων. Δέν θα είνε συνεπώς καθόλου περιεργον, εάν κατά τό υπολειπόμενον τετράμημον της εφαρμογής του σχεδίου σημειωθί ζωηρότης εις την ύποβολήν αιτήσεων προς ναυπήγησιν, όποτε πρό του τέλους του έτους άρκετά παραγγελία θα έδίδοντο. Όσον άφορῃ τούς «Άγγλους πλοιοκτηταις λάνερς» - φρορτηγών, άν και δέν ένθαρρύνονται ούτοι διά τών ενέργειμάτων παρομοίων σχεδίου, ούτε δι' έπιζωρηγήσεων, όποτε ν' αύξησουν τούς στόλους των, εν τούτοις προβλέπεται ότι θα προβοῦν και ούτοι εις νέας παραγγελίας, λόγω άφ' ένός της βελτιώσεως τών ναύλων, αλλά και διότι είνε ήναγκαζόμενοι ν' άντιζαταστήσουν διά καινοεργών πλοίων τά έπερήλακα σκάφη αυτών. Η ζωηρότης όθεν τών ναυπηγήσεων έξαρτάται από την έπιζωρησιν έμπιστοσύνης προς τό μέλλον. Από της πλευράς αυτής αι έλλειδες τών ναυπηγικών κύκλων θα δικαιωθούν, εάν ή ήδη ύφισταμένη βελτίωσις τών τιμών τών ναύλων ήθελε παραταθί επί μακρόν τι χρονικόν διάστημα.

Τό «Majestic» εκπαιδευτικόν πλοϊον

Εις τόν Άγγλικόν Ναυτικόν Τύπον άνεγράφη ή πληροφορία, καθ' ήν τό μέγχι πρό τινων άκόμη έτών μεγαλύτερον ήπεροκείμενον του κόσμου «Majestic» 56.599 τ. γρῶς και ναυπηγήσεως 1921, δέν άποκλείεται να πωληθί από την «Ουάιτ Στάρ Λάινς» εις τό Βρεταννικόν Ναυαρχείον, ίνα χρησιμοποιηθί παρ' αυτου, ως πλοϊή σχολή ναυτικών δοξίμων του Β. Ν. εις τό Ρόζνθ, έως ότου άνεγερθί εκει τό προβλεπόμενον υπό τού προγράμματος Έθνικής άμύνης κτίριον. Εάν ή πώλησις αυτή πραγματοποιηθί, θα ύποστη τό σκάφος ώρισμένας διασκευάς τών έσωτερικών του διαμερισμάτων, θ' άφαιρεθούν δέ οι ίστοι και πιδανώς και αι τρεϊς καινοδόχοι του, πριν ή άποπλεύσῃ έξ Σαουθάμπτον διά τό Ρόζνθ.

Τό «Majestic» παραμένει από τού παρελθόντος Φεβρουαρίου παρωπλισμένον εις τά νέα κρηπαδώματα του Σαουθάμπτον, έπρόκειτο δέ έντός τών πρώτων ήμερών του Σεπτεμβρίου να κατενθινθί εις τά έργοστάσια διαλύσεως του Ρόζνθ. Η πληροφορία περί προσωρινής μετατροπής του εις ναυτικήν σχολήν, προήλθεν έξ της άναβολής της άναχωρήσεως του πλοϊου διά Ρόζνθ και έξ της έπιθεωρήσεως του παρ' άνωτέρων άξιωματικών του Β. Ν., κατ' έντολήν του Ναυαρχείου.

Πολωνία

Κατευδύνσεις και άποτελέσματα της έμποροναυτικής πολιτικής της

Την έπαύσιον του Έυρωπαϊκού πολέμου και ενθός ως άνέζησε την άνεξαρτησίαν της ή Πολωνία, έστράφη με δραστηριότητα προς άνασύνδεσιν της ιστορικής συνοχής της μετά της Βορείου Θαλάσσης, έπιδιώκουσα ν' άποκτήσῃ μίαν άπ' ένθείας Έθνικήν διέξοδον, χάριν της άριωτέρας έξυηρητέσεως του έξωτερικού αυτής έμπορίου και διαφιλίξεως υπέρ της Οικονομίας της σημαντικών ποσών συναλλαγματος, προωρισμένον, εν άντιθέτω περιπτώσει, να διαρρεάσουν εις ξε-

νας χείρας υπό μορφήν σιδηροδρομικών κομίστρων, ναύλων, κλπ. δαπανών τών έθνικών μεταφορών. Συγγρόνος άποβλέπει, μέχρι σήμερον άκόμη, ή Πολωνία, ν' άποκτήσῃ ύπολογίσιμον πολιτικήν έπιρροήν και εις την Βαλτικήν Θαλάσσαν, όπου ζωτικά οικονομικά συμφέροντα έπιβάλλουν τόν χαρακτηρισμόν της, ως Κράτους ένδιαφερομένου διά την θαλασσίαν αυτήν λεκάνην. Αί δύο αυτά βασικά άντιλήψεις άπετέλεσαν, εν συνδυασμῳ, τό χαρακτηριστικότερον γνώρισμα της Πολωνικής έπιμονής διά την άποκτησιν και προαγωγήν της Γδύνιας, ένός, δηλαδή, ίδιου Έθνικου λιμένος, ή άποστολή του όποιου ήτο ύψίστη διά την καθόλου προώθησιν του Έθνικου έξωτερικού έμπορίου.

Άρχικώς, αι άνάγκαι της χώρας έξυηρητοῦντο άποκλειστικώς διά του Δάντσιγκ, όπου όμως ήτο έμφανής ή Γερμανική έπιρροή, άποτελούσα σοβαρόν πρόσκομμα εις τας Πολωνικάς έπιδιώξεις. Υπό την πίεσιν όθεν της πραγματικότητας και υπό τας έπιτακτικάς αξιώσεις της προοπτικής διά τό μέλλον, ιδρώθῃ τό 1926 ό έθνικός λιμήν της Γδύνιας. Διά την άνάπτυξιν του καθιερώθη πάν είδος έμπορικών και τελωνειακών διευκολύνσεων, προς την ίδίαν δέ κατεύθυνσιν έστράφη και ή σιδηροδρομική πολιτική της Πολωνίας. Πλήν μάς σιγάς όλης έννοικών λιμενικών τιμολογίων, έφηρμόσθησαν και έκτάκτως ενθηνά σιδηροδρομικά κόμιστρα διά μεταφοράς επί μεγάλων άποστάσεων, εις τρόπον ώστε και από τας πλέον μεμακρυσμένας Άνατολικάς Πολωνικάς επαρχίας να είνε ενθηνότερα αι άποστολαί προς την Γδύνιαν ή τό Δάντσιγκ, παρῃ αι μέσθ και Γερμανικοί έδάφους μεταφοραί προς τόν εγγύτερον, φέρ' εϊπείν, λιμένα της Καινιξδέργης.

Διά τών μέτρων αυτών, άπανα έπεκροτήθησαν παρ' όλων τών ένδιαφερομένων παραγόντων της Πολωνίας και τά όποια όμόθυμον συνήνησαν την Πολωνικήν κοινήν γνώμην, έπιδιώκεται να διαφύλαχθί μεγαλύτερον, κατά τό δυνατόν, ποσοστόν του έξωτερικού Πολωνικού έμπορίου υπέρ τών λιμένων του Έθνικου έδάφους. Η τοιαύτη από της Ξένης έπιρροής άπαλλαγή σημαίνει την συγχρότην εκατομμυριας εζλότου υπέρ του έμπορου της χώρας ίσοζυγίου. Τά έπιτυχή τών προσπαθειών αυτών άποτελέσματα έμφανίζονται από τούς άκολούθους στατιστικούς αριθμούς και πίνακας. Ο όγκος τών θαλασσίως διαζομσθέντων φρορτίων του έξωτερικού Πολωνικού έμπορίου κατά τό 1923 άνήηχε τό μόνον εις 8 ο)ο, διά ν' άνέλθῃ τό 1929 εις 42 ο)ο και να φθάσῃ τό παρελθόν έτος εις 73 ο)ο. Η αξία τών φρορτίων αυτών άνήλθε παραλλήλως από 27.4 ο)ο, του 1929 εις 62.5 ο)ο κατά τό 1935. Άναλυτικότερον, ή έμπορική αυτή κίνησις παρουσιάζεται από τούς κατωτέρω πίνακας (εις χιλιάδας τόννους).

| Έτη | ΕΙΣΑΓΩΓΗ | | ΕΞΑΓΩΓΗ | | Βάρος και αξία τοίς ο)ο επί συνόλου κινήσεως |
|------|----------|--------|----------|--------|----------------------------------------------|
| | Δάντσιγκ | Γδύνια | Δάντσιγκ | Γδύνια | |
| 1926 | 641 | 179 | 5660 | 414 | 27 ο)ο |
| 1927 | 1517 | 7 | 6380 | 889 | 35.— |
| 1928 | 1832 | 193 | 6783 | 1767 | 41.— |
| 1929 | 1793 | 330 | 6767 | 2493 | 42.— 27 ο)ο |
| 1930 | 1091 | 504 | 7122 | 3152 | 51.— 30.— |
| 1931 | 754 | 559 | 7576 | 4742 | 61.— 34.— |
| 1932 | 428 | 433 | 5048 | 4761 | 68.— 42.— |
| 1933 | 493 | 871 | 4660 | 5235 | 70.— 53.— |
| 1934 | 656 | 992 | 5713 | 6200 | 72.— 61.— |
| 1935 | 778 | 1207 | 4315 | 6428 | 73.— 63.— |

Άποδεικνύεται από τών άνωτέρω πίνακα, ότι ό λιμήν της Γδύνιας χάρις εις την πανταχόθεν διδομένην προς αυτον ώθησιν, παρουσιάζει άνάπτυξιν, τόσον ως προς τόν όγκον, όσον και ως προς την αξίαν τών μέσω αυτου διαζομσθέντων έμπορευμάτων, καθώς και ότι υπερέθῃ, ως

ΤΗΛΕΦ. 36939
1509) HIGH ST

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL", BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX"

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX., CARDIFF ή SUNDERLAND"

πρός την ὄλην κίνησιν, ἀπὸ τοῦ 1933 καὶ ἐντεῦθεν τὴν κίνησιν τοῦ Δάντσιγ, εἰς τρόπον ὅστε κατέχει σήμερον τὰ 44.5 0/0 τοῦ ὄγκου καὶ τὰ 42.7 0/0 τῆς ἀξίας τοῦ Πολωνικοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου, ἐναντι ἀντιστοίχων ποσοστώσεων 29 0/0 καὶ 20 0/0, τοῦ Δάντσιγ. Αἱ μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων διὰ τὸν τελωνειακὸν περιφερειῶν τῆς Πολωνίας ἀφοροῦσι, κυρίως, φορτία ὄγκου, περιορισμένης ἀξίας, τὸ δὲ ἰσοζύγιον τῶν φορτίσεων εἰς τοὺς δύο αὐτοὺς λιμένας εἶνε ἄισομενές, καθόσον αἱ ἔξαγωγαὶ ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὰς εἰσαγωγὰς. Ἡ ἄισομενὴς αὕτη περίπτωσις θὰ ἴσκει, ἀναμφιβόλως, ἀνατιμητικὴν ἐπίδρασιν εἰς τοὺς ναυλοῦς, ἐὰν δὲν ἤρχετο εἰς ἐξάλειψίν τῆς ἡ Πολωνικὴ κυβέρνησις διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Ποσοστὸν, καλύπτει τὰ 70 0/0 καὶ πλέον τῶν διὰ θαλάσσης ἔξαγωγῶν, ἀναφέρεται εἰς φορτία Πολωνικῶν γαιανθράκων. Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἐμπορεύματα ἀνωτέρας ἀξίας, αἱ μεταφοραὶ τούτων, διενεργουμένην κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη διὰ τοῦ Δάντσιγ, στρέφονται ἤδη κατ' αὐξουσαν κλίμακα πρὸς τὴν Γδύναν, χωρὶς οὐδ' αὐτὴ ἡ τοσάκας παραταθείσα συμφωνία τοῦ 1933 μεταξὺ Πολωνίας καὶ Δάντσιγ, διὰ τῆς ὁποίας ἐξησφαλίσθητο ὁρισμένον ποσοστὸν κινήσεως ὑπὲρ τοῦ Δάντσιγ, νὰ δυνήθῃ νὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἐπιδείνωσιν τῆς οικονομικῆς θέσεως τοῦ ἐν λόγω λιμένος.

Πλὴν τῆς μονοπλευροῦς ταύτης προσθήσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῆς προσπαθείας ὅπως αὐτὰ στραφῶν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Γδύνας, ἡ Πολωνικὴ πολιτικὴ ἀποβλέπει ἐπίσης εἰς τὸ νὰ ἐπιτύχῃ, ὅπως καθεὶ ἐθνικὴ μεταφορὰ, ἐξελπηρομένη διὰ ξένων λιμένων, διοχετευθῆναι τοῦ λοιποῦ διὰ τῶν ἐθνικῶν τοιούτων. Ἡ μετανάστευσις, λ. γ., ἡ ὁποία εἰς τὸ παρελθὸν διενεργεῖτο ἀποκλειστικῶς διὰ τῶν Γερμανικῶν λιμένων τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρέμης, συγκεντρωθῆναι ἤδη εἰς τὴν Γδύναν, καθόσον αἱ χορηγούμεναι ἀδεια ἀποδημίας δίδονται ὑπὸ τὴν ῥητὴν προϋπόθεσιν ἐπιβίβασεως ἐκ τοῦ Πολωνικοῦ τούτου λιμένος. Τὸ μέτρον αὐτὸ ἐλήφθη, διότι δὲν ἦτο δυνατόν νὰ προσελκυσθῶν ἐπιβάται καὶ ἐμπορεύματα εἰς τὴν Γδύναν, ἐφόσον ὑπῆρχον εὐνοϊκὰ καὶ περνατὰ ἀτμοπλοικαὶ συγκοινωνία μετὰ τῶν Γερμανικῶν λιμένων τῶν ποταμῶν Ὀντερ καὶ Ἐλμπα καὶ ἰσχυρὰ οικονομικὰ σχέσεις, χρονολογούμεναι ἀπὸ τῆς προπολεμικῆς εἰσέτι περιόδου. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν παρέστη ἀνάγκη νὰ καταβληθῶν συστηματικὰ προσπάθειαι, ὅπως στραφῆ ἡ Πολωνικὴ μεταφορικὴ κίνησις ἀπὸ τῶν Γερμανικῶν εἰς τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας.

Ἡ ἐγκατάλειψις τῶν Γερμανικῶν λιμένων ἤρχισεν νὰ ἐκδηλώνεται ἀπὸ τοῦ 1931, σήμερον δὲ οἱ λιμένες τοῦ Ἐλμπα ἐξακολουθοῦν νὰ ἔχουν μεγάλην, ἀλλ' ἐκ τῆς κεντρικῆς μόνον Πολωνίας, κίνησιν, χαρακτηριστικὸν τῆς ὁποίας εἶνε ὅτι αἱ ἐκ Πολωνίας ἀποστολαὶ ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὰς διὰ Πολωνίαν φορτώσεις. Αἱ ἐντεῦθεν ἔξαγωγαὶ ἀφοροῦν κυρίως σιδηρὰ καὶ χαλύβδινα εἶδη, χημικὰ προϊόντα, λιπάσματα καὶ ξυλείας ἢ εἶδη ἐκ ξυλείας. Οἱ λιμένες τοῦ ποταμοῦ Ὀντερ ἐξ ἄλλου συγκεντρῶνουν μεγάλην κίνησιν μετὰ τὸ Πόζεν καὶ τὴν Πομερανίαν, αἱ μὲσω δ' αὐτῶν ἀποστολαὶ ὑπερβαίνουν αἰσθητῶς τὰς παραλαβὰς. Αἱ διὰ τοῦ Ὀντερ ἔξαγωγαὶ ἀφοροῦν δημοτικὰ καὶ γεωργικὰ προϊόντα, οἱ δὲ σιδηροδρομοὶ ἐπωφελήθησαν τελευταίως τῆς ἐργασίας ταύτης, εἰς βάρος τῶν ἀκτοπλοικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἶνε πάντως γεγονός, ὅτι οἱ Γερμανικοὶ λιμένες χάνουν, σὺν τῷ χρόνῳ, μέγα τμήμα ἀπὸ τὴν διαμετακομιστικὴν κίνησιν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερομένων Πολωνικῶν ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων, ἢ δ' ἀπώλεια αὕτη καταφαίνεται ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν ἀπὸ 24.7 0/0 τὸ 1925 εἰς 1.20 0/0 μόνον κατὰ τὸ 1934.

Κατὰ τὰς Πολωνικὰς στατιστικάς, αἱ διὰ ξένων μεταφορικῶν ὁδῶν ξηρᾶς ἢ θαλάσσης ἔξαγωγαὶ Πολωνικῶν προϊόντων περιορίσθη-

σαν ἀπὸ 1.840.000 τ. τοῦ ἔτους 1929 εἰς 309.000 τ. μόνον τὸ 1934, ἢτοι κατὰ 83 0/0 ὡς πρὸς τὸν ὄγκον καὶ 87 0/0 ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν (1300 ἔκατ. σλότυ τὸ 1929, ἐναντι 168 ἔκ. σλότυ τὸ 1935), ἐνῶ ἀντιθέτως τὸ σύνολον τοῦ ἔξαγωγικοῦ Πολωνικοῦ ἐμπορίου παρουσιάζει μεταξὺ τῶν ἀνωτέρω ἐτῶν μίαν πτώσιν ἀπὸ 26 εἰς 17 ἔκατ. τόννων, ἢτοι κατὰ 35 0/0. Εἰς τὴν ἡμερησίαν «Ἐμπορικὴν Ἐφημερίδα» τῆς Βαρσοβίας, δημοσιεύεται ἐν προκειμένῳ ἐνδιαφέρουσα στατιστικὴ, ἣτις ἐμφανίζει κατὰ γεωγραφικὰς περιφερείας τὴν πορείαν τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως τῶν Πολωνικῶν ἐμπορευμάτων διὰ ξένων λιμένων καὶ ξένων μεταφορικῶν ὁδῶν. Οἱ ἀριθμοὶ νοοῦνται εἰς χιλιάδας τόννων:

| ΔΙΑΜΕΤ. ΠΟΛΩΝ. ΕΜΠΟΡ. | ΕΤΗ | | | | Πτώσις | Συμμετ. |
|-----------------------------|------|------|------|------|----------|----------|
| ΔΙΑ ΞΕΝΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ κλπ. | 1929 | 1931 | 1933 | 1935 | τοῖς 0/0 | τοῖς 0/0 |
| Μετὰ ἐξωευρωπαϊκῶν χωρῶν.. | 233 | 157 | 50 | 25 | 89.3 0/0 | 8.1 0/0 |
| Μετὰ ναυτ. Εὐρωπ. Χωρῶν.... | 344 | 165 | 41 | 46 | 86.6 | 14.9 |
| Μετὰ ναυτ.Χωρῶν Ἠπ. Εὐρωπ. | 428 | 341 | 163 | 130 | 87.1 | 42.1 |
| Μετὰ Χωρῶν τῆς Ἀνατ. Θαλάσ. | 341 | 193 | 37 | 30 | 91.2 | 9.7 |
| Μετὰ Χωρῶν τῆς Μεσογείου .. | 194 | 318 | 82 | 78 | 84.2 | 25.2 |
| Σύνολον | 1840 | 1174 | 373 | 309 | 83.3 0/0 | 100 0/0 |

Παράλληλως πρὸς τὰς προσπάθειαις ταύταις, ποὺ ἀποβλέπουν νὰ διαφυλάξουν ὑπὲρ τῆς Γδύνας τὸ μέγιστον δυνατόν τμήμα τοῦ ἐξωτερικοῦ Πολωνικοῦ ἐμπορίου, ἐπιδιώκεται νὰ καταστή ὁ λιμὴν ὄχι μόνον διαμετακομιστικὸν κέντρον διὰ τὴν Κεντρικὴν καὶ τὴν Ν. Α. Εὐρώπην. Διὰ τὴν προσέλκυσιν τῆς ἐφορίας αὐτῆς ἐνδοχώρας συνηγωνίζοντο προπολεμικῶς οἱ Γερμανικοὶ λιμένες τῆς Βορείου Θαλάσσης μετὰ τῆς Τεργέστης. Ἀπὸ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐκεῖνον, εἶχε διαμορφωθῆ ποιά τις κατανομή ἐργασίας, συμφωνίως πρὸς τὴν ὁποίαν ὁ λιμὴν τοῦ Στέτιν κατεῖχε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῆς Μοραβικῆς σιδηροδρομικῆς περιφερείας, τὸ Ἀμβούργον ἐξυπηρετεῖ τὴν Βοημίαν, συμπεριλαμβανομένης τῆς Πράγας, καὶ ἡ Τεργέστη ἐλάμβανε τὴν κίνησιν ἐνὸς τμήματος τῆς Βοημίας καὶ τὸ ὑπόλοιπον τῆς σημερινῆς Τσεχοσλοβακίας.

Μεταπολεμικῶς ὁμως περιορίσθη ἡ Γερμανικὴ δρᾶσις, δυνάμει τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιών καὶ ἀνεπτύχθη, ὡς ἦτο φυσικόν, ἡ κίνησις τῶν Ἰταλικῶν λιμένων, χάρις καὶ εἰς τὰ ἐφαρμοσθέντα εἰδικὰ λιμενικὰ καὶ διαμετακομιστικὰ τιμολόγια διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν. Οἱ Γερμανικοὶ σιδηροδρομοὶ, μάλιστα κατὰ τὸ 1928 κατώρθωσαν νὰ ἐπιτύχουν συμφωνίαν, δυνάμει τῆς ὁποίας τὸ κυριώτερον τμήμα τῆς Τσεχοσλοβακικῆς βιομηχανικῆς περιφερείας ἐστράφη πρὸς τοὺς Γερμανικοὺς λιμένας τῆς Βορ. Θαλάσσης, ἐνῶ ἡ Ἰταλικὴ πλέον Τεργέστη περιορίζετο εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ Νοτίου, κυρίως, τμήματος τῆς Τσεχοσλοβακίας.

Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1926 τὸ Δάντσιγ καὶ ἡ Γδύναν ἤρχισαν νὰ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν διαμετακομιστικὴν κίνησιν τῆς Τσεχοσλοβακίας, ἢ δὲ κυβέρνησις τῆς Πράγας ἐξεμεταλλεύθη τὸ Πολωνικὸν αὐτὸ ἐνδιαφέρον διὰ ν' ἀσκήσῃ πρὸς τὴν δασμολογικῆς πολιτικῆς τῆς Γερμανίας. Ἡ Πολωνία, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς νὰ προσελκύσῃ τμήμα τῶν ἀνωτέρω μεταφορῶν, ἐμείωσε σημαντικῶς τοὺς ναυλοῦς καὶ καθέρωσεν εὐνοϊκὰ σιδηροδρομικὰ κόμιστρα διὰ τὰ φορτία σιδηρομεταλλευμάτων πρὸς τὸ Μοραβικὸν Ὄστράβου, τὰ δ' ἐνεργητικὰ αὐτὰ μέτρα τὰ ἐπεξέτεινε βραδύτερον καὶ διὰ σειρῶν ἄλλων εἰδῶν, καθορίσασα πρὸς τοῦτο τὸ 1928 ἐνιαίον τιμολόγιον. Εἰς τὰς προσπάθειαις αὐτὰς ἀκραιῶς ἀφιέλεται ἡ αὔξησις τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν λιμένων

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγή γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.
Ἀνθρακῆσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέ-
ρους λιμένας τοῦ Κόσμου.
Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὄρους λίαν συμφέροντας.

Ἀντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: **LINDSAY BLEE & Co. Ltd.**
99, Fenchurch Street London, E.C. 3
ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: **COAL TRADING ASSOCIATION**
Westerkade 2, ROTTERDAM

Δάντσιγκ και Γδύνιας εις τὸ διὰ θαλάσσης διαμετακομιστικὸν Τσεχικὸν ἐμπόριον ἀπὸ 10 εἰς 18 0/0, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οἱ δύο οὗτοι λιμένας ἀπέχουν ἀπὸ τῶν Μοραβικῶν βιομηχανικῶν κέντρων 180 χιλόμετρα ἐπὶ πλέον, παρ' ὅσον ἀπέχει ὁ λιμὴν τοῦ Στέτιν. Ἡ ὑπότιμησις τῶν ναυλῶν καὶ ἡ κατὰ 15 0/0 μείωσις τῶν κατ' ἰδίαν Τσεχικῶν κομιστρῶν ἐπὶ μεταφορῶν εἰς μεγάλας ἀποστάσεις, εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν ἐκπτώσιν καὶ τῶν μεταξὺ Τσεχοσλοβακίας καὶ Πολωνίας σιδηροδρομικῶν κομιστρῶν ἀπὸ 33 ἕως 50 0/0, ἔναντι τῶν Γερμανικῶν λιμένων. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ κατορθώθη νὰ προσελκυσθοῦν εἰς τοὺς Πολωνικοὺς λιμένας μεγαλύτερα ἀποστολαί, κυρίως δὲ μεταλλευμάτων σιδήρου, λιπασμάτων καὶ σιδηρῶν, ἐνῶ, ὡς πρὸς τὰς ἐξαγωγὰς ἠξέστησαν αἱ μεταφοραὶ προϊόντων τῆς βαρείας βιομηχανίας καὶ ἐκ ξυλείας εἰδῶν.

Τὰ ἀντίρροπα Γερμανικά μετρά ἐπέτρεχον νὰ περιορίσουν τὴν ἀνωτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ Δάντσιγκ καὶ τῆς Γδύνιας μέχρι τοῦ σημείου ὥστε τὰ 70 0/0 τῆς Τσεχικῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως νὰ στραφῶν ἐκ νέου πρὸς τοὺς Γερμανικοὺς λιμένας, ἔναντι ποσοστοῦ 18 0/0 μόνον ἐναπομείναντος διὰ τὴν Πολωνίαν. Δέον νὰ σημειωθῇ ὅμως, ὅτι ἡ Πολωνία ἐπέτρεχεν ἐν τῷ μεταξὺ νὰ ἀξέση τὴν μέσφ τοῦ ἐδάφους τῆς Ρουμανικῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως, εἰς βάρος μάλλον τῆς Κανιζέβργης, ἐνῶ ἀντιθέτως ἐλάχιστα ἐπωφελήθη ἀπὸ τὴν διαμετακομιστικὴν κίνησιν τῶν λοιπῶν χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὅπου προσέκρουσεν εἰς τὴν ἰσχυρὰν ἀντίδρασιν τῶν Γερμανικῶν καὶ τῶν Ἰταλικῶν λιμένων.

Διὰ τὴν πρόσκτησιν ἐργασίας ἐκ τῆς Μεσευρώπης, πλὴν τῶν χαμηλῶν ναυλῶν καὶ κομιστρῶν ξηρᾶς, προέβησαν συστηματικώτερον εἰς ἔτι περαιτέρω ἐνεργείας αἱ διοικήσεις τῶν Πολωνικῶν λιμένων. Ὀφίτως, ὠργάνωσαν ἐλευθέρως ζῶνας δι' ἓνα ἑκαστον Μεσευρωπαϊκὸν κράτος — ἐὰν καὶ ἐφόσον ἐσοῦσι τοῦτο νὰ χρησιμοποιήσῃ εὐρύτερον τὴν Γδύνιαν — ἐφήρμοσαν δραστηρίαν προαγάνδαν διὰ τὸ Τέρον, διὰ διαλέξεων καὶ διὰ κάθε μέσον διαφημίσεως περὶ τῶν εἰσφορῶν διὰ τὴν Γδύνιαν ἢ τὸ Δάντσιγκ συνθηκῶν μεταφορτώσεως, ἀποθηκεύσεως, ἰδίως δὲ καθαρισμοῦ καὶ διαλογῆς τῶν ποιητῶν εἰς τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις καὶ προέβησαν τελευταίως εἰς τὴν ἴδρυσιν ἀνά τὰ σπουδαιότερα Μεσευρωπαϊκά κέντρα κοινῶν γραφείων, ἅτινα παρέχουν κάθε ἀναγκαίαν πληροφορίαν περὶ τῶν Πολωνικῶν λιμένων, τοῦ δικτύου τακτικῶν γραμμῶν, τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων κ.π. καὶ μελετοῦν τὰς δυνατότητας νέων συγκοινωνιῶν καὶ νέων ἐπιφορτωτέρων συμφωνιῶν.

Αἱ διευκολύνσεις διὰ τὰς μέσφ Γδύνιας μεταφορᾶς, παρέχονται δι' ἐκάστην φόρτωσιν καὶ προσφέρουν πολυτίμους ὑπηρεσίας ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς προσελκύσεως μείζονος πελατείας, διότι ἀφοροῦν ὅλα τὰ εἶδη καὶ διότι ἐπιτρέπουν εἰς κάθε ἐνδιαφερόμενον ἔμπορον νὰ συγκοιμήν τὰ ὠφελήματα τοῦ ἐκ τῆς προτιμήσεως τῆς διὰ Πολωνίας ὁδοῦ.

Ὀλοκθεν νοεῖται, ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς Γδύνιας προϋπέθετε τὴν κατασκευὴν συγκροτήματος ὅλων παντοίων ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς μεταφορτώσεις καὶ τὴν καλὴν τῶν ἐμπορευμάτων μεταχειρίσιν, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν ὀργάνωσιν καὶ τὴν πύκνωσιν ἐνὸς ἀρτίου δικτύου τακτικῶν γραμμῶν. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ Πολωνικὴ προσπάθεια ἐπέτυχε. Τὸ μόνον εἰσέτι εὐπαθὲς σημεῖον, ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι, παρὰ τὴν μέχρι τοῦδε προοδευτικὴν ἀνάπτυξιν τῶν διὰ θαλάσ-

σης Πολωνικῶν ἐξαγωγῶν, ἐλάχιστη ὑπῆρξεν ἡ συμμετοχὴ τῆς Πολωνικῆς ναυτιλίας. Τὸ 1927 λ. χ. μεταφέρθησαν δι' ἔθνικῶν πλοίων τὰ 3 0/0 μόνον τοῦ συνόλου τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερθέντων ἐμπορευμάτων, τὸ δὲ ποσοστὸν αὐτὸ ἀνῆλθε τὸ 1932 εἰς 9 0/0, διὰ νὰ φθάσῃ τὸ παρελθὸν ἔτος εἰς 11 0/0. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς Πολωνικὰς ἐξαγωγὰς, ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἐθνικῶν σκαφῶν ἦτο μεγαλύτερα, μολοντί οἱ ἀπόλυτοι ἀριθμοὶ εἶνε πολὺ κατώτεροι. Ὡς πρὸς τὴν κίνησιν τῶν σημαῶν, πρῶτη ἔρχεται, διὰ τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας, ἡ Σουηδική, δευτέρα ἡ Πολωνική, τρίτη ἡ Ἀγγλική καὶ τετάρτη ἡ Γερμανική, διὰ δὲ τὸν λιμένα τοῦ Δάντσιγκ προηγείται ἡ Γερμανική μὲ ποσοστὸν 24 0/0 ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος, ἀκολουθοῦν δὲ κατὰ σειράν ἡ Σουηδική, ἡ Νορβηγικὴ καὶ ἡ Πολωνική. Λεπτομερέστερον, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις (κατάλοι) τῶν δύο τούτων λιμένων κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος εἰς χιλιάδας τόνους νῆτ καὶ μὲ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐκάστης σημαίας εἰς τὴν ὅλην κίνησιν, δεῖκνεται εἰς τὸν ἀκόλουθον συγκριτικὸν πίνακα:

| Σημαία | ΓΑΥΝΙΑ 1935 | | | ΔΑΝΤΣΙΓΚ 1935 | | |
|---------------|-------------|--------|----------|---------------|--------|----------|
| | Πλοῖα | Τ. νῆτ | Ποσ. 0/0 | Πλοῖα | Τ. νῆτ | Ποσ. 0/0 |
| Πολωνική | 581 | 612.1 | 13.4 | 284 | 219.5 | 7.7 |
| Ἀγγλική | 273 | 476.3 | 10.4 | 179 | 194.3 | 6.8 |
| Δανική | 672 | 428.9 | 9.4 | 757 | 489.6 | 17.2 |
| Ἑσθονική | 89 | 38.— | 0.8 | 83 | 31.6 | 1.1 |
| Φινλανδική | 186 | 201.8 | 4.4 | 115 | 184.8 | 6.5 |
| Γαλλική | 9 | 25.2 | 0.6 | 43 | 74.6 | 2.6 |
| Δάντσιγκ | 29 | 16.2 | 0.4 | 49 | 22.3 | 0.8 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ | 82 | 211.4 | 4.6 | 28 | 68.1 | 2.4 |
| Ὀλλανδική | 112 | 65.1 | 1.4 | 126 | 53.7 | 1.9 |
| Λιθουανική | 6 | 3.4 | 0.1 | 7 | 2.9 | 0.1 |
| Λεττονική | 51 | 61.8 | 1.4 | 23 | 25.6 | 0.9 |
| Γερμανική | 739 | 466.3 | 10.2 | 1613 | 695.0 | 24.1 |
| Νορβηγική | 411 | 370.2 | 8.1 | 318 | 249.6 | 8.8 |
| Ἡν. Πολιτειῶν | 92 | 289.8 | 6.4 | 4 | 12.6 | 0.4 |
| Σουηδική | 1329 | 962.6 | 21.1 | 762 | 436.2 | 15.3 |
| Λοιπαὶ σημαῖα | 137 | 330.0 | 7.3 | 44 | 83.4 | 3.4 |
| Σύνολον: | 4778 | 4559.1 | 1000/0 | 4455 | 2843.8 | 1000/0 |

Διὰ τὴν πενιχρὰν αὐτὴν συμμετοχὴν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας ἐδυσφόρησεν ἡ Πολωνικὴ κοινὴ γνώμη, τὸ αἰσθημα δ' αὐτὸ παρέσχε λαβὴν εἰς τὴν ἀνάληψιν προσπάθειας ἐνισχύσεως τῆς Πολωνικῆς χωρητικότητος. Σήμερον ὁ ἔμπορικὸς τῆς Χώρας ταύτης στόλος ἀριθμεῖ 101 σκάφη, ἄνω τῶν 20 τόνων ἑκαστον, συνολικῆς χωρητικότητος 86,292 τ. γκρός ἢ 48,955 τ. νῆτ. Ἐξ αὐτῶν τὰ 56 σκάφη, 64,442 τ. γκρός εἶνε ἑλικωκίνητα, τὰ ὑπόλοιπα εἶνε ἰστιοφόρα (13 τόνων 20,153) καὶ φορηγίδες. Ἐκ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων τῶν 100 τ. γκρός καὶ ἄνω, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 80,045 τ. γκρός ἢ 46,296 τ. νῆτ, τὰ 20 ἐξυπηρετοῦν τὴν ἀκτοπλοίαν, 14 εἶνε φορηγὰ καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἶνε μακτὰ ἢ ἐπιβατηγὰ λάινερς, ἀπασχολούμενα εἰς τὰς νέας Πολωνικὰς γραμμάς. Εἰς τὴν φορηγὴν ναυτιλίαν ἀριθμοῦνται 4 ἀνθρακοφόρα τῆς «Πολωνο-σκανδιναβικῆς ἀτμοπλοίας» καὶ 3 ἰδιοτῶν πλοιοκτητῶν. Διὰ τὰς τακτικὰς ὁμοῦ γραμμάς ὑφίστανται τέσσαρες ναυτικαὶ ἐταιρεῖαι, τῶν ὁποίων τὰ σκάφη προσεγγίζουν εἰς ὅλας σχεδὸν τοὺς Βαλτικοὺς, Σκανδιναβικοὺς, Ἀγγλικοὺς καὶ Ὀλλανδικοὺς λιμένας. Δέον νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν ἀνωτέρω δύναμιν δύο λάινερς ἀπασχολούμενα εἰς τὴν γραμμὴν Κωνσταντινῆς — Πειραιῶς — Παλαιστίνης καὶ τὰ νεότευκτα ὑπερκοκέα «Pilsudski» καὶ «Batory», τὰ ἐξυπηρετοῦντα τὴν ταξείαν γραμμὴν Γδύνιας — Νέας Ὑόρκης.

Αἱ γενόμενα δαπάναι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τῆς Γδύνιας καὶ τοῦ ὅλου δικτύου τῶν θαλασσίων Πολωνικῶν μεταφορῶν, καταδεικνύουν τὰς προσπάθειας τῆς Βαρσοβίας καὶ τὰς ὁλικὰς ἐκ τοῦ δημοσίου Θεσαυροῦ θεσίας πρὸς ἀπόκτησιν ἰδίου Ἐθνικοῦ λιμένος καὶ ἰδίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ὑπὸ δὲ τὴν σημερινὴν ἐκτάκτως δυσχερῆ θέσιν τῆς ναυτιλίας εἰς τὸν τομέα τῆς Ἀνατολικῆς Θαλάσσης, τὴν ἀγοῦσαν

HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

Ὁ Ἐπιτυχέστερος Συνδυασμὸς Ἀνωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Ὑφάλων καὶ Ἐξάλων.

Δεδοκιμασμένοι Συνδέσεις Ἀσφαλοῦς Συντηρήσεως εἰδικαὶ δι' ἕκαστον μέρος τοῦ πλοίου.

Ἰδιαιτεრაὶ Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοῖα.

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

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἕξ διαφόρους χώρας, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET
LONDON E.C. 3

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

ΔΑΝΕΙΑ

A. LUSI

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

σεβαστήν χωρητικότητα καί τήν ἔμπειρον τῶν ναύλων ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἢ ἐμποροναυτικῆ πολιτικῆ τῆς Πολωνίας ἀπατεῖ καί νέας μεγάλας θυσίας ἐκ μέρους τοῦ φορολογουμένου λαοῦ. Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἐπιδίωξις καθαρῶς πολιτικῶν σκοπῶν, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄφιν ἡ ἀποδοτικότητα τῶν ἐκαστοῦτε δαπανῶν, συνετέλεσεν εἰς τὴν φργάδεσιν σεβαστῶν ἰδιωτικῶν κεφαλαίων ἀπὸ τὰς ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεις, ἐπὶ προφανεῖ ζημίᾳ τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου. Διὰ τὴν διατήρησιν, ὅθεν, ὑπὸ τὰς παρούσας κρίσιμους περιστάσεις, τῆς Πολωνικῆς ναυτιλιακῆς καί τὴν συνέχισιν τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς τῆς Χώρας ἐπὶ τῶν ἰδίων γραμμῶν, θὰ ἐπιβαρυνθῆ μοιραίως ἐπιπερισσότερον ἡ Πολωνικὴ Οἰκονομία.

Τουρκία

Τὰ παραγγελθέντα εἰς τὴν Γερμανίαν σκάφη

Ἡ δόθεῖσα τελευταίως εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα παραγγελία ὑπὸ τῆς Τουρκικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν κατασκευὴν ἑξ ἐπιβατηγῶν πλοίων, περὶ τῆς ὁποίας ἀνέγραψαν εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», ὑπῆρξεν ἀπόρροια πολυμήνων ἐξαντλητικῶν διαπραγματεύσεων με ἀρκετοὺς ναυπηγικοὺς οἴκους διαφόρων χωρῶν. Παρὰ τὰς ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας τῆς Τουρκικῆς ἀποπλοίας, ὅπως βελτιώσῃ καὶ συγχρονίσῃ τὰς γραμμὰς αὐτῆς, ἡ κυβέρνησις τῆς Ἀγκύρας ἐνήργησεν ἐν προκειμένῳ μετὰ προφανοῦς βραδύτητος, προσχομένης ἐκ τῆς ἐπιθυμίας τῆς νὰ ἐξασφαλίσῃ ὅσον τὸ δυνατόν ἐθνικοὺς καὶ συμφέροντας ὄρους, ὡς πρὸς τὸν τρόπον πληρωμῆς τῶν νέων ναυπηγῶν. Τρία ἐκ τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν θὰ ἔχουν χωρητικότητα 3000 τ. γρῶς ἕκαστον, με διαστάσεις 91.50 μέτρων μήκους καὶ 13 μέτρων πλάτους, θὰ εἶνε διπλέικα, περιλαμβάνοντα θέσεις διὰ 250 ἐπιβάτας καὶ ἰκανὸν χώρον διὰ φορτίον, θὰ ἐφοδιασθῶν με μηχανὰς δυνάμει 2000 ἵππων, θ' ἀνατιπύσων ταχύτητα 15 μιλίων καὶ θὰ κατασκευασθῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Neptun Werft», τοῦ Ροστόκ. Τὰ ἑπόμενα τρία θὰ εἶνε χωρητικότητος 1500 τ. γρῶς ἕκαστον, ταχύπλοα καὶ αὐτὰ, προοριζόμενα διὰ τὰς ἀποπλοιακῶν, ἀποκλειστικῶς, Τουρκικῶν συγκοινωνιών, θὰ κατασκευασθῶν δὲ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Krupp», τοῦ Κιέλου.

Τὰ Βρετανικὰ ναυπηγεῖα ἀπόλεσαν τὴν Τουρκικὴν ταύτην παραγγελίαν, διότι δὲν ἠδυνήθησαν νὰ ἐξεύρουν τρόπον ἀποδοχῆς τῶν προτεινομένων Τουρκικῶν ὄρων, διὰ τῶν ὁποίων προεβλέπετο μίᾳ μακροχρόνιῳ τμηματικῇ πληρωμῇ τῆς ἀξίας τῶν κατασκευασθησομένων πλοίων. Πρὸ τῆς τωιαύτης ἀσμφωνίας, ἐστράφη ἡ Τουρκικὴ κυβέρνησις πρὸς τὴν Ὀλλανδικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1935 διεξήχοντο διαπραγματεύσεις μετὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρότερνταμ. Ἀμστερνταμ καὶ Φλώοιζ καὶ τὴν κατασκευὴν δώδεκα ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, προοριζομένων διὰ τὰς γραμμὰς Μεσογείων καὶ Μαύρης Θαλάσσης. Βάσις τῶν διαπραγματεύσεων αὐτῶν εἶχε τεθῆ ἡ ἐκαστοῦτε πληρωμὴ τῶν δόσεων διὰ Τουρκικοῦ οἴτου ἰσῆς ἀξίας, μετὰ τὴν τρέχουσαν κατὰ τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς τιμὴν τοῦ οἴτου καὶ τοῦ

συναλλάγματος.

Ἀλλὰ καὶ αἱ διαπραγματεύσεις αὐταί, καθὼς καὶ αἱ ἐπακολουθήσασαι μετὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα, εἰς οὐδὲν κατέληξαν ἀποτέλεσμα, ἕως οὗ τὰ προαναφερθέντα Γερμανικὰ ναυπηγεῖα, μολοντοῖ σοβαρῶς ἀποχρησθημένα εἰς μίαν ἐκτεταμένην ἐργασίαν, ἀνέλαβον καὶ τὴν παραγγελίαν τῆς Ἀγκύρας, μετὰ τὸν ὅρον τῆς ἀποπληρωμῆς μέσω τοῦ προσφάτως συσταθέντος Γερμανοτουρκικοῦ κληρύου. Ἦτο καιρὸς πλέον — τονίζον οἱ Τουρκικοὶ κύκλοι — νὰ ναυπηγηθῶν καινογενῆ σκάφη, διότι τὰ ὑπάρχοντα εἰς τὴν ἕπηρεσίαν, ὄχι μόνον εἶνε μεγάλης ἡλικίας, ἀλλὰ καὶ διότι τὰ πλείοστα ἑξ αὐτῶν εἶνε ἀκατάλληλα διὰ τὸν σκοπὸν, πού ἦδη χρησιμοποιούνται.

Ὁ Κρατικὸς ἐμπορικὸς στόλος τῆς Τουρκίας περιλαμβάνει κατὰ τὸ πλεῖστον ἀκατάλληλα πλοία διὰ τὰς γραμμὰς ποῦ ἐκτελοῦν καὶ πεπαλαιωμένα. Διατηροῦνται ἐν ἕπηρεσίᾳ σκάφη δυσαναλόγως μεγάλα πρὸς τὰς παρ' αὐτῶν ἐκτελουμένας περιορισμένας διαδρομὰς, μετὰ μόνην δικαιολογίαν, ὅτι τὰ μεγάλα πλοία ἰδιαίτερον ἐμποιοῦν ἐντόπιον καὶ ἀξάνουν τὸ ἐθνικὸν γόητρον μεταξὺ τῶν γεροσίων λαῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀκριβῶς διετηρήθησαν μέχρι τοῦδε ἐν κινήσει, παρ' ὅλας τὰς διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἀπαιτούμενας σημαντικὰς δαπάνας.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων)πόλεως

Αἱ διελεύσεις ἀτμοπλοίων καὶ μπότορσις ἐκ Κωνσταντινουπόλεως, κατὰ τὸν μῆνα Ἰούλιον περιέλαβον 661 σκάφη, χωρητικότητος 1.387.752 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν 311 πλοία 687.191 τ. νέτ προήρχοντο ἐκ Δαρδανελίων καὶ 350 τόννων νέτ 700.561 ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν ἡμίονα τῆς Κων)πόλεως προσήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 202 μόνον πλοία, τὰ δὲ ἑπόμενα 459 διήλθον ἐκείθεν τράνζιτο. Ἡ ναυτιλιακὴ αὐτὴ κίνησις κατανέμεται μεταξὺ εἰκοσι σημαίων, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ κατὰ σειράν δέκα πρῶτα εἶνε αἱ ἀκόλουθοι:

| ΣΗΜΑΙΑΙ | ΠΛΟΙΑ | T. NET | ΣΗΜΑΙΑΙ | ΠΛΟΙΑ | T. NET |
|-----------|-------|---------|-----------|-------|--------|
| Ἑλληνικὴ | 152 | 246.480 | Σοβιετικὴ | 32 | 76.771 |
| Ἀγγλικὴ | 98 | 221.603 | Γαλλικὴ | 22 | 72.069 |
| Ἰταλικὴ | 82 | 214.504 | Ρουμανικὴ | 34 | 63.280 |
| Νορβηγικὴ | 56 | 182.888 | Ὀλλανδικὴ | 15 | 34.120 |
| Τουρκικὴ | 100 | 132.797 | Γερμανικὴ | 16 | 30.609 |

Ἐναντι τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ προηγούμενου μηνός, ἡ Ἑλληνικὴ, μολοντοῖ διετήρησε τὴν πρώτην θέσιν, ἐσημείωσε μείωσιν κατὰ 6 πλοία καὶ 10.758 τ. νέτ. Μείωσιν ἐπίσης παρουσίασαν ἡ Σοβιετικὴ σημαία κατὰ 12 πλοία καὶ 9067 τ. νέτ, ἡ Ὀλλανδικὴ κατὰ 4 πλοία καὶ 8484 τ. καὶ ἡ Ρουμανικὴ, ἡ ὁποία μετὰ 2 σκάφη ἐπὶ πλέον εἶχε μείωσιν τῆς διελευσῆς χωρητικότητος κατὰ 7170 τόννων.

Ἀύξησιν ἀρ' ἑτέρων ἐνεργάνισαν ἡ Ἰταλικὴ σημαία κατὰ 16 πλοία καὶ 65.710 τ. νέτ, ἡ Ἀγγλικὴ κατὰ 7 πλοία καὶ 10.953 τ., ἡ Νορβηγικὴ κατὰ 9 πλοία καὶ 19.725 τ., ἡ Γαλλικὴ κατὰ 2 πλοία καὶ 13.493 τ., ἡ Γερμανικὴ κατὰ 3 πλοία καὶ 7491 τ. καὶ ἡ Σουηδικὴ κατὰ 2 πλοία καὶ 3095 τ. νέτ.

N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPY

(CORNS. SWARTTOUW'S STEVEDORING COMPANY LIMITED)

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORNS. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

STEVEDORING

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

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

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & CO

10 Metropolis Street.
SALONICA

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

ANTWERP:

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

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ἴδιοκτητὴ ἠλεκτρικῶν μεταφορῶν φορτίου 15 τόννων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χύμα φορτία.

Εὐρύτητα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἠλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἶδους.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἶδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγυρημένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χύμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν σιλόων.

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

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣ)ΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775-XA'Ι-ΦΑ

''ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΡΑΠΕΖΟΝΤΟΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: ''ΧΡΟΝΙΚΑ''

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Α.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

''ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

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

'Από την κίνηση της ναυτιλίας μας

Το Νομοθ. διάταγμα διὰ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον

Ἐπὶ τοῦ Ὑφ.πουργείου τῆς Ναυτιλίας καθιερώθη καὶ ἐτέθη ἡδη ἐπὶ τὴν κρίσιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων πρὸς ἐπεξεργασίαν, σχέδιον Νόμου, διὰ τοῦ ὁποίου προβλέπεται ἡ ἰδρυσις Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, σκοπὸν ἔχοντος «τὴν διὰ κοινῆς συνεργασίας ὁλοῦν τῶν μελῶν αὐτοῦ προστασίαν καὶ προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ». Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον θ' ἀποβλέπῃ εἰς τὴν ὑποβοήθησιν καὶ προαγωγὴν τῆς μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ παντὸς εἶδους ἐφοπλιστικῶν «Ἐνώσεων» ἐπαγγελματικῆς ἐπικοινωνίας. Τὴν ἐπιμέλειαν τῶν κοινῶν συμφερόντων τῶν μελῶν αὐτοῦ διὰ τὴν ἐνιαίαν ἐκπαιδεύσεισιν των ἐν Ἑλλάδι καὶ εἰς τὴν ξένην. Τὴν μελέτην καθῆκοντος σχετιζομένου μὲ τὴν διομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Γνωμοδοτεῖ ἐπὶ παντὸς μέτρου ἢ ζητήματος ἐνδιαφερόντος τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἰδίᾳ δὲ ἐπὶ τῶν καταρτιζομένων Νομοσχεδίων ἢ Διαταγμάτων, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε μετὰ ξένων Κρατῶν συνομολογουμένων συνθηκῶν ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας. Αἱ γνωμοδοτήσεις αὐτὰ ἐνέχουν συμβουλευτικὴν διὰ τὴν Κυβέρνησιν χαρακτῆρα καὶ προκαλοῦνται ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ τῶν οὐσιαστικῶν ὑπορωγῶν, πρὸ πάσης λύσεως ἀποφάσεως. Ἐπιπροσθέτως τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, συλλέγει, παρέχει εἰς τὰς ἀρχὰς ἢ εἰς τὰ αὐτοῦ μέλη του καὶ δημοσιεύει στατιστικὰς καὶ παντὸς εἶδους πληροφορίας, ἀναγομένας εἰς τὰ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ὑποβάλλει κατ' ἔτος εἰς τὸ Ὑφ.πουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκθεσίαν ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου, ὑποδεικνύει τὰ, κατὰ τὴν γνώμην του, ληπτέα μέτρα, συνιστᾷ διατάξεις πρὸς ἐπιλύσιν διαφορῶν, προκείμενων ἐν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν καὶ καθορίζει τύπους ναυλοσυμφώνων, φορτωτικῶν κλπ. Μέλη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου εἶνε ὑποχρεωτικῶς πάντες οἱ ἐξ ὁλοκλήρου ἢ κατὰ μερίδιον πλοιοκτητῆς οἰασδήποτε χωρητικότητος σκαφῶν ἐπὶ Ἑλληνικῆς σημαίας, ὡς καὶ οἱ κατ' ἐπάγγελμα ἐφοπλισταί, ἐφ' ὅσον: α') Κέκτηνται τὴν Ἑλληνικὴν ἰθαγένειαν. β') Εἶνε ἐνήλικοι. γ') ἔχουν ἐλευθέρως τὴν διαχείρισιν τῆς περιουσίας των. Καὶ δ') Δὲν ἔχουν καταδικασθῆ εἰς ἐγκληματικὴν ποινὴν ἢ εἰς τινα τῶν ἐν ἀρθροῖς 21 καὶ 22 τοῦ Ποινικοῦ Νόμου προβλεπομένων.

Τὰ μέλη διακρίνονται εἰς τρεῖς κατηγορίας πλοιοκτητῶν ἢ ἐφοπλιστῶν: α') Τῆς φορητοῦ ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἐκτελούντων τακτικὰς γραμμὰς φορητῶν (cargo liners). β') Τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ὑπερωκεανίου τοιαύτης. Καὶ γ') Τῆς ἱστοφόρου ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν μηχανοκίνητων ἱστοφόρων. Ἐπιμελεία τῶν κατὰ τύπους λιμενικῶν ἀρχῶν, παρ' αἷς τηροῦνται νηολόγια, θέλουσι συνταχθῆ ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ Νόμου, κατάλογοι τῶν ὑφισταμένων πλοιοκτητῶν, συμφώνως πρὸς τὰς ἀνωτέρω τρεῖς κατηγορίας, ἐχόντων τὰ προσόντα νὰ ὦσι μέλη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Οἱ κατάλογοι οὗτοι τῶν μελῶν ἀναθεωροῦνται κατ' Ἰανουάριον ἐκάστου ἔτους, γενομένης ἀρχῆς ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1938.

Ὅργανα τῆς διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου εἶνε: α') Ἡ Γενικὴ συνέλευσις. β') Ἡ ἀντιπροσωπεία. Καὶ γ') Τὸ Διοικητικὸν συμβούλιον. Ἡ θητεία τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου εἶνε διετής, ἢ δὲ γενικὴ συνέλευσις συνέρχεται, τακτικῶς μὲν κατὰ Μάρτιον ἐκάστου ἔτους καὶ ἐκτάκτως, ὡσὰς κρίνει τοῦτο ἀναγκαῖον τὸ διοικητικὸν συμβούλιον ἢ ζητηθῆ ἐγγράφως ὑπὸ τοῦ 1)3 τοῦλάχιστον τῶν ἐν Ἀθήναις καὶ Πειραιεὶ διαμενόντων μελῶν. Περαιτέρω κανονίζονται οἱ τρόποι ἐλογῆς καὶ ψηφοφορίας, τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ἀρμοδιότητες τῆς ἀντιπροσωπείας, διοικήσεως καὶ τῆς συνέλευσεως αἱ περιπτώσεις ἐκπτώσεως τῆς διοικήσεως καὶ διενεργείας νέων ἐκλογῶν, τὰ καθήκοντα τοῦ γενικοῦ γραμματέως, ταμίου κλπ.

Ἡ Γενικὴ Συνέλευσις θεωρεῖται ἐν ἀπαρτίᾳ, ἐὰν παρίσταται τὸ 1/2 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν τῇ περιφερείᾳ Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς διαμενόντων μελῶν, ἢ ἑξῆς μόνον κατὰ μονάδα ἢ ἐὰν παρίσταται 20 τοῦλάχιστον μέλη ἀντιπροσωπεύοντα πλοία 500 γιλ. τοῦλάχιστον κόρων ὀλιγῆς χωρητικότητος. Ἐν ἑλλείψει ἀπαρτίας συγκαλεῖται κατὰ τὸν αὐτὸν ὡς ἄνω τρόπον νέα συνέλευσις, ἢ τις θεωρεῖται ἐν ἀπαρτίᾳ ὡσαύποτε καὶ ἂν ὦσι τὰ παρισταμένα μέλη.

Ἡ Γενικὴ Συνέλευσις τῶν μελῶν ἀποφασίζει ἐγκύριως ἐὰν πρὸς τὴν ὑπὸ ψήφισιν πρότασιν ταχθῆ τὸ ἦμισον πλέον ἐνὸς τῶν ψήφων, ὡς δι' ἑαυτοὺς ἢ τρίτους διαβέθουν τὰ παρόντα μέλη. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης διατάξεως τὰ παρόντα μέλη ἔχουσι δικαίωμα εἰς πλείονας τῆς μᾶς ψήφου κατ' ἀναλογίαν μᾶς (1) ψήφου πρὸς 2000 πλήρεις κόρους ὀλιγῆς ἱστοφ. χωρητικότητος ἢ 1000 πλήρεις κόρους ὀλιγῆς ἀτμήφου χωρητικότητος.

Εἰς τὰς Γενικὰς Συνελεύσεις δικαιοῦται νὰ παρίσταται ἀντιπρόσωπος τοῦ Ὑφ.πουργοῦ τῶν Ναυτικῶν (Ὑφ. Ἐμπ. Ναυτιλίας) ὀριζόμενος ἐπ' αὐτοῦ μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν. Τὰ δικαιώματα καὶ καθήκοντα τοῦ ἀντιπροσώπου τούτου καθορισθῶσιν διὰ Διατάγματος.

Καθ' ἑκάστου δευτέρου ἔτος καὶ κατὰ τὴν ἐτησίαν τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν αὐτοῦ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἐκλέγει τὴν ἀντιπροσωπείαν του μεταξὺ τῶν ἐν τῇ περιφερείᾳ Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς διαμενόντων μελῶν του.

Ἴνα ἐκλεγῆ τις μέλος τῆς ἀντιπροσωπείας τοῦ Ἐπιμελητηρίου δέον α') νὰ εἶνε ἀπὸ διετίας τοῦλάχιστον μέλος τοῦ Ἐπιμελητηρίου διὰ δὲ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νὰ ἀνήκῃ εἰς τινα τῶν ἀνωτέρω καθοριζομένων κατηγοριῶν ἀπὸ διετίας τοῦλάχιστον, β') νὰ δηλώσῃ ἐγγράφως εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον 45 ἡμέρας πρὸ τῆς ὁρισθεῖσης ἡμέρας ἐκλογῆς τὴν περὶ τούτου πρόθεσιν αὐτοῦ.

Ἐκάστη τῶν κατηγοριῶν μετέχει τῆς ἀντιπροσωπείας ἐν ἀναλογίᾳ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κόρων τῆς ἀνηκούσης αὐτῆ ὀλιγῆς χωρητικότητος ἐνὸς ἀντιπροσώπου ἀναλογοῦντος πρὸς 10.000 τόνους ὀλιγῆς χωρητικότητος.

Δικαίωμα ψήφου ἔχουν οἱ ἐκ τῶν μελῶν τοῦ Ἐπιμελητηρίου εἴτε ἐξ ὁλοκλήρου εἴτε κατὰ μερίδα κύριοι 50 τοῦλάχιστον κόρων ὀλιγῆς ἱστοφόρου χωρητικότητος ἢ ἐκατὸν τοῦλάχιστον ἀτμήφου τοιαύτης. Οἱ ἐκ τούτων ἐφ' ὅσον τεγγάσονται κύριοι ἄνω τῶν 500 κόρων ὀλιγῆς ἱστοφόρου χωρητικότητος καὶ ἄνω τῶν 1000 ἀτμήφου ἔχουσι δικαίωμα εἰς πλείονας τῆς μᾶς ψήφου πρὸς δισηλίους πλήρεις κόρους ἱστοφόρου χωρητικότητος ἢ πρὸς χιλίους κόρους ἀτμήφου.

Ἡ ἀντιπροσωπεία ἐπιλαμβάνεται παντὸς ὑποβαλλομένου αὐτῇ θέματος καὶ λαμβάνει ἐπ' αὐτοῦ ἀποφάσεις μόνον ἐφ' ὅσον κρίνει ὅτι δὲν παρίσταται ἀνάγκη, λόγω τῆς σπουδαιότητος τοῦ θέματος νὰ κληθῆ ἢ Γενικὴ Συνέλευσις τῶν μελῶν.

Αἱ συνεδρία τῆς ἀντιπροσωπείας γίνονται δημοσίᾳ πλὴν ἐὰν αὕτη ἀποφασίσῃ ἀντιθέτως ἕνεκα ἀνωτέρου λόγου.

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον διαορίζεται εἰς τόσα τμήματα, ὅσα καὶ αἱ προμηθεύσεια κατηγορία τῶν μελῶν αὐτοῦ, ἕκαστον δὲ τμήμα διευθύνεται παρ' ἐπιτροπῆς, χωρὶς ὅμως νὰ ἔχη ἰδίαν αὐτοτέλειαν ἐνεργειῶν. Μετὰ σύμφωνον γνώμην τῆς Γενικῆς συνέλευσεως καὶ κατόπιν ἐκδόσεως Β. Α., ἐπιτρέπεται ἢ ἰδρυσις ἐν Ἑλλάδι ἢ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν, τοπικῶν τμημάτων τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἀπαρτιζομένων ἐκ τῶν μελῶν ὀρισμένης περιφερείας καὶ διοικουμένων παρ' ἐπιτροπῆς κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν τμημάτων τῶν τριῶν κατηγοριῶν τῶν μελῶν.

Πόροι τοῦ Ἐπιμελητηρίου ὀρίζονται οἱ ἀκόλουθοι: α') Δικαίωμα ἐφ' ἀπαξ ἐγγραφῆς τῶν μελῶν ἐκ δρ. 100. β') Ἐστία συνδρομῆς τῶν μελῶν ἐκ δρ. 100, δευαμένη νὰ ἀυξήθῃ διὰ Β. Α., πρῶτασι τοῦ ὑπορωγοῦ τῶν Ναυτικῶν, μετ' ἀπόφασιν τῆς ἀντιπροσωπείας τοῦ Ἐπιμελητηρίου. γ') Ποσοστὸν 5 ο)ο ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τῶν μελῶν καταβαλλομένου φόρου ἐπιτηδεύματος, συνεισπραττομένου ὑπὸ τῶν ταμῶν τοῦ Δημοσίου καὶ ἀποδομένου ἐπ' αὐτῶν εἰς τὸ Ἐπιμελητήριον ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς εἰσπράξεως. δ') Αἱ ἐξουσία χορηγήσεις τῶν μελῶν, τοῦ Κράτους καὶ οἰοδηγοῦ τρίτου. Καὶ ε') Τὰ ἐκ τῆς περιουσίας του εἰσοδήματα.

Διευκρινίζεται, ὅτι τὰ μέλη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀπαλλάσσονται πάσης ἄλλης ὑποχρεωτικῆς εἰσφορᾶς πρὸς οἰοδηγοῦ ἄλλο Ἐπιμελητήριον ἢ Ὀργάνωσιν. Τὸ Ἐπιμελητήριον ἀλληλογραφεῖ, ὡς ἀνεξάρτητος ἀρχὴ καὶ ἀπολαίει ὅλων τῶν ἀτελειῶν καὶ προνομῶν τῶν δημοσίων ἀρχῶν, ἢ δ' ἐποπτεία τῆς λειτουργίας του ὑπάγεται εἰς τὸ Ὑφ.πουργεῖον τῆς Ἐπορικῆς Ναυτιλίας. Ὀρίζεται τέλος διὰ τοῦ Ἰδρυ-

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

τιζού τούτου 'Αναγκ. Νόμου, ότι πρὸς κάλυψιν τῶν πρώτων ἀναγκῶν ἐγκαταστάσεων τῶν συνστομημένων 'Επιμελητηρίων, ἐπιτρέπεται ἡ συνομολόγησις παρ' αὐτοῦ τοκοχρεωλυτικῶν δανείων, οἱ ὅροι τοῦ ὁποίου ἐγκρίνονται διὰ Β. Δ. Διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ δανείου τούτου καθίσταται ὑπέγγυος ὁ πρόσθετος φόρος 5 ο/ο ἐπὶ τοῦ ἐπιτηδεύματος, δυναμένης, ἐπιπροσθέτως, νὰ παρασχεθῇ καὶ τῆς Κρατικῆς ἐγγυήσεως, βάσει ἐιδικοῦ πρὸς τούτο Διατάγματος προκαλουμένου ὑπὸ τῶν 'Υπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν.

Ὁ Νόμος περὶ τῶν Γραφείων ναυτικῆς ἐργασίας

Κατηγήσθη 'Αναγκαστικὸς Νόμος ὑπὸ τῶν 'Υφυπουργείων τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπερὶ ἐνδρέσεως ἐργασίας εἰς τοὺς ναυτικούς. Δι' αὐτοῦ προβλέπεται ἡ ἴδρυσις εἰς τοὺς κρισιμότερους λιμένας ἐιδικῶν γραφείων, «αἵτινα ἀποτελοῦν ἴδιον νομικὸν πρόσωπον καὶ τελοῦν ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ οἴκειον 'Υφυπουργείου. Ἀποστολὴ τῶν γραφείων ἐργασίας» εἶνε ἡ ὑπόδειξις καὶ λήρις τῶν ἐνδεικνυμένων μέτρων πρὸς ἐπίτευξιν, ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνάτων, ἐναρμονίσεως τῆς προσφορᾶς καὶ ζήτησεως ἐν τῇ ναυτεργατικῇ ἐργασίᾳ, ἡ παρακολούθησις τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διὰ διεθνῶν συμβάσεων ἀναλαμβανόμενων κρατικῶν ὑποχρεώσεων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν εὐρεσιν ἐργασίας εἰς τοὺς ἀνεργούς θαλασσινοὺς, τὰ ὄρια ἡλικίας παραδοχῆς ναυτοπαίδων καὶ ἐφήβων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὁ δι' ἐπιτοπίων ἐπιθεωρήσεων ἐλεγχὸς τῶν ὄρων καὶ συνθηκῶν, ὑφ' οἷς διεξάγεται ἡ ναυτεργατικὴ ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ παντὸς πλοιοῦ ἀντικειμένου ἐργασία, ἀπὸ ἀπόψεως — ἰδίᾳ — ὑγεινῆς καὶ ἀσφαλείας κατὰ τῶν ἐπαγγελματικῶν κινδύνων καὶ ἡ ὑπόδειξις τῶν ἐνδεικνυμένων μέτρων βελτιώσεως. Ἐπίσης, ἔργον τῶν γραφείων τούτων, εἶνε ἀκόμη ἡ ἐκδόσις πτυχίων ἐιδιότητος διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης καὶ ἡ τήρησις λεπτομεροῦς στατιστικῆς τῶν κατ' ἐιδιότητάς ναυτεργατῶν.

Ἐκαστὸν γραφεῖον διοικεῖται ὑπὸ πενταμελοῦς, τοῦλάχιστον, συμβουλίου, ἀλλ' οὐχὶ μείζονος τῶν ἐννέα μελῶν, με ἐκπροσώπων ἐν αὐτῷ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πληρωμάτων, τὴν δὲ προεδριαν ἀσκει ὁ λιμεναρχῆς ἢ ἔτερος ἀνώτερος λιμενικὸς ἀξιωματικὸς. Κανονίζεται περαιτέρω ὁ τρόπος τῆς συνδέσεως τοῦ συμβουλίου καὶ ὁ τρόπος ἀσκήσεως παρ' αὐτοῦ τῆς διοικήσεως τοῦ γραφείου, ἡ διεύθυνσις τοῦ ὁποίου ἀνατίθεται εἰς ἀνώτερον λιμενικόν, διὰ τὸν Πειραιᾶ, καὶ εἰς τοὺς οἰκείους λιμεναρχοὺς διὰ τοὺς ἐπαρχιακοὺς λιμένας. Δι' ἑτέρου άρθρου τοῦ 'Αναγκαστικοῦ τούτου Νόμου καθορίζεται σαφῶς ἡ ἀρμοδιότης τοῦ διευθυντοῦ.

Ἡ διὰ τῶν γραφείων μεσολάβησις πρὸς ἐξεύρεσιν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐνεργεῖται δωρεάν διὰ τε τοὺς ναυτεργάτας καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς. Οἱ ἀνεργοὶ ἐγγράφονται εἰς ἐιδικοὺς καταλόγους προσφορᾶς καὶ ζήτησεως ἐργασίας, καθὼς ἐπίσης καὶ αἱ τῶν προσφερομένων πρὸς ναυτολόγους ὑποβαλλόμεναι αἰτήσεις καταρτισμοῦ ἢ συμπληρώσεως τοῦ πληρώματος τῶν σκαφῶν τῶν. Ἡ τοιαύτη ἐκαστοῦ γραφείου μεσολάβησις ἐκτελεῖται μετὰ πάσης ἀμεροληψίας, χωρὶς νὰ λαμβάνηται ἰσ' ὄψιν ἡ εἰς οἰαδήποτε ὀργανώσεις συμμετοχῆ ἢ μὴ τῶν προσφερομένων πρὸς ναυτολόγους ἐργατῶν θαλάσσης. Ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἐνδιαφερομένων τίθενται κατὰ σειράν ἐγγραφῆς οἱ οἰκείοι ὀνομαστικοὶ κατάλογοι, ἐκ τῶν ὁποίων οἱ ἐργοδοταὶ ὀφείλου νὰ ἐκλέξων τοὺς ἀναγκαζομένους διὰ τὴν πληρωμὰ τῶν, οἱ δὲ ναυτεργάται, τὸ πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐπιθυμοῦν νὰ ναυτολογηθῶν, ἀμφοτέρων τῶν μερῶν διατηρούντων πλήρη καὶ ἀπεριόριστον κατὰ τὴν τοιαύτην ἐκλογὴν τῶν ἐλευθερίων.

Κάθε ἐργάτης θαλάσσης ἐπιθυμῶν νὰ ἐξεύρῃ ἐργασίαν ἐπὶ 'Ελληνικῶν πλοίων ὀφείλει νὰ ἐγγραφῆ πρὸς τούτο εἰς τὸ ἐν τῇ περιφερείᾳ τῶν λειτουργῶν γραφείων 'Εργασίας, ἀπαγορευμένης τῆς καθ' οἰονδήποτε ἄλλου τρόπου ναυτολογίσεως αὐτοῦ, ἐξαιρουμένων τῶν πλοιαρχῶν. Κάθε ἐφοπλιστὴς ἢ πλοιαρχὸς ὀφείλει νὰ προσλαμβάνῃ τὸ ἀναγκαζόμενον εἰς τὸ σκάφος τὸν πληρώμα, μέσω τοῦ οἴκειον Γραφείου, ἐφόσον ἔδρασει τοιοῦτον εἰς τὸν λιμένα, ἐνθα ναυλοῦται τὸ σκάφος του, ἢ ὁποῦν πρόκειται νὰ προσληθῆ ἢ ἡ περισσότερα μέλη τοῦ πληρώματος. Ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ Νόμου δὲν ἐπιτρέπεται ἡ σύστασις ἢ ἡ περαιτέρω λειτουργία τῶν ὑφισταμένων ἰδιωτικῶν γραφείων ἐνδρέσεως ἐργασίας εἰς ναυτικούς ἢ ἡ καθ' οἰανδήποτε τρόπον καὶ παρ' οἰονδήποτε προσώπων ἀσκήσεως σχετικῶν τοιοῦτου ἔργου ἢ ἐπαγγέλματος. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ ἐξεύρεσις ἐργασίας εἰς ναυτικούς, ἀπαγορεύεται ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἐμπορίου, ἐξαιρουμένων παρ' οἰονδήποτε προσώπων, εταιρίας ἢ ἰδρυμάτων, οὐδεμίαν δὲ ἐξεύρεσις ἐργασίας δύνανται νὰ δώσῃ ἀφορμὴν εἰς πληρωμὴν

ἀμοιβῆς τινος, ἀμέσως ἢ ἐμμέσως, ἐκ μερῶν ναυτικῶν οἰονδήποτε πλοίου πρὸς ἰδιώτην, εταιρίαν ἢ ἴδρυμα.

Κάθε πλοιοκτῆτης, ἐφοπλιστὴς ἢ πλοιαρχὸς, ὅστις ἠθέλει παραβῆ τὰ ἀνωτέρω, διώκεται δι' ἀπ' εὐθείας κλήσεως καὶ τιμωρεῖται διὰ φυλάξεως ἀπὸ ἐνὸς μέχρις ἑξ μηνῶν ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς 2000 ἕως 15.000 δρ. καὶ ἐν ὑποτροπῇ δι' ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν. Ἀνεξαρτήτως ὅμως τῆς ποινικῆς τοιαύτης διώξεως, ὁ ὑπεύθυνος πλοιαρχὸς δύνανται νὰ διοχθῆ καὶ πειθαρχικῶς, ἐκάστης παραβάσεως χαρακτηριζομένης, ὡς βαρῆς πειθαρχικοῦ παραπτώματος καὶ τιμωρουμένης διὰ προσωπίῳ ἐπιβαλλομένου κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ κώδικος τοῦ Ε. Ν. ὑπὸ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ «Γραφείου Ἐνδρέσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας» ἢ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, ἥτις διεπίστωσε τὴν παράβασιν, ἐπιφύλασσομένην καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν περὶ στέρησεως διπλώματος ἢ ἀδείας διατάξεων τοῦ ἰδίου Κώδικος.

Ἐπίσης κάθε ἰδιώτης, εταιρία, ἴδρυμα κ.λ., πῶν μεσολαβεῖ εἰς τὴν εὐρεσιν ἐργασίας εἰς ναυτεργάτας, κατὰ παράβασιν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, διώκεται δι' ἀπ' εὐθείας κλήσεως καὶ τιμωρεῖται μετὰ φυλάξεων ἐνὸς ἕως ἑξ μηνῶν ἢ μετὰ χρηματικῆς ποινῆς 3000—30.000 δρ. καὶ ἐν ὑποτροπῇ διὰ τοῦ ἀνωτάτου ὁρίου ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν, ἀπαγορευμένης, ἐν πάσῃ περιπτώσει, τῆς ἐξαγορᾶς τῆς ποινῆς. Διὰ τῶν ἰδίων ποινῶν τιμωρεῖται καὶ πᾶς ὅστις ἀναθέτει, καθ' οἰονδήποτε τρόπον, εἰς πρόσωπα ἢ ἰδιωτικὰ γραφεῖα, τὴν ἐξεύρεσιν δι' αὐτὸν ναυτικῆς ἐργασίας ἐπὶ πλοίων.

Αἱ νέαι περὶ διπλωμάτων καὶ πτυχίων διατάξεις

Κατηγήσθη ὑπὸ τῶν ὑφυπουργείων τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Αναγκαστικὸς Νόμος ἐπερὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων περὶ διπλωμάτων ἰκανότητος, ἀδειῶν καὶ πτυχίων ἐιδιότητος εἰς τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικόν. Ὅριζεται δι' αὐτοῦ, ὅτι τὰ πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ οἴκειον διπλώματος ἢ ἀδείας προσόντα δέον νὰ κατέχονται παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων, τὸ βραδύτερον, μέχρι τῆς ἡμέρας ἐνάρξεως τῶν ἐξετάσεων. Πρὸς διευκόλυνσιν ὅμως τῶν ὑποψηφίων ἐπιτρέπεται ἡ συμμετοχὴ τῶν εἰς τὰς ἐξετάσεις, ὑπὸ τῆς αἰρέσει τῆς μεταγενεστέρως καὶ ἐντὸς διμήνου τὸ πᾶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν ἐξετάσεων, προσκομισῶς τῶν πιστοποιητικῶν γενικῶν προσόντων, ἢτοι πιστοποιητικῶν περὶ τῶν γραμματικῶν γνώσεων, ἐγγραφῆς εἰς τὰ μητρώα ἀρρέων καὶ ποινικῶν μητρώων. Ἡ πέραν τῶν διμήνων καθυστέρησις συνεπάγεται τὴν διαγραφήν τῶν ὑποψηφίων ἐκ τοῦ πίνακος τῶν ἐπιτυχόντων, ἐκτὸς ἐάν, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 'Υπουργείου, ὑφίστανται ἀποχρῶντες λόγοι, δικαιολογούντες τὴν τοιαύτην καθυστέρησιν, ὁποῦ δύνανται ἡ δῆμος προθεσμία νὰ παραταθῆ εἰς ἐξάμηνον. Προκειμένου περὶ τῶν ἐιδικῶν προσόντων, ἢτοι πιστοποιητικῶν θαλάσσης ὑπηρεσίας, μηχανοργείων κ.λ., ἡ προσαγωγή τῶν εἰς ἀπαραίτητους μέχρι τῆς τελευταίας ἡμέρας τῆς ὁριζουμένης διὰ τὴν ὑποβολὴν τῶν.

Καθορίζεται περαιτέρω, ὅτι ἡ ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ ἀποκτηθεῖσα ὑπηρεσία, ὡς διπλωματούχου οἰκονομικοῦ ἀξιωματικοῦ, λογίζεται εἰς τὸ ἥμισυ, ἢ δὲ ὑπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ διπλωματούχου ραδιοηλεκτρογράφου εἰς τὸ 1/4 τῆς συνολικῆς ἀπαιτουμένης. Προκειμένου περὶ διπλώματος πρακτικοῦ ἀτμομηχανικοῦ, δέον νὰ κέκτηνται οἱ ὑποψήφιοι ὀκταετῆ ὑπηρεσίαν ἀρχιθερμιαστοῦ ἢ δεκαετῆ λιπαντοῦ, ἐπὶ ἀτμοπλοίων ἐν ἐνεργείᾳ. Ὡς ὑπηρεσία ἀρχιθερμιαστοῦ, λογίζεται πάσα ἐπὶ ἀτμοπλοίων ἐν ἐνεργείᾳ ὑπηρεσία δοκίμου ἢ μαθητευομένου μηχανικοῦ.

Διὰ ν' ἀποκτήσῃ τις πτυχίον ἐιδιότητος εἰς τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικόν, δέον: α') Νὰ εἶνε ἀπογεγραμμένος ἐργάτης θαλάσσης. β') Νὰ εἶνε ἐν τάξει στρατολογικῶς. γ') Νὰ εἶνε σωματικῶς καὶ πνευματικῶς ἰκανός. Καὶ δ') Νὰ ἔχῃ τὴν ἀπαιτουμένην ὑπηρεσίαν ἐπὶ 'Εμπορικῶν πλοίων.

'Αναφέρεται ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἐπιτρέπεται, ὅπως, μετὰ 12μηνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ 'Αναγκαστικοῦ τούτου Νόμου, γίνονται δεκτοὶ εἰς ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν ἀδείας μηχανοδηγοῦ β' τάξεως οἱ ἰδιοκτῆται ἢ συνδιοκτῆται πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, μέχρι 50 Β.Η.Ρ. ἰπποδυνάμεως, ἐφ' ὅσον κέκτηνται ἐξάμηνον ὑπηρεσίαν ὡς μαθητευόμενοι μηχανοδηγοὶ ἢ χειριστὰι μηχανῆς, εἰτε 12μηνον τοιαύτην ὡς κυβερνήται ἐπὶ πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ, κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων δὲν ἦσαν ναυτολογημένοι μηχανοδηγοί, ἀλλ' ἐξέτερον τὰ καθήκοντα τούτων αὐτῶν ὡς κυβερνήται. Ἀπὸ τῆς

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 "VFRITAS, Ltd

Cables & Radiograms—„Onneybros“ Shanghai

δημοσιεύσεως επίσης του Νόμου, παρατίθεται επί εν έτος ή προθεσμία εντός της οποίας δέον να υποβληθούν εις πρακτικά εξέτασις οι λαβόντες μέχρι της 23 Μαρτίου 1929 δίπλωμα ραδιοηλεγραφητού α' τάξεως.

Εις τους μέχρι 1ης Ιανουαρίου 1936 μετασχόντας εις εξέτασις προς απόκτηση οιοδήποτε διπλώματος ικανότητας ή άδειας, χωρίς να ζήτηνται τα κατά Νόμον προσόντα και επιτηρόντας, χορηγείται το οικείον δίπλωμα ή άδεια, άνεν νέας εξέτασεως, άφ' ής στιγμής ήθελον μεταγενεστέρας συμπληρώσει ή άποδείξει, ότι ζήτηνται τα απαιτούμενα προσόντα. Ορίζεται επίσης, ότι εξομοιοούνται προς τα άποδεικτικά σπουδών δημοσίων γυμνασίων ή έμπορικόν σχολών — άτινα όφείλουν να ζήτηνται οι ατόντες την απόκτηση διπλώματος οιασδήποτε κατηγορίας, άδειας ή πτυχίου — και τα των Έλληνικών ιδιωτικών σχολών, των θεωρουμένων ως ισοτίμων ή ισοδυνάμων ή όμοιων προς τα δημόσια γυμνάσια ή έμπορικά σχολιά.

Αναφέρεται τέλος, ότι ο αριθμός των καθ' έναστον έτος άπονευμένων διπλωμάτων πλοίαρχον γ' τάξεως, πλοίαρχον ίστοιογράφον άτρωμηχανικού γ' τάξεως, μηχανικού γ' τάξεως δια μηχανάς έσωτερικής καύσεως, οικονομικού άξιωματικού β' τάξεως και ραδιοηλεγραφητού β' τάξεως, καθορίζεται έφ' άπαξ έτησίως, εκδιδομένου σχετικού Βασιλικού Διατάγματος εντός του Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους και κατόπιν συμφώνων ήτιολογημένης γνωμοδοτήσεως έπιτροπής έξ αντιπροσώπων των έφορλαστών και ναυτεργατών, στηριζομένης δέ επί έπίσημων στατιστικών και έξηκριβομένων στοιχείων περί των προβλεπομένων άναγκών της Έμπορικής Ναυτιλίας.

Τά υγειονομικά τέλη Στενών

Κατ' άπολυθείαν των όρων της Συμβάσεως του Μοντρέ, σχετικώς προς τών διάπλων των έμπορικόν σκαφών, των διερχομένων των Στενών ετράνζιτο, ή Τουρκική Κυβέρνησις διά νόμου, τεθέντος εις εφαρμογήν από της 15ης Αύγουστου 1936, θα εισπράττη, από της ήμερομηνίας ταύτης, δι' Υγειονομικά τέλη Γρόσια 3 κατά Ν. Ρ. Τ. έφ' άπαξ, είτε κατά τών καταπλών των πλοίων εις Δαρδανέλλια, είτε κατά την κάθοδον αυτών εκ Μαύρης Θαλάσσης. Η καταβολή αυτή άπαλλάσσει τόν πλοίων από την πληρωμήν Υγειονομικών τελών έπιστροφής και ισχύει δι' έξ μήνας από της ήμερομηνίας της εισπράξεως τών οφθέντων τελών. Παρελθούσης της διορίας ταύτης, τόν πλοίων θα θεωρηθή ως έτετελούν δεύτερον ταξίδιον και θα υπόκειται εις την πληρωμήν εκ νέου των Υγειονομικών τελών. Ο πλοίαρχος όφείλει κατά την έπιστροφήν του να παρουσιάσει την άπόδειξιν της τελευταίας πληρωμής τών τελών. Ούδεμία δικαιολογία θα ληφθή υπ' όψει εάν ή άπόδειξις αυτή δέν παρουσιασθή, όποτε θα εισπραχθούν και πάλιν τά τέλη.

Τόν πλοίων, εάν πρό της διελεύσεως τών Στενών, προσεγγίση εις Τουρκικόν λιμένα, έστω και προς άνθράκων, θα καταβάλη τά τέλη προς Γρόσια 4 κατά Ν.Ρ.Τ., ότι ή διάταξις του νόμου παύει να ισχύη μέχρις ότου και πάλιν τόν πλοίων διέλθη των Στενών ετράνζιτο. Τόν πλοίων θεωρείται ως ετράνζιτο, εάν παραμείνη εις τόν λιμένα Κωνσταντινουπόλεως μέχρι 48 όρών από της άφίξεώς του. Παρελθούσης της προθεσμίας ταύτης όφείλει να έλευθεροκοινωνήσῃ και να πληρώσῃ Υγειονομικά τέλη προς Γρ. 4 κατά Ν. Ρ. Τ. καθότι ή διάταξις του νόμου παύει ισχύουσα.

Κατωτέρω δίδομεν παραδείγματα εφαρμογής τών ως άνω διατάξεων.

Εάν ένα πλοίων, προσρχόμενον εκ Δαρδανελίων, διέλθῃ τράνζιτο τών Στενών, κατευθυνόμενον δι' ένα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης μή Τουρκικόν και έπιστρέψῃ και πάλιν τράνζιτο, τότε δέν θα καταβάλῃ εκ δευτέρου Υγειονομικά τέλη, έστω και άν πρόκειται να σταματήσῃ εις τόν λιμένα Κων)λεως προς άνθράκων, ήδωρον ή παραλαβήν τροσίμων. Έν περιπτώσει, καθ' ήν προσεγγίση εις ένα οιοδήποτε λιμένα Ποντοθαλακτίας προς παραλαβήν γυανθράκων, τότε θα καταβάλῃ εκει εκ νέου τά Υγειονομικά τέλη προς Γρ. 4 κατά Ν. Ρ. Τ.

Εάν ένα πλοίων προσρχόμενον εκ Δαρδανελίων παραμείνη εις τόν λιμένα της Κωνσταντινουπόλεως προς λήψιν διαταγών λ. γ. φορτώσεως και παρελθον αι υπό τόν νόμον χορηγούμενα 48 ώρα διατά τα διερχόμενα τράνζιτο πλοία, τότε αυτό δέον να έλευθεροκοινωνήσῃ και πληρώσῃ την διαφοράν του ένός Γρ.σ. κατά Ν. Ρ. Τ. Κατά δέ την έπιστροφήν του εκ Μαύρης Θαλάσσης όφείλει να καταβάλῃ τά Υγειονομικά τέλη εκ νέου. Αλλά δέν θα πληρώσῃ αυτά εκ δευτέρου, εάν έπαναλεύσῃ τών Στενών εντός 6 μηνών.

(Έκ του Γραφείου του κ. Μάγκου της Κων)πόλεως)

Τό πλήρωμα μηχανής τών πετρελαιοκινήτων

Υπό του Συμβουλίου του Ε. Ν. ένεργήθη σχέδιον Διατάγματος, διά του οποίου προστίθεται εις τόν ύφιστάμενον καλαιών Νόμον περί συνθέσεως του προσωπικού μηχανής τών ά)π., άτινα χρησιμοποιούν δια την θέρμανσιν των λεβήτων των υγράς καυσίσεως ύλας, ή άκόλουθος παράγραφος: «Εις τόν αριθμόν τών 4 έως 6 θερμοστών προστίθεται και εις άκόμη, ως καθαριστής, εις δέ τόν αριθμόν τών 7 έως 12 θερμοστών προστίθενται έσέτι άλλοι δύο θερμοσται, ως καθαρισταί».

Σύντομοι ναυτικάι ειδήσεις

Τόν φορτηγόν «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 4418 τ. γκρός (του 1906) κατέπλευσε την 15ην Αύγουστου εις τόν Μπλάθ και την επομένην παρεδόθη εις τούς Άγγλους άγοραστάς του προς διάλυση. Παραδίδονται επίσης εν Άγγλία προς διάλυση εντός του α' 10ημέρου του Σεπτεμβρίου και τά από μινός πωληθέντα φορτηγά μας «ΡΗΝΟΣ» 4346 τ. γκρός (του 1911) και «ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» 1580 τ. γκρός (του 1896).

Τόν μικρόν φορτηγόν «ΖΑΝΕΤΤΑ» 449 τ. γκρός (του 1910), 5-περ είχεν ύποστη σειράν σοβαρών ζημιών εκ προσασάξεως εις τόν Πειραιών προλιμένα, έπολήθη εις Έλληνας διαλυτάς αντί 700 λιρών.

Τόν άγορασθέν πρό καιρού παρά τών κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκωντή, άγορίν δέ εις Ρότερνταμ, Όλλανδικόν φορτηγόν «Jaccatra» 5883 τ. γκρός (του 1914), έπολήθη ήδη εις Γερμανούς έφορλαστάς και παραδόθεν μετονομάσθη «Konsul Carl Fisser».

Παρεδόθη επίσης εις ένα λιμένα τών Ινδιών και τόν πωληθέν εις Ιάπωνας φορτηγόν «ΑΠΟΙΚΙΑ» 3607 τ. γκρός (του 1905). Η τμή της πωλήσεώς του είνε 11.250 λιρών, είχε δ' άγορασθή παρ' Έλλήνων τών Ιανουαρίου του 1930 αντί 13.000 λιρών. Οι Ιάπωνες άγορασταί του τό έθεσαν ήδη υπό Κινεζικήν σημαίαν.

Τόν Άγγλικόν φορτηγόν «Salacia» 5257 τ. γκρός (του 1912) με σερβόν Νο2 του 1934, όπερ είχεν άγορασθή παρ' τών κ. κ. άδελφών Γουλανδρή αντί 13.000 λιρών, άπερρίθη κατά την έπιθεώρησιν. Τόν φορτηγόν τούτο μετεπωλήθη αντί 14.000 λιρών εις Ιάπωνας άγοραστάς προς περαιτέρω εκμετάλλευσιν υπό Κινεζικήν σημαίαν.

Τόν άγορασθέν παρ' Έλλήνων Σουηδικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Lis» 904 τ. γκρός (του 1866) με ριζικήν άνασκευήν και νέας μηχανάς έσωτερικής καύσεως του 1921, παραλήφθεν εις Gefle, έτέθη υπό Έλληνικήν σημαίαν και μετονομάσθη «ΑΡΚΑΔΙΑ».

Τόν μικρόν δεξαμενόπλοιο «ΝΟΚΟΛ» 302 τ. γκρός, έπολήθη από την εταιρίαν «Ε. Νάσσοσ και Θ. Αντύπιας» εις τόν κ. Εδστ. Δ. Νάσσοσ αντί 342.132 δρ.

Τόν έτετελούν έπισκευάς εις τόν Άμστερνταμ φορτηγόν «ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΟΥΤΟΥΣ» (ex «Όρος Πίνδος») 4810 τ. γκρός (του 1914), μετονομάσθη «ΑΡΗΣ».

Τόν άγορασθέν επίσης παρ' του κ. Δ. Σταθάτου φορτηγόν «Lancaster Castle» 5625 τ. γκρός (του 1919) παραλήφθεν εις την Άμβέρσαν, μετονομάσθη «Searhater» και διατρεί την Άγγλικήν σημαίαν.

Υπέστησαν εσχάτως έπισκευάς ή δεξαμενοσμούς εν Άγγλία, τά φορτηγά μας «Ελένη» (Αδ), «Νικοκλής», «Π. Μαργαρόνης» και «Μόσχα Α. Γουλανδρή» εις Κάρδιφ και Μπάροϋ.

Τόν άγορασθέν παρ' του κ. Μιχ. Λαμου, μέσω τών κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκωντή, φορτηγόν «Great City» 5491 τ. γκρός (του 1914) παραλήφθεν εις τόν Κάρδιφ και μετονομασθέν «Richmond Hills», παραμένει υπό Άγγλικήν σημαίαν.

Επίσης παρελήφθη εις Tees και θα παραμείνη υπό τόν αυτό όνομα και υπό Άγγλικήν σημαίαν τόν άγορασθέν παρ' του κ. Βλάσσοφ φορτηγόν «Umlazi» 4276 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1919.

Παραμένει επίσης υπό Άγγλικήν σημαίαν και τόν έτετελούν έπισκευάς εις τόν Πειραικόν λιμένα νσαγορασθέν παρ' του κ. Ίωσηφόγλου φορτηγόν «ΙΩΝΟΠΟΛΙΣ» (ex «CLENLUCE») 6755 τ. γκρός (του 1920).

Ο διαγωνισμός διά την κατάταξιν έννεα λιμενικών δοκιμών άνεβλήθη διά την 21ην Σεπτεμβρίου.

Διεγράφησαν εκ τών καταλόγων του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου, κατόπιν έλέγχου, διενεργηθέντος υπό της γενικής γραμματείας του Ίδρυματος, εκατόν συνταξιούχοι, ως αποβιώσαντες.

Μελετάται υπό τών άρμοδίων ύπηρεσιών της Λιμενέσεως του Ε. Ν. ο καταρτισμός Κανονισμού της ραδιοηλεγραφικής και ραδιοηλεφωνικής ύπηρεσίας επί τών έμπορικόν πλοίων.

ZEISE PROPELLERS
 FITTED ON MANY GREEK VESSELS
ARE THE MOST EFFECTIVE
 GENERAL - REPRESENTATION
 SINCE 1897
FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG
 TELEGR: CRIANSEN SPEERSORT 8

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
“WAALHAVEN,”
 LATE LITH & MADERN
ROTTERDAM (HOLLAND)
 TELEPHONE: 21850 (3 LINES) TELEGR: DOCKAGE
 AFTER HOURS: 21851
ALL SHIPREPAIRS

Νέαι αγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν

Παρά τὸν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκωντῆ ἠγοράσθησαν ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 90.000 λιρῶν τέσσαρα Ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια, ἅτινα καὶ θὰ παραμείνουν ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν. Τὰ σκάφη ταῦτα εἶνε τὰ ἀκόλουθα:

«ASHLEIGH» ἠγοράσθη ἀντὶ 35.500 λιρῶν. Εἶνε σκάφος 4853 τ. γκρῶς, 2893 τ. νῆτ καὶ 9300 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 25.6 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδ κλάσιν 100Α1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1925, εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Furness Co, Ltd», τοῦ Μίδδλεσμυρ.

Φέρει ἓνα κατὰστρωμα καὶ «σέλτεν-ντέξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκους 410.5 ποδῶν, πλάτους 53.6 καὶ κοίλου (βάθους) 25.6 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Richardson, Westgarth Co», τοῦ Χάρτλεπουλ καὶ δυνάμειος 402 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 27'', 45'', 75'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 51'' ἰντσῶν.

«INVERGARRY» (τάνκερ) ἠγοράσθη ἀντὶ 11.000 λιρῶν καὶ θὰ μετατραπῆ εἰς «τράμπ» φορτηγόν. Εἶνε σκάφος 6907 τ. γκρῶς, 4217 τ. νῆτ καὶ 10.350 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 28.9' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδ κλάσιν 100Α1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1924 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Harland & Wolf», τοῦ Μπέλφαστ.

Φέρει ἓν κατὰστρωμα καὶ «σέλτεν-ντέξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκους 412.6 ποδῶν, πλάτους 55.8 καὶ κοίλου (βάθους) 34.4 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμειος 531 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἰντσῶν, φέρει δὲ 4 λέβητας, πίεσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«GREAT CITY» ἠγοράσθη ἀντὶ 20.000 λιρῶν. Εἶνε σκάφος 5491 τ. γκρῶς, 3341 τ. νῆτ καὶ 10.135 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 25.4 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόιδ κλάσιν 100 Α1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1914 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Korner & Sons Ltd», τοῦ Στόκτον. Διαθέτει γῶρον 561.000 κ. π. διὰ χύμα φορτίου, 527.000 κ. π. διὰ δέματα καὶ 32.985 κ. π. διὰ μπόινκερς.

Φέρει ἓν κατὰστρωμα καὶ «σέλτεν-ντέξ» καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 420 ποδῶν, πλάτους 56.7 καὶ κοίλου (βάθους) 26.4 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Blair & Co Ltd», τοῦ Στόκτον καὶ δυνάμειος 390 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 28'', 46'', 75'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἰντσῶν.

«RONDA» ἠγοράσθη ἀντὶ 22.500 λιρῶν. Πρόκειται περὶ σκάφους 4943 τ. γκρῶς, 3030 τ. νῆτ καὶ φορτίου 8030 τ., ἔχοντες παρὰ τῷ Λόιδ κλάσιν 100Α1, κατασκευασθέντος τὸ 1920 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «J. Readhead & Sons, Ltd», τοῦ Σάνθ Σηλδς καὶ διελθόντος σερβέυ Νο3 τὸ 1935. Ἐμφορτον βύθισμα ἔχει 24.6 ποδῶν, χρησιμοποιεῖ ἕρμα ὕδατος 1341 τ. καὶ διαθέτει γῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χύμα 422.000 κ. π. καὶ διὰ φορτίου εἰς δέματα 392.000 κ. ποδῶν.

Φέρει ἓν κατὰστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 385.0 ποδῶν, πλάτους 53.6 καὶ κοίλου (βάθους) 27.1 π., με πρόστεγον 36, μεσόστεγον 119 καὶ ἐπίστεγον 40 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμειος 433 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 26½'', 44'', 73'' ἰντσῶν καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48 ἰντσῶν. Λέβητας φέρει 3, πίεσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«KASTALIA» ἠγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Νικολάου ἀντὶ τιμῆς 16.500 λιρῶν. Εἶνε 4683 τ. γκρῶς, 2886 τ. νῆτ καὶ 7330 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 24' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόιδ κλάσιν 100Α1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1919 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Lithgows, Ltd», τῆς Γλασκώδης. Ἐρμα ὕδατος χρησιμοποιεῖ 1945 τόννους καὶ διαθέτει γῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χύμα 399.000 κ. π., διὰ φορτίου εἰς δέματα 367.000 κ. π. καὶ διὰ μπόινκερς 11.000 κ. π.

Φέρει δύο κατὰστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 384.9 ποδῶν, πλάτους 52.0 καὶ κοίλου (βάθους) 26.7 ποδῶν, με πρόστεγον 40, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 38 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Rankin & Blackmore, Ltd», καὶ δυνάμειος 517 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 27 1/8'', 44'' 7/8'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἰντσῶν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πίεσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«LISA» Σουηδικὸν μόντορσιπ, ἠγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Ἀδ. Ρούσση. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει κλάσιν Νορβηγικῶ Νηογνώμονος, εἶνε σιδηρῶν, κατασκευασθὲν τὸ 1866 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Barelay Curle & Co», τῆς Γλασκώδης, ἐπισκευάσθη ὁμοῦ ριζικῶς τὸ 1921, ὅτε καὶ ἐφοδιάσθη διὰ τὴν πρῶσιν του με μηχανὰς Ντιζελ, Σουηδικῆς κατασκευῆς. Εἶνε 904 τ. γκρῶς, 602 τ. νῆτ καὶ 1550 τόννων φορτίου.

Φέρει ἓν κατὰστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 237.5 ποδῶν, πλάτους 28.2 καὶ κοίλου (βάθους) 15.3 ποδῶν, με πρόστεγον μῆκους 59 καὶ μεσόστεγον ἐπίσης 59 ποδῶν. Αἱ Ντιζελ μηχαναὶ του, δυνάμειος 104 ὄνομ. ἴππων, εἶνε ἐξακύλινδροι.

«ULSTAD» Νορβηγικόν, ἠγοράσθη ἐπίσης παρὰ τοῦ κ. Μ. Ἐμπε-

ρίου ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 18.000 λιρῶν. Πρόκειται περὶ σκάφους 4649 τ. γκρῶς, 2890 τ. νῆτ καὶ 7300 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 24.11' ποδῶν καὶ κλάσιν 100Α1 παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδ, κατασκευασθέντος δὲ τὸ 1919 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα J. Priestman & Co, τοῦ Σούντεριλαντ. Ἐρμα ὕδατος χρησιμοποιεῖ 1339 τ., διαθέτει δὲ γῶρον διὰ φορτία εἰς χύμα 370.000 κ. π., διὰ δέματα 340.000 κ. π. καὶ διὰ μπόινκερς 11.880 κ. π.

Φέρει ἓν κατὰστρωμα καὶ «σέλτεν-ντέξ», με διαστάσεις μῆκους 350 ποδῶν, πλάτους 50.8 καὶ κοίλου (βάθους) 31.5 π. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς G. Clark, τοῦ Σούντεριλαντ καὶ δυνάμειος 384 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 25'', 41'', 67'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45'' ἰντσῶν, λέβητας δὲ φέρει τρεῖς, πίεσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«INVERGORDON» Ἀγγλικὸν τάνκερ, ἠγοράσθη ἀντὶ 11.250 λιρῶν παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκωντῆ, θὰ μετατραπῆ δὲ εἰς «τράμπ» φορτηγόν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶνε 6921 τ. γκρῶς, 4229 τ. νῆτ καὶ 10.175 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 28.9 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1923 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα Τζῶν Μπράουν, τοῦ Clyde, καὶ ἔχει παρὰ τῷ Λόιδ κλάσιν 100Α1.

Φέρει ἓνα κατὰστρωμα καὶ «σέλτεν - ντέξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκους 412.9 ποδῶν, πλάτους 55.6 καὶ κοίλου (βάθους) 34.4 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμειος 540 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἰντσῶν, φέρει δὲ 4 λέβητας πίεσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«L' IDA» Γαλλικόν, ἠγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γουλιανδρῆ διὰ πέλτας τῶν, ἀντὶ 11.500 λιρῶν. Πρόκειται περὶ σκάφους 3396 τ. γκρῶς, 2072 τ. νῆτ καὶ 6130 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 22.1½ ποδῶν, ἔχοντες κλάσιν «Βέριταξ», με ἐπιθεώρησιν τοῦ 1935 καὶ ναυπηγηθέντος τὸ 1910 (Σεπτέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ρίτσαρσον», τοῦ Στόκτον. Ἐρμα ὕδατος χρησιμοποιεῖ 1538 τ. καὶ διαθέτει γῶρον 25.330 κ. π. διὰ μπόινκερς, 354.000 κ. π. διὰ φορτία εἰς χύμα καὶ 326.000 κ. π. διὰ δέματα.

Φέρει ἓν κατὰστρωμα καὶ «σέλτεν - ντέξ», με διαστάσεις 365 π. μῆκους, 48.6 πλάτους καὶ 21.6 κοίλου (βάθους). Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Blair & Co Ltd», τοῦ Στόκτον καὶ δυνάμειος 359 ὄνομ. ἴππων, εἶνε τρικύλινδροι, με διάμετρον κυλίνδρων 26'', 41'', 67'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45'' ἰντσῶν. Λέβητας φέρει δύο, πίεσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

Ἐγοραπωλησίαι πλοίων

Ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων τῶν πωλουμένων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, διετήρησε καὶ κατὰ τὸ 15ῆήμερον τοῦ Αὐγούστου τὴν ζωηρότητά της, με νέον χαρακτηριστικὸν τὴν ζήτησιν οκαφῶν «τράμπ» νεωτέρας ἡλικίας, τῶν ὁποίων ἡ ἔλλειψις προσφορᾶς ἦτο ἀσθητὴ. Οἱ ὑπάρχοντες ἀγορασταὶ ἐκάλεσαν ἐν μέτρῳ τὰς ἀνάγκας των διὰ πλοίων παλαιότερας ἡλικίας, εἰς τινες δὲ μάλιστα περιπτώσεις καὶ προπολεμικῆς τοιαύτης, εἰς τιμὰς ἀρκετὰ ὑψηλά. Ἡ ἀναίτησις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων ὀφείλεται ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὴν ἀραίαν καὶ σποραδικὴν προσφορὰν νεωτέρων φορτηγῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν διατήρησιν τῶν ναύλων εἰς ἱκανοποιητικὰ ἐπίπεδα. Τὸ τελευταῖον συνετέλεσεν, ὥστε ν' ἀποσπῶνται τῆς ἀγορᾶς αἱ προσφοραὶ καὶ τὰ ὑπὸ πώλησιν σκάφη νὰ εἰσέλθω ἐν νέον ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν των εἰς τὴν ἐργασίαν. Ζήτησις οκαφῶν ἐξεδηλώθη ἀπὸ μέρους καὶ τῶν Ἰταλῶν καὶ Τούρκων ἐφοπλιστῶν, χωρὶς ὅμως νὰ κλεισθῆ παρ' αὐτῶν καμία νέα ἀγορὰ. Οἱ πρῶτοι ἠκεύσθησαν εἰς τὴν μεταβίβασιν ἰδιοκτησίας Ἰταλικῶν τινῶν πλοίων, οἱ δὲ δεύτεροι καὶ εἰδικῶς ὁ ἐφοπλιστὴς Σαδὴμ Ζαδέ, διαπραγματεύεται τὴν ἀγορὰν δύο ἀγγλικῶν φορτηγῶν - λαίνερς, ζωηρικότητος 3500 καὶ 6000 τόννων φορτίου. Παρῆλθη ἐξ ἄλλου τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ Γιουγκοσλαβικῆς ἐταιρίας Καναδικὸν ἀτμόπλοιο «Canadian Planter» 5399 τ. γκρῶς (τοῦ 1920) μετονομασθὲν «Boka». Τὸ ἀγορασθὲν ἐξ ἄλλου παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκωντῆ φορτηγὸν «Canadian Leader» 5492 τ. γκρῶς (τοῦ 1921) ἀντὶ 15.000 λιρῶν, ἐπανεπώληθη παρ' αὐτῶν εἰς Ἰάπωνας ἀντὶ 16.500 λιρῶν, με παραλαβὴν, ὅς ἐστὶ καὶ εὐρίσκειται εἰς τὸ Μόντρεάλ, ἐνθὸ τὸ ἐγκαταλείφθη παρὰ τῶν κ. κ. Ἀδ. Γουλιανδρῆ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Salacia» 5257 τ. γκρῶς (τοῦ 1912), ἠγοράσθη εὐθὺς κατόπισ παρ' Ἰαπῶνων ἀντὶ 14.000 λιρῶν, ἤτοι 1000 λιρᾶς ἐπὶ πλεον τῆς πρῶτης πώλησεως.

Ἐξαιρετικὴν δραστηριότητα εἰς νέας ἀγορὰς ἐπέδειξαν κατὰ τὸ 6' 15ῆήμερον τοῦ Αὐγούστου οἱ Ἕλληνας ἐφοπλισταὶ, οἵτινες καὶ ἠγόρασαν ἑννέα ὄλα φορτηγὰ διαφόρων μεγεθῶν, συνολικῆς ζωηρικότητος 42.947 τ. γκρῶς, διαθέσαντες πρὸς τοῦτο κεφάλαια 151.000 λιρῶν. Τὰ περισσότερα ὄμως τῶν ἀγορασθέντων πλοίων θὰ παραμείνουν ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν. Ὄφτως, ὅς γράφομεν καὶ εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, οἱ κ. κ. Ρεθύμνης καὶ Κουλουκωντῆς ἠγόρασαν διὰ λογαριασμῶν τῶν Ἀγγλικῶν

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΓΟΡΟΝΕΥΣΙ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

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

εταιριών των τὰ Ἀγγλικά φορτηγὰ «Ashleigh» καὶ «Ronda» ἀντὶ 59.000 λιρῶν καὶ τὰ Ἀγγλικά τάνκερς «Invergarry» καὶ «Invergordon» ἀντὶ 22.250 λιρῶν, θὰ τὰ μετατρέψουν δὲ εἰς «τροάμπες». Ὁ κ. Ν. Νιζολάν ἠγόρασεν ἀντὶ 16.500 λιρῶν τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kastalia», ὁ κ. Μαρής Ε. Ἐμπειρίκος ἀντὶ τμῆς 18.000 λιρῶν τὸ Νορβηγικὸν «Ullstad», οἱ κ.κ. ἀδελφοὶ Γουλιανδρὴ ἀντὶ 11.500 λιρῶν τὸ Γαλλικὸν «L' Ida», οἱ κ. κ. ἀδελφοὶ Ρούση καὶ ἀδελφοὶ Λουλιούδη ἀντὶ 3750 λιρῶν τὸ μικρὸν Σουηδικὸν μώτοροσιπ «Lisa» τ. γκρὸς 904 καὶ ὁ κ. Μιχ. Λαμὸς τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Great City» ἀντὶ 20.000 λιρῶν, τὸ διητήρησε δὲ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ τὸ μετωνόμασε «Richmond Hill».

Αἱ κρισιώτεραι ἀγοραπωλησίαι κατὰ τὸ διαρροῦσαν 15ῆμερον ἦσαν αἱ κάτωθι:
 «MAJESTIC» Ἀγγλικὸν, 56.599 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ διαμερίσματα διὰ 2162 ἐπιβάτας ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν «Κιοῦναρ - Οὐάιτ» εἰς τὸ Βρετανικὸν Ναυαρχεῖον ἀντὶ 115.000 λιρῶν, ἵνα χρησιμοποιηθῇ προσωρινῶς εἰς τὸ Ρόζυθ, ὡς πλοῖτὴ ναυτικῆς σχολῆς.
 «IRENE» Σουηδικὸν, 1836 τ. γκρὸς, 2900 τ. φορτίου (τοῦ 1899) ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ 9200 λιρῶν.
 «NORRTELJE» Σουηδικὸν, 731 τ. γκρὸς, 1100 τ. φορτίου (τοῦ

1921) ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντὶ 140.000 Σουηδικῶν κορωνῶν.
 «POLINICE» Ἰταλικὸν, 1373 τ. γκρὸς, 1900 τ. φορτίου (τοῦ 1911) καὶ «PENELOPE» Ἰταλικὸν, 1160 τ. γκρὸς, 1870 τ. φορτίου (τοῦ 1907) μὲ σερβέτ No2 τοῦ 1935, ἠγοράσθησαν παρὰ τῆς Lauro ἀντὶ 281.000 λιρετῶν τὸ πρῶτον καὶ 500.000 λιρετῶν τὸ δεύτερον.
 «INCVALI» Σουηδικὸν, 1204 τ. γκρὸς, 1860 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1880, μὲ ἀναλεβήτωςιν τοῦ 1897, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ 52.000 Σουηδικῶν κορωνῶν καὶ μετωνομάσθη «Torstens».
 «GOOTE» Ὀλλανδικὸν, 1095 τ. γκρὸς, 1525 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἠγοράσθη παρ' ἐτέρων Ὀλλανδῶν ἀντὶ 7000 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Lodewyk».
 «HARTLAND POINT» Ἀγγλικὸν, 3661 τ. γκρὸς, 6812 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέτ No3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 15.500 λιρῶν.
 «LYNN REGIS» Ἀγγλικὸν, 721 τ. γκρὸς, 1100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἠγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Βραζιλίας ἀντὶ 5750 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς τὴν Νότιον Οὐαλλίαν μετωνομάσθη «Allados». Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει πωληθῆ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀντὶ 4000 λιρῶν.

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Η “ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1^{ΗΣ} ΙΟΥΝΙΟΥ ΜΕΧΡΙ 31^{ΗΣ} ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1935

| ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ | | ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ |
|----------------------------------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------|
| Ἄξια ἀτμοπλοίων: | | Κεφάλαιον Μετοχικῶν |
| α) π «Ἑλλάς», «Τουρκία» καὶ «Βέλγιον» Δρχ. 19.590.238.50 | | Γραμμάτια πληρωτέα |
| Μείον: Ἀπόσβεσις 3 ο)ο | » 587.707.20 | Πιστωταὶ |
| | | Διάφοροι πιστωτικοὶ λ)ομοὶ |
| Ἐπιπλά καὶ σκευή | » 27.605.— | Λ)ομὸς Πλοιαρχῶν |
| Μείον: Ἀπόσβεσις 20 ο)ο | » 5.525.— | Πιστωτικὸν ὑπόλοιπον |
| | | Κρατήσεις ἀπομαχικῶν καὶ Φ.Κ.Π. |
| Ἐξοδα ἰδρύσεως Ἐταιρίας | » 154.248.40 | Πληρωμάτων |
| Μείον: Ἀπόσβεσις 20 ο)ο | » 26.849.70 | Ταξίδια ὑπὸ ἐκτέλεσιν |
| | | Ναῦλοι μίηρω ἐκκαθαρισθέντων ταξιδίων |
| Χρεῶστα | | Λογαριασμοὶ τάξεως |
| Ἐκ Ναύλων, προκαταβολῶν κλπ. | | Λ)ομὸς ἐγγυήσεων |
| Ταξίδια ὑπὸ ἐκτέλεσιν | | Ζημίαι καὶ κέρδη |
| α') Πρακτορεία: ὑπόλοιπον χρεωστικῶν ἐκ ναύλων: | » 2.575.630.90 | Ἐπίλοιπον εἰς νέον |
| β') Ἐξοδα ταξιδίων καταβληθέντα .. | » 2.919.851.75 | |
| | | |
| Ἀσφάλιστρα, μισθώματα, φαρικὰ καὶ ὑγειονομικά, μὴ δεδουλευμένα | | |
| Ἐπιπλά καὶ γαϊάνθρακες ἐν ἀποθήκῃς | | |
| Ἀτμοπλοίων ὡς ἡ ἀπογραφὴ | | |
| Ἐντυπα ὡς ἡ ἀπογραφὴ | | |
| Ταμείον | | |
| Τράπεζαι | | |
| Διαθέσιμα ἐν τῷ ἐσωτερικῷ | » 53.953.70 | |
| Διαθέσιμα ἐν τῷ ἐξωτερικῷ | » 3.397.157.50 | |
| | | |
| Λογαριασμοὶ τάξεως | | |
| Λ)ομὸς ἐγγυήσεων | | |
| | 30.318.860.40 | 30.318.860.40 |
| | ===== | ===== |

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ “ΖΗΜΙΑΙ ΚΑΙ ΚΕΡΔΗ,,

| ΧΡΕΩΣΙΣ | | ΠΙΣΤΩΣΙΣ |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------|
| Φόροι | | Ναῦλοι ἀτμοπλοίων: |
| Φόροι ἐπιτηδεύματος 1934)5 καὶ 1935)6 Δρχ. | 110.000.— | Ναῦλοι ἐκκαθαρισθέντων ταξιδίων |
| Ἐξοδα ἀτμοπλοίων | | Φορτοεκφορτώσεις ἀτμοπλοίων: |
| Ἐξοδα ἐκκαθαρισθέντων ταξιδίων ἢ τοι: Μισθοτροφοδοσία, Λιμενικά, Φαρικὰ, Γαϊάνθρακες, Ἐπιπλά, Προμήθεια, Ἐπισκευαί, Ἀπομαχικά, Ἀσφάλιστρα κλπ. | » 27.709.358.20 | Ἐκφορτωτικά, Πρακτορειακά κλπ. δικαιώματα |
| Ἀθροιστὰ ἀ)π «Τουρκία» | | Τόκοι: |
| Ἀπόσβεσις γενομένων ἐξόδων | » 115.226.05 | Τόκοι καταθέσεων |
| Γενικά ἐξοδα | | Συναλλαγματικά διαφοραί |
| Μισθοί, τηλ)ικά, Ταχ)ικά, Διαφημίσεις, Ἐνοίκιον κλπ. | » 626.530.45 | |
| Ἀποσβέσεις: | | |
| 3 ο)ο ἐπὶ ἀξίας ἀτμοπλοίων | » 587.707.20 | |
| 20 ο)ο ἐπὶ ἀξίας ἐπιπλων καὶ σκευῶν | » 5.525.— | |
| 20 ο)ο ἐπὶ ἀξίας ἐξόδων ἰδρύσεως Ἐταιρίας | » 26.849.70 | |
| | | |
| Ἐπίλοιπον εἰς νέον: | 831.853.20 | |
| | 30.013.049.80 | 30.013.049.80 |
| | ===== | ===== |

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 20ῇ Αὐγούστου 1936
 Ἐντολῇ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς
 Π. Γ. ΚΑΛΑΪΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ὁ Λογιστὴς
 Ν. Ε. ΚΑΣΤΑΝΗΣ

Πωλήσεις πλοίων προς διάλυση

Συμφώνως προς τὰς ἐσχάτας δημοσιευθείσας ἐν Λονδίῳ στατιστικάς τοῦ «Λόυδ Ρέτζιστερ», διεγράφησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐκ τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος 796 ἀτμόπλοια καὶ μπότορσις (100 τ. γκρὸς καὶ ἄνω ἕκαστον) 1.502.813 τ. γκρὸς, μὲ μείωσιν κατὰ 650.656 τ. γκρὸς ἔναντι τῶν διαγραφῶν πλοίων κατὰ τὸ 1934. Ἡ διαλυθεῖσα χωρητικότης περιελάμβανε σκάφη 1.214.621 τ. γκρὸς, ἔναντι διαλύσεως πλοίων 1.768.133 τ. γκρὸς κατὰ τὸ 1934, ἢ δὲ ὑπόλοιπος χωρητικότης ἀφαιρέσει τὰς διαγραφὰς ἐκ θαλασσίων ἀντηχημάτων. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο, λόγω τῆς παρατηρουμένης εἰς τὴν ναυλαγορὰν ζωηρότητος, ἀνεκόπη ὁ γοργὸς ρυθμὸς τῶν διαλύσεων, τὸ δὲ 6' 15ῆμερον τοῦ Αὐγούστου ἔληξε μὲ τὴν πώλησιν εἰς διαφόρους διαλυτὰς 18 μόνον σκαφῶν 78.165 τ. γκρὸς, κατανεμημένων εἰς τὰς ἀκολούθους ἑξῆς σημαίας:

| | | | | | |
|------------|-----------|--------|----------|-----------|--------|
| Ἀγγλικά | 6 τ. γκρ. | 30.358 | Ἰαπωνικά | 1 τ. γκρ. | 13.026 |
| Γαλλικά | 3 » | 18.434 | Ἰσπανικά | 1 » | 1.922 |
| Ἡν. Πολιτ. | 6 » | 13.976 | Ἑλληνικά | 1 » | 449 |

Σύνολον πωληθέντων σκαφῶν πρὸς διάλυσην : 18 » 78.165

Τὰ σκάφη ταῦτα ἐπωλήθησαν ἀντὶ τιμῆς 63.000 λιρῶν, 850.000 γιέν, 68.700 δολλαρίων 1.360.000 Γαλλ. φράγκων καὶ 87.000 πεσετών εἰς διαλυτὰς ὁκτὼ διαφορῶν χωρῶν, ὡς κατωθί:

ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἠγόρασαν τὰ ἀ)π «Laperouse» Γαλλικὸν ἐπιβατικόν, 4885 τ. γκρὸς (τοῦ 1911) ἀντὶ 9750 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Σαϊγὸν ἢ Χαϊφάγκ, «Nudde» Ἀγγλικὸν φορτηγὸν λάινερ, 7928 τ. γκρὸς (τοῦ 1919) ἀντὶ τιμῆς 12.750 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Ἀγγλίαν καὶ τὸ Ἰαπωνικὸν λάινερ «Shinyo Maru» 13.026 τ. γκρὸς (τοῦ 1911) ἀντὶ 850.000 γιέν, ἤτοι 65 γιέν κατὰ τ. γκρὸς.

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἠγόρασαν τὰ ἀγγλικά ἀ)π «Kingsbury» 4072 τ. γκρὸς (τοῦ 1904) ἀντὶ 5550 λιρῶν, «Alceity» 1830 τ. γκρὸς (τοῦ 1900) ἀντὶ 3250 λιρῶν καὶ «El Paraguano» 8508 τ. γκρὸς (τοῦ 1912) ἀντὶ 15.750 λιρῶν.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἠγόρασαν τὸ ἀ)π «Admiral Evans» 2140 τ. γκρὸς (τοῦ 1901) ἀντὶ 10.500 δολλαρίων καὶ πέντε ἐπιβατικά Ἀμερικανικά ἀτμόπλοια, προπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ σενολικῆς χωρητικότητος 11.836 τ. γκρὸς, ἀντὶ τιμῆς 58.200 δολλαρίων.

ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἠγόρασαν ἀντὶ 15.250 λιρῶν τὰ Ἀγγλικά φορτηγά «Pasques» 3896 τ. γκρὸς (τοῦ 1905) καὶ «Barranca» 4124 τ. γκρὸς (τοῦ 1906). **ΟΛΛΑΝΔΟΙ** δὲ **ΔΙΑΛΥΤΑΙ** ἠγόρασαν τὸ Γαλλικὸν ἀ)π «Kentucky» 6776 τ. γκρὸς (τοῦ 1921) ἀντὶ 710.000 Γαλλ. φράγκων.

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἠγόρασαν τὸ Γαλλικὸν ἐπιβατικὸν ἀ)π «Missouri» 6773 τ. γκρὸς (τοῦ 1920) ἀντὶ 650.000 Γαλλ. φράγκων, **ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ** ἠγόρασαν τὸ μικρὸν Ἰσπανικὸν φορτηγὸν «Juan Mannel Urguija» 1922 τ. γκρὸς (τοῦ 1894) ἀντὶ 87.000 πεσετών καὶ **ΕΛΛΗΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ** ἠγόρασαν ἀντὶ 700 λιρῶν τὸ ἀ)π «ZANETTA» 449 τ. γκρὸς (τοῦ 1910) μὲ ζημίαν ἐκ προσαρτάξεως.

Ναυτικά Δίκαια

— Ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου

Τὴν 17ην Νοεμβρίου 1933 ἕνα Γερμανικὸν βενζινοκίνητον πλοῖον, γέρον 996 τόνους σιτηρῶν ἐξ Ἀμβούργου διὰ Λονδίνου ἀνετράπη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ ἐβυθίσθη. Οἱ λόγοι τοῦ δυστυχήματος ἀπεδόθησαν εἰς μετατόπισιν τοῦ φορτίου κατὰ τὸν πλοῖον, διότι ὁ σίτος εἶχε φορτωθῆ εἰς χῆμα, παρέμενε δὲ κενὸς χώρος 30 κυβικῶν μέτρων. Ἡ κακὴ αὕτη στοιβασία προεκάλεσε μετατόπισιν τοῦ σίτου κατὰ τὸν κλυδωνισμὸν τοῦ πλοίου, λόγω τῆς συναντηθείσης τριζυμίας, ἐπέφερε δὲ βαρεῖαν κλίσην πρὸς τὴν ἐτέραν πλευρὰν καὶ ἀνατροπὴν τοῦ σκάφους. Αἱ ἐνδιαφερόμενα διὰ τὸ φορτίον τέσσαρες Ἀγγλικά ἀσφαλιστικά ἑταιρεία ἤξισαν ν' ἀποζημιωθοῦν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτας, ἔναντιον τῶν ὁποίων καὶ ἤγειραν ἀγωγήν.

Τὸ προκείμεν ἐκ τῆς ὑποθέσεως ταύτης νομικὸν ζήτημα, ἢ λύσει τοῦ ὁποίου θὰ ἔκρινε τὴν τύχην τῆς ἀπαιτήσεως, ἐκτετο εἰς τὸ ἔαν αἱ ζημίαι βασίζονται ἐπὶ τῆς προσωπικῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτῆτων καὶ ἔαν οὗτοι εὐθύνονται ἀπεριοριστῶς ἢ ἔαν οἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ 486 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος περιλαμβανόμενοι περιορισμοὶ τῆς εὐθύνης εἰς τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον (πραγματικὴ εὐθύνη) εἶχον ἐφαρμογὴν εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν. Τὸ Πρωτοδικεῖον καὶ τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Ἀμβούργου ἐδέχθησαν τὸ δεύτερον καὶ ἀπέρριψαν τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγήν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταρειῶν μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι σκάφος καὶ φορτίον ἀπολέσθησαν.

Τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως ἐτόνιζε μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἀκόλουθα: Δεδομένου ὅτι σκάφος καὶ φορτίον ἀπολέσθησαν, αἱ ἀπαιτήσεις τῶν ἐναγοσῶν ἑταρειῶν θὰ ἠδύνατο νὰ ἰκανοποιηθοῦν τότε μόνον, ἔαν ὑπῆρχε προσωπικὴ εὐθύνη τῶν ἐναγομένων πλοιοκτῆτων. Τοιαύτη εὐθύνη ὅμως δύναται νὰ στηριχθῆ, ὅταν — ἐπὶ παραδείγματι — τὸ πλοῖον ἀρχίζει τὸ ταξιδίον του ἐν γνώσει τοῦ πλοιοκτῆτου, ὅτι εἶνε ἀκατάλληλον πρὸς ναυσιπλοίαν (ἄρθρον 559 τοῦ Ἐμπ. Κώδικος) ἢ ὅταν ἄλλως ἀποδειχθῆ ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου. Τοῦναντίον, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 3, τοῦ ἄρθρου 486 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορ. Κώδικος, δὲν δύναται νὰ στηριχθῆ οὐδεμία προσωπικὴ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου, ὅταν αἱ ζημίαι ἢ τὸ μὴ ναυσιπλοῦν τοῦ σκάφους προέρχονται ἐξ ὑπατιότητος προσώπων τινῶν τοῦ πληρώματος.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν διεπιστώθη, ὅτι δὲν προσεβλήθη ζημίαι ἀντίρροπος διὰ τὴν ἀκατάλληλότητα τοῦ σκάφους πρὸς πλοῦν, λόγω τῆς ἐλαττωματικῆς στοιβασίας τοῦ φορτίου, ἀλλ' ὅτι τὴν ὅλην εὐθύνην τοῦ μὴ ναυσιπλοῦν ὑπέχον ὁ πλοιοκτῆτος καὶ καὶ ὁ ἐμπορτίας εἰς τὴν φόρτωσιν. Διὰ τὴν ὑπατιότητα ὅμως τοῦ πλοιοκτῆτου δὲν εὐθύνεται ὁ πλοιοκτῆτης. Ἐτονίζετο ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ σκεπτικὸν ὅτι, πλην τῆς μνησθείσης παραγράφου τοῦ ἄρθρου 486 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος δὲν εὐθύνεται ὁ πλοιοκτῆτης οὐδὲ καὶ κατὰ τὸ ἄρθρον 831 τοῦ Ἀστικοῦ κώδικος, ἐφόσον πρόκειται περὶ δεδοκιμασμένων καὶ ἰκανῶν πλοιοκτῆτων. Ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς στοιβασίας δὲν ὑπέχει εὐθύνην ὁ πλοιοκτῆτης, διότι ἡ ἐργασία αὕτη εἶχε ἀνατεθῆ εἰς ἰδιαιτέρον εἰδικὸν Οἶκον, ὁπότε, ἂν ἡ ἀπαιτήσις τῶν ἐναγοτῶν στηριχθῆ εἰς τὸ ἄρθρον 831 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, τότε δέον ἢ πραγματικὴ εὐθύνη ἢ ὑπατιότης νὰ βαρύνῃ τὸν πλοιοκτῆτον.

Τὸν κίνδυνον, ὅμως, ἐνδεχομένης μετατοπίσεως τοῦ φορτίου τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, ἔνθα εἶχε ἀφεθῆ ὁ κενὸς χώρος, τὸν ὑπέδειξεν ὁ πλοιοκτῆτος πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ, χωρὶς ὅμως νὰ εὐθύνεται καὶ πάλιν οἱ πλοιοκτῆται, διότι πρόκειται περὶ μέτρων καθαρῶς ναυτικοῦ καὶ συνελθῶς ἐκφεύγοντος, ἐφόσον μάλιστα ἐγένετο πρὸ τοῦ ἀπόπλου, τῆς δικαιοδοσίας τῶν πλοιοκτῆτων. Ἡ ἐμπορτίας, τὴν ὁποίαν ἐν πολλοῖς καὶ ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, πρέπει νὰ ἔχη ὁ πλοιοκτῆτης εἰς τὸν πλοιοκτῆτον του καὶ ἢ μὴ διατεπῶσι οὐδεμίαν ἀντιρροπήσεως ἐκ μέρους τῶν ἀρχῶν καὶ τοῦ λιμενικοῦ ἐπιθεωρητοῦ, δὲν ἐπαχθεύουν τὸν πλοιοκτῆτην νὰ ἀντιμετωπῆ ἐξ ἰδίας πρωτοβουλίας ἐνδεχόμενα, ὡς τὰ ἐν τῇ προκειμένην περιπτώσει. Δὲν παρουσιάζεται συνεπῶς ζημίαι ἀμέλεια τοῦ πλοιοκτῆτου ἢ παράδοσις τῶν ἐπιχειρησῶν του.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν εὐθύνην ἐπὶ τῇ βάσει τῆς φορτωτικῆς, ἐπειδὴ, κατὰ τὸν ἰσχυρισμὸν τῶν ἐναγοσῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταρειῶν, οἱ πλοιοκτῆται ἀνέλαβον διὰ συμφωνίας προσωπικὴν εὐθύνην ὡς πρὸς τὴν ὑπατιότητα τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τοῦ ἐπόπτου τῆς φορτώσεως, διεπιστώθη ὑπὸ τὸν Γερμανικὸν δικαστήριον, ὅτι εἰς τὸ 4ον ἄρθρον τῆς φορτωτικῆς ὑπέχθησαν ὑπὸ τὸ Γερμανικὸν δίκαιον αἱ λόγω ἀνελαροῦς ἢ ἀμελοῦς φορτώσεως ἀπαιτήσεις. Συνεπῶς ἐκ τούτου τὸ Ἐφετεῖον — ἄνευ παρανόησεως τοῦ δικαίου — ὅτι ἔπρεπε νὰ ἐφαρμοσθῆ τὸ Γερμανικὸν Δίκαιον καὶ διὰ τὴν πραγματικὴν τῶν πλοιοκτῆτων περιορισμένην εὐθύνην.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΧΑΝΙΑ—ΡΕΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ
ΚΡΗΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΕΥΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

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 φορτωτικά διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικά κατ'εὐθείαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— — —

"ΕΛΛΑΣ,"

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Ατυχήματα εις Έλληνικά πλοία

Εβρυθίσθη κατόπιν συγκρούσεως τὸ ἀπ' «Αντ.Γ.Λαιμός»

Τὸ φορτηγὸν «Αντώνης Γ. Λαιμός» 4410 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1911, ἀνῆκον δὲ εἰς τοὺς ἐκ Χίου ἐφοπλιστὰς κ. κ. Σ. καὶ Π. Λαιμὸν καὶ κατευθυνόμενον εἰς Δάντηγκ μετ' φορτίον γαυανθράκων εἰς Μπουένος Άϊρες, συνεκρούσθη εἰς τὴν Μάγγην, λόγω τῆς ἐπικρατοῦσης περικοπῆς οὐμῆλης, μετ' ὁ Βρετανικὸν ἀντιτορπιλικὸν «Keith» καὶ ἐβυθίσθη. Ἡ σύγκρουσις ἔλαβε χώραν τὴν 12.45' μ. μεσημβριαν τῆς 24ης Αὐγούστου, εὐθὺς δ' ἄμεσως τὸ φορτηγὸν ἐξέπεμψε τὸ ἀκόλουθον ραδιοηλεκτρογράμμα: «S. O. S. Συνεκρούσθημεν μετ' Ἀγγλικὸν πολεμικὸν εἰς θέσιν πλάτους 49—56 Β. καὶ μήκους 2—17. Δ. Ἐχομεν ἀνάγκην βοήθειας ἐτέρου πλοίου». Τὴν 12.38' τὸ σκάφος ἀνήγγειλλεν, ὅτι τὰ διπύθμενα καὶ τὸ μηχανοστάσιον του κατακλιζόνται ραγδαίως καὶ ὅτι τὸ πλήρωμα προετοιμάζεται νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοῖον, ὅπερ εἶχεν ὑποστῆ σοβαρὸν ρῆγμα εἰς τὴν ἰσάλον γραμμὴν τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς καὶ ἄριστοτα ἀσυγκράτητον διαρροήν.

Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτιμόπλοιο «St Julian» εὐρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν 23 μιλίων, ἔσπευσεν εἰς βοήθειαν τοῦ Ἑλληνικοῦ μετ' ταχύτητα 19 μιλίων, μετ' ὀλίγον ὅμως εἰδοποιήθη παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀντιτορπιλικοῦ «Brilliant», ὅτι δὲν εἶνε ἀπαραίτητος ἡ βοήθειά του, καὶ ὅτι δύναται νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του. Κατόπιν τούτου τὸ «St Julian» ἀνέκρουσε πρῶταν καὶ κατηθύνθη εἰς τὸ Queensoy. Τὴν 12.49 μ. μ. τὸ πολεμικὸν «Brilliant» ἀνήγγειλλεν, ὅτι ἐπέλευσε παρὰ τὸ βυθιζόμενον φορτηγόν, τοῦ ὁποῖου ἤρρισε νὰ παραλαμβάνῃ τὸ πλήρωμα. Παρὰ τὸ ναυάγιον παρέμενε καὶ τὸ συγκρουσθὲν ἀντιτορπιλικὸν «Keith». Τὴν 1.49' μ. μ. ἐξεπέμφθη ἀπὸ τοῦ φορτηγὸν μασ τὸ ἕστανον ραδιοηλεκτρογράμμα του: «Ἐγκαταλείπομεν τὸ βυθιζόμενον πλοῖόν μας».

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον ἐξέδωκε διὰ τὸ ἐπισυμβάν ἀτύχημα τὸ κατωτέρω ἀνακαινωθὲν: «Τὸ ἀντιτορπιλικὸν «Keith» ἐπιστρέφον ἐκ τῆς Μεσογείου εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ὅπου μετὰ τοῦ ἀντιτορπιλικοῦ «Brilliant», συνεκρούσθη μετ' ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Αντώνης Γ. Λαιμός» εἰς τὴν Μάγγην. Θύματα δὲν ὑπάρχουν. Τὸ πολεμικὸν «Brilliant» παρέλαβεν ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους. Τὸ ἀτύχημα ὤφειλετο εἰς τὴν περὶ τὴν οὐμῆλην.

Τὰ δύο πολεμικὰ παρέμειναν πλησίον τοῦ ναυαγίου, μέχρι τῆς 4ης μ. μ. ὥρας, ὅποτε τὸ «Αντώνης Γ. Λαιμός» κατεποντίσθη εἰς θέσιν πλάτους 50 Β. καὶ μήκους 2.10' Δ., εἰς βάθος 33 ὄργων. Τὸ πλήρωμα ἀπεβιάσθη ἀπὸ τὸ «Brilliant» εἰς τὸ Πόρτομουθ τὴν πρωΐαν τῆς ἐπομένης καὶ κατηθύνθη εἰς τὸ Λονδίνον. Εἰς Πόρτομουθ κατέπλευσεν ἐπίσης καὶ τὸ συγκρουσθὲν ἀντιτορπιλικὸν «Keith», φέρων ἀνεκτάς ζημίας εἰς τὴν πρῶρὰν του. Τὸ φορτηγὸν «Αντώνης Γ. Λαιμός» ἦτο ἠφαλισμένον δι' ὀλίγη ἀπόλειαν ἀντὶ 12.500 λιρῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπαραγωγὸν ὀλικῆς ἀπολείας θὰ κατεβάλλετο εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας του ἡ ἠμηλοτέρα τιμὴ τῆς ἀσφαλιστικῆς τῶν ἐκτιμήσεως, βάσει καὶ τῆς ὁποίας ἦτο καὶ ἠφαλισμένον, τῶν 17.500 λιρῶν Ἀγγλίας.

Ἡ σύγκρουσις τοῦ «Διον. Σταθάτου»

Ἐτέρα ἐπίσης σοβαρὰ σύγκρουσις ἦτο ἡ σημειωθεῖσα πλησίον τοῦ Γιβραλτᾶ μετὰ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Διονύσιος Σταθάτου» καὶ ἀγγλοστον πολεμικὸν πλοῖον, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα Ἰσπανικὸν ἀντιτορπιλικὸν, διότι ἔπλεεν ὀλοταχῶς μετ' ἐσβεσμένα τὰ φῶτά του. Τὸ φορτηγὸν μας κατηθύνετο ἐκ Μασσαλίας εἰς Ρουέν πρὸς παράδοσιν ὑπολοίπου φορτίου, ἐξέπεμψε δὲ τὴν νύκτα τῆς 18ης Αὐγούστου τὸ κάτωθι ραδιοηλεκτρογράμμα: «S.O.S. Συνεκρούσθημεν μετ' ἑλαφρὸν εὐδρομον, ἀγγλοστον ἐθνικὸς, 25 μίλια Ἀπτικῶς τοῦ Γιβραλτᾶ. Τὸ πλοῖόν μας ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν ἰσάλον γραμμὴν, σημεῖοιτα δὲ σοβαρὰ διαρροὴ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Πλείον ὀλοταχῶς πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Γιβραλτᾶ».

EM. Z. SVITZER'S
SALVAGE CO
 "SVITZERSALVAGE,"—COPENHAGEN

| | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 24 Salvage Steamers & Tugs | 8 Lifting Pontoons & Lighters |
|----------------------------|-------------------------------|

Render Salvage Assistance in Danish Waters, on the Atlantic coast of Europe and Africa, in the Mediterranean, Red Sea, Indian Ocean etc

PIRAEUS STATION:
 SALV. S. «VIKING»
 W. C. S.: «OZHB»

GENERAL AGENCIES
 U. KINGDOM: Messrs Lambert Bros (Insurance) Ltd.
 LONDON
 GREECE: Captain N.P. Hjortshoj—Teleph. 99-408.
 Alex. Davaris Teleph. 41-015.
 Scandinavian Near East Agency S.A.
 Teleph 41-331

τά, μὴ ἔχοντες πρὸς τὸ παρὸν ἀνάγκην ἀμέσου βοήθειας». Πράγματι μετὰ τινεσ ὥρας τὸ σκάφος εἰσῆρξετο καὶ ἠγκυροβόλη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γιβραλτᾶ.

Κατὰ τὴν δοθείσαν παρὰ τοῦ πλοίαρχου ἀναφοράν, ἡ σύγκρουσις ἐγένετο τὸ μεσονύκτιον τῆς 18ης πρὸς τὴν 19ην Αὐγούστου, πλησίον τῶν ἀκτῶν τῆς Ταίρας, ὠφείλετο δὲ εἰς τὸ σκότος καὶ τὴν ἐπικρατοῦσαν περὶ τὴν οὐμῆλην. Ἀπὸ τὴν ἐπακολούθησαν ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόυδ ἐπιθεώρησιν, διεπιστώθη ἡ βλάβη ἀρκετῶν ἐλασμάτων καὶ τριῶν νομιῶν, ἀπὸ δὲ τὰς προξενηθείσας ρωγμᾶς προήρχετο ἡ σοβαρὰ διαρροὴ τοῦ μηχανοστασίου. Κατὰ τὸν ἐπιθεωρητὴν, ἡ ἐπισκευὴ τῶν ὀρατῶν ζημιῶν ἀπῆτε χρονικὸν διάστημα 3 ἢ 4 ἡμερῶν τὸ πολὺ.

Οἱ προσληφθέντες δὴτα ἐξήτασαν ἐπισταμένως τὰ ἔγχαλα, ἐνηργήθησαν δὲ αἱ ἀπαραίτητοι ἐπισκευαὶ διὰ τοιμήτων. Ἐκ τῆς γενομένης λεπτομεροῦς ἐξετάσεως, ἐξηκριβώθη, ὅτι τὸ ἀγνοστον πολεμικὸν ἔψαυσε μετ' τὴν πλευρὰν του τὴν πλευρὰν τοῦ «Διονυσίου Σταθάτου», διότι ἀπὸ τῆς πρῆμνης τοῦ φορτηγοῦ μέχρι τοῦ μέσου σχεδῶν τοῦ σκάφους διεκρίνοντο, παραλλήλως τῆς ἰσάλον γραμμῆς, ἴσχη χρωμάτους γροῖ, ἀπὸ τὴν πρόσκρουσιν τοῦ πολεμικοῦ. Αἱ ρωγμᾶι προήρχοντο ἀπὸ τὴν ἔλικα τοῦ πολεμικοῦ. Μετὰ τὸ πέρας τῶν προσωρινῶν ἐπισκευῶν, τὸ σκάφος, ἐπιθεωρηθὲν, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ τὸν προορισμὸν του.

Τὸ «Ἡραϊστός» ἐπλήγη ἀπὸ τυφῶνα

Τὸ εὐρισκόμενον εἰς τὰ ἕδατα τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς φορτηγὸν «ἩΦΑΙΣΤΟΣ» τὸν κ. κ. υἱὸν Ἀντ. Γιαννουλάτου, ἀντιμετώπισε τὴν 26ην Αὐγούστου εἰς τὰ Ἰαπωνικὰ ἕδατα σφοδρότατον τυφῶνα. Τὸ σκάφος ἐπὶ συνεχεῖς ὥρας ἐπάλασε πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, ἐν τέλει δὲ κατόρθωσε νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του πρὸς τὸ Fushiki, ὅπου καὶ πρόκειται νὰ ἐκτελέσῃ ἐπισκευὰς τῶν ζημιῶν του.

Συνεπεῖα τοῦ κελύφους ὑπέστη τὸ πλοῖον σειράν ὄλην ζημιῶν εἰς τὸ κατώστρωμά του. Ὅπως, ἐβλάβη ὁ ἀσφματὸς του, ἀνηρπάγησαν ἀπὸ τὰ κήματα ὅλα αἱ ναυαγιοσωστικαὶ λέμβοι του, ἐθραύσθησαν αἱ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος σωληνώσεις διοχετεύσεως ἀτμοῦ, κατερρίφη ἐν βαροῦλκον, ἐθραύσθησαν δὲ τὰ κηλιδώματα, πολλὰ ἀνεμοδόχοι κλπ. ἐξαρτήματα.

Εὐτυχῶς, οὐδεὶς ἐκ τοῦ πληρώματος ἔπαθε τι. Διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν τοῦ «Ἡραϊστός» θὰ ἀπαιτηθῇ δαπάνη χιλίων λιρῶν.

«ΑΡΚΑΔΙΑ» (ex «Lisas»): Ἀποπλεύσαν ἀπὸ Gefle μετ' φορτίον ξυλείας διὰ Λονδίνον ὑπέστη βλάβην τῶν μηχανῶν του εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος κατὰ μήκος τῶν Σουηδικῶν ἀκτῶν καὶ παρέμεινε ἀκινηθῆναι. Εἰς τὰ σήματα κινδύνου, ἔσπευσεν εἰς βοήθειαν τὸν τὸ Σουηδικὸν ἀτιμόπλοιο «Iwara», τὸ προσέδεσε καὶ τὸ ἐρρημιούλησεν εἰς τὸν ὄμιον Tjocko, Ἀζολούθως προσελήφθη ρημιούλιον, τὸ ὁποῖον ἐρρημιούλησε τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα τῆς Στοχόλμης πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐκτέλεσιν τῶν ἀπαραιτητῶν ἐπισκευῶν διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ ταξιδίου του. Πράγματι ὁ ἀρμόδιος ἐπιθεωρητῆς ὑπέδειξε τὰς ζημίας, αἵτινες ἐπισκευάσθησαν, τὸ δὲ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἀναχωρήσαν διὰ τὸν προορισμὸν του. (Αὐγ. 10—25)

«ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΕΤΤΟΣ» (ex «Queen Maud»): Μετ' τμήμα φορτίου 4000 τόνων ἀραβοσίτου, προσηράξεν εἰς τὰ ἀβάθη τοῦ ποταμοῦ, καθ' ὃν χρόνον κατηθύνετο ἀπὸ Ramallo εἰς Ροζάριο πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου του. Ἀπόπειρα, ὅπως ἀνεγκινήθῃ τὸ σκάφος ἄνευ βοήθειας ρημιούλικου ἀπέτυχε, ἐκλήθη δ' ἐπὶ τόπου ὁ ἀρμόδιος ἐπιθεωρητῆς τοῦ Λόυδ, τῆς περιφερείας Ραμάλλο. Οἱ προσληφθέντες δὴτα ἀνέφερον, ὅτι τὰ ἔγχαλα τοῦ σκάφους ἐκικάθησαν εἰς ἀμύθη βυθόν. Ἡ θέσις τῆς προσαράξεως κείτα 600 ὑάρδας Ν.Α. τῶν βαροῦλκων τῆς προκυμαίας τοῦ Ραμάλλο. Καθ' ὑπόδειξιν τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν Ἀγγλικῶν ἀσφαλιστῶν, ἐρρήθησαν, βοήθειά τῆς φορτηγίδος «Callio» καὶ ἐνὸς ρημιούλικου—προσληφθέντων μετ' συνήθεις ὄρους—δύο ἄγκυρα, βοήθειά τῶν ὁποίων θὰ ἐπεδιώκετο ἡ ἀνέλκωσις, χωρὶς νὰ ἐκφορτωθῇ τμήμα τοῦ φορτίου. Ἡ προσάραξις ὤφειλετο εἰς τὴν ἔλλιπην ἐπαρκῶς χρόνον δι' ἐλιγμούς, ὅπως ἐσέλθῃ τὸ σκάφος εἰς τὸν ἀπὸλον ἀσφαλείας τοῦ Ραμάλλο. Ἡ ἀνέλκωσις ἐπετεύχθη μετ' τὴν πρῶτην μεγάλην παλίσρριαν, τὸ δὲ σκάφος, μετ' ἀβλαβῆ τὰ ἔγχαλα αὐτοῦ, κατηθύνθη εἰς Ροζάριο πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου του. Μετὰ τὴν γενομένην ἐπιθεώρησιν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἤρχισε δὲ ἡ συμπλήρωσις τοῦ φορτίου του. (Αὐγ. 10—17)

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» — «ΑΓΓΕΛΟΣ Α.»: Κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας μετ' σφοδρὸν ἄνεμον καὶ βαρὴν κηματισμὸν, ἐθραύσθησαν τὰ κρημνίσια τοῦ φορτηγοῦ «Ἀγγελοσ Α.», παρωλισμένον εἰς τὸν ὄμιον Ἀγίου Γεωργίου. Τὸ σκάφος ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ παραλευρῶς ἠγκυροβόλημένον καὶ ἀγρόντος φορτηγοῦ «Μαργαρίτα», εἰς τὸ ὁποῖον καὶ προὔξηνεσι ζημίας τινὰς. (Αὐγ. 10)

«ΝΕΛΛΥ»: Συνεκρούσθη εἰς τὸν πῶταμον Πλέιτ μετ' τὸ Ἀργεντινὸν ἀτιμόπλοιο «General Alvear». Τὸ ἀπ «Νέλλυ» καταπλεύσαν εἰς Ροζάριο, ἐρρήθη ἄνευ ζημιῶν καὶ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. Ἐπίσης τὸ Ἀργεντινὸν κατέπλευσεν εἰς Σάντα Φέ, ἄνευ ζημιῶν. (Αὐγ. 10—11)

«ΣΟΥΝΙΟΝ»: Ὁς ἀνεγράφαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐξώκειλε τὸ φορτηγὸν μας τούτο εἰς τὴν ἀκτὴν Svartskjaer, πλησίον τοῦ Harstad. Κατὰ νεωτέρας ἐκ Μπέργκεν πληροφορίας, ὅλα αἱ πτέρυγες τῆς ἔλικος τοῦ πλοίου ἐθραύσθησαν, ἐρρηγίθη δὲ διαρροὴ τοῦ κίτους Νο2, λόγω, προφανῶς, ζημίας τῶν ἐφάλων του. Τὴν ἀνέλκωσιν ἀνέλαβον, βάσει συμβολαίου τύπου «Λόυδ», τὰ ναυαγιοσωστικὰ «Jason» καὶ «Parat», ἄτινα καὶ προσέβησαν εἰς τὴν ἐλάφρυνσιν τοῦ σκάφους διὰ τῆς ἐκφορτώσεως 70 στάνταρτζ ξυλείας. Ἀζολούθως κατέστη στεγανὸν τὸ διαρροῦν κίτος καὶ ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκωσις. Αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐξετελέσθησαν παρὰ τὸν ναυαγοστόν εἰς ἀσφαλῆς ἠγκυροβόλιον, διεξάγονται δὲ συνηνοήσεις διὰ τὴν ρημιούλησιν τοῦ σκάφους εἰς τὸ Ρότερνταμ πρὸς ἀντικατάστασιν τῆς

Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων, ποὺ ἐπεκράτησαν κατὰ τὸ τελευταῖον 15ῷ-μερον εἰς ὁρισμένους τομεῖς τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς ἀπέτελεσαν μίαν ἐκπληξὴν καὶ διὰ τοὺς πλέον αἰσιόδοξους τῶν ἐφοπιστῶν. Εἰς τὸ Πλέιτ καὶ τὸν Λούνθβιν ἐσημειώθησαν οἱ ἠψηλότεροι ναῦλοι ἀπὸ πολλῶν ἤδη ἐτῶν, 25) — σελλίνα ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν, 21) — ἔως 22) — δι' Εὐρώπην καὶ 20) — ἀπὸ Λούνθβιν δι' Ἀγγλίαν.

Ἀφ' ἑτέρου τὴν 19ην Αὐγούστου ἢ ἐπὶ τῶν σχεδίων Ἐπιτροπῆ παγιώουσα τὰς ἐπιτευχθείσας ἐν τῷ μεταξὺ ἀνατιμήσεις ἠξήσῃε τὰ κατώτατα ὄρια ναύλων διὰ τὰς ἐξ Ἀργεντινῆς φορτώσεις κατὰ 9 πέννας ἔναντι τῆς προηγουμένης τιμῆς, ἧτοι 19)9 δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (σάφην 800 τ. 10 ο)ο) καὶ 20) — γενικῶς δι' Ἀγγλίαν. Ἐπειρᾶται ἐξ ἄλλου ἡ ναύλωσις πλοίων κενῶν, με φορτωσὶν μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου, ἐξαλαφρώθησαν δὲ οἱ περιορισμοὶ διὰ τὰ κενὰ πλοία, διὰ φορτώσεις οἴτου νέας ἐσοδείας, Ἰανουαρίου μέχρι καὶ τέλους Φεβρουαρίου.

Ἡ ζήτησις ὅμως χωρητικότητος ἠπύρξε τοιαύτη, ὥστε καὶ τὰ νέα ὄρια ὑπερεβλήθησαν, ἐναντιώθησαν δὲ σάφην εἰς τὰ 21)6 δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο, ἧτοι 1)6 ἄνω τοῦ σχεδίου, διὰ δὲ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ Καναδᾶν 25) — ἀπὸ Σάν Λορέντζο, με φορτώσεις μέσων Σεπτεμβρίου. Μικρὰ ἀκόμη ἀνατιμήσεις πέραν τοῦ σχεδίου ἐσημειώθησαν καὶ διὰ φορτώσεις μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου. Οἱ ἐφοπιστὰὶ ἐξ ἄλλου μεγάλων σαφῶν ἔκλεισαν ἀρετὴν χωρητικότητὰ διὰ φορτώσεις Ἰανουαρίου — Φεβρουαρίου, βάσει τοῦ σχεδίου, ἐνθὺ καὶ 3 πέννες ἐπληρώθησαν (μικρότερα σάφην) διὰ τὰς αὐτὰς ἡμερομηνίας.

Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Αὐγούστου ποιά τις ἀντιδράσεις ἐξεδηλώθη, εἰς τὰς ἐκ Πλέιτ ναυλώσεις, ἀφ' ἑνὸς μὲν λόγῳ τῆς ἀσταθείας τῶν τιμῶν τῶν γεννημάτων καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐκ τοῦ ὅτι οἱ φορτωταὶ, καλῶντας τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν, δὲν ἦσαν διατεθειμένοι νὰ πληρώσουν ναύλους πέραν τοῦ σχεδίου δι' Ὀκτώβριον. Πάντως ἡ ἐξ Ἀργεντινῆς ἐργασία προβλέπεται νὰ διατηρηθῇ ἀρετὰ ζωηρὰ διὰ πολὺν εἰσέτι χρόνον.

Ἡ Βόρ. Ἀμερικὴ ἐν σχετικῇ ἀπραξίᾳ, τὸ δὲ Μόντρεάλ, λόγῳ τῶν ἠψηλῶν τιμῶν τοῦ Καναδικοῦ οἴτου ἐλαχίστην ἀπερρόφησε χωρητικότητὰ εἰς τιμὰς τοῦ σχεδίου. Αἱ ζαχαῖραι Κούβας με ζωηρότατον ἐνδιαφέρον. Αἱ πληρωθεῖσα τιμαὶ, ἀρετὰ ἐψηλά, εἰς τὰ 14)6 ἔως 15)3 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, φορτωσὶν μέχρι Νοεμβρίου. Τὰ νιτράτα Χιλιῆς εἰς τὰ 21)6, βάσιν Βορδῶ — Ἀμβούργον, τὰ δὲ παλαιοσίδηρα ἀπὸ Κόλπον εἰς τὰ 14)6 διὰ Γλασκώβην — Ἀντιόχουσαν. Ὡς πρὸς τὸν Βόρ. Εἰρημικὸν, κωλοφοροῦν διαταγὰ τινὲς εἰς τὰς γνωστάς τιμὰς 21)6 φῖο δι' Ἀγγλίαν, χωρὶς ὅμως ἐνδιαφέρον τι ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπιστῶν.

Αἱ ἀγοραὶ τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς με σχετικὴν ζωηρότητα. Αἱ ὄρυζα Σαϊνδὸν ἀπερρόφησαν ἀρετὴν χωρητικότητὰ με ναύλους ἔως 28) — (μέσῳ Κέιπ) καὶ 29) — (μέσῳ Σουέζ) διὰ Βόρ. Γαλλίαν. Ἀπὸ Μπουρμα 27)6 δι' Ὀλλανδίαν καὶ ἀπὸ Πόρτ Ρεντόν (ἀνθρακίτης) εἰς τὰ 24)6 (μέσῳ Σουέζ) διὰ Βορδῶ. Ἀπὸ τὴν Ἀστροαλιαν, ἢ ἐκ τῆς ὁποίας ἐργασία προβλέπεται καλὴ διὰ τὸ μέλλον, ἐναντιώθησαν σάφην τινὰ, διὰ Δεκέμβριον ἔως Φεβρουάριον, με τιμὰς σχεδίου. Διὰ τὰ σάφην Ντάιρον ἐπανελήθη ἡ τιμὴ τῶν 26)6 διὰ Κόντινεντ καὶ ἀπὸ Καράτσι (σιτηρὰ) δι' Ἀγγλίαν 24)6, ἐνθὺ διὰ λαυροσπόρους ἀπὸ Βομβάην ἐπληρώθησαν 30) — διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν.

Ἀπὸ τὰ διάφορα Μεσογειακὰ κέντρα σταθερὰ ὑπῆρξεν ἡ δὴ ἐργασία. Οἱ φορτωταὶ τοῦ Λουνάβεως, με σταθερὰν ζήτησιν χωρητικότητος, λόγῳ δὲ καὶ τῆς ἐλλείψεως διαθεσίμων πλοίων ἐγγυτέρου ἡμερομηνιών, ὑπεχρεώθησαν νὰ πληρώσουν τὴν ἀνωτάτην τιμὴν τῶν 20)6 δι' Ἀγγλίαν καὶ 24)6 δι' Ἡνωμένας Πολιτείας, Σεπτέμβριον. Τὰ Σοβιέτ ἔχον σχεδὸν τελείως ἀποσπορῆ τῆς ἀγορᾶς, λόγῳ τῶν ζητουμένων ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτας ἠψηλῶν τιμῶν, ἀναφέρεται δὲ ἡ τιμὴ τῶν 13)6 (ἀνθρακίτης) ἐκ Μαρπόλεως δι' Ἡνωμ. Πολιτείας. Οἱ βαμβακόσποροι Ἀλεξανδρείας ἔφθασαν μέχρι καὶ τὸν 12) — τοὺς 60 π. κ. διὰ Κοῦλλ.

Οἱ γαιάνθρακες Ἀγγλίας — Κόντινεντ με τὰς συνήθεις ζαμιλάς τιμὰς, τόσον διὰ Μεσόγειον, ὅσον καὶ διὰ Νότιον Ἀμερικὴν.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεροι ναυλώσεις Ἑλληνικῶν ἀπ εἰνε αἱ κάτωθι :

- Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ (διὰ φορτὰ γεννημάτων)
- «ΔΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ Νεζοτσέα 5600 τ. δι' Ἀμβέρσαν 19) —, ἐάν Ρότερνταμ 19)3, φορτώσεις 15—26 Σεπτεμβρίου.
- «ANNA» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)3, φορτώσεις 20 Ὀκτ. — 10 Νοεμβρ.
- «ΜΑΡΙΑ» ἐκ Μπουένος Ἄϊρες 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 18)3, ὄψιν ἀπὸ Νεζοτσέα 19)3, με ὄψιν Μεσόγειον καὶ Ἀδριατικὴν, φορτώσεις 5—20 Ὀκτωβρίου.
- «ΕΛΕΝΗ Δ.» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19)3, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπον Μεξικου) σελ. 20)3, φορτώσεις 1—15 Νοεμβρίου.
- «ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)3, με πλήρη ὄψιν, φορτώσεις 15 Ὀκτωβρίου — 15 Νοεμβρίου.
- «ΠΗΛΕΥΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (ἐξαίρεσι Σλίγχο, Τράλε καὶ Γκολγούαη), Ἀμστερνταμ ἢ Ἀμβέρσαν 19)3, φορτώσεις 15—31 Ὀκτωβρίου.
- «ΙΟΥΛΙΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (ἐξαίρεσι Σλίγχο, Τράλε καὶ Γκολγούαη), Ἀμστερ-

νταμ ἢ Ἀμβέρσαν σελ. 19)3, φορτώσεις 1—20 Νοεμβρίου.

«ΖΕΥΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (ἐξαίρεσι Σλίγχο, Τράλε καὶ Γκολγούαη), Ἀμστερνταμ ἢ Ἀμβέρσαν 19)3, φορτώσεις 1—20 Νοεμβρίου.

«ΩΝΑΣΗ ΣΩΚΡΑΤΗΣ» ἀπὸ κάτω λιμένας Πλέιτ 7000 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19) —, φορτώσεις 19—30 Σεπτεμβρίου.

«ΦΑΙΑΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 9700 τ. διὰ Λὸς Ἀντζελες — Βαγζούβερ ὀνίτζ 19) —, φορτώσεις 20—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΡΕΘΟΥΣΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας — Ἰρλανδίας (ἐξαίρεσι Σλίγχο, Τράλε καὶ Γκολγούαη), Ἀμβέρσαν, Ρότερνταμ ἢ Ἀμστερνταμ 19)3, φορτώσεις 15—25 Σεπτεμβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο 9200 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 18)10) 1/2, ὄψιν διὰ Βόρειον Εἰρημικὸν σελ. 19)6, καντέλλο 15 Νοεμβρίου.

«ΑΙΓΕΥΣ» ἐκ Ροζάριο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)3, φορτώσεις 20 Ὀκτωβρίου ἔως 10 Νοεμβρίου.

«ΠΑΠΑΛΑΙΜΟΣ» ἐκ Ροζάριο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)6, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) ἢ Σαιν Τζὸν 22) —, φορτώσεις 21—30 Σεπτεμβρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)3, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 21) —, φορτώσεις 15 Νοεμβρ. — 10 Δεκεμβρίου.

«ANNA ΒΟΥΛΓΑΡΗ» ἐκ Σάν Λορέντζο 7800 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)3, με πλήρη ὄψιν, φορτώσεις 1—20 Νοεμβρίου.

«ΑΡΗΣ» (ex «ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΟΥΤΟΥΣ») ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. διὰ Σανδανανίαν 21)6, καντέλλο 30 Σεπτεμβρίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΤΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 7300 τ. διὰ Λονδίον, Κοῦλλ, Ἀβονμάουθ, Λίβερπουλ ἢ Μπέρκενχιτ 19)6, ὄψιν Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Ρότερνταμ 19)3, ἐάν Ἀμβέρσαν 19) —, ὄψιν φορτώσεως ἀπὸ Σάντα Φὲ 20)6 βάσιν, φορτώσεις 25 Σεπτεμβρίου — 10 Ὀκτωβρίου.

«ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαίρεσι Ἰρλανδίας) σελ. 19)3, με πλήρη ὄψιν, φορτώσεις 21 Νοεμ. — 21 Δεκεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κοῦλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 5500 τ. διὰ Ρουέν σελ. 23) —, φορτώσεις 25—30 Σεπτεμβρίου.

«ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)6, με πλήρη ὄψιν, φορτώσεις 20 Ὀκτωβρίου ἔως 20 Νοεμβρίου.

«ΔΕΛΦΟΙ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 23)6, ὄψιν Καναδᾶν 24) —, φορτώσεις 15—25 Σεπτεμβρίου.

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας — Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 19)9, με πλήρη ὄψιν, φορτώσεις 15—26 Ὀκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κοῦλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19)6, φορτώσεις 25 Σεπτεμβρίου — 10 Ὀκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κοῦλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀγγλίαν 20) — με πλήρη ὄψιν, Ἰανουάριον — Φεβρουάριον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κοῦλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν 20) —, με πλήρη ὄψιν, φορτώσεις Ἰανουάριον — Φεβρουάριον.

«ΠΑΠΑΛΑΙΜΟΣ» (6' ναύλωσις) ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαίρεσι Σλίγχο, Τράλε καὶ Γκολγούαη) σελ. 20) —, φορτώσεις 1 Ἰανουαρίου — 25 Φεβρουαρίου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 7400 τ. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 23)9, ὄψιν Κόλπον Μεξικου σελ. 24)3, φορτώσεις 15—24 Σεπτεμβρίου.

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΥΓΑΤΖΙΑΝΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. διὰ Λονδίον, Κοῦλλ, Ἀβονμάουθ, Λίβερπουλ ἢ Μπέρκενχιτ 19)9, ἐάν Ἀγγλίαν, Ἀμβέρσαν, Ρότερνταμ ἢ Ἀμστερνταμ 20) —, με ὄψιν Μεσογείου — Ἀδριατικῆς, Νοεμβρίου 10—25.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20) — ὄψιν Ρότερνταμ 19)9, Ἀμβέρσαν 19)6, φορτώσεις 21—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19)9, ὄψιν Ρότερνταμ 19)6, Ἀμβέρσαν 19)3, Σεπτ. 25—Ὀκτωβρίου 10.

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. διὰ Ρουέν 23) —, φορτώσεις 25—30 Σεπτεμβρίου.

«ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἄγιον Λαυρέντιον 19)6, φορτώσεις 5—20 Σεπτεμβρίου.

«ΟΡΟΣ ΠΗΛΑΙΟΝ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἄγιον Λαυρέντιον 19) —, φορτώσεις 10—25 Σεπτεμβρίου.

«ΜΙΝΑ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20) —, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 22)6, φορτώσεις 25 Σεπτεμβρίου — 15 Ὀκτωβρίου.

«ΖΑΝΝΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, 19)9, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 21)6, φορτώσεις Νοεμβρίου.

«ΦΩΤΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν, Ἀμβέρσαν, Ρότερνταμ 20) — φορτώσεις 25 Νοεμβρ. — 20 Δεκεμβρίου.

«ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» ἐκ Μπάγιας Μπλάγκας 6000 τ. διὰ Καλλέο 20) —, φορτώσεις 1 20 Σεπτεμβρίου.

«ΕΙΡ. Ν. ΡΑΛΑΙΑ» ἐκ Ροζάριο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 20) —, με ὄψιν Ἀδριατικὴν, φορτώσεις 10 Νοεμβρ. — 10 Δεκεμβρίου.

— Ἐξ Ἀγγλίας ἢ Κόντινεντ (διὰ γαιάνθρακας)

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Ρότερνταμ 5500 τ. διὰ Ρίον Ἰανέριον σελ. 7)9, ἄμεσος φορτώσεις.

«ΑΙΓΕΥΣ» ἐκ Δάνταιγκ 6500 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 10)4)½, φόρτωσις 5—15 Σεπτεμβρίου.
 «ΙΟΥΑΙΑ» ἐκ Κάροθφ ἢ Μπάρον 6200 τ. διὰ Βίλλαν Κοσσιτούσιον, 8)6, φόρτωσις 15—21 Σεπτεμβρίου.
 «ΖΕΥΣ» ἐκ Ρότερνταμ 6800 τ. διὰ Ρίον Ίανέιρον σελ. 7)6, φόρτωσις 20—30 Σεπτεμβρίου.
 «ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐξ "Εμδεν 6000 τ. φιοῦλ διὰ Σάντος 8)6, καντσέλλο 5 Σεπτεμβρίου.
 «ΕΛΛΗΝΙΚΟ» ἐκ Ρότερνταμ 5300 τ. διὰ Βαρκελώνην σελ. 14) —, καντσέλλο 20 Αὐγούστου.
 «ΓΙΑΝΝΗΣ» ἐξ "Εμδεν 6500 τ. διὰ Βηρητόν 7) —, ἄμεσος φόρτωσις.
 «ΙΩΑΝ. Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ» ἐξ "Εμδεν 5500 τ. διὰ Σάντα Φέ 10) — ἐάν φιοῦλ 11) —, φόρτωσις 10—25 Σεπτεμβρίου.
 «ΔΙΟΝΗΣ» ἐκ Γδύνιας ἢ Δάνταιγκ 6000 τ. διὰ Τρίπολι ἢ Βηρυττόν 9)3 δι' ἓνα λιμένα 9)6 ἀμφοτέρους, καντσέλλο 10 Σεπτεμβρίου.
 «ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΝΣ» ἐκ Δάνταιγκ 5500 τ. διὰ Ροζάριο 11) —, ὄψιόν Σάντα Φέ 12) —, καντσέλλο 15 Σ)βρίου.
 «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐκ Δάνταιγκ 6700 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 10)6 φόρτωσις 1—10 Ὀκτωβρίου.

—'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΑΡΤΗΣ» (σημαία Ἀγγλική) ἐκ Δουνάβεως 3500 τ. γεννημάτων δι' ἓνα λιμένα Δυτικῆς Ἰταλίας 11)6 νέτ, ἐάν Τόνδα 12) —, καντσέλλο 31 Αὐγούστου.
 «ΦΡΕΑ» ἐκ Δουνάβεως 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρότερνταμ 16) —, ἐάν ἀμφοτέρους 16)6, καντσέλλο 10 Σεπτεμβρίου.
 «ΔΙΚΑΤΕΡΙΝΗ» ἐκ Κωνσταντίας, Βάρνης ἢ Μπουργκάς 8000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 13) —, ὄψιόν ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 13)9, καντσέλλο 31 Αὐγούστου.
 «ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐκ Κωνσταντίας — Βάρνης ἢ Μπουργκάς 7500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 13) —, ὄψιόν ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας σελ. 13)9, καντσέλλο 31 Αὐγούστου.
 «ΜΑΛΕΑΣ» ἐκ Κωνσταντίας — Βάρνης ἢ Μπουργκάς 8500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 13) —, ὄψιόν ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, σελ. 13)6, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.
 «ΜΕΝΤΩΡ» ἐκ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων δι' ἓνα λιμένα Ἰταλίας σελ. 13) —, καντσέλλο 31 Αὐγούστου.
 «ΝΙΚΟΚΛΗΣ» ἐκ Δουνάβεως 5.500 τ. γεννημάτων διὰ Μάντζεστερ — Ντόνστον σελ. 17)6 ἓνα λιμένα, 18)3 δύο λιμένας, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου — 5 Ὀκτωβρίου.
 «ΙΩΑΝΝΗΣ» ἐκ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν σελ. 17) —, καντσέλλο 25 Ὀκτωβρίου.
 «ΙΘΑΚΟΣ» ἐκ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων διὰ Μεσόγειον σελ. 13) — net terms, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.
 «ΖΗΝΟΒΙΑ» ἐκ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 16)9, ὄψιόν Μεσόγειον 16) —, ἄμεσος φόρτωσις.
 «ΔΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» ἐκ Δουνάβεως 3500 τ. γεννημάτων δι' ἓνα λιμένα Δυτικῆς Ἰταλίας 14) —, με 6 πέννας στοιβακτικά, ἄμεσος φόρτωσις.
 «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» ἐκ Δουνάβεως 7500 τ. γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 18) —, ὄψιόν Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ ἓνα λιμένα 17)6, ἐάν δύο λιμένας 18) —, φόρτωσις 5—19 Ὀκτωβρίου.
 «ΕΥΘΑΛΙΑ ΜΑΡΗ» ἐκ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 18)6, φόρτωσις ἀρχὰς Σεπτεμβρίου.
 «ΘΑΝΑΣΙΟΣ» ἐκ Δουνάβεως 6300 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν (ἐξαίρεσι Ἰρλανδίας) σελ. 17)9, ὄψιόν Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ σελ. 17)6, καντσέλλο 20 Σεπτεμβρίου.
 «ΤΑΝΑΤΣ» ἐκ Δουνάβεως 2500 τ. γεννημάτων διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν (τιμὴ δὲν ἀνεκινώθη), ἄμεσος φόρτωσις.
 «ΥΑΡΟΥΣΑ» ἐκ Δουνάβεως 2800 τ. γεννημάτων διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν ἢ Ἀδριατικὴν 16)9, φόρτωσις 5—20 Σεπτεμβρίου.
 «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Νομοῦ) ἐκ Μπουργκάς 1100 τ. γεννημάτων διὰ Βραΐλαν (συνεχὴ ταξίδια) 11.6 λέϊ κατὰ τόννον, ἑναρξίς ἄμεσος.
 «ΜΙΜΟΖΑ» ἐκ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων δι' ἓνα λιμένα Δυτ. Ἰταλίας 16)3, ἄμεσος φόρτωσις.
 «ΑΣΤΗΡ» ἐκ Δουνάβεως 1900 τ. γεννημάτων διὰ Μεσόγειον (τιμὴ ναῦλον δὲν ἀνεκινώθη), φόρτωσις 1—15 Σεπτεμβρίου.
 ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἑλληρικόν) ἐκ Δουνάβεως 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 19) —, ὄψιόν Ἰνονιένιας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 24)6, καντσέλλο 10 Σεπτεμβρίου.
 «ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» ἐκ Δουνάβεως 7700 τ. γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19) —, ὄψιόν Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 18)3, φόρτωσις 5—20 Σεπτεμβρίου.
 «ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐκ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 18)6, με ὄψιόν Κόντινεντ, φόρτωσις Σ)βρίου.
 «ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐκ Δουνάβεως 1700 τ. γεννημάτων δι' Ἑλλάδα 10) —, Σεπτεμβρίου.
 «ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΗΤΤΑ», ἐκ Δουνάβεως 2800 τ. γεννημάτων δι' Ἑλλάδα με ὄψιόν Μεσόγειον (Ἰταλίαν) ναῦλος δὲν ἀνεκινώθη, ἄμεσος φόρτωσις.
 «ΔΗΜ. Γ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ» ἐκ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19) —, ὄψιόν Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ 18)6, φόρτωσις 7 — 25 Σεπτεμβρίου.
 «ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἐκ Δουνάβεως 7000 τόννοι γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19) —, ὄψιόν ἓνα λιμένα Ἰνονιένιας Πολιτείας (ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπ. Μεξικῶ) σελ. 24)6, φόρτωσις 1—10 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΙΡΗ» ἐκ Δουνάβεως 2150 τ. γεννημάτων δι' Ἑλλάδα 9)6 νέτ, καντσέλλο 29 Αὐγούστου.
 «ΑΡΧΩΝ» (6' ταξίδιον) ἐκ Δουνάβεως 1600 τ. γεννημάτων δι' Ἑλλάδα σελ. 9)6 νέτ, φόρτωσις 15—30 Σεπ)βρίου.
 «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐκ Δουνάβεως 185 βαγ. ξυλείας δι' Ἀνατ. Ἑλλάδα (ναῦλος δὲν ἀνεκινώθη), ἀρχὰς Σ)βρίου.
 «ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐκ Δουνάβεως 500 βαγ. ξυλείας διὰ 2 ἕως 3 λιμένας Ἀγγλίας (ναῦλος δὲν ἀνεκινώθη), Σεπτ. 1—20.
 «ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΗΤΤΑ» ἐκ Δουνάβεως 2800 τ. γεννημάτων δι' Ἑλλάδα σελ. 10)6 νέτ, ἄμεσος φόρτωσις.
 «ΔΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» (6' ταξίδιον) ἐκ Δουνάβεως 3500 τ. διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 14) —, με 6 πέννας στοιβακτικά, 25—31 Σεπτεμβρίου.

—'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» ἐκ Νικολάεφ 7500 τ. χυτοσίδηρον δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 8)7)½ φίο, φόρτωσις ἀρχὰς Σεπτεμβρίου.
 «ΟΡΟΣ ΑΤΛΑΣ» ἐκ Νικολάεφ 8500 τ. χυτοσίδηρον δι' Ἰαπωνίαν σελ. 14)6, ἄμεσος φόρτωσις.

—'Εκ Μεσογείου

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.» ἐξ Ἀλεξανδρείας 390.000 κ. π. θαμβακοσπόρου σελ. 9)6, τὸς 60 κ.π., φόρτωσις Σεπτεμβρίου.
 «ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» ἐκ Μπόνας 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Βόρκαγκτον σελ. 10) —, καντσέλλο 31 Αὐγούστου.
 «ΑΝΝΑ ΜΑΖΑΡΑΚΗ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 530.000 κ. π. θαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ 11)4)½, τὸς 60 κ.π., 5—25 Σ)βρίου.

—'Εκ τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς

«ΝΕΑΩΝ» ἐκ Ντάιρεν ἢ Νταλίν 7700 τ. Μαντζουριανῶν κμάων διὰ Ρότερνταμ — Ἀμδοῦρον ἢ Χούλλ 25)6' ὄψιόν ὁρειότερον τοῦ Χούλλ σελ. 1)3 ἔξτρα, φόρτωσις 25 Νοεμβρίου — 24 Δεκεμβρίου.
 «ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ» ἐκ Ντάιρεν 8000 τ. Μαντζουριανῶν κμάων διὰ Ρότερνταμ — Ἀμδοῦρον 26)6, με ὄψιόν, φόρτωσις 2—15 Νοεμβρίου.
 «ΙΑ» ἐκ Πόρτ Ρεντόν ἢ Χαίφογκ 8000 τ. ἀνθρακίτου διὰ δύο λιμένας Βορείου Γαλλίας 24)6 φίο, φόρτωσις 20 Ὀκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.
 «ΕΒΡΟΣ» ἐκ Πόρτ Ρεντόν 7500 τ. ἀνθρακίτου διὰ δύο λιμένας Βορείου Γαλλίας 23)9 φίο, ὄψιόν ἓνα λιμένα Γαλλικῆς Μεσογείου καὶ ἓνα λιμένα Β. Γαλλίας 24)3, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρ. — 15 Ὀκτωβρίου.
 «ΝΗ-ΘΝ» ἐκ Σαγκόν 7500 τ. ὄψιόν διὰ Βορδὸ — Ρότερνταμ ἢ ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 28) — (μέσφ Κέιπ) καὶ 29) — (μέσφ Σουέζ), φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

—'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΔΕΞΑΝΑΡΑ» ἐκ Ρίον Ίανέιρον 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μπουκ σελ. 18) —, φόρτωσις 1—15 Ὀκτωβρίου.
 «ΟΡΟΣ ΚΥΝΘΟΣ» ἐξ Ἁγίου Φραγκίσκου 3692 τ. γενικά καὶ ξυλείαν διὰ Λονδίνον 35) — καὶ ἐκ Βορειοανατολικῆς Κολομβίας 3500—4000 τ. γεννήματα καὶ γενικά εἶδη διὰ Λονδίνον σελ. 21) —, φίο, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου ἕως 10 Ὀκτωβρίου.
 «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» ἐκ Τάμπας 5500 τ. φωσφάτων διὰ Γαλάτα ρέ-ίντς 14) —, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.
 «ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ» ἐκ Κον)πόλεως 1400 τ. παλαιοσίδηρον διὰ Βραΐλαν 6) —, φίο, ἄμεσος φόρτωσις.

—Ναυλώσεις τάνκερς

«ΒΑΣΟΣ» ἀπὸ Ἀντίλλας 6500 τ. μελάσσης δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρότερνταμ καὶ Ἰρωίτς 13) — φόρτωσις 1—15 Σεπτεμβρίου.
 «ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ» ἐκ Κωνσταντίας 4000 τ. πετρελαίου (τιμὴ φορτίου) διὰ δύο λιμένας Βορείου Γαλλίας 11)6, φόρτωσις Αἰγυπτον.
 «ΜΑΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐκ Βενεζουέλας 8600 τ. πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 8)3, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.
 «ΜΥΡΙΑΜ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 10.000 τ. γαζ-ὸϊλ δι' Ἀμδοῦρον ἢ Ertvelde 7)10)½, ἐάν ἀμφοτέρους 6 πέννας ἔξτρα, Σ)βρίου.
 «ΝΑΥΣΙΚΑ» ἐκ Κωνσταντίας 6000 τ. πετρελαίου (τιμὴ φορτίου) δι' Ἀλεξάνδρειαν 4)9, ἐάν 7500 τ. σελ. 4)6, Σεπτεμβρίου 15—25.

—Ταῖμ-τσάρτες

«ΖΕΦΥΡΟΣ» 7600 τ. φορτίου, ταῖμ - τσάρτες σελ. 3)3, παραλαβὴ εἰς Χάμπτον ῥόδς Σ)βρίου (ἓνα ταξίδιον μέσφ Εἰρηνοῦ) καὶ παραδόσις εἰς ἓνα λιμένα Ἀγγλίας — Κόντινεντ.

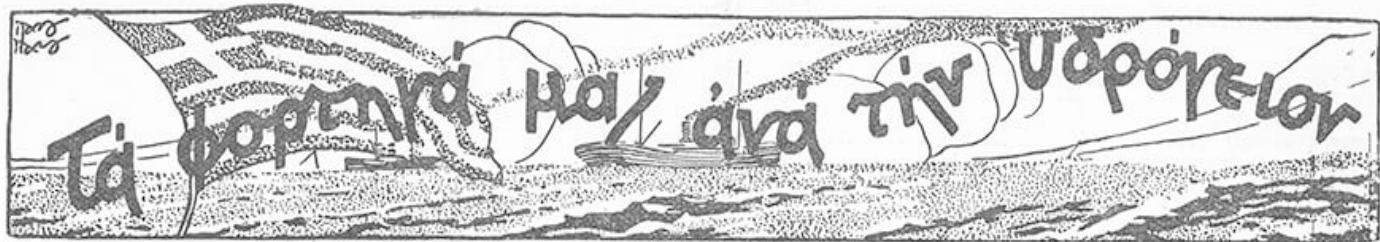
ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Ἄριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»



| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυτ. | Τόν. γαρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|---------------------------|------------|-----------|-----------------------------------------------------------------|
| ‘Αγαλλιανή | Θ. ‘Επιφανειάδη | 11 | 1655 | εφθ. Πειραιά 13 Αύγ. καί Μαρολίν 28 |
| ‘Αγιοι Βικτωρες | Κ. Καρούση | 95 | 1580 | διήλθε Γιβραλτάρ 16 Αύγ. δι’ ‘Αγγλίαν. ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ |
| ‘Αγιος Βλάσιος | Ίω. Α. Χανδρή | 14 | 4297 | ἀργεί Πειραιά από 22 ‘Ιουλ. |
| ‘Αγιος Γεώργιος | νίοι Δημ. Πανταλέοντος | 11 | 4248 | διήλθε Μοντεβίδεο 22 Αύγ. διά Μαδέρας |
| ‘Αγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασσόπουλου | 12 | 3283 | ἀνεχ. Χολλ 20 Αύγ. διά Μοϋρμανοκ |
| ‘Αγία Βαρβάρα | Α. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ. | 13 | 4572 | ἀνεχ. Μοϋρμανοκ 9 Αύγ., Γιβραλτάρ 26 διά Κροτόνε |
| ‘Αγία Θελασσινή | Α. Κεράνη | 11 | 3809 | διήλθε Μοντεβίδεο 13 Αύγ. δι’ ‘Ην. Πολιτείας |
| ‘Αγία Μαρίνα | έτ. «Κάσσοξ» | 12 | 4151 | εφθ. Λουδλίνον 10 Αύγ. καί Κάροδιφ 21 |
| ‘Αγιος Μάρκος | Γ. Τριλίβα | 19 | 4514 | διήλθε Κων(λιν 25 Αύγ. διά Λονδίνον |
| ‘Αγιος Νικόλαος | Εύαγ. Νομικοῦ | 99 | 1106 | εφθ. Τεργέστην 25 Αύγ. |
| ‘Αγιος Νικόλαος | ἀδ. Χατζηπατέρα | 15 | 3687 | ἀνεχ. ‘Αρντροόσαν 12 Αύγ., Λὰξ Πάλμας 21 διά Νεκοτσέα |
| ‘Αγιος Σπυρίδων | ‘Ηλ. ‘Αγγελῆ | 89 | 1476 | εφθ. Νοβοροσσιόσκιην 23 Αύγ. |
| ‘Αγ. Σπυρίδων | έτ. Βλάσση | 12 | 1864 | εφθ. Πειραιά 12 Αύγ. καί Λούριον 17 |
| ‘Αγγελική | Γ. Γεωργαντή | 99 | 3240 | διήλθε Γιβραλτάρ 26 Αύγ. διά Ρότερνταμ |
| ‘Αγγελος Α. | Ε. Σκαρβέλη | 04 | 3667 | ἀργεί Πειραιά από 15 ‘Ιουν. 1934 |
| ‘Αδαμ. Γεωργαντή | ἀδελφ. Γεωργαντή | 16 | 3443 | ἀνεχ. Βραϊλαν 28 Αύγ. διά Λονδίνον |
| ‘Αδαμ. Ι. Πειθῆς | ἀδελ. Ι. Πειθῆ καί Σία... | 08 | 4537 | διήλθε Μαδέρας 21 Αύγ., Λάδσεν 27 διά Λίβερχπολ |
| ‘Αδελφότης | ἀδ. Καροά | 17 | 5838 | εφθ. Μασσαλίαν 14 Αύγ. καί ἀνεχ. 21 διά Καράται |
| ‘Αθανάσιος | Ν. Λυκαροδοπούλου | 07 | 4295 | ἀνεχ. Στέτιν 22 Αύγ., Ντουτζενες 26 διά Τσιβιταβέκιαν |
| Αἴας | ἀδ. Πατέρα | 15 | 4729 | διήλθε Μαδέρας 21 Αύγ., Λάδσεν 26 δι’ ‘Αδωνμάουθ |
| Αἰγαί | Δημ. Β. Μανωλιᾶ | 96 | 1406 | εφθ. Πόρτ Σαϊδ 14 Αύγ. καί Πειραιά 23 διά Τρίπολιν |
| Αἰγαίον | ‘Ετ. «Αἰγαίον» Α.Ε. | 19 | 5285 | εφθ. Χάβρην 11 Αύγ. καί Ρότερνταμ 26 Αύγ. |
| Αἰγαίον | ἀδ. Κουροῦκλι | 12 | 1735 | ἀνεχ. ‘Αρχάγγελον 19 Αύγ. διά Τάιν, εφθ. 27 |
| Αἰγεύς | ἀδ. Πατέρα | 17 | 3792 | εφθ. Ντιέπην 23 Αύγ. |
| Αἰκατερίνη | ἀδ. Γεωργαντή | 13 | 4929 | εφθ. Κων(λιν)τζαν 22 Αύγ. (διά Χολλ) |
| Αἰκατερίνη Τ. | Α. Τεργιάζου | 17 | 2719 | ἀνεχ. Βραϊλαν 29 Αύγ. διά Πειραιά — Νεάπολιν |
| Αἰκατ. Κουμαντάρου | ἀδ. Σ. Κουμαντάρου | 17 | 7777 | εφθ. Μάλταν 21 Αύγ. καί Πειραιά 28 |
| Αἰκατ. Νικολάου | Ν. Νικολάου | 17 | 5177 | διήλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διά Λιβόρνο, εφθ. 14 |
| Αἶνος | Α. Λοῦζη | 10 | 3554 | ἀνεχ. Γόδνια 15 Αύγ., Λάδσεν 21 διά Σάντα Φέ |
| ‘Αἰς Γιώργης | ἀδ. Γ. Σιγάλα | 08 | 2098 | εφθ. Μίδδλεσμπρο 22 Αύγ. καί ἀνεχ. 25 διά Σορόβα |
| ‘Αδάμας | Μιχ. Λαμποῦ | 18 | 4144 | ἀνεχ. Χολλ 15 Αύγ. καί ‘Εμδεν 18, Οὐζάν 21 διά Πλέιτ |
| ‘Ακτι | έτ. «Κάσσοξ» Α.Ε. | 20 | 4261 | διήλθε Γαμβία 9 Αύγ. Γιβραλτάρ 18 διά Μασσαλίαν, εφθ. 22 |
| ‘Αλεξάνδρα | Κ. Καροά | 13 | 4355 | διήλθε Ντακάφ 17 Αύγ. διά Λονδίνον |
| ‘Αλέξανδρος | Μ. Α. Ταχμιντζῆ | 06 | 4343 | εφθ. Βόρμαγκτον 6 Αύγ. καί Πέναφ 23 |
| ‘Αλική | Ν. Γ. Λιβανού | 17 | 5140 | διήλθε Γιβραλτάρ 15 Αύγ., Ντουτζενες 21 διά Λάντσιγ |
| ‘Αλκιμος | Σκροβάνου — Ραυτοπούλου | 20 | 2003 | ἀνεχ. ‘Αρχάγγελον 24 Αύγ. δι’ ‘Αγγλίαν |
| ‘Αλφειός | Σ. Λιβανού | 20 | 5116 | ἀνεχ. Βοστώνην 7 Αύγ. καί Παναμαϊν 19 διά Καμαϊσὶ |
| ‘Αναστασία | Π. Πρωτοπατά | 05 | 2883 | εφθ. ‘Υμουίντεν 21 Αύγ. |
| ‘Αναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | εφθ. ‘Αρχάγγελον 8 Αύγ. |
| ‘Ανδρέας | «‘Ιόνιον» Α. Ε. | 19 | 4763 | διήλθε Γιβραλτάρ 12 Αύγ. δι’ ‘Αλεξάνδρειαν, εφθ. 20 |
| ‘Ανδριώτης | Νιζ. Κυδωνιέος | 12 | 4393 | ἀνεχ. Ρότερνταμ 21 Αύγ. διά Ριον ‘Ιανείον |
| ‘Αννα | Ν. Λυκαροδοπούλου | 19 | 5173 | εφθ. Ρότερνταμ 22 Αύγ. |
| ‘Αννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | ἀνεχ. Νικολάιεφ 23 Αύγ., Κων(λιν 26 διά Χολλ |
| ‘Αννα Ν. Γουλανδρή | ἀδ. Γουλανδρή | 21 | 4358 | εφθ. ‘Αμβέρσαν 12 Αύγ. καί ἀνεχ. 20 διά Πλέιτ |
| ‘Αννα Μαζαράκη | ἀδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | ἀνεχ. Ουρας 11 Αύγ., Γιβραλτάρ 25 δι’ ‘Αλεξάνδρειαν |
| ‘Αννα Σταθάτου | έτ. Σταθάτου | 18 | 5685 | διήλθε Περιμ 17 Αύγ. δι’ ‘Ιαπωνίαν |
| ‘Αννα Τ. | Α. Τεργιάζου | 06 | 2728 | εφθ. Σόντοβαλλ 17 Αύγ. καί Λάντσιγ 27 |
| ‘Ανθίπη Ν. Μιχάλου | Κ. Μιχάλου | 05 | 3298 | ἀνεχ. Γόδνια 20 Αύγ., Νίτον 25 διά Κατάνην |
| ‘Αντώνιος | Α. Γεωργαντή | 83 | 1187 | ἀργεί Πειραιά από 15 ‘Ιαν. 1934 |
| ‘Αντώνιος | ἀδ. Βλασσόπουλου | 17 | 1957 | ἀργεί Πέναφ από 28 ‘Ιουν. |
| ‘Αντώνιος Βροντίσης | Ι. Βροντίση | 04 | 2690 | εις ‘Αρχάγγελον 27 Αύγ. Σοβαρά ζημία |
| ‘Αντώνιος Γ. Λεμός | Σ. καί Π. Λεμοῦ | 11 | 4410 | ἀνεχ. Λάντσιγ 19 Αύγ. διά Πλέιτ. ΕΒΥΘΙΣΘΗ ἐκ συγκρούσεως |
| ‘Αντώνης Μιχάλος | Κ. Μιχάλου | 01 | 3514 | διήλθε Κον(λιν 8 Αύγ., Νίτον 23 διά Δανίαν |
| ‘Αντώνης Γεωργαντή | Γ. Γεωργαντή | 15 | 3557 | εφθ. Ρουέν 21 Αύγ. καί Καέν 29 |
| ‘Αντώνιος Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 20 | 3836 | ἀνεχ. Μπάροφ 14 Αύγ. διά Ροζάριο |
| ‘Αξιός | Σ. Λιβανού | 19 | 5289 | εφθ. ‘Οζάκα 19 Αύγ. καί ἀνεχ. 20 διά Πόρτ Ρεντόν |
| ‘Αποίκια | Σ. Βαλιᾶ | 05 | 3607 | ΠΑΡΕΛΘΟΘΗ ΕΙΣ ΚΑΛΚΟΥΤΑΝ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΑΣ ΑΓΟΡΑΣΤΑΣ |
| ‘Αργεντινά | ‘Αντ. Ρούσσου | 12 | 4248 | ἀνεχ. Ροζάριο 10 Αύγ. διά Ντακάφ. |
| ‘Αργολικός | Μαριῦ ‘Εμπιριζίου | 21 | 4786 | ἀνεχ. ‘Αμβέρσαν 13 Αύγ. διά Μερσίαν, ἐπόδις Μπόναν 24 |
| ‘Αρέθουσα | Νιζ. Καμπούρη | 11 | 3693 | ἀνεχ. ‘Εμδεν 24 Αύγ. διά Ροζάριο |
| ‘Αρης | Μ. Ξυλά | 14 | 4810 | εις Ρότερνταμ από 31 ‘Ιουλ. ‘Επισκευᾶς |
| ‘Αριάδνη | Ι. Νιζηφόφου — Ε. Λαμποῦ | 12 | 4745 | ἀνεχ. Μπ. ‘Αἴρες 20 Αύγ. διά Βαγκουδερ, ἐπόδις. Μπ. Μπλάγγαν 25 |
| ‘Αριστ. Α. Γουλανδρῆς | Ε. Γουλανδρῆ | 05 | 3470 | ἀνεχ. Νέαν ‘Υόρκην 15 Αύγ. διά Ρένι |
| Αρκαδία | ἀδ. Ρούσση | 66—21 | 904 | ἀνεχ. Στοχρόλμην 20 Αύγ. διά Κάλμαφ, εφθ. 25 |
| ‘Αρτεμις Πήττα | Πήττα | 06 | 1433 | ἀνεχ. Πειραιά 29 Αύγ. διά Ρουμανίαν |
| ‘Αρχάγγελος | ἀδ. Λιβανού | 17 | 4349 | διήλθεν ‘Αγ. Βιζέντιον 13 Αύγ. διά Σάντος |
| ‘Αρχων | Κωστή Λαμποῦ | 21 | 1364 | εφθ. Πειραιά 25 Αύγ. καί ἀνεχ. 26 διά Ρουμανίαν |
| ‘Ασημίνα Μπαϊκίκα | Π. Μπαϊκίκα | 95 | 1344 | εφθ. Πειραιά 11 Αύγ. καί ἀνεχ. 20 διά Ρουμανίαν |
| ‘Ασπασία | Ι. Γαλάκη | 14 | 4211 | ἀνεχ. Λένινγκραδ 12 Αύγ. δι’ ‘Αμβέρσαν, εφθ. 18 |
| ‘Αστερία | Ι. Α. Ταχμιντζῆ | 04 | 3313 | εφθ. Λάντσιγ 15 Αύγ. |
| ‘Αστήρ | Θεμ. Σταφυλοπάτη | 96 | 1335 | ἀνεχ. Πειραιά 23 Αύγ. διά Κων(λιν)τζαν, εφθ. 26 |
| ‘Ατλαντικός | έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε. | 19 | 5446 | εις Βασσόραν από 28 ‘Ιουλ. (δι’ ‘Αγγλίαν) |
| ‘Ατλας (τάνκερ) | «Τρανσπερόλ» Α.Ε. | 09 | 4009 | ἀνεχ. Ρότερνταμ 15 Αύγ., Γιβραλτάρ 22 διά Πειραιά |
| Αύρα | Ι. Χαδοῦλη — Μ. Στινᾶ | 12 | 4652 | εφθ. Γένοβαν 7 Αύγ. καί Πειραιά 26 διά Ροσσίαν |
| ‘Αφρόεσσα | ‘Αδ. Κιρτάτα | 05 | 2485 | διήλθε Κων(λιν 23 Αύγ. διά Κλαϊπέντα |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόν. γκρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|------------------------|------------|-----------|-----------------------------------------------------------|
| Βαρβάρα | Αθ. Ζωϊτοπούλου | 10 | 1354 | ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Αὐγ. καὶ ἀνεχ. 27 διὰ Ρουμανίαν |
| Βασ. Δεστούνης | Π. Β. Δεστούνη | 12 | 3299 | ἀνεχ. Σάφρνες 26 Αὐγ. διὰ Ρόττερνταμ |
| Βασ. Α. Πολέμης | Γκ. Γκούμα | 07 | 3429 | διήλθε Κων)λιν 14 Αὐγ. διὰ Βενετίαν |
| Βάσος (τάνκερ) | Ίω. Α. Χανδρῆ | 12 | 4733 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 15 Αὐγ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Κούβαν |
| Βέλγιον | «Ἑλληνική» Α.Ε. | 19 | 2844 | ἔφθ. Βόλον 14 Αὐγ. καὶ Πάνορμον 27 |
| Βικτωρία | Ἀντ. Παπαδάκη | 00 | 2345 | ἀνεχ. Σουάνς 22 Αὐγ. διὰ Πειραιᾶ |
| Βιολαντῶ Ν. Γουλανδρῆ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 19 | 3598 | διήλθε Νταζάρ 21 Αὐγ. διὰ Πλήμονθ |
| Βιργινία | Ἀντ. Παπαδάκη | 17 | 1918 | ἀνεχ. Ἄδεν 14 Αὐγ., Περιμ 15 διὰ Μασσάβαν |
| Βιργινία Νικολάου | Ν. Νικολάου | 20 | 5388 | ἔφθ. Ἀμβούργον 17 Αὐγ. |
| Βιργινία Σ. | Ζ. Σαμοθράκη | 05 | 3885 | ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 21 Αὐγ. |
| Βόλγας | Παπαδημητρίου | 92 | 2505 | ἀνεχ. Πόρτ Ντέ Μπουζ 8 Αὐγ. διὰ Ζουγκουλάδα, ἔφθ. 19 |
| Βόρις | ἑτ. «Βλάσσοβ» | 17 | 5166 | ἔφθ. Κων)ντζαν 22 Αὐγ. (διὰ Λίβερπουλ) |
| Βύρων | Ἑθνηζῆς | 14 | 9272 | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Νοεμβρ. 1935 |
| Γαλαξίας | Μάρκου Λύρα | 18 | 4393 | ἔφθ. Ἦστ Λόντον 20 Αὐγ. καὶ Πόρτ Νατᾶλ 27 |
| Γαρδελάκι | Ε. Θεοφιλάτου | 88 | 2282 | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ἰουλ. 1934 |
| Γαρουφαλιά | Σπυρ. Λαμποῦ | 14 | 4708 | ἔφθ. Ἄγ. Φραγκισκον 17 Αὐγ. |
| Γερμανία | ἑτ. «Ἑλληνική» Α.Ε. | 09 | 1977 | ἔφθ. Ἀμβούργον 22 Αὐγ. καὶ ἀνεχ. 27 διὰ Βρέμην |
| Γεώργιος | Ν. Λαγούτη | 10 | 2216 | ἔφθ. Σορόκα 20 Αὐγ. |
| Γεώργιος Γ. | Δ. Δάμπαση | 18 | 4289 | ἀνεχ. Μπ. Ἄυρες 12 Αὐγ. δι' Ἄγ. Βιζέντιον |
| Γεώργιος Π. | Θ. Ἐμφανειάδη | 03 | 4052 | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Ὀκτ. 1930 |
| Γεώργ. Κυριακίδης | Ν. Γ. Κυριακίδη | 11 | 4201 | ἔφθ. Λιβόρνο 5 Αὐγ. |
| Γεώργ. Μάντακας | Β. Γ. Μάντακα | 21 | 3246 | εἰς Ὀνέγκα 15 Αὐγ. |
| Γεώργ. Μ. Ἐμπειρικός | Σ. Γ. Ἐμπειρικού | 21 | 5728 | διήλθε Γιβραλτάρ 17 Αὐγ. διὰ Χούλλ, ἔφθ. 25 |
| Γεώργ. Μ. Λιβανός | ἀδ. Λιβανού | 28 | 3831 | ἔφθ. Ροζάριο 17 Αὐγ. |
| Γεώργ. Νικολάου | Ν. Νικολάου καὶ Σία | 30 | 4108 | ἔφθ. Ζουγκουλάδα 9 Αὐγ. φορτώνει |
| Γιάννης | Γ. Ἀνδρόνικου κ.λ.π. | 05 | 4391 | ἔφθ. Ἀμβούργον 24 Αὐγ. καὶ Ἐριδεν 29 |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Ζ. Γούναρη | 01 | 2238 | εἰς Ἀρχάγγελον 16 Αὐγ. |
| Γκρηκ Μάριμερ | ἑτ. Νέιλ — Παντελεῆ | 14 | 3714 | ἔφθ. Μοντεβίδεο 5 Αὐγ. |
| Γρανικός | Μ. Λύρα | 16 | 3689 | ἀνεχ. Ὑμουίντεν 24 Αὐγ., Νίτον 26 διὰ Μπ. Ἄυρες |
| Γρηγόριος Κ. II | Π. Καλλιμανοπούλου | 19 | 2546 | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Αὐγ. Ἐπισκευή |
| Δαναός | Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ | 06 | 4419 | διήλθε Μοντεβίδεο 14 Αὐγ. διὰ Μπάρμπαντος |
| Δανάρις | ἀδελ. Σηνοδινού | 14 | 2113 | ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 13 Αὐγ. καὶ ἀνεχ. 22 διὰ Βραΐλαν |
| Δάρμας | ἀδ. Πήττα | 83 | 1595 | ἀργεὶ Χιον ἀπὸ 13 Ἰαν. |
| Δάφνη | Ν. Λυκαροδοπούλου | 18 | 3798 | ἀνεχ. Κάρδιφ 15 Αὐγ. διὰ Βίλλαν Κ)τούσιον |
| Δελφίν | Λὼ καὶ Ἀνδρεάδη | 06 | 3816 | διήλθε Κων)λιν 9 Αὐγ. διὰ Κάλιαρι, ἔφθ. 16 |
| Δελφοί | Μ. Α. καὶ Ε. Λαμποῦ | 15 | 4739 | ἀνεχ. Κόρονη 5 Αὐγ. διὰ Καλλία, ἔφθ. 16 |
| Δέσποινα | Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλή | 09 | 4461 | διήλθε Νταζάρ 13 Αὐγ. καὶ Γιβραλτάρ 23 δι' Ἀμβέρσαν |
| Δέσποινα | ἑτ. Μιχαλινού | 06 | 3016 | ἔφθ. Κάλιαρι 17 Αὐγ. |
| Δημήτρης | Σ. καὶ Π. Λαμποῦ | 05 | 3338 | ἔφθ. Ριέι 13 Αὐγ. καὶ ἀνεχ. 20 διὰ Μοῦρμανσκ |
| Δημ. Γ. Θερμιώτης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | διήλθε Γιβραλτάρ 13 Αὐγ. δι' Ἀγκώνα, ἔφθ. 21 |
| Δημ. Ν. Βογιατζίδης | Ν. Δ. Βογιατζίδη | 08 | 3444 | διήλθε Κων)λιν 14 Αὐγ., Γιβραλτάρ 24 διὰ Μπέργκεν |
| Δημ. Ἰγγλέσιος | νιόν Δ. Ἰγγλέση | 18 | 5275 | ἔφθ. Βαγροῦβεργ 25 Αὐγ. (διὰ Λονδίνον) |
| Δημ. Νομικός | Λουκᾶ Νομικοῦ | 03 | 1171 | ἔφθ. Βραΐλαν 10 Αὐγ. καὶ Γαλάτσι 18 (διὰ Θεσ)νίην) |
| Δημ. Χανδρῆς | Ίω. Χανδρῆ | 10 | 4643 | διήλθε Γιβραλτάρ 4 Αὐγ. διὰ Μπ. Ἄυρες |
| Διαμαντῆς | Διαμ. Πατέρα | 17 | 4990 | διήλθε Κων)πολιν 22 Αὐγ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον |
| Διαμάντω | ἀδ. Τσατσόμοιρον | 03 | 2281 | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Νοεμβρ. 1935 |
| Διονύσιος | Ε. Α. Καραβία | 03 | 2018 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 15 Αὐγ., διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 30 |
| Διον. Σταθάτος | ἑτ. Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5168 | ἔφθ. Μασσαλίαν 9 Αὐγ. καὶ Ρουέν 28 |
| Δίρφυς | Βασ. Πατέρα καὶ Σία | 06 | 2795 | ἀνεχ. Λονδίνον 14 Αὐγ. δι' Ἀρχάγγελον |
| Διώνη | Γ. Φ. Ἀνδρεάδη | 06 | 4181 | διήλθε Γιβραλτάρ 14 Αὐγ. διὰ Γάνδην, ἔφθ. 22 |
| Δούναβις | Λεων. Α. Ἐμπειρικού | 15 | 5604 | ἔφθ. Κοπεγχάγην 9 Αὐγ. καὶ Στέττιν 24 |
| Δύο Φίλοι | κλήρον. Μιχ. Γουλανδρῆ | 03 | 3547 | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ἰαν. |
| Δωρις | Ἠλ. Χατζηλιά | 17 | 4604 | ἔφθ. Μοντεβίδεο 21 Αὐγ. |
| Ἐθῆ | Ν. Γ. Λιβανού | 13 | 4521 | διήλθε Μαδέρας 25 Αὐγ. δι' Εὐρώπην |
| Εἰρήνη Κυριακίδου | Ν. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | ἀνεχ. Ροζάριο 22 Αὐγ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον |
| Εἰρήνη Ν. Ράλλια | Ν. Α. Ράλλια | 08 | 3860 | ἀνεχ. Ροζάριο 9 Αὐγ. διὰ Λὰς Πάλλμας |
| Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρικού | Στ. Ἐμπειρικού | 27 | 4164 | διήλθε Περιμ 15 Αὐγ. καὶ Σουέζ 23 δι' δι' Ἀμβούργον |
| Ἐκατόνταρχος Δρακούλης | Γεώργ. Ν. Δρακούλη | 18 | 5329 | ἔφθ. Ἀμβέρσαν 7 Αὐγ. καὶ Γδύνα 20 |
| Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως | Π. Κυδωνιέως | 16 | 4129 | ἀνεχ. Ροζάριο 19 Αὐγ. διὰ Μαδέρας |
| Ἐλένη | Α. Καλλιανίου | 18 | 5655 | ἔφθ. Βραΐλαν 11 Αὐγ. καὶ διήλθε Πειραιᾶ 27 διὰ Λίβερπουλ |
| Ἐλένη | Δ. Λῶς | 01 | 1882 | ἀνεχ. Κάρδιφ 14 Αὐγ. καὶ Ἐριδεν 18 διὰ Φινλανδίαν |
| Ἐλένη Δ. | Δημοσθ. Δάμπαση | 19 | 5260 | ἔφθ. Μίδδλεσχαμτ 12 Αὐγ. καὶ Μπλάιτ 22 |
| Ἐλένη Τ. | Α. Τεργιάζου | 97 | 3039 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 26 Αὐγ., Ντόβεργ 27 διὰ Πειραιᾶ |
| Ἐλένη Νικολάου | Ν. Νικολάου | 20 | 4528 | ἀνεχ. Μπ. Ἄυρες 13 Αὐγ. διὰ Νακόγια |
| Ελίζα | Ἀντ. Παπαδάκη | 19 | 1986 | διήλθε Λόνταγκεν 11 Αὐγ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ |
| Ἐλισάβετ | ἀδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | ἔφθ. Θ)νίην 17 Αὐγ. |
| Ἑλλάς | ἑτ. «Ἑλληνική» Α. Ε. | 16 | 2081 | ἔφθ. Μπουργκᾶς 13 Αὐγ. καὶ Κοήτην 27 |
| Ἑλληνικ | Μ. Γ. Λύρα | 09 | 4404 | ἀνεχ. Καράτσι 14 Αὐγ. διὰ Πόρτ Σαϊδ |
| Ἑλλην | Στ. Ἐμπειρικού | 13 | 4577 | διήλθε Κων)λιν 14 Αὐγ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον |
| Ἑλληνικό | Παπαδημητρίου | 04 | 3059 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 25 Αὐγ. διὰ Βαρκελώνην |
| Ἑλπίς | Γ. Ν. Γουλανδρῆ | 12 | 3651 | εἰς Βίλλαν Κ)τούσιον ἀπὸ 5 Μαΐου |
| Ἑλπίς | Α. Πεζᾶ | 19 | 1492 | ἔφθ. Καλαί 12 Αὐγ. καὶ διήλθε Ρόττερνταμ 23 δι' Ὀνέγκα |
| Ἐπαμ. Κ. Ἐμπειρικός | νιόν Ἐπ. Ἐμπειρικού | 27 | 4385 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 21 Αὐγ., Ὀράν 27 διὰ Πλέιτ |
| Ἐρηνοῦλα | Ν. Τσατσόμοιρον | 05 | 2715 | ἔφθ. Σοβόνναν 7 Αὐγ. καὶ Μαγ)λιν 24 |
| Ἐθνοικός | Μαρή Ἐμπειρικού | 22 | 4792 | διήλθε Κων)λιν 8 Αὐγ., Γιβραλτάρ 16 δι' Ἀμβέρσαν, ἔφθ. 23 |
| Ἐθνενα Καμπάνη | Γ. Ν. Ἐμπειρικού | 98 | 3470 | ἔφθ. Μαγ)λιν 7 Αὐγ. |
| Εὐγ. Σ. Ἐμπειρικού | Στ. Ἐμπειρικού | 20 | 4882 | ἀνεχ. Μπουένος Ἄυρες 11 Αὐγ. διὰ Πόρτ Νατᾶλ |
| Εὐγενία Λιβανού | Σ. Λιβανού | 36 | 4825 | ἀνεχ. Κάρδιφ 18 Αὐγ., Βαλέντσαν 20 διὰ Χιλήν |
| Εὐγενία Χανδρῆ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 18 | 3553 | ἀνεχ. Dungum 23 Αὐγ. διὰ Μόζι |
| Εὐηνος | Ν. Μαρή | 19 | 4196 | διήλθε Μόζι 6 Αὐγ. διὰ Χαϊφόργ, ἔφθ. 14 |
| Εὐθαλία | ἀδ. Λιβανού | 18 | 5283 | διήλθε Κων)λιν 17 Αὐγ., Γιβραλτάρ 26 διὰ Ρουέν |
| Εὐθαλία Μαρή | Ίω. Χανδρῆ | 20 | 4862 | ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Αὐγ., καὶ ἀνεχ. 28 διὰ Λούναβιν |
| Ἐβρος | Σ. Λιβανού | 19 | 5627 | διήλθε Σαμπάργ 12 Αὐγ. διὰ Βαζαμάτσου |

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυτ. Τόν.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

| | | | | |
|-----------------------|--------------------------|----|------|-------------------------------------------------------------------|
| Εύρυμέδων | Π. Δ. Μαρκεσίνη | 04 | 3564 | διήλθε Κων)λιν 29 Αύγ. διά Ρουέν |
| Εύτυχία | Γεωργ. Βεργωτή | 13 | 5123 | ἀργεῖ Βενετιαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932 |
| Εύτυχ. Βεργωτῆ | Γεω. Βεργωτῆ | 09 | 2993 | διήλθε Ντόβερ 18 Αύγ. διὰ Haugesund, ἔφθ. 21 |
| "Επιφύλον | Λεων. Ν. Ἐμπειρίζου | 11 | 4120 | διήλθε "Αγ. Βικέντιον 25 Αύγ. διὰ Ρότερνταμ |
| Ζάννες Γούναρης | ἀδελφοὶ Γούναρη | 07 | 4407 | διήλθε Κων)λιν 24 Αύγ. δι' Εὐρώπην |
| Ζαννῆς Α. Καμπάνης | κληρ. Α. Καμπάνη | 20 | 5298 | διήλθε Κων)λιν 16 Αύγ. καὶ Γιβραλτᾶρ 23 δι' Εὐρώπην |
| Ζερμαῖν | Στυλ. Καστάνου | 11 | 5217 | ἔφθ. Δουγκέρονη 7 Αὐγ. καὶ Χούλλ 17., ἀνεχ. 25 διὰ Μαντεβίδεο |
| Ζεὺς | "Ηλ. Χατζηλία | 20 | 4279 | διήλθε Λᾶς Πάλμας 23 Αύγ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ |
| Ζέφυρος | Α. Λούζη | 09 | 4796 | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Αύγ. καὶ Χάμπτον Ρόδς 26 |
| Ζηνοβία | ἔτ. «Μιχαλινοῦ» | 06 | 2947 | ἔφθ. Κατάνην 20 Αύγ. |
| Ζωγραφιά Νικολάου | Ν. Νικολάου | 13 | 7156 | ἔφθ. Μασσαλίαν 13 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 22, Γιβραλτᾶρ 26 διὰ Πλέιτ |
| "Ηρών | Δημ. Ν. Κουφοῦ κλπ. | 06 | 1516 | ἔφθ. Βραΐλαν 12 Αύγ. καὶ Γαλάτσι 18 (διὰ Σῆρον) |
| "Ηφαιστος | υἱὸν Ἄντ. Γιαννουλάτου. | 12 | 3793 | ἀνεχ. Πόρτ Κάμφρα 18 Αύγ. διὰ Φουζίνα (ζημία ἐκ τυφῶνος 26) |
| Θάλεια | "Ηλία Ξουλᾶ | 17 | 4574 | ἔφθ. Λαγος 14 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 19 διὰ Freetown |
| Θάσοσ | «Πατριωτικῆς» | 19 | 1565 | ἔφθ. Ὀδησσόν 14 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 27 διὰ Δάνταιγκ |
| Θεδόλ 2 | Θωμᾶ Ν. Ἐπιφανιάδη. | 10 | 657 | ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. |
| Θεμώνη | «Κάσσοσ» Α. Ε. | 29 | 3859 | ἀνεχ. Μοντεβίδεο 9 Αύγ. διὰ Μαδέρας |
| Θεοδώρα (τάνκερ) | Παπᾶς καὶ Σία | 17 | 1054 | ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Αύγ. |
| Θεόδωρος Γ. | Α. Τεριάζου | 12 | 3409 | ἔφθ. Γάνδην 20 Αύγ. |
| Θεοφανῶ | ἀδελφοὶ Λιθανοῦ | 17 | 4240 | διήλθε Ντακάρ 13 Αύγ. δι' Ἀθωνιάου, ἔφθ. 28 |
| Θεομήτωρ | Μιχ. Σπ. Πολέμη | 10 | 4427 | ἀνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 9 Αύγ. καὶ Σάντος 24 διὰ Πλέιτ |
| Θεοσκέπαστη | Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινοῦ | 11 | 3726 | ἔφθ. Γένοβαν 10 Αύγ. καὶ Πόρτο Βέζιο 26 |
| Θέτις | Ε. Χατζηλία | 30 | 4123 | ἔφθ. Μπουένος Ἄϊρες ρόδς 19 Αύγ. |
| Θέτις Α. | Γ. Ἀνδρεάδου | 10 | 4111 | ἀνεχ. Умрас 12 Αύγ., Ζεμπρούγκε 20 δι' Ἀλεξάνδρειαν |
| Θράκη | Α. Τεριάζου | 17 | 982 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 21 Αύγ. δι' ἀνοικτ. πέλαγος (λήψις κνηματ. ταινίας) |
| Θρασύβουλος | Α. Βογιατζίδη | 12 | 3693 | ἔφθ. Ροζάριο 10 Αύγ. |
| "Ια | Π. Χατζηλία | 17 | 4860 | διήλθε Πόρτ Νατάλ 25 Αύγ. διὰ Σαμπάγκ |
| "Ιάκωθος | Γ. Ἀγγελίδη | 01 | 2107 | ἔφθ. Βόλον 15 Αύγ., Θεσσαλονίκην 20 καὶ Κων)πολιν 25 |
| "Ιγὼρ | Πεζᾶ καὶ Σία | 07 | 2693 | ἔφθ. Λένινγκραδ 3 Αύγ. |
| "Ιθάκη | Σ. Βλασσοπούλου | 11 | 4916 | ἔφθ. Μπέργκεν 17 Αύγ. |
| "Ιθακος | Γεωργ. Δρακούλη | 11 | 4083 | ἀνεχ. Νίκαιαν 14 Αύγ. διὰ Κων)λιν, ἔφθ. 23 |
| "Ικάριον | ἔτ. Βεργωτῆ | 12 | 4013 | διήλθε Σαμπάγκ 22 Αύγ. διὰ Πόρτ Σαϊδ |
| "Ιλισσός | "Ιω. Γ. Λιθανοῦ | 15 | 4724 | ἀνεχ. Μπ. Ἄϊρες 15 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ |
| "Ιουλία | "Ηλ. Χατζηλία | 14 | 4352 | ἀνεχ. Ροζάριο 1 Αύγ., Μαδέρας 26 δι' Εὐρώπην |
| "Ιουλία Νικολάου | Ν. Νικολάου | 15 | 3729 | ἔφθ. Ἴφρουίτς 14 Αύγ. καὶ Σούντερλαντ 26 |
| "Ισημνη | Στεριώτη καὶ Σία | 90 | 2399 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ἄπρ. |
| "Ιωάννα | "Ελ. Βελλιώτη | 01 | 1192 | ἔφθ. Μάλταν 21 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 24 διὰ Δουναβιν |
| "Ιωάννης | Δ. Λάμπαση | 09 | 3667 | ἔφθ. Λίβερπουλ 13 Αύγ. καὶ Γκάροστον 16 |
| "Ιω. Βάτης | Θεοφ. Βάτη | 12 | 4418 | ἔφθ. Ρότερνταμ 9 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 20 διὰ Ρ. Ἰανέϊρον |
| "Ιω. Καρράς | ἀδελ. Καρράς | 17 | 3527 | ἀνεχ. Ροζάριο 5 Αύγ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ |
| "Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος | Στ. Ἐμπειρίζου | 24 | 3734 | ἀνεχ. Ροζάριο 7 Αύγ. διὰ Λᾶς Πάλμας |
| "Ιω. Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 640 | ἔφθ. Συρίαν 8 Αύγ. |
| "Ιω. Π. Γουλανδρῆς | ἀδ. Γουλανδρῆ | 10 | 3750 | διήλθε Μαδέρας 20 Αύγ. δι' Εὐρώπην. Ἐπόδισε Φάλμουθ 28 |
| "Ιω. Φράγκος | Μάροσ. Φράγκου | 12 | 3442 | διήλθε Ντακάρ 23 Αύγ. διὰ Δουγκέρονη |
| "Ιωλκός (τάνκερ) | «Ἑλλην. Μεταφορικῆ» Α.Ε. | 13 | 6977 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ἰουλ. |
| "Ιωνία (τάνκερ) | «Ἑλλην. Μεταφορικῆ» Α.Ε. | 16 | 5845 | ἀνεχ. Τενερίφταν 7 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 17 |
| "Ιωνόπολις | «Ἑλλην. Μεταφορικῆ» Α.Ε. | 20 | 6755 | "Ἴδε: «ΙΩΝΟΠΟΛΙΣ», σημαῖα Ἀγγλικῆ |
| "Ιωσηφόγλου (τάνκερ) | «Ἑλλην. Μεταφορικῆ» Α.Ε. | 13 | 4680 | διήλθε Πειραιᾶ 23 Αύγ. διὰ Δουγκέρονη |
| Κ. Κτιστάκης | Γ. Κτιστάκη | 07 | 4291 | ἔφθ. Ἀμβέρσαν 11 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 20 διὰ Μπ. Ἄϊρες |
| Καδιῶ | ἀδ. Γ. Σιγάλα | 11 | 1430 | ἀνεχ. Γαλάτσι 19 Αύγ. διὰ Καλάμας, ἔφθ. 24 |
| Καίτη Χανδρῆ | Γ. Α. Χανδρῆ | 18 | 3061 | ἀνεχ. Ἀρχάγγελον 24 Αύγ. διὰ Χούλλ |
| Καθαριώτισσα | υἱοὶ Γεωργ. Καραβία | 13 | 1877 | ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 18 Αύγ. δι' Ὀνέγκα |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4213 | ἔφθ. Βραΐλαν 24 Αύγ. (δι' Ἀγγλίαν) |
| Καλλιόπη | Α. Πατέρα | 10 | 4948 | ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 7 Αύγ. καὶ Γδύνια 22 |
| Καλλιόπη Σ. | "Ιω. Σταύρου καὶ Σία | 18 | 5152 | ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 8 Αύγ. καὶ Ἀμβέρσαν 23 |
| Καλυψῶ Βεργωτῆ | Γεω. Βεργωτῆ | 18 | 5686 | ἀνεχ. Στέττιν 12 Αύγ. διὰ Βενετιαν |
| Καπετάν Στρατῆς | Ξενός—Κοιμητῆς καὶ Σία | 06 | 3574 | ἀνεχ. Μαγ)λιν 13 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 24 διὰ Ρωσσίαν |
| Καρλόθασι | Υἱοὶ Δ. Ἰγγλέση | 20 | 707 | ἔφθ. Σητεῖαν 28 Αύγ. |
| Καρράς | ἀδ. Καρράς | 18 | 5234 | ἀνεχ. Καλκούταν 5 Αύγ. διὰ Γιαβάτα |
| Κασσάνδρα Κ. Λουλοῦδη | ἀδ. Γουλανδρῆ | 19 | 5106 | ἀργεῖ Σῆρον ἀπὸ 3 Αύγ. |
| Κάσσοσ | «Κάσσοσ» Α. Ε. | 19 | 5685 | διήλθε Πόρτ Νατάλ 22 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν |
| Κάστωρ | ἔτ. Γράτσου | 21 | 5497 | ἀνεχ. Πόρτ Ἀλμπέρι 14 Αύγ. διὰ Ρικου |
| Κάτε | Ν. Λεκαρδοπούλου | 18 | 5197 | διήλθε Σαμπάγκ 3 Αύγ. διὰ Hoshohima |
| Κατερίνα (τάνκερ) | ἔτ. «Πετροέλαια» | 87 | 2495 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935 |
| Κατίνα Βούλγαρη | Νικ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4567 | ἀνεχ. Γδύνια 19 Αύγ., Λάδσεντ 25 διὰ Πειραιᾶ |
| Κέιπ Κόρσο | "Αθ. Κουλοῦρα & Κ. Ξένου | 05 | 3890 | διήλθε Κων)λιν 18 Αύγ. δι' Ἀμβέρσαν |
| Κεραμιές | Ν. Λεκαρδοπούλου | 17 | 5085 | ἀνεχ. Ρότερνταμ 5 Αύγ. διὰ Πόρτ Νατάλ |
| Κεχρεᾶ | Θ. Ἐπιφανιάδη | 12 | 1968 | ἀνεχ. Ρότερνταμ 26 Αύγ. διὰ Πάτρας |
| Κλεάνθης | Α. Βογιατζίδη | 11 | 4153 | ἀνεχ. Σάν Νικολᾶς 7 Αύγ. διὰ Ντακάρ |
| Κονδύλης | Γ. Κονδύλη | 14 | 4439 | διήλθε Κων)λιν 22 Αύγ. δι' Ἀμβέρσαν |
| Κονίστρα | Θωμᾶ Ἐπιφανιάδη | 07 | 3530 | ἔφθ. Ἀρντρόσσαν 7 Αύγ. καὶ Ρότερνταμ 25 |
| Κορινθιακός | Μαριῆ Ἐμπειρίζου | 10 | 3562 | ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. καὶ Βραΐλαν 21 |
| Κόρβιον | ἀδελ. Σίμπορα | 09 | 2116 | ἔφθ. Ὀνέγκα 13 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 25 διὰ Σάρπνες |
| Κουλούρας — Ξένος | "Αθ. Κουλοῦρα-Κρο. Ξένου | 15 | 4914 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 21 Αύγ. διὰ Δουναβιν, ἔφθ. 25 |
| Κουμουνοῦρος | Υἱοὶ Ἐπ. Ἐμπειρίζου | 25 | 3598 | ἀνεχ. Βίλλαν Κ)τούσιον 18 Αύγ. διὰ Μαδέρας |
| Κύθηρα | Πολυγκ. Κατράκη | 02 | 1070 | ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Αύγ. καὶ Σάμου 24 |
| Κῦμα | Γ. Χαδοῦλη — Μ. Σιτινᾶ | 12 | 3994 | ἀργεῖ Βίλλαν Κ)τούσιον ἀπὸ 12 Μαΐου |
| Κῦμα — Παναγιᾶ Π | Ν. Λιθανοῦ | 11 | 3959 | ἔφθ. Λένινγκραδ 2 Αύγ. καὶ Ἀμβέρσαν 18 |
| Κυριάκουλα | "Αντ. Χάλαρη | 99 | 1012 | ἔφθ. Κρήτην 16 Αύγ. |
| Κωνσταντῖνος Η. | Α. καὶ Δ. Λαιμοῦ | 18 | 4340 | ἔφθ. Περαναποῦζον 11 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 22 διὰ Πλέιτ |
| Κωνσταντ. Λουλούδης | "Ηλ. & Ἄθ. Ἡλιοπούλου | 05 | 2527 | ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Αύγ. καὶ Μήλον 24 |
| Κωνστ. Χατζηπατέρας | ἀδ. Γουλανδρῆ | 22 | 4697 | ἀνεχ. Ρότερνταμ 17 Αύγ. διὰ Ρίον Ἰανέϊρον |
| | Υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα | 13 | 4684 | ἀνεχ. Μπ. Ἄϊρες 26 Αύγ. δι' Ἀγγλίαν |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυτ. | Τόν. γαρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-------------------------------|----------------------------|------------|-----------|-----------------------------------------------------------|
| Κωστής | Μουρούρα και Βενεράκη.. | 19 | 5438 | εφθ. Ρίον Ίαννίνοι 11 Αύγ. και Ροζάριο 26 |
| Κωστή | Ι. Α. Χανδρή | 05 | 3933 | εφθ. Ούδστ Χάρτλεπουλ 23 Αύγ. |
| Λακωνικός | Μαρή Έμπειρίου | 14 | 3803 | εφθ. Βραΐλαν 13 Αύγ. (εφόρτωνε 24 διά Λίβεργουλ) |
| Λέρος | Ίω. Θεοχαρίδη | 99 | 846 | εφθ. Θεο)νίζην 22 Αύγ. |
| Λέσθος | Ί.Δ. Σιφναίου | 10 | 1005 | ανεχ. Πειραιά 14 Αύγ. διά Ρουμανίαν |
| Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης | κληρον. Α. Καμπάνη.. | 17 | 4274 | διηλθεν Ουζάν 5 Αύγ. διά Μπ. Άυρες |
| Λεωνίδας Μ. Βαλμιάς | Μιχ. Βαλμιά | 14 | 2080 | εφθ. Ρουέν 18 Αύγ. και ανεχ. 25 διά Σορόκα |
| Λεωνίδας Ν. Κονδύλης | νιόν Α. Κονδύλη | 12 | 3923 | εφθ. Μούρμανοκ 8 Αύγ. και Ίονέγκα 18 |
| Λιλή | Χαρ. Πατέρα | 20 | 5719 | εφθ. Ροζάριο 8 Αύγ. και Μπ. Άυρες 19 |
| Λουκία, (τάνκερ) | Ι. Μαυρή και Σία | 10 | 2143 | διηλθε Γιβραλτάρ 17 Αύγ. και Νάντην 24 διά Σαιν Μαλό |
| Μαϊάνδρος | Σ. Λιθανού | 19 | 4581 | ανεχ. Γδύνα 20 Αύγ., Ντόβεο 24 διά Μπ. Άυρες |
| Μαϊντ όφ Σάμος | νιόι Π. Α. Γουλανδρή | 01 | 1190 | ανεχ. Πειραιά 14 Αύγ. διά Νοβοροσίσκιην, εφθ. 19 |
| Μαίρη | Ν Λιθανού | 09 | 1459 | εφθ. Θ)νίζην 15 Αύγ. και Σουλινα 25 |
| Μαίρη Π | Ν. Λιθανού | 20 | 1517 | διηλθε Γιβραλτάρ 12 Αύγ. και Φλώοιγγ 19 διά Στάβαγκεο |
| Μαίρη Ν | Δημ. Πατέρα | 09 | 4330 | ανεχ. Σάν Νικολάς 27 Ίουλ. δι' Ίνν. Πολιτείας |
| Μαίρη Δευτεραίου | Βασ. Δευτεραίου | 03 | 1383 | εφθ. Πειραιά 13 Αύγ. και Π. Σαΐδ 24 |
| Μαϊώτις | Α. Συνοδιού | 88 | 1709 | διηλθε Κέα 29 Αύγ. εκ Βραΐλας διά Καλάμας — Κέκυραν |
| Μάκης | Ε. Κ. Βλασσοπούλου | 06 | 3546 | εφθ. Άμβέρσαν 16 Αύγ. |
| Μαλιακός | Μαρή Έμπειρίου | 12 | 3903 | εφθ. Βραΐλαν 11 Αύγ. (εφόρτωνε 24 διά Νεάπολι) |
| Μαλέας | Ίω. Παπαδέα | 17 | 5709 | εφθ. Πειραιά 23 Αύγ. |
| Μανουόλα | νιόι Γεωργ. Καραβία | 20 | 2012 | ανεχ. Άμβέρσαν 11 Αύγ., Λόντιγγεν 16 διά Λένινγκοδ |
| Μάξ Βόλφ | Γ. Πορτόλου | 17 | 6694 | διηλθε 1326 μίλια Ν — ΝΔ τοϋ Λάδσεντ 21 Αύγ. δι' Άμβέρσαν |
| Μαρή Χανδρή | Ι. Α. Χανδρή | 04 | 2331 | εφθ. Γκάρστον 25 Αύγ. |
| Μαργαρίτα | Γεωργιάδη & Σοφιανού .. | 89 | 2187 | αργεί Πειραιά από 28 Δεκ. Έναλωθή |
| Μαργαρίτης | αδ. Περιβολάκη | 13 | 4584 | διηλθεν Όράν 18 Αύγ. δι' Άλεξάνδρειαν |
| Μαρία | Σ. Βλασσοπούλου | 07 | 4225 | ανεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Αύγ. διά Βραζιλίαν |
| Μαρία Ζ. | Σ. Περεϊ — Δ. Τριασαρώνη | 00 | 1216 | εφθ. Γαλάτσι 6 Αύγ. και Πειραιά 18. Είτα Βάτινα |
| Μαρία Α. | Κ. Η. Λαμού | 12 | 4707 | ανεχ. Μπάρρο 19 Αύγ. διά Πλέιτ |
| Μαρία Νικολάου (τάνκερ) | Ν. Νικολάου | 27 | 5525 | εφθ. Stanlow 19 Αύγ. και ανεχ. 23 δι' Άροϋμπα |
| Μαρία Νομικού | Λουκά Νομικού | 99 | 1165 | εφθ. Σούσα 14 Αύγ. και Σφαξ 20, ανεχ. 24 δι' Όδησσόν |
| Μαρία Σταθάτου | έτ. Α. Α. Σταθάτου | 19 | 5269 | εφθ. Μαρ)λιν 20 Αύγ. |
| Μαριέτ Νομικού | Π. Νομικού | 19 | 5241 | διηλθε Κέα 23 Αύγ. διά Κουλλ |
| Μαριέττα | Ν. Εϋσταθίου | 13 | 6042 | εφθ. Βακαμάτσου 7 Αύγ. |
| Μαρίκα Πρωτοπαπά | Π. Πρωτοπαπα | 15 | 4447 | διηλθεν Ουζάν 7 Αύγ. διά Μπ. Άυρες |
| Μαριόγκα | αδ. Πρωτού | 12 | 4236 | ανεχ. Ροζάριο 11 Αύγ., Magallanes 23 διά Λότα |
| Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη | αδελφών Κιριτάτα | 04 | 4784 | εφθ. Γλασκώδη 21 Αύγ. |
| Μαριόγκα Ι. Καίρη | Ίω. Δανιόλου | 13 | 5143 | διηλθε Βαταβίαν 25 Αύγ. διά Τακετόγιο |
| Μαρουκό Πατέρα | Α. Πατέρα | 17 | 4269 | διηλθε Σαμπάγγ 11 Αύγ. διά Δουγκέκιην |
| Μάριος Τ. | Α. Τεμάζου | 04 | 1128 | ανεχ. Γαλάτσι 30 Αύγ. διά Χαλιζίδα, Πειραιά, Κρήτην |
| Μαρουλιώ | Μιχ. Κυδωνιέως | 18 | 4215 | διηλθε Μοντεβίδεο 10 Αύγ. διά Νταζάρ |
| Μαρουσιώ Κουλούθρου | Κουλούθρου — Έμπειρίου | 07 | 3556 | διηλθε Νταζάρ 14 Αύγ. δι' Εϊρώπιην |
| Μαρουσιώ Λογοθέτη | αδ. Γουλανδρή | 12 | 4669 | ανεχ. Άλμπαν 5 Αύγ., Όράν 23 διά Θεσσαλονίζην |
| Μάρησσα | Ν. Εϋσταθίου | 19 | 5476 | ανεχ. Νιούπορτ 1 Αύγ. διά Μοντεβίδεο |
| Ματθαίος | Η. Μ. Λώς | 04 | 2434 | ανεχ. Όνέγκα 23 Αύγ. διά Λονδίνον |
| Ματρόννα | «Ν. Βογιατζίδη | 02 | 2846 | διηλθε Κον)λιν 25 Αύγ. δι' Άάοζακ |
| Μεμάς | «Αιγαίον» Α.Ε. | 00 | 4359 | ανεχ. Μοντεβίδεο 24 Αύγ. διά Νταζάρ |
| Μέντωρ | Γ. Δρακούλη | 02 | 3050 | ανεχ. Πειραιά 21 Αύγ. διά Βραΐλαν, εφθ. 26 |
| Μερόπη | Άνδρ. Παπά | 11 | 4181 | εις Χαϊφόγγ από 25 Ίουν. |
| Μεσσαριά Νομικού | Έτ. «Π Νομικός» Α.Ε. .. | 95 | 985 | ανεχ. Πειραιά 18 Αύγ. και Μπαντέρμα 28 |
| Μιμός | έτ. «Βλάσσο» | 05 | 3071 | εφθ. Βραΐλαν 21 Αύγ. (διά Γένοβαν) |
| Μίνα | Άνδρ. Βεστάγγη | 22 | 6067 | ανεχ. Σιγκαπούρη 10 Αύγ. διά Πόρτ Νατάλ |
| Μίνα Α. Καμπάνη | κληρον. Α. Καμπάνη | 20 | 5227 | εφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Αύγ. |
| Μιχαήλ Α. Έμπειρικός | Στ. Έμπειρικού | 18 | 5202 | ανεχ. Μπουένος Άυρες 8 Αύγ. διά Νταζάρ |
| Μιχαλάκης | Ν. Εϋσταθίου | 19 | 5234 | διηλθε Μαδέρας 17 Αύγ. δι' Άμβέρσαν, εφθ. 25 |
| Μιχάλης | Α. Φατσι | 12 | 3646 | ανεχ. Ροζάριο 18 Αύγ. διά Νταζάρ |
| Μιχάλης Πουτούς | Μ. Μουτούς | 14 | 4810 | Ίδε: «ΑΡΗΣ» |
| Μιχαλός | αδ. Ξουλ | 08 | 3742 | ανεχ. Ύμουίντεν 20 Αύγ. και Έμδεν 23 διά Πλέιτ |
| Μόσχα Δ. Κυδωνιέως | Δημ. Α. Κυδωνιέως | 15 | 3874 | αργεί Σάν Νικολάς από 8 Άπο. |
| Μόσχα Α. Γουλανδρή | αδ. Γουλανδρή | 18 | 5199 | ανεχ. Μπάρρο 26 Αύγ. και Φάλμουνθ 28 διά Πλέιτ |
| Μοτορίνα (τάνκερ) | έτ. «Τρανσπετρόλ» | 89 | 2466 | ανεχ. Πειραιά 21 Αύγ. διά Κον)λιν — Κον)τζαν |
| Μύκονος | Φ. Σιγάλας | 99 | 1802 | εφθ. Γκάρστον 20 Αύγ. |
| Ναγός | Ι. Λιθανού | 12 | 1926 | διηλθε Γιβραλτάρ 14 Αύγ. διά Κάρδιφ, εφθ. 21 |
| Ναντίν | έτ. Βλάσσο | 04 | 3582 | εφθ. Ζουγκουλδάκ 25 Ίουλ. Παρέμμεν 20 Αύγ. |
| Νάυαρχος Σαχτούρης | Π. Σαχτούρη | 02 | 1953 | διηλθε Κον)λιν 15 Αύγ. δι' Άλεξάνδρειαν |
| Νάρκισσος | Γ. Ν. Σταθάτου | 06 | 4313 | ανεχ. Σιγκαπούρη 15 Αύγ. διά Βαταβίαν |
| Ναυκικά (τάνκερ) | Κηφ. Βενιζέλου | 22 | 5005 | εφθ. Άμβέρσαν 18 Αύγ. και Βορδó 25 διά (Κον)ντζαν) |
| Ναυτίλος | Α. Ι. Γουλανδρή | 04 | 3531 | εφθ. Σαβόνναν 14 Αύγ. και ανεχ. 20 διά Ζουγκουλδάκ |
| Νέα Τύχη | Στ. και Δημ. Φαφαλιού .. | 12 | 3451 | ανεχ. Έμδεν 12 Αύγ. διά Σάντα Φέ |
| Νέδων | Α. Καλλινίκου | 19 | 5263 | εφθ. Ρουέν 10 Αύγ. και Έμδεν 24 |
| Νέλλυ | έτ. «Όκεανός» Α. Ε. | 13 | 4826 | ανεχ. Μπ. Άυρες 19 Αύγ. διά Λός Άντζελες |
| Νεράιδα | έτ. Π. Νομικού | 03 | 2759 | εφθ. Καλάμας 13 Αύγ. και Ήράκλειον 23 |
| Νεμέα | Γ. Ν. Σταθάτου | 19 | 5101 | εφθ. Τοκουγιάμα 6 Αύγ. |
| Νέστος | Ν. Λιθανού | 19 | 4399 | διηλθε Παναμάν 12 Αύγ. διά Chicama |
| Νήϊον | Α. Καλλινίκου | 18 | 5154 | εφθ. Μόζι 25 Αύγ. |
| Νηρεΐς | Έμμ. Χατζηλία | 13 | 6694 | διηλθε Παναμάν 22 Αύγ. διά Ταζόμα |
| Νήριτος | Γ. Δρακούλη | 07 | 3854 | διηλθε Λαύριον 12 Αύγ., Λάδσεντ 27 διά Μάντζεστερ |
| Νίκη | Άνδρ. Βαλαμάκη | 17 | 958 | εφθ. Σφαξ 17 Αύγ. και ανεχ. 25 διά Πειραιά |
| Νικοκλής | Ν. Γ. Μωραίτη | 21 | 3576 | εφθ. Κάρδιφ 18 Αύγ. |
| Νίκος | Α. Γουλαίου | 14 | 3892 | αργεί Άμβέρσαν από 14 Μαΐου |
| Νίκος Τ. | Έλευθ. Τρικόγλου | 19 | 5175 | εφθ. Κον)ντζαν 14 Αύγ. (Έφόρτωνε 24 δι' Άθονμάουθ) |
| Νικόλαος Άθανασούλης | κληρ. Άθανασούλη | 01 | 3575 | αργεί Πειραιά από 7 Μαΐου 1928 |
| Νικ. Γ. Κουλουκουνητής | έτ. Άτλαντιζός | 17 | 3201 | ανεχ. Ντουγγζόν 8 Αύγ. διά Γιαβάτα, εφθ. 22 |
| Νικόλαος Μίχαλος | Κ. Μιχάλου | 13 | 4342 | ανεχ. Μπ. Άυρες 22 Αύγ. διά Νταζάρ |
| Νικ. Μπάικας | Ποθ. Μπάικα | 20 | 1912 | εφθ. Βραΐλαν 25 Αύγ. (δι' Ίταλίαν) |

| ΌΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | ναυτ. Έτος | γγο. Τόν. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|---------------------------|--------------------------|---------------|--------------|--------------------------------------------------------------|
| Νικόλαος Νομικός | Α. Νομικού | 99 | 625 | εφθ. Πειραιά 29 Αύγ. |
| Νικ. Πιάγκος | Μιχ. Πιάγκου | 12 | 4499 | εφθ. Νουβουρτ 11 Αύγ. και ανεχ. 25 δια Μπ. Άυρες |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μικε Φιλίνη | 04 | 3111 | ανεχ. Έλουργμποργκ 21 Αύγ. δια Μουρμανοκ |
| Νικόλας | Β. Σ. Ρωσολόμου | 10 | 4540 | διηλθε Φερ. Νορόνχα 16 Αύγ. δια Τενερίφφαν |
| Νικόλας Άγγελος | Ίω. Άγγέλου | 12 | 4351 | ανεχ. Ροζάριο 16 Αύγ. δια Μπάρομπαντος |
| Νικόλαος Πατέρας | άδελφοί Πατέρα | 10 | 4362 | εφθ. Άλεξάνδρειαν 17 Αύγ. και Π. Σαϊδ 26 |
| Νίτσα | άδ. Γιανναγά | 15 | 4732 | ανεχ. Νικολάφ 23 Αύγ. δια Γένοβαν |
| Νύμφη | Ν. Λυκαρδοπούλου | 21 | 4504 | εφθ. Ταξόμα 20 Αύγ. |
| "Όλγα Έπ. Έμπειρικού | νιόν Έπ. Έμπειρικού | 22 | 4677 | ανεχ. Ίμμυγμα 6 Αύγ. δια Ριον Ίαντίρον |
| "Όλυμπος | Κουλούθρου — Έμπειρικού | 18 | 5249 | εφθ. Ομπτα 11 Αύγ. |
| "Όμόνοια | Ξενού-Άδ. Χριστοφορίδου | 08 | 3699 | ανεχ. Λιθόρογ 12 Αύγ. δια Βραϊλαν, εφθ. 22 (δια Σάρανες) |
| "Όρος Άθως | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 13 | 3578 | ανεχ. Ροζάριο 6 Αύγ. δια Νταζάρ |
| "Όρος Άτλας | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 16 | 5647 | εφθ. Νικολάεφ 15 Αύγ. |
| "Όρος Δίρφυς | «Άτλαντικός» Α. Ε. | 18 | 5242 | εφθ. Βασσειν 24 Αύγ. |
| "Όρος Έλικών | «Τράμπ, Κο» | 18 | 5525 | διηλθε Πόρτ Νατάλ 20 Αύγ. δια Νταζάρ |
| "Όρος Ίδη | Κοσμέτου-Κουλουκουντή | 20 | 5210 | εφθ. Χόγκ Κόγκ 15 Αύγ. |
| "Όρος Ίθώμη | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 14 | 4191 | ανεχ. Έμδεν 16 Αύγ., Φινιστέρον 20 δια Μπ. Άυρες |
| "Όρος Κιθαιρών | «Τράμπ, Κο» | 12 | 3876 | εφθ. Ροζάριο 14 Αύγ. |
| "Όρος Κύνθος | «Τράμπ, Κο» | 18 | 5188 | ανεχ. Κόρονελ 12 Αύγ. δια Λός Άντζελες |
| "Όρος Λυκαδηττός | «Άτλαντικός» Α. Ε. | 17 | 4292 | εφθ. Ίμμυγμα 21 Αύγ. και ανεχ. 25 δια Μοντεβίδεο |
| "Όρος Μυρτώ | Κοσμέτου — Κουλουκουντή | 19 | 5658 | ανεχ. Σαμπαζ 9 Αύγ. δια Κόμπε |
| "Όρος Όλυμπος | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 20 | 5166 | διηλθε Σιγκαπούρη 11 Αύγ. δια Κόμπε, εφθ. 24 |
| "Όρος Όρθρυς | έτ. «Θησεύς» Α. Ε. | 19 | 4817 | διηλθε Γιβραλτάρ 23 Αύγ. δια Ριον Ίαντίρον |
| "Όρος Όρσα | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 18 | 5201 | εφθ. Φοήμαντλ 20 Αύγ. |
| "Όρος Πέρα | Κοσμέτου — Κουλουκουντή | 18 | 5208 | ανεχ. Σύρον 4 Αύγ. και Γιβραλτάρ 14 δια Πλέιτ |
| "Όρος Πεντελικόν | Κουλουκουντή - Κοστομένη | 17 | 5791 | διηλθε Έμδεν 23 Αύγ. δια Σαυδα (Νορβηγίας) |
| "Όρος Πήλιον | έτ. «Θησεύς» Α.Ε. | 14 | 4592 | εφθ. Περονμπούκον 15 Αύγ. |
| "Όρος Πρίονας | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 10 | 3986 | ανεχ. Βασσοραν 16 Αύγ. δι' Άθονμάουθ |
| "Όρος Ροδόπη | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 19 | 5182 | ανεχ. Ροζάριο 8 Αύγ. και Μπ. Άυρες 15 δια Μόντρεαλ |
| "Όρος Ταύρος | «Άτλαντικός» Α.Ε. | 20 | 6696 | ανεχ. Σαϊζόν 7 Αύγ. δι' Εύρώπη |
| "Όρος Ύμηττός | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 21 | 6388 | ανεχ. Γιαβάτα 8 Αύγ. δια Ντουγκόν |
| Π. Μαργαρώνης | Αημ. Μαργαρώνη | 13 | 4979 | ανεχ. Μπάρον 20 Αύγ. δια Μπ. Άυρες |
| Παγασητικός | Μαρή Έμπειρικού | 14 | 3477 | εφθ. Κον)λιν 21 Αύγ. και Γαλάτσι 25 |
| Παγκρατίων | Αημ. Ν. Κουφός κλπ. | 20 | 2012 | διηλθε Πειραιά 11 Αύγ. δια Ρωσσίαν — Κοινστάντζαν |
| Παναγής | Ν. Λυκαρδοπούλου | 20 | 5187 | διηλθε Γιβραλτάρ 26 Αύγ. δια Γαλάτσι |
| Παναγ. Θ. Κοιμάνταρος | άδ. Σ. Κοιμάνταρου | 12 | 5839 | επόδισε Γκαϊμπτεζ 21 Αύγ. (δια Πειραιά) |
| Παναχραντος | Β. και Ι. Κουτσούκου | 15 | 4661 | ανεχ. Πειραιά 22 Αύγ. δια Μαρ)λιν, εφθ. 27 |
| Πάνης | Α. Άναστασάτου | 06 | 1781 | ανεχ. Άμβέρσαν 23 Αύγ. δι' Άρχάγγελον |
| Παντελής | Κ. Λαμου και Ι. Ποντιζού | 11 | 3845 | ανεχ. Σάν Νικολάς 23 Αύγ. δια Μαδέρας |
| Παντιάς | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 12 | 5146 | εφθ. Πόρτ Νατάλ 19 Αύγ. |
| Παπαλεμός | Γ. Α. Γεωργιλή | 10 | 3748 | ανεχ. Ύμουντεν 22 Αύγ., Λάδσεντ 24 δια Σάντα Φέ |
| Πάραλος | Κ. Α. Πετρούτση | 06 | 3435 | εφθ. Πειραιά 22 Αύγ. |
| Παρθενών | άδ. Πετιή | 08 | 3189 | εφθ. Γαλάτσι 18 Αύγ. και Βραϊλαν 22 (δια Ρουέν) |
| Πάτρα | Τσαμζιράνη—Κον)νίδη | 96 | 3256 | ανεχ. Ρόττερταμ 14 Αύγ., Γιβραλτάρ 22 δια Παλέρομο |
| Περράκης Α. Καμπάνης | κληρ. Α. Καμπάνη | 10 | 3584 | διηλθε Λάδσεντ 1 Αύγ. δια Βίλλαν Κ)τούσιον |
| Περσεύς | Α. Άνδρεάτου | 18 | 5172 | εφθ. Βορδó 14 Αύγ. και Ρουέν 22 |
| Πεταλιοί | Μαρή Έμπειρικού | 17 | 5126 | διηλθε Κοιν)λιν 24 Αύγ. δι' Άμβέρσαν |
| Πετροίλ (τάνκερ) | έτ. «Τρανσπετροίλ» | 03 | 4634 | ανεχ. Κάλιγζολμ 15 Αύγ., Γιβραλτάρ 20 δια Κοιν)ντζαν |
| Πετράκης Νομικός (τάνκερ) | έτ. Π. Νομικός | 04 | 7020 | εφθ. Άμπελάκι 14 Αύγ. Έποικονή |
| Πετράκης Νομικός | Π. Νομικού | 06 | 4418 | εφθ. Ρόττερταμ 9 Αύγ. και Μπλάιθ 15 ΠΑΡΕΔΟΘΗ πρòς διάλυσιν |
| Πέτρος Ι. Γουλιανδρής | άδ. Γουλιανδρή | 23 | 4693 | ανεχ. Βίλλαν Κ)τούσιον 25 Αύγ. δια Καναδάν |
| Πέτρος Νομικός | Π. Νομικού | 13 | 4044 | εφθ. Ραβένναν 9 Αύγ. και Κύπρο 24 |
| Πήγασος | Γ. Ν. Λουλοδής | 15 | 1795 | εφθ. Στοχζόλμ 16 Αύγ. και Γδόνια 22 |
| Πηλεύς | Ε. Χατζήλια | 28 | 4695 | εφθ. Ζουγκολδάκ 12 Αύγ. |
| Πηγελόπη | Σπ. Παραμυθιώτη | 19 | 4786 | ανεχ. Άλεξάνδρειαν 12 Αύγ., Γιβραλτάρ 20 δια Πλέιτ |
| Πίνδος | Α. Λούζη | 08 | 4360 | εφθ. Βασσοραν 5 Αύγ. |
| Πολέμης | Ι. Α. Παλαιολογασσά | 09 | 1457 | ανεχ. Όνέγκα 24 Αύγ. δι' Άγγλιαν — Κόντινετ |
| Πόλι | Μ. Ν. Ροδιάδη | 97 | 2861 | εφθ. Μαρ)λιν 11 Αύγ. |
| Πολύκτωρ | Γ. Δρακούλη | 14 | 4077 | εφθ. Πειραιά 16 Αύγ. |
| Πολύμνια | Ε. Μιχαλιτσιάνου | 07 | 4937 | άργει Γένοβαν από 5 Μαρτ. |
| Πόπη | Μιχ. Βερνίκου | 96 | 1594 | εφθ. Ύμουντεν 9 Αύγ. και ανεχ. 19, Λάντιγκεν 24 δια Κέμ |
| Ποσειδών | άδ. Πήττα | 09 | 3895 | εφθ. Γαλάτσι 14 Αύγ. και Βραϊλαν 23 (δια Λίβεροπυλ) |
| Ποσειδωνία | Α. Γεωργιολού και Ρ.Κ. | 09 | 3681 | διηλθε Σάντα 22 Αύγ. δια Φιλαδέλφειαν |
| Πρέκλα | Θ. Έπιφανιάδη | 12 | 1820 | εφθ. Μαρ)λιν 16 Αύγ. και Πειραιά 26 |
| Προμηθεύς | νιόν Άντ. Γιαννουλάου | 12 | 4340 | ανεχ. Στέττιν 18 Αύγ., Γιβραλτάρ 28 δια Σεμπέκιο |
| Ρήνος | Λεων. Έμπειρικού | 11 | 4346 | διηλθε Γιβραλτάρ 24 Αύγ. δι' Άμβέρσαν. Έπολιθή πρòς διάλυσιν |
| Ρίτα | Γ. Πανά | 01 | 2495 | εφθ. Μαρ)λιν 20 Αύγ. |
| Ρίτα Χανδρή | Ίω. Α. Χανδρή | 14 | 4648 | ανεχ. Μπ. Άυρες 28 Αύγ. δια Βόρ. Άμερικην |
| Ρόκος | «Ίόνιον» Α. Ε. | 18 | 4781 | ανεχ. Ντάϊρεν 17 Ίουλ. δια Newelang |
| Ρόκος Βεργωτής | «Βεργωτής» Α.Ε. | 19 | 5637 | ανεχ. Πόρτ Άλμπέρτι 11 Αύγ. δια Χάν — Κεού |
| Ρούλα | Μιχ. Καραγεώργη | 99 | 1044 | ανεχ. Φλώσιγκ 10 Αύγ., Γιβραλτάρ 19 δια Νίκαιαν |
| Σαρωνικός | Μαρή Έμπειρικού | 12 | 3548 | ανεχ. Μπάρον 22 Αύγ. δι' Άλεξάνδρειαν |
| Σίφνος | Θεμ. Σταφυλοπάτη | 17 | 2290 | εφθ. Άμβέρσαν 7 Αύγ. και ανεχ. 22 δι' Όνέγκα |
| Σοφία Θεοδοροπούλου | Π. Θεοδοροπούλου | 99 | 1518 | εφθ. Πειραιά 7 Αύγ. και Δούναβιν 25 |
| Σουλιώτης | Μαλάμου | 17 | 4300 | ανεχ. Μπουένος Άυρες 25 Αύγ. δια Νταζάρ |
| Σούνιον | Μαρή Έμπειρικού | 19 | 3054 | ανεχ. Χάροταντ 18 Αύγ. δια Ρόττερταμ (ρημοιολογούμενον) |
| Σπύρος | «Αιγαίον» Α.Ε. | 18 | 5153 | διηλθε Παναμάν 6 Αύγ. δια Βαγκούδεο ή Όζάκα |
| Σπύρος | Παντ. Άντίτα | 04 | 2108 | εφθ. Σαουθάμpton 15 Αύγ. και ανεχ. 27 δι' Όνέγκα |
| Σταμ. Γ. Έμπειρικός | έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικού» | 36 | 3941 | εφθ. Γιοζοχάμαν 24 Αύγ. και Όζάκα 26 |
| Στάμος | Α. Φαφαλιού | 14 | 3801 | ανεχ. Σάν Νικολάς 20 Αύγ. δια Ντιέπτην |
| Σταύρος Κοιμάνταρος | άδ. Σ. Κοιμάνταρου | 12 | 5528 | διηλθε Γιβραλτάρ 22 Αύγ. δια Βαλιτιόρη |
| Στρυμών | Στ. Λιθανού | 19 | 5250 | εφθ. Γιαβάταν 1 Αύγ. |
| Σόλβα | Α. Καλλέγγη και Σία | 14 | 4202 | ανεχ. Billingham (Β. Ειρην.) 11 Αύγ. δια Σαγγάην |
| Τάκης | Π. Άντίτα | 04 | 1698 | ανεχ. Σφαξ 10 Αύγ. δια Νοβορωσσίσην, εφθ. 19 |
| Τάμεσις | Λεων. Α. Έμπειρικού | 14 | 3942 | ανεχ. Βραϊλαν 12 Αύγ., Γιβραλτάρ 26 δια Χουλλ |
| Τάσις | άδελφ. Συνοδινού | 07 | 1545 | εφθ. Νεάπολιν 27 Αύγ. και ανεχ. 31 δια Βραϊλαν |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυτ. | Τόν. γαρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-------------------------|---------------------------|------------|-----------|-------------------------------------------------------|
| Ταξιάρχης | άδελφ. Λαμού | 13 | 4221 | άνεχ. Βοήμιον 15 Αύγ. διά Ρίον Ίαντίρον |
| Τάσις | «Μυρτόν» Α.Ε. | 13 | 4706 | άνεχ. Ροζάριο 11 Αύγ. διά Λός Αντζελές |
| Τάσος Κ. | Έμ. Καραβία | 01 | 3634 | εφθ. Ζουγκουλόζακ 5 Αύγ. φορτώνει |
| Ταυγέτος | Κουλούθρου — Έμπεριζίου | 18 | 4295 | εφθ. Νικολάεφ 8 Αύγ. και Γένοβαν 20 |
| Τέτη | άδ. Γεωργ. Σιγάλα | 03 | 2747 | εις Αρζάγγελον 20 Αύγ. |
| Τζένου | Ίω. Λιθανού | 12 | 1859 | εφθ. Αρζάγγελον 15 Αύγ. |
| Τηλέμαχος | Γ. Δραζούλη | 11 | 3562 | διήλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διά Ρότερνταμ, εφθ. 18 |
| Τουρκία | έτ. «Έλληνική» Α.Ε. | 09 | 1911 | εφθ. Καλάμας 29 Αύγ. και Πειραιά 31 |
| Τουρλιανή | Γ. Άσημομύτη | 19 | 2486 | άνεχ. Σάρπες 18 Αύγ. και Shuiskil 24 διά Στοχζόλιμν |
| Τρεγκόδναν | Σαραβάνου | 03 | 3075 | άργει Σουέζ από 8 Μαΐου |
| Τρίτων | υιοί Γ. Γράτσου | 14 | 4211 | άνεχ. Γόνια 20 Αύγ., Λάδσεντ 25 διά Νταζάρ |
| Τσιροπινάς | Κ. Α. Τσιροπινάς και Υιοί | 14 | 3895 | άνεχ. Άλεξάνδρειαν 14 Αύγ. διά Βραΐλαν, εφθ. 21 |
| Τώνης Χανδρής | Ι. Α. Χανδρή | 04 | 2689 | εφθ. Υμοίντεν 23 Αύγ. |
| Υδραϊός | Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου | 02 | 4476 | εφθ. Πειραιά 26 Αύγ. |
| Υδρούσα | Π. Χριστοπούλου | 22 | 2038 | άνεχ. Άμβέρσαν 13 Αύγ. διά Γένοβαν |
| Φαέθων | άδ. Λιθανού | 13 | 4168 | διήλθε Νταζάρ 15 Αύγ. διά Ρ. Ίαντίρον |
| Φαίαξ | Σπ. Παραμυθιώτη | 15 | 7188 | άνεχ. Λονδίνο 20 Αύγ., Λάδσεντ 23 διά Πλέιτ |
| Φανερωμένη | Α. Βλαχάκη | 08 | 3501 | άνεχ. Μπόναν 26 Αύγ. διά Βόρμαγχοτν |
| Φιλομήλα | Σ. Κατοπόδη | 98 | 3175 | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 10 Αύγ. δι' Άμβέρσαν |
| Φλώρα | έτ. Π. Νομιζού | 04 | 2980 | εφθ. Πειραιά 19 Αύγ. και Άλεξάνδρουπόλιν 28 |
| Φλώρα Νομικού | Λουκά Νομιζού | 21 | 2012 | άνεχ. Σέτταν 21 Αύγ. διά Λά Νουβαϊλλ |
| Φραγκούλα Βροντίση | Βροντίση—Γούναρη | 04 | 2083 | εις Ονέγκα 16 Αύγ. |
| Φραγκούλα Β. Γουλιανδρή | άδ. Γουλιανδρή | 18 | 5304 | διήλθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Γιοζοζάμαν |
| Φρέδ | Κ. Α. Καλαφάτη | 07 | 4043 | διήλθε Λαύριον 27 Αύγ. διά Βραΐλαν |
| Φώτης | Ν. Λυσιαρδοπούλου | 12 | 3507 | διήλθε Κέιπ Βρετον 25 Αύγ. διά Μόντρεαλ |
| Φωφώ Μακρή | Ι. Σ. Στριμιουλιάκη | 03 | 1013 | εφθ. Κων)λιν 13 Αύγ. (φορτώνει διά Λούναβιν) |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσσοξ» Α. Ε. | 29 | 4386 | εφθ. Σόρον 31 Ίουλ. Ένανλώθη |
| Χατζηπατέρας | υιόν Κ. Χατζηπατέρα | 19 | 3511 | άνεχ. Αρζάγγελον 14 Αύγ., Λάδσεντ 27 δι' Άλεξάνδρειαν |
| Χέλατρος | έτ. «Κάσσοξ» Α. Ε. | 14 | 3489 | άνεχ. Πόρτ Κάμφο 10 Αύγ. διά Τέιμπλ Μπαϊη |
| Χίος | Σ. Περγή—Δ.Τσατσαροφή | 88 | 1356 | άργει Πειραιά 30 Αύγ. |
| Χλόη | Ν. Λυσιαρδοπούλου | 28 | 4641 | διήλθε Βικτόρια (Β. Ειρ.) 17 Αύγ. διά Γκάροτον |
| Χρήστος Μαρκέτος | έτ. Βεργωτή | 19 | 5209 | άνεχ. Μπ. Άφρες 23 Αύγ. δι' Άμβέρσαν |
| Χρυσή | Π. Ι. Γουλιανδρή | 13 | 5367 | εφθ. Σαϊγζόν 16 Αύγ. |
| Ώκεανία | Μ. Καριβάλη | 07 | 4843 | άνεχ. Βάτικα 13 Αύγ., Λάδσεντ 27 διά Ρότερνταμ |
| Ώνάση Πηνελόπη | Άριστ. Ώνάση | 19 | 5404 | εφθ. Μπ. Άφρες ορδς 25 Αύγ. |
| Ώνάση Σωκράτης | Άριστ. Ώνάση | 19 | 5439 | εφθ. Ρότερνταμ 12 Αύγ. και άνεχ. 25 διά Μπ. Άφρες |
| Ώριων | Πολ. Λύρα — Α. Λούζη | 09 | 4798 | θθάνει Μπ. Άφρες 30—31 Αύγ. |
| Ώρωπός | Μαρή Έμπεριζίου | 13 | 3475 | άνεχ. Άμβέρσαν 14 Αύγ., Γιβραλτάρ 20 διά Βραΐλαν |

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

| | | | | |
|--------------------------|-------------------------|-------|------|------------------------------------------------------|
| Γαλάτεια Τ. (Κυπριακόν) | Α. Τσιρίδη | 89 | 498 | εις πλώας Αιγύπτου — Παλαιστίνης |
| Έλένη (Άγγλικόν) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 21 | 1138 | εφθ. Γαλάται 8 Αύγ. και άνεχ. 21 διά Γόθειον |
| Ίονόπολις (Άγγλ.) | Ο. Ίωσηφόνγλου | 20 | 6755 | άργει Πειραιά από 2 Ίουν. |
| Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.) | Καπάτου — Μακρή | 03 | 1601 | εφθ. Άμβέρσαν 9 Αύγ. και άνεχ. 22 διά Μάηταν |
| Μαρτίης (Άγγλικόν) | Γ. Μ. Κουλουκουντή | 94 | 2483 | εφθ. Βραΐλαν 21 Αύγ. (διά Νεάπολιν) |
| Μπεάτσα (Άγγλικόν) | Α. Λούζη | 13 | 1569 | εφθ. Κάρδιφ 22 Αύγ. |
| Μιρουπάνου (Άγγλικόν) | Μιναζούλη και Σία | 05 | 2539 | εφθ. Άμβέρσαν 9 Αύγ. και άνεχ. 25 διά Βηρυττόν |
| Μυριάμ, (Άγγλ.—τάνκερ) | Β. Ι. Β. C. | 21 | 7012 | άνεχ. Ρότερνταμ 25 Αύγ. διά Βατοϊμ |
| Νέλσον, (Άγγλικόν) | Σταύρ. Χριστοφορίδη | 96 | 1437 | άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 11 Αύγ. διά Dalaman |
| Νοέμη—Τζούλια (Άγγλ.) | Α. Μιναζούλη—Ρουσάνσεν | 95 | 2499 | εφθ. Σαϊδ 25 Αύγ. και άνεχ. 26 διά Σούσα |
| Όλγα Σ. (Άγγλ.) | άδ. Βλασσαπούλου | 05 | 677 | διήλθε Κων)λιν 19 Αύγ. διά Χάιφν |
| Όλτύλ, (Ρουμανικόν) | Α. Βλάσσοβ | 20 | 4308 | άνεχ. Ροζάριο 11 Αύγ. διά Νταζάρ |
| Πράχσοβα (Ρουμανικόν) | Α. Βλάσσοβ | 22 | 3609 | διήλθε Κων)λιν 18 Αύγ. διά Ρίον Ίαντίρον |
| Σάν Νικόλα, (Ίταλικ.) | Ν. Σταματίου | 79 | 677 | εφθ. Σουέζ 15 Αύγ. |
| Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) | Α. Βλάσσοβ | 12 | 3629 | άνεχ. Άλεξάνδρειαν 13 Αύγ. διά Ζουγκουλόζακ, εφθ. 19 |
| Τουσοίκα (Άγγλικόν) | Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα | 03 | 1828 | εφθ. Πειραιά 13 Αύγ. και άνεχ. 23 διά Λούναβιν |
| Φοϊνιξ (Γαλλ. τάνκερ) | Βλαδιανού — Νικολάου | 20 | 5907 | διήλθεν Άλγέριον 14 Αύγ. διά Κων)τζαν, εφθ. 21 |
| Ashleigh (Άγγλ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 25 | 4853 | εις Πλέιτ 30 Αύγ. |
| Canadian Leader | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 21 | 5492 | εις Μόντρεαλ. Έπωλήθη εις Ίάπωνας |
| Great City (Άγγλ.) | Μιχ. Λαμού | 14 | 5491 | Μετονομάσθη «RICHMOND HILL», σημαία Άγγλική |
| Invergary (Άγγλ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 14 | 6907 | άργει εις Ρίβερ Φαλ από 24 Ίαν. 1931 |
| Invergordon (Άγγλ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 23 | 6921 | άργει εις Ρίβερ Φαλ από 28 Αύγ. 1930 |
| Kastalia (Άγγλ.) | Ν. Νικολάου | 19 | 4683 | άνεχ. Μόντρεαλ 22 Αύγ. διά Κάρδιφ |
| L' Ida (Γαλλ.) | άδ. Γουλιανδρή | 10 | 3396 | άνεχ. Άλγέριον 23 Αύγ. διά Ρουέν |
| Lancaster Castle (Άγγλ.) | έτ. Δ. Σταθάτου | 19 | 5625 | μετονομάσθη «SEAPHARER», σημαία Άγγλική |
| Lisa (Σουηδικόν) | άδελφ. Ρούσση | 66—21 | 904 | Ίδε: «ΑΡΚΑΔΙΑ» σημαία Έλληνική |
| Ronda (Άγγλ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 20 | 4943 | άνεχ. Μπάρορ 13 Αύγ. διά Μπ. Άφρες |
| Ullstad (Νορβ.) | Μαρή Έμπεριζίου | 19 | 4649 | εφθ. Άρντρόσσαν 4 Αύγ. |
| Umlazi (Άγγλ.) | Ρεθ. — Κουλουκουντή | 18 | 4276 | άργει Tees από 1 Μαΐου |
| Wulsty Castle (Άγγλ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 18 | 3566 | εις Άμστερνταμ από 15 Ίουν. Άλλαγή μηχανών |

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ

EN

ΒΟΥΔΛΕΪ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & COND

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

ΘΗΛ ΔΙΕΥΘ. { ΒΟΥΔΛΕΪ-ΚΕΡΚΥΡΑ
WOODLEY-CORFU

CODES: SCOTT'S 1906 (10TH)

BENTLEYS-WATKINS

ABC. 5 & 6 MARCONI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72