

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1932

Αρ. Φύλλου 38

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ 38. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1932

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΤΕΛΘΟΥΣΑΝ ΜΕΤΑΒΟΛΗΝ

ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΟΥ Ε.Ν.

ΠΩΣ ΤΑΣ ΕΚΘΕΤΕΙ ΕΙΣ ΜΙΑΝ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑΝ ΤΟΥ

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εύρισκονται εἰς εὐχάριστον θέσιν διαπιστοῦντα, διτὶ ἡ ἐπελθόντα μεταβολὴ εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν εἶναι μία μεταβολὴ συμπτωματικὴ, περιωρισμένης σημασίας. Ἀποτελεῖ τὴν πρώτην—ἔστω καὶ ἀργά—ἐμπρακτὸν ἔκδήλωσιν τῆς προθέσεως τῆς Κυβερνήσεως ὅπως στοργικῶτερον μεριμνήσῃ διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ἡμῶν πρόγματα.

Οἱ μόλις ἀπὸ μηνὸς διειθύνων τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν κ. Γερ. Βασιλειάδης, ὁ ὄποιος σαφῆ δείγματα τοῦ ἔνδιαφέροντός του ὑπέρ τῆς ναυτιλίας μας καὶ τῆς ἐνημερότητός του εἰς τὰ ζητήματα αὐτῆς εἶχε δώσει κατὰ τὰς ἐν τῇ Βουλῇ συζητήσεις ἐπὶ τῶν ἐμποροναυτικῶν νομοσχεδίων, ἔκρινεν δροθότατα καὶ λογικῶτατα διτὶ διὰ νὰ ἡμιπρόσεη τὸ Κοάτος νὰ ἐφαρμόσῃ πραγματικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, προσαπαιτεῖται νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἴκανότης καὶ ἐπάρκεια τῆς πρὸς τοῦτο τεταγμένης εἰδικῆς ὑπηρεσίας.

Ἐντελῶς ἀθόρυβως ὁ κ. Βασιλειάδης, ὑπερνικήσας δυσχερείας, ὅχι μικρὰς, ἐπραγματοποίησε τὴν γνωστὴν ἥδη μεταβολὴν εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Πρόκειται περὶ μεταβολῆς ὀριστικῆς, παρ' διτὶ ἐνεφανίσθη δημοσίᾳ ὡς προσωρινὴ ἀντικατάστασις τοῦ ἀπομακρυνθέντος διευθυντοῦ, μέχρις ὅτου ἐκπληρωθῶν οἱ ἐπιβεβλημένοι τύποι καὶ δημοσιευθῶν τὰ σχετικὰ διατάγματα, ἔτοιμαζόμενα ἥδη. Ταύτην ἡ ἀπακολουθήσονταν καὶ ἄλλαι μεταρρυθμίσεις ἐν τῇ Διευθύνσει τοῦ Ε. Ν., ὥστε ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἀναδιοργανουμένην ὑπόκτηση τὴν προσήκουσαν ἐπάρκειαν καὶ ἀριθτήτητα διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τοῦ τόσον πλημμελῶς ἐπελευσθέντος ἔως τώρα ἔργου της.

Ἀρχαιότερος τῶν λιμενικῶν μας ἀξιωματικῶν ὁ κ. Βασ. Κούτσης, ὁ νέος Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διακρίνεται καὶ διὰ τὴν πληρότητα τῆς μορφώσεως του, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν πολυετή πεῖραν του εἰς τὰ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἶναι ἐκδηλὸς ὁ ζῆλος ἀπὸ τὸν ὅποιον διαπνέεται νὰ ἐργασθῇ καὶ μὲ δραστηριότητα, ἀλλὰ πρὸ παντὸς μὲ μεθοδικότητα. Κατέχει ἀρτίως τὸ Ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν πρόβλημα, ἐνήμερος δὲ ἀπολύτως τῆς ὑπὸ τῶν ἄλλων ναυτικῶν κρατῶν ἀσκου-

μένης ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς εἶναι εἰς θέσιν νὰ διαγράψῃ καὶ ἀκολουθήσῃ πλῆρες καὶ θετικὸν πρόγραμμα ἀνταποκρινόμενον καὶ πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν πραγματικότητα καὶ πρὸς τὴν ούγχρονον ἔξελιξιν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Οἱ, τι ἰδαιτέρως διακρίνει τὸν νέον Διευθυντὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἶναι διτὶ κατορθώνει νὰ συνδυάζῃ τὴν ἀνάπτιξιν τῆς προσωπικῆς πρωτοβουλίας τοῦ ὡς ἀρμοδίου κρατικοῦ λειτοργοῦ καὶ τεχνικοῦ συμβούλου τῆς ὑπευθύνου Κιβερνήσεως, μὲ τὴν ἀκριβῆ ἀντίληψιν τῶν ὁρίων τῆς δυναμικότητος τῶν παραγόντων, ἀπὸ τοὺς ὄποιονς ἔξαρτάται ἡ ἀναδιοργάνωσις καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας μας. Οὕτως, ἐνῷ τίθεται, ἐπὶ τέλους, τέρμα εἰς τὸ μέχρι τοῦδε καθεστώς ἐν τῇ Διευθύνσει τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς ὑπὸ τὸ πρόσιμα τῆς ρουτίνας παρακολουθήσεως ἡ μᾶλλον μὴ παρακολουθήσεως τῶν τεραστίων ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων, ἀποκλείεται συγχρόνως καὶ ὁ κίνδυνος τῆς μεταπτώσεως εἰς ἄλλο ἔξι τοσού, ἢν διχά καὶ ἔτι περισσότερον, ἐπιβλαβές καθεστώς, τῆς προσφυγῆς εἰς τολμηρὰ καὶ μεγαλεπήβολα ἀλλ' ἀνεφάρμοστα, τοσούς δέ καὶ διάθετα διὰ τὴν χειμαζομένην ναυτιλίαν μας σχέδια, εἰς καθεστώς πειραματισμῶν καὶ αὐτοσχεδιασμῶν.

* *

Εἰς μίαν μακρὰν συνομιλίαν ἐν τῷ γραφείῳ του διέσυντῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἶχε τὴν καλωσύνην προχθὲς Τρίτην γὰρ μᾶς ἀναπτύξῃ τὰς ἀντιλήψεις του διὰ τὴν θέσιν τῆς Ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τὰς σκέψεις του διὰ τὰ ἐνδεικνυόμενα μέτρα, ἀμέσου ἐφαρμογῆς, πρὸς ρύθμισιν ὀρίσμενων διοικητικῆς μᾶλλον φύσεως ζητημάτων, ἐκκρεμούντων ἀπὸ πολλοῦ.

— Δὲν χωρεῖ βεβαίως κακμία ἀμφισβήτησις, παρετήρησεν δ. κ. Κούτσης, διτὶ ἡ σημερινὴ κρίσις τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας ἔχει, κατὰ κύριον λόγον, τὰ αὐτὰ αἴτια, τὰ διόπτα ἔχουν προκαλέσει τὴν κρίσιν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας, εἶναι ἀπότοκος τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως.

‘Η οἰκονομικὴ ἔξυγίανος καὶ ἀνόρθωσις τῆς ἀνθρωπότητος, πρὸς τὴν διόπταν, ἀς ἐπίσωμεν ὅλοι, διτὶ ἐπετελέσθη ἐν Λογάνη τὸ πρῶτον σταθερὸν δῆμον, θ’ ἀσκήσῃ φυσικὰ εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν

καὶ ἐπὶ τῆς γενετιλίας, ἐπομένως δὲ καὶ ἐπὶ τῆς ιδιαίτης μας σημανίας.

Είναι ένα τούτοις ἀληθές καὶ δὲν πρέπει νὰ τὸ παρασιωπόμενο
ὅτι ἡ ἔθνική μας ἐμπορικὴ ναυτιλία γοσεῖ βραύτατα. Πιέζεται
ἀπὸ τὴν διεθνῆ κρίσιν σκληρότερα ἀπὸ πᾶσαν ἀλληγ. Τὴν αἰτίαν
διὰ τὸ φαινόμενον αὐτὸν ὁφείλομεν νὰ τὴν ἀναζητήσωμεν ὅχι βε-
βαίως πλέον εἰς τὴν διεθνῆ κρίσιν, ἀλλ᾽ εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν ναυ-
τιλίαν μας. συγκεκριμένως δὲ εἰς τὴν ποιοτικὴν κατάστασιν του
φορτηγού μας στόλου.

Καὶ ἐὰν ἀμβλυνομένης τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως ἀνατήσουν τὴν ζωηρότητα τῆς κινήσεώς των αἱ διεθνεῖς μεταφροριὲ πάλιν, μοιραίως, ἐν σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς χωρητικότητος μας θὰ ἔξπλοουθήσῃ νὰ πραμένη ἀργούν. Πρόκειται περὶ σημαντικοῦ ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν μας, τὰ δοῦλα παλαιά, ἀσυγχρονίστα καὶ ἀντιοικονομικά εἰνε ἀδύνατον πλέον νὰ κινηθοῦν, ἀφοῦ ἡ ἀγοραία ἀξία των λόγω τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν καὶ δεδομένης τῆς ποιοτικῆς καταστάσεώς των ἔχει ἐκπέσει: εἰς σημειού ὥστε νὰ μη ἀξίζουν σήμερον τόσον, δοσον μία ἐπιθεώρησις καὶ τὰ πρῶτα ἔξοδα διὰ τὴν κίνησί των.

Δαμδυνομένων διπού ἀφ' ἐνδέ τῶν ἐγενερώς ἐσωτερικῶν αὐτῶν αἰτίων τῆς κρίσεως τῆς ναυτιλίας μας καὶ ἀφ' ἑτέρου τοῦ σκληροῦ ἀνταγωνισμοῦ, τὸν διόπιον διφίσταται ἀπὸ τὰς ξένας Ισχυροτέρας σημαίας εἰμεθα διποχρεωμένοι, ἐφ' ὃσον θεοβαίως θέλοιεν γὰ εὑρίσκωμεθα ἐντὸς τῆς πραγματικότητος, γὰ ἀντιμετωπίζωμεν ισοβαρότερον τὸ πρόδηλημα τοῦ μέλλοντος τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

‘Η ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐνίσχυσις τῆς ναυτιλίας μας παρισταταῖ, κατὰ συνέπεια, ἀπολύτως ἐπιθέθηναι.

Είναι εύδοχον δτι ή κατάστασις του Κράτους μας δὲν ἐπιτρέπει ούδε συζήτησιν, κάν διά τὴν καθέρωσιν καὶ παρ' ὑμῖν τῆς πολιτικῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων, πρὸς τὴν δόπιαν προσωπικῶς ἀντιτίθεμαι κατ' ἀρχὴν, ἀνεξαρτήτως τῆς ἀδυναμίας του Κράτους πρὸς ἔφερμογύ τοιαύτης πολιτικῆς.

Τοποτηρήσω τὴν γνώμην διτὶ ἐγ πάσῃ περιπτώσει· ή ἐνίσχυσις κατὴ τοῦ Κράτους δὲν ἥμπορει, ἀλλ᾽ εἴτε εἰνε καὶ δρθὸν νὰ λάβῃ τὸν χαρακτῆρα ἐνεργοῦ ἐπεμβάσεως αὐτοῦ εἰς τὴν γνωτιλίακήν μας οἰκονομίαν. Ή ἀλληλῶς θυματαυργός ίδιωτική πρωτοθουλία, εἰς τὴν δροῖαν καὶ μόνην διφέιλεται· η ἀνάπτυξις τῆς γνωτιλίας μας δὲν πρέπει ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ ν' ἀνακοπῇ, νὰ περισταλῇ δὲ· ἀκαίρων ἐπεμβάσεων. Ο,τι χρειάζεται εἰνε η συστηματική ἀπό μέρους τοῦ Κράτους διαφράσις καὶ καθοδήγησις τῶν γνωτιλλομένων μας. Υπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτὴν ἐγνωμὼν τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Κράτους πρὸς τὴν γνωτιλίαν, ως ἐνίσχυσιν γῆθικὴν, νὰ καταστήσωμεν τό Κράτος πραγματικὸν ρυθμὸν·τὴν τῶν γνωτιλίακων πραγμάτων, καθοδηγητὴν τῆς γνωτιλίας, παραστάτην τῶν γνωτιλλομένων.

Η ρύθμισις τοῦ ζητήματος τῶν μισθολογίων, κατά τρόπου ἀποκλείοντα πᾶσαν ἐκμετάλλευσιν εἴτε ἀπὸ τὸ ἔν εἴτε ἀπὸ τὸ ἑτερού μέρος, ή γεφύρωσις τοῦ χάσματος μεταξύ πλοιοκτητῶν καὶ γυναικεργατῶν, ὥστε κοινὴ γὰρ εἶναι ἡ προσπάθεια διά τὸ καλὸν τῆς γυναικείας μας, ή συστηματικὴ διαφώτισις τῶν γυναικῶν μένων ὥστε γὰ μὴ περιπίπτουν εἰς ὀδεύθεια σφάλματα, ὃς ἐκεῖνο τῆς θύρας ἀγορᾶς παλαιῶν πλοίων, ή μεταρρύθμισις πρὸς συγχρονισμόν τῆς Ἑλληνικῆς γυναικείης γομφεσίας, ή ἐξασφάλισις ἐπαρκοῦς καὶ καλῆς διοικητικῆς παρακολούθησεως τῶν πλοίων μας ἐν τῷ ἐξωτερικῷ, ίδου τὰ κύρια σημεῖα μιᾶς συστηματικῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους διὰ τὴν φορτηγόν μας γυναικείαν.

“Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιβιτηγόν ναυτίλιαν μας δψεῖλω νὰ σᾶς ἐπικαλάδω δ, τι διὸ τὸν τύπον ἐπιμέρουν ἐκπλήσσεως διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας ἐτόνισα μας τῇ ἀναλήψει; τῶν καθηκόντων μου καὶ πρὸς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Ἀκτοπλοϊκῆς Ἔνωσεως, οἱ δποὶ μὲν επεσκέψθησαν. Πρέπει μετὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς καινοπραξίας, τὴν ὁποίαν καὶ ἐπιδοκιμάζω προσωπικῶς ἀπολύτως, νὰ φανούν θαρραλεότεροι: εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις των οἱ πλοιοκτήται τῆς ἀκτοπλοΐας. Η ἐπανάληψις τακτικῶν γραμμῶν μετὰ τοῦ ἔχωτερικοῦ ἐν τῇ Μεσογείῳ, χρησιμοποιουμένων πρὸς τοῦτο τῶν καλλιτέρων σκαφῶν τοῦ διάρχοντος πλωτοῦ ἐπιβιτηγοῦ διλικοῦ μας καὶ ἔχομεν τοιαῦτα—σᾶς ἀναφέρω τὸ ἀτμόπλοιο *«Ν. Τόγιος»*, *«Ηρα Μ.»*, *«Φρίντων»*, *«Αρκαδία»* καὶ ἄλλα—ἡ ἔκτελεσις τῶν ἀγόνων γραμμῶν καὶ ἡ πύκνωσις τῶν συγκοινωνιῶν τοῦ ἔσωτερικοῦ διὰ τὴν ἀνετωτέραν μεταφορὰν τῶν ἐπιβιτῶν, ἀποτελούν, κατὰ τὴν γράμμην μου μέτρα τὰ δποὶα ἐνδείκνυνται: νὰ λάθουν αἱ ἀκτοπλοῖκα ἐπιχειρήσεις, μετὰ μάλιστα τὸ

εύτυχὲς γεγονὸς τῆς κοινωπραξίας των.

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν εἰς τὴν τοιαύτην προσπάθειὰν τῶν ὁφελεῖσθαι δεδαίως καὶ τὸ Κράτος νὰ λάβῃ ὥρισμένα μέτρα. "Ἐχω ἡδη ὑπὸ ὄψιν μου τινὰ ἔξ αὐτῶν, ἐν οἷς καὶ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ συναγωνισμοῦ πρὸς τὸ ἀτμόπλοιον τῶν δεζζανοπολίων καὶ τῶν μικρῶν φορτηγών, τὰ δποια καὶ ἐλάχιστον πλήρωμα διαθέτουν καὶ οὐδεμίαν σχεδόν φορολογικὴν συνδρομὴν παρέχουν πρὸς τὸ Κράτος.

"Ο, τι ιδιαιτέρως—έσυνέχ: σεν ὁ κ. Κούτσης—ἀπασχολεῖ καὶ τὸν κ. Τρουγάριον τῶν Ναυτικῶν καὶ ἐμὲ προσωπικῶς, ἀφ' ἣς ἀγέλαθον τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, είνε τὸ πρό-
βλημα τῆς ἀγοραίας τῶν γαντεογγατῶν.

Τό πρόδηλημα τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας παρὸ δῆμον δὲν ἔχει, ἀποχώρι, παροδικὸν χαρακτῆρα, διότι ἀπλούστατα δὲν είναι αὐτῇ ἀπότοκος μόνον τῆς λόγω τῆς παγκοσμίου κρίσεως ἀκινητοποιήσεως σημαντικοῦ μέρους τῆς χωριτικότητές μας.

"Οπως παρετήρησα και εν αρχῃ της συνομιλίας μας και έλαν έκλειψουν διοσχερώς τα αιτια της διεθνούς ναυτιλίας κρίσεως, πάλιν ωρισμένον ποποστόν της φορτηγού χωρητικότητός μας θα έξακολουθήσῃ παραμένον όχροδυν. Ένφ λοιπόν πρόκειται να ξεχωριστεί διωσδήποτε εν τῷ μέλλοντι σημαντικόν περιορισμόν τοῦ εἰνιγήσει: έμπορικοῦ μας στόλου, εύρισκόμεθα έξι άλλου ενώπιον πραγματικοῦ πληθωρισμοῦ ναυτεργατικῶν χειρῶν. Ή άθροις κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ἀγορά έμπορικῶν πλοίων εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα και τὴν άθροιαν δημιουργίαν πληρωμάτων. Εἶνε πρόδηλον, ὅτι εἴν πάσῃ περιπτώσει και βελτισμένῳ τῷ συνθηκῶν, ὅπδ τὰς δροίας ἐργάζεται ή ναυτιλία μας, δὲν θα δημοπρέσῃ πάντως να διαθέρψῃ εἰς τὸ μέλλον τὰς 15.000 περίπου ναυτεργατῶν, ἐκ τῶν δροίων σήμερον ἄνεγον 4—5.000.

Ἐφ' δούς δὲν θὰ είνει δυνατόν γ' ἀπορροφηθοῦν δόλοις οἱ ναυτεργάται· θὰ διάρκη πάντοτε εἰς ἀριθμὸς ἀνέργων παγίως, δ. δ. πολος φυσικὰ θὰ πέζῃ ἀνήσυχητικῶς τὴν ναυτιλίαν μας. Παρασταταὶ συνεπῶς ἐπάνταχκες δύπις τὸ πρόδολημα τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας ἀντιμετωπισθή ὑπὸ τὴν διπλήν μορφὴν τὴν δοποίαν καὶ ἔχει ἐν τῇ πραγματικότητι. Πρῶτον γ' ἀντιμετωπισθή δις πρόδολημα περιθάλψεως τῶν ἡδη ἐν ἀνεργίᾳ πεντακισχιλίων ναυτεργατῶν καὶ δεύτερον δις πρόδολημα περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν γενιτεργατῶν εἰς τὸ μέλλον.

Καταρτίζομεν ἡδη σχέδιον νόμου, ἐξασφαλίζοντος τὴν αὐξήσιν τῶν πόρων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ τοῦ «Ταυμέιου ἀνεργίας Ναυτεργατῶν», τὸ δποτον καὶ θα υποθληθῇ υπὸ τοῦ κ. Γ. πουργοῦ τῶν Ναυτικῶν πρός ψήψιν εἰς τὴν Βουλὴν, κατὰ τὰς ἐπικαιμένας τελευταῖς συνεδριάσεις της.

Τὸν νομοσχέδιον αὐτὸν προνοεῖ καὶ περὶ ἀλλων πόρων, προβλέπει δὲ ἐπίσης τὴν αὐξῆσιν τῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἑορκούμενών γυναικοναῖτων.

Η ανάγκη τής έννοισχύσεως τῶν πόρων τοῦ ταμείου ἀνεργίας παρίσταται ἀπολύτως ἐπιθεθητικόν, διότι οἱ συντάκται· τοῦ ἥδη ισχύοντος νόμου προέβλεψην τὴν περίθαλψιν ἑνὸς ἀριθμοῦ 500 ναυτεργατῶν ἀνέργων, ἐνῷ ἀνηλθον ἥδη τοῦτοι εἰς δεκαπλάσιον ἀριθμόν. Προκειμένου περὶ τῆς ριζῶν των προβλήματος καὶ μονιμωτέρας ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας ἔχομεν ὅπ' ὅψιν σειρὰν μέτρων, τὰ ὅποια προχείρως ἡμιποροῦν νὰ συνοψισθοῦν εἰς τὰ ἑξῆς:

α). Περιορισμός ἐπί ώρισμένα ἔτη τῆς προσλήψεως νέων γαυ-τεργχτῶν.

6). Πόλυχωρις τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, αὐξῆσις τῶν πληρωμάτων τῶν σλεπίων κλπ. ὅστε γὰρ χρησιμοποιηθεῖν κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερων ἐκ τῶν διαθέσιμων γνωτεργατικοῖ κείρεται καὶ τοῦ λογιστικοῦ μεταφέρειν.

γ). Διορχεύεται ωρισμένους χριπίμους, οσσού το συγκατονεί με γαλλότερου, γκυτεργατῶν εἰς ἀλλας παρεμφερεῖς ἐργασίας. "Ηδη διὰ τοῦ τελευταίου νομοθετήματος «περὶ φάρων καὶ φωνῶν» ὠρίσθη διτὶ ὑποχρεωτικῶν ή πρόσληψις τοῦ προσωπικοῦ αὐτῶν δέον γάρ γινεται κατὰ τὸ ἔμμενον ἐκ τοῦ γκυτεργατικοῦ κόσμου.

Ἐχομεν δέ τις ἀλλήλων στοιχείων καὶ πάσης οὐδεποτε μεταβολῆς
ἀνάλογος νομοθετική μέριμνα ληφθῆ ὅστε ἐφεξῆς νὰ καθορισθῇ
ὑποχρεωτική ἡ πρόσληψις χαυτεργατῶν δι' ἐργασίας λιμενικάς,
τοὺς πλωτοὺς γερανούς αλπ.

Σημαντικόν ἀρθρίδον ἔχει τοῦ γνωτικοῦ μηκόσμου δύναται: ἐπίσης νὰ ἀπορροφήσῃ ή ἀλιείᾳ, ἐὰν ἀναδοθεῖ συγκατατοποιηθῇ. Καὶ ἐγ προσεκτέω γε θεωρῶ ἐπίθεστον περιέγνη τὴν ἑκδήλωτον:

σιν κρατικής μερίμνης, διότι ή δργάνωσις και ἀνάπτυξης της ἀλείας, ἐκτὸς τοῦ ὅτι θ' ἀπαρχολήση μεγάλου ἀριθμού ναυτικῶν μας, θα συμβάλῃ σημαντικῶς εἰς τὴν δελτίωσιν τοῦ ἔθνου πλούτου τῆς χώρας.

* * *

Ἐκεῖνο τὸ ὄποιον θεωρῷ ὡς πρωταρχικὸν δρον—ἐσυνέχεσεν δὲ κ. Κούτσης—διὰ τὴν ἑξασφάλισιν ἑξελίξεως τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἐγγυωμένης δημόσιου τὴν ἀποσύδησιν τῶν κινδύνων, τοὺς ὄποιούς διατρέχει ἀλλὰ και τὴν πρόδοσον αὐτῆς εἶναι ἡ ὑπερέξιας ἀρμονικῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν δύο παραγόντων τῆς τῶν πλοιοκτητῶν και τῶν πληρωμάτων. Πρέπει γάρ κατανογθῆ ἐκτέρωθεν πόσον είναι ἀναγκαῖα ἡ συνεργασία.

Ο. κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν και ἐγὼ ἐπελήφθημεν ἡδη τῆς ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος τοῦ μισθολογίου, ἡκούστακεν δὲ τὰς ἀπόψεις και τῶν δύο μερῶν.

Η καλὴ ρύθμισις τοῦ ζητήματος τούτου, οὐδεμία χωρεῖ ἀμφισθήτησις, διτι πρόκειται ν' ἀσκήσῃ ἑξικρετικῶς σημαντικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς κινήσεως τῆς ναυτιλίας μας. Διότι: ἑξικρέτας ἀπ' αὐτὴν ἡ δημιουργία τῶν ἐγδεικνυμένων οἰκονομικῶν και ἡ θικῶν δρῶν διὰ τὴν εὑρυθμίαν λειτουργίαν τῆς ναυτιλίας εἰς τὰς σημερινὰς χαλεπὰς περιστάσεις τῆς κρίσεως.

Η προσπάθειά μας τέλει πρὸς τὴν κατεύθυνσιν δπως ἐπιτύχωμεν τὴν καθέρωσιν ἐν συμφωνίᾳ πλοιοκτητῶν και ναυτεργατῶν συμβατικῶν ἐνικίου μισθολογίου. Θ' ἀσκήσωμεν δληγη μας τὴν ἐπιρροὴν διὰ νὰ δυνηθῶμεν νά τὸ ἐπιτύχωμεν.

Ἐν ἀποτύχιᾳ συμβατικῆς καθιερώσιμης τοῦ ἐνικίου μισθολογίου θὰ ἐπιβληθῇ κατ' ἀνάγκην αὕτη μονομερῶς ὑπὸ τοῦ Κράτους.

Εἴτε συμβατικῶς καθιερωθῇ τὸ ἐνικίον μισθολογίον, εἴτε μονομερῶς ἐπιβληθῇ ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἡ ἀπόφασις εἰς τὴν δροῖαν κατόπιν ὡρίμου μελέτης τοῦ ζητήματος ἔχομεν καταλήξει εἶναι δπως αἱ προδιεθησόμεναι δι' αὐτοῦ ἀποδοχῆι μὴν ἔχουν τὸν χαρακτήρα τοῦ ἀπολύτως σταθεροῦ διότι μία τοιαύτη ἐνέργεια θὰ ἔτελως ἀντοικογομική.

Τὸ μισθολόγιον θὰ προδέπη συφῆς τὸ δριώ, ἀνώτατον και κατώτατον, ἐντὸς τῶν δροίων ἀπεκριτήτως θὰ κυριάνωται ἑκάστοτε αἱ ἀποδοχαὶ τῶν πληρωμάτων. Οἱ ἐπιτυγχανόμενοι ἑκάστοτε ναῦλοι: θ' ἀποτελοῦν τὸν ἔτερον συντελεστὴν ἀπὸ τὸν δροῖον θὰ ἑξικρέται διὰκριθῆς καθορισμὸς τῶν ἀποδοχῶν ἐντὸς τῶν προβλεπομένων πάντοτε ὑπὸ τοῦ μισθολογίου δρίων, ἀνωτάτου και κατώτατου.

Η τοιαύτη ρύθμισις ἀναμφιδόλως εἶναι ἡ μᾶλλον προσγρομένη πρὸς τὴν πραγματικότητα, ἀλλὰ και ἡ ἀποκλείσιμη οἰκνδήποτε ὑπερβολή.

* *

Ο νέος Διευθυντὴς τοῦ Ἐμπ. Ναυτικοῦ, ἀφοῦ μᾶς παρέσκε τὴν διαβεβαίωσιν διτι και κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν και αὐτὸς προσωπικῶς μελετοῦν ἐπισταμένως και τὸ εἰδικώτερον ζήτημα τῆς ὑπερωκεανίου ναυτιλίας, ἀποβλέποντες εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς γνωστῆς τελευταίας συμβάσεως μεταξὺ τοῦ Δημοσίου και τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, τερματίζων τὴν συνομιλίαν ἐπεκαλέσθη και τὴν ἀρωγὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ νὰ φέρῃ εἰς πέρας τὸ δρόγον, τὸ ὄποιον ἐν πλήρει συνειδήσει τῶν δυσχερειῶν ποὺ παρουσιάζει, ἀνέλαβε.

Δραττόμεθα τῆς εὐκαιρίας και ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν νὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν διαβεβαίωσιν διτι τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», ἐκτιμῶντα τὴν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν, ἀμέριστον θὰ παράσχουν τὴν ὑποστήσιν των διὰ τὴν εὐόδωσιν τῆς.

Ἀποτελεῖ τῷ ὄντι γεγονός παρόγγορον και ἐλπιδοφόρον διτι ἐτέθη ἐπὶ τέλους ἐπὶ νεφαλῆς τῆς κρατικῆς διοικήσεως τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας πρόσωπων, τὸ ὄποιον ἀποδεικνύει διτι ἔχει ἀκριβῆ ἀντίληψιν τῆς θέσεως και τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς και σαφῆ ἐπίγνωσιν τοῦ ἔργου και τῆς ἀποστολῆς τῆς ὑπηρεσίας, τὴν δροῖαν ἐτάχθη νὰ διευθύνῃ.

Ἐπαναλαμβάνοντες διτι και ἐν ἀρχῇ τοῦ παρόντος ἐτονίσαμεν ὡς πρὸς τὴν σημασίαν τῆς ἐπελθούσης μεταβολῆς ἐν τῇ διοικήσει τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, θέλομεν νὰ ἐλπίσωμεν διτι ἡ ἑξελίξις δὲν θὰ διαφεύσῃ τὰς προσδοκίας διτι ἡ μεταβολὴ αὐτὴ ἀπο-

τελεῖ τὴν πρώτην ἐκδήλωσιν, τοῦ προσανατολισμοῦ τοῦ Κράτους πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς συστηματικωτέρας και θετικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς.

Η ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Ἄπὸ τοῦ παρελθόντος Ἰανουαρίου τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου εἰχε προδῆ εἰς τὸν καταρτισμὸν μιᾶς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τοῦ διου ναυτιλιακοῦ προβλήματος τῆς χώρας και τὴν ὑπόδειξιν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τοῦ ἔνδεικνυμένου ὑπὸ τῶν δυσχερῶν σημειριῶν περιστάσεων προγράμματος πρὸς ἀνακούφισιν τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων. Ή ἐπιτροπὴ αὕτη, μετὰ ἑξάμηνον ἔρευναν διλιον τῶν παραχόντων, ποὺ συμβάλλουν εἰς τὴν προστασίαν τῆς διομηχανίας τῆς ναυτιλίας, ἐπεράτωσεν ἡδη τὴν σοδεράν ἀποστολήν της καταρτίσασα ἐκτενὴ ἐκθεσιν, δημοσιεύσασαν πρὸ τινῶν ἡμερῶν.

Μολονότι ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς ταῦτης ἦτο, κυρίως, ἡ ἑξέτασις τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος ἀπὸ τῆς Βρεταννικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς, ἐν τούτοις τὰ πορίσματα τῆς ἐκθέσεως τῆς εἰναι καπως εὐρυτέρας χροιᾶς και ἐνδικφέρουν γενικώτερον τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Τὸ ἔνδικφέρον αὐτὸν καθίσταται περισσότερον ἐμφανές. Ωταν προστεθῇ, διτι ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἀντιπροσεύσει τὰ 40 οἱ τῆς παγκοσμίου τοιαύτης κατά τὸ 1919, ἀνέλαβε κατά τὸ ἔτος ἔκεινο τὰ 43 οἱ τῶν μεταφρόπων τοῦ διεθνοῦς ὑπερικλικούς ἐμπορίου. Συνεπὸς ἡ ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ τῆς Μεγ. Βρεταννίας, δὲν είναι δυνατόν παρὰ νὰ ἔχῃ ἀνάλογον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Απὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ἐνδικφέρουν και τὴν ναυτιλλομένην χώραν μας τὰ πορίσματα τῆς Ἀγγλικῆς ἐπιτροπῆς, τῶν ὅποιων μίαν περίληψιν θὰ δώσωμεν εἰς τὰς κατωτέρω γραμμάς μας.

Η ἐκθεσις, ήτις—ηγεινωτέον ὑπὸ τινῶν ἐπιφυλάξεων ἐκ μέρους ἐνίων τῶν μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς τονίζει εἰς τὸν διαδεκτόλογον τῶν συμπερασμάτων τῆς, διτι ἡ κυριωτέρα ἀνάγκη διὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας ἔγκειται κατά καγόνα εἰς τὴν ἀνδριθωσιν και τὴν ἐδαχμογίαν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Η ὀλοσχερής ἀρσις ἡ ἔστω και ἡ μείωσις τῶν φραγμῶν τοῦ ἐμπορίου και ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἐλευθέρας ἀνταλλαγῆς τῶν προϊόντων, δέον νὰ ἀποτελέσσουν τὰς δέσσεις συντόνων ἐνεργείας τῆς κυβεργήσεως ἐν συνεργασίᾳ πρὸς τὰς κυβεργήσεις τῶν ἀλλων Χωρῶν.

Θέτει, ὡς προϋπόθεσιν τὴν ἀπόλυτην ἐλευθερίαν τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς διὰ τὴν ἀποτελεσματικώτεραν χρήσιν μεγαλυτέρας μεταφορικῆς δυνάμεως, χάριν τῆς εὐημερίας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ιδιαίτερως τονίζεται: ἐν τῇ ἐκθέσει, διτι αὐτὸν τοῦτο τὸ συμφέρον τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐπιβάλλει τὴν ἐμμονὴν εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν μὲ πλήρη ἰσότητα δι' ὅλας τὰς σημαίας εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου, τόσον διὰ τὰς διεθνεῖς δόσους και τὰς ἐνδο-αυτοκρατορικὰς μεταφοράς.

Αποδίδει τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, κυρίως, εἰς τὴν ἀμερικανική δυνάμεως, χάριν τῆς εὐημερίας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ιδιαίτερως τονίζεται: ἐν τῇ ἐκθέσει, διτι αὐτὸν τοῦτο τὸ συμφέρον τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐπιβάλλει τὴν ἐμμονὴν εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν μὲ πλήρη ἰσότητα δι' ὅλας τὰς σημαίας εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου, τόσον διὰ τὰς διεθνεῖς δόσους και τὰς ἐνδο-αυτοκρατορικὰς μεταφοράς.

Περιττέρω ή ἐκθεσις, ἐμμένουσα εἰς τὰς κατά τὸ 1923 ληφθεῖσας ἀποφάσεις εἰς δια τῆς Αυτοκρατορικῆς Ἐπειρωτικῆς διασκέψεως ἐν σχέσει μὲ τὴν θέσιν τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας, ἀποκρούει τὴν παρὰ διαφόρων κρατῶν ἀκολουθουμένην πολιτικὴν τῆς προτιμήσεως τῆς ιδίας αὐτῶν σημαίας και ἀνακρέεται συγκεκριμένως εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς διακανέψεως ταύτης διὰ τὴν ληφθεῖσην τῶν ἐνδεικνυμένων μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν τοιούτων περιορισμῶν τῆς ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου δράσεως τῆς ναυτιλίας, ὑποδεικνύεται δὲ, διπως τὸ θέμα τοῦτο και ἡ ὅλη θέσις τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ὑποδηληθῇ εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Ὀττάβας

διὰ τὴν λῃψίν ἀναλόγων ἀποφάσεων.

Συγιστάται ἡ προσπάθεια, ὅπως αἱ ναυτιλίαι ὅλων τῶν κρατῶν ἐργάζωνται ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἐπιπέδου τῆς ἴστορης διὰ τῆς ἀποδοχῆς τῶν διεθνῶν συμβάσεων «Ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ» (1929), τῆς «γραμμῆς φορτώσεως» (1930), τῶν φορτωτικῶν (Κανόνες τῆς Χάγης, τοῦ 1923), «περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν» (1922), περὶ «ὑποθηκῶν καὶ δικαιωμάτων αὐτῶν» (1922) καὶ περὶ «ἀτελείας τῶν Κρατικῶν πλοίων» τοῦ 1923. Ἐν ἡ ἀποδοχῇ τῶν συμβάσεων τούτων δὲν καταστῆ δυνατή, ὑποδεικνύεται εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησιν νὰ ἐπανέλθῃ αὕτη εἰς τὸν Νόμον τοῦ 1906 κατὰ τὸν δρόπον «πάντα τὰ ἔντα πλοῖα τὰ καταπλέοντα εἰς τοὺς Βρεταννικούς λιμένας ὑπόκεινται εἰς τὰς αὐτὰς διατάξεις μὲ τὰ Βρεταννικὰ πλοῖα».

Προτείνεται ἀκόμη, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς σημερινῆς γνωτίλιακῆς ἐκπτώσεως, νὰ καταρτισθῇ μία εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λογδίνου διὰ νὰ ἐκπονήσῃ ἔνα σχέδιον πρωτικὸν καὶ εὐχερῶς ἐφραμδέσιμον διὰ τὴν ἀναγκαστικὴν ἀργίαν τῆς ὑπαρχούσης ἐπὶ πλέον χωρητικότητος ἢ τὴν διάλυσιν αὐτῆς. Ἡ προσπάθεια δὲ αὕτη νὰ καταβληθῇ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν Τραπεζῶν καὶ ἀπὸ συμφώνου ὅλων τῶν παραγόντων τῆς γνωτικῆς διομηχανίας. Παραλλήλως νὰ ἐγκαρμονισθῇ ἡ ἐργασία τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τὰς ἀνάγκας ἐκάστης ἀγορᾶς καὶ τὴν εἰδικότητα μεταφορῶν ἐκάστου σκάφους.

Ἐγ τέλει διατυπώτα: εἰς τὰ πορίσματα τῆς ἐκθέσεως, διὰ ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία διὰ γὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν τῆς εἰς τὸν διεθνῆ στίδιον, πρέπει νὰ τονωθῇ ἡ ἐξαγωγὴ τῶν προϊόντων τῆς Ἀγγλικῆς διομηχανίας πρὸς πλέον κατεύθυνσιν καὶ εἰς τιμᾶς προστάξῃ, διατηρούμενον πρὸς τοῦτο τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς, τῶν τιμῶν τῆς πωλήσεως καὶ τῶν ἐξόδων τῶν μεταφορῶν ἐντὸς τοῦ συναγωνιστικοῦ πλαισίου.

Η ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑ

ΕΙΣ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Κατὰ τὰς ἐξ Ἀγκύρας πληροφορίας, πρόκειται νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ πραγματοποίησις ριζικῶν βελτιώσεων τῆς ναυαγοσωστικῆς ἵπηρεσίας εἰς τὰ Τουρκικὰ ὕδατα. Πρό: τοῦτο κατηρτίσθη ἡδη καὶ ἐγκριθὲν παρὸ τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλου θὰ ὑποβληθῇ μέχρι τοῦ φινιοπώρου εἰς τὴν Τουρκικὴν βουλὴν πρός ψήφισιν Νομοσχέδιον, δι᾽ οὐ προβλέπεται ἡ σύστασις μιᾶς Τουρκικῆς Μετοχικῆς ἐταιρίας μὲ τὸ διδυτικὸν κεφάλαιο 500.000 λιρῶν Τουρκίας. Ἑκανῆς νὰ ἀναλάβῃ ἐνιαῖς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυαγιαρέσεων ἀνὰ τὰ ἐκτεταμένα Τουρκικὰ παράλια, κυρίως δὲ εἰς τὰ στενά τοῦ Βοσπόρου καὶ τῶν Δαρδανελλίων.

Ἡδη τὸ Τουρκικὸν Κράτος, μέσῳ τοῦ τιμήματος ναυαγιαρέσεων τῆς «Σεΐρ Σεφαΐν», μετέχει εἰς τὴν ὑφισταμένην μετοχικὴν ναυαγοσωστικὴν ἐταιρίαν κατὰ 45 ο.ο., διὰ τοῦ Νομοσχέδιον δύμως προβλέπεται ἡ αὐξησις τῆς κρατικῆς συμμετοχῆς εἰς τὰ 70 ο.ο.). Τὸ πρῶτον κεφάλαιον τῆς ὑδρυθησούμενης νέας ἐταιρίας θὰ προσέλθῃ ἀπὸ τὴν ἐξαγορὰν ὑπὸ τοῦ Κράτους ὅλων τῶν εἰς κείρας ἰδιωτῶν ναυαγοσωστικῶν, ἀπὸ τὴν ἀξίαν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Alemdar» τῆς Σεΐρ-Σεφαΐν καὶ ἀπὸ τὰς εἰς κείρας τρίτων μετοχὰς τῆς ἡδη Ναυαγοσωστικῆς ἐταιρίας.

Κατόπιν ἐκτιμήσεων, ὑπὸ ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνωμόνων θὰ περιέλθουν εἰς τὴν νέαν ἐταιρίαν ὅλα τὰ ὑπάρχοντα εἰς κείρας Τούρκων ἰδιωτῶν ναυαγοσωστικὰ, ἔναντι χορηγήσεως μετοχῶν ἵσης ἀξίας. Ἡ Τουρκικὴ κυβέρνησις ἐπιφυλάσσει εἰς ἑαυτὴν τὸ δικαίωμα μιᾶς βαθμιαίας συμμετοχῆς μέχρι τοῦ δρίου τῶν 70 ο.ο τῆς νέας ἐταιρίας, διὰ τῆς ἐξαγορᾶς μετοχῶν ἀπὸ τοὺς ἰδιοκτήτας τῶν κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον μεταβιβασθησούμενων ναυαγοσωστικῶν των.

Ἡ ἐξ ἐμπειρογνωμόνων ἐκτιμητικὴ ἐπιτροπὴ τῆς ἀξίας τῶν ἰδιωτικῶν ναυαγοσωστικῶν θὰ εἰνε πενταμελής, ἦτοι ἀπὸ δύο ἐκπροσώπους τοῦ Τουρκικοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ δύο τῶν ἐνδιαφερούμενων ἰδιοκτητῶν. Τὸ πέμπτον μέλος θὰ εἰνε δὲ ἐν Κων.] πόλει ἐπιθεωρητής τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόγδ. Ὁσοι ἐκ τῶν ἰδιοκτητῶν κρίνουν ἀσύμφορον τὴν ἐκτιμήσιν τῶν ναυαγοσωστικῶν των, δὲν θὰ τυγχάνουν τοῦ εὐεργετήματος τῆς ἐνστάσεως, θὰ δικαιοῦνται δύμως νὰ διαθέτουν τὰ σκάφη των

εἰς οἰανδήποτε, κατὰ βούλησιν, ἀλλην ἐργασίαν—πλὴν τῆς ναυαγοσωστικῆς—η νὰ τὰ πωλῶσιν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστάς.

Τὸ Νομοσχέδιον προβλέπει ἀκόμη, ὅτι μετὰ τὴν ἀφάρεσιν ὅλων τῶν ἐξόδων καὶ τὴν κράτησιν ἐνδὸς ποσοστοῦ 10 ο.ο δὲ ἀποσβέσεις ἐκ τῶν ὑπόλοιπομένων κεφδῶν θὰ διατίθεται μέρισμα 9 ο.ο δὲ ὅλους τοὺς μετόχους συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Τουρκικοῦ Θησαυροφυλακίου, θὰ διανέμωνται δὲ καὶ δῶρα εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς ἐταιρίας ἀνάλογα πρὸς τὴν μισθοδοσίαν. Ἐὰν τὸ ἐναπομένον ὑπόλοιπον ἀνέρχεται εἰς σεβαστὸν ποσὸν, τότε θὰ δίδεται εἰς τοὺς μετόχους καὶ δεύτερον μέρισμα 10 ο.ο, τὸ δὲ τελικὸν ὑπόλοιπον θὰ τίθεται εἰς τὴν διάθεσιν τῆς κυβερνήσεως.

**

Προβλέπεται ἀκόμη ὑπὸ τοῦ Νομοσχέδιου ἡ κατάργησις τοῦ προνομίου τῆς ναυαγιαρέσεως, δόπερ εἰχε παραχωρηθῆ εἰς τὴν ἐταιρίαν τοῦ Μονοπώλιου τοῦ λιμένος τῆς Κων.] πόλεως.

Αἱ κυριώτεραι ἐν Τουρκίᾳ περιφέρειαι, ὅπου συνήθως διεξάγεται τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ναυαγοσωστικῶν ἐργασιῶν καὶ τῶν δρόποιων ἡ περιοχὴ καθίσταται προνομιούχος διὰ τὴν νέαν ἐταιρίαν εἰνε αἱ περιφέρειαι Δαρδανελλίων καὶ Κων.] πόλεως, αἱ ξῶναι τῶν δρόπων καθορίζονται ὡς ἔξης:

Δαρδανέλλια: Ἡ περιοχὴ των περιλαμβάνει τὰ ὕδατα ἐντὸς γραμμῆς ἀφομένης ἀπὸ τοῦ κόλπου τῆς Σουύλας καὶ ἐκτενούμενης μέχρι τῆς θέσεως Μπαπτά (ἔναντι τῆς Μυτιλήνης) διὰ τὴν πλευρὰν τοῦ Αλγαίου καὶ ἐντὸς γραμμῆς ἀπὸ τοῦ φάρου τῆς Χώρας μέχρι τοῦ Καρρᾶ—Μπουρονοῦ διὰ τὴν πλευρὰν τῆς θαλάσσης τοῦ Μαρμαρᾶ.

Βόσπορος: Περιλαμβάνει ἡ περιοχὴ τούτου τὰ ὕδατα ἀπὸ τοῦ φάρου τοῦ Ἀγίου Στεφάνου μέχρι τοῦ φανοῦ τοῦ Φανάρ—Μπουρονοῦ καὶ τὰ μεταξὺ τῶν φάρων Εύρωπης καὶ Ασίας διὰ τὴν ἐν τῆς Μαύρης Θαλάσσης εἴσοδον τοῦ Βοσπόρου.

Παρηγορεῖται, διὰ διὰ τοῦ Νομοσχέδιου δριζούμενη θαλασσία περιοχὴ ἀφήνει ἐκτὸς τοῦ προνομίου τὴν θάλασσαν τοῦ Μαρμαρᾶ καὶ τὰ λοιπὰ Τουρκικὰ παράλια. Εἰς τὸν Μαρμαρᾶν καὶ τὰ λοιπὰ παράλια θὰ δύνανται, διὸν, νὰ ἐργάζωνται τὰ ὕδατα Τουρκικὴν σημάνων ναυαγοσωστικὰ, οὐχὶ δὲ καὶ τὰ ξένα τοιαῦτα, διὰ τὰ δρόπα περιορισμὸς ἐξακολούθει πάντοτε νὰ ψήσταται.

ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΚΑΙ Η ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ

Αἱ ἀπὸ καιροῦ διεξαγόμεναι συζητήσεις γὺνων ἀπὸ τὴν ίδεαν τῆς μονοπώλησεως, ὑπὲρ τοῦ κράτους, τῆς Τουρκικῆς ἀκτοπλοίας ἐτερματίσθησαν διὰ τὸν καταρτισμόν καὶ τὴν ὑποβολῆς σχετικοῦ Νομοσχέδιου εἰς τὴν Ἐθνικούνελευσιν τῆς Ἀγκύρας πρὸς ψήφισιν. Τὸ Νομοσχέδιον ἀπαρτίζεται ἀπὸ ἐξ ἑκατόντα περιορισμένων τῶν δρόπων τοῦ Τουρκικοῦ παραλίου, εἰς τὰς προσεγγίσεις εἰς τὸν δραγανισμὸν τῶν ὑπηρεσιῶν, τοὺς δρόους οὓς οὖς θὰ διεξαχθῇ η ἐξαγορὰ τῶν πλοίων, εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς καὶ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ Νομοσχέδιον διαιρεῖ τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας εἰς δύο κατηγορίας, τακτικὰς καὶ ἐκτάκτους. Αἱ πρῶται μόνον περιλαμβάνονται εἰς τὸ μονοπώλιον, ἐνῷ αἱ δεύτεραι παραμένουν ἐλεύθεραι. Ως πρὸς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ δημιουργηθησούμενον δραγανισμοῦ τὸ Νομοσχέδιον ἀρκεῖται εἰς τὴν δήλωσιν, διὰ τοῦτον τοιαῦτας τοῦ θαλασσίου παραλίου, εἰς τὰς προσεγγίσεις εἰς τὸν δραγανισμὸν τῶν ὑπηρεσιῶν, τοὺς δρόους οὓς οὖς θὰ διεξαχθῇ η ἐξαγορὰ τῶν πλοίων, εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς καὶ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν.

Διὰ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Τουρκικοῦ παραλίου διὰ τὸν νέον δραγανισμὸν διεφεύγει νὰ εἰνε καταλληλοὶ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων καὶ νὰ συγκεντρώνῃ δριζούμενος δρόους ἀναφορικῶς πρὸς τὸ μέγεθος καὶ τὴν τεχνικὴν αὐτοῦ ἴκανότητα. Αἱ ἐκτιμήσεις τῆς ἀξίας τῶν πλοίων θὰ γίνουν παρ᾽ ἐπιτροπῆς πραγματογνωμόνων μὲ ἀντιπροσώπους τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Οἱ τυχόν διγόμενοι ἀπὸ τὰς ἐκτιμήσεις πλοιοκτῆται διὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα τῆς ἐφέσεως ἐνώπιον τοῦ Εμποροδικείου τῆς Κων.] πόλεως.

Τὸ σύνολον τῶν οὖτων ἀποκτηθησούμενων πλοίων θὰ ἀντιπροσεύνται διὰ μετοχῶν, αἵτινες διὰ κατανεμηθοῦν ἀγοραζόμεναι παρ᾽ ὅλων τῶν αὐτονόμων Κρατικῶν δραγανισμῶν, ὡς λ.χ. τοῦ λιμένος Κήλεως κ.λ.π. Οἱ πλοιοκτῆται διὰ λάβουν τὴν ἀξίαν τῶν σκαρῶν των εἰς χρῆμα. Όσοι στόλοις τῆς νέας ταύτης κρατικῆς Τουρκικῆς ἀτμοπλοίας ὑπολογίζεται νὰ περιλαμβῇ 141 πλοῖα.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΜΑΣ ΜΕΛΛΟΝ

"ΦΕΡΟΜΕΘΑ ΑΚΑΤΑΜΑΧΗΤΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,,

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. ΜΕΤΑΞΑ

Παλαιά παροιμία λέγει: δτ: «πολλάκις ή θάλασσας άσθενεί αλλ' ούδεποτε άποθυήσκει», πάντοτε δὲ μέχρι τοῦτο έδικαιωθή οὐδὲ τῶν πραγμάτων καὶ δὲν ὑπάρχει κίνδυνος γὰρ διαφεύσθη κατὰ τὴν παρούσαν περίστασιν.

Ἡ θάλασσα παρέχει τὰ ἐπαρκέστερα καὶ οἰκονομικώτερα μεταφορικά μέσα. Ἐφόσον ἀνταλλάσσονται ἐμπορεύματα ἀπὸ χώρας εἰς χώραν, τὰ μέσα ταῦτα θὰ προτιμῶνται, θὰ είνε περιζήτητα. Ἐπιδρᾷ ἐπ' αὐτῷ, ὡς εἰκός, δὲ νόμους τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως καὶ διὰ τοῦτο ἡ σημερινὴ πρωτοφανῆς εἰς δέδητα καὶ διάρκειαν ἐμπορικὴν κρίσις ἐπέφερε μοναδικήν εἰς τὰ χρονικά ὑπερπροσφοράν πλοίων καὶ ἔξευτελισμὸν τῆς ἀξίας αὐτῶν. Ποιος, τῇ ἀληθείᾳ, ἐφεντάξετο, δτ: ἡ ἀργούσα χωρητικότητης θὰ ὑπερέβαινε τὰ 12.500.000 τόννων μικτῶν καὶ δὲν δωδεκαετές φορτηγὸν ἀπὸ τύπου Standard B καὶ χωρητικότητος 8300 τ. deadweight, θὰ ἐπωλεῖτο ἀντὶ £ 4550, ὡς χθὲς ἐπωλήθη εἰς "Ελληνας ὑπὸ τῆς Royal Mail S.S. Co Ltd τὸ ἀτρόπλοιον αὐτῆς "Severn":

"Αλλ' ἡ νοσηρὰ αὕτη κατάστασις δὲν στηρίζεται ἐπὶ σταθερῶν παραγόντων. Είνε ἀντίκτυπος τῆς πολεμικῆς ἀναστατώσεως, είνε συμπτωματική, βεβασμένη, παροδική. Ἐν τῷ παρατιθεμένῳ ὡς πρόσχειρον παράδειγμα πίνακι, ἐμφαίνονται κατὰ περιοδικοὺς σταθμοὺς τοῦ προσφάτου παρελθόντος, αἱ κατὰ τόννου τιμαὶ τῶν μὴ σιδηρούχων μετάλλων ὑπολογιζόμεναι εἰς Λίρας Ἀγγλίας χρυσᾶς, καθὼς καὶ αἱ ποστήτες τῆς παραγωγῆς αὐτῶν.

Ειδη	Τιμαι τούς 1913	Έτος 1929		Έτος 1930		Έτος 1931		Έτος 1932 Ιαν.		Μαΐος 1932
		Τιμαι	Μηνι- αίαπα- ραγ- γή	Τιμαι	Μηνι- αίαπα- ραγ- γή	Τιμαι	Μηνι- αίαπα- ραγ- γή	Τιμαι	Μηνι- αίαπα- ραγ- γή	
Χαλκός	68	76	149600	55	130200	45	111700	28	75000	21
Ψευδάργυρος	202	204	15400	142	14600	116	12100	99	9600	92
Μόλυβδος	18- 6.0	23- 5.0	140300	18- 1.0	137400	13-17.0	11500	10-13.0	108000	8-1.0
Ζίγκος	92-14.0	21-16.0	118600	16-11.0	115900	12-15.0	83000	10- 3.0	72000	9-7.0

Παρεμφερῆ πρὸς τὰ μὴ σιδηρούχα μέταλλα τάσιν ἐσημείωσαν ἀποσκοῖ αἱ πρώται ς όλαι.

Ἡ ὑπέρμετρος χαλάρωσις τῶν τιμῶν προέρχεται, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐκ τῆς ὑποκαταναλώσεως διομηχανικῶν προϊόντων, δρειλομένης εἰς τὴν ἔξασθενγιν τῆς ἀγοραστικῆς ἵκανότητος τοῦ κοινοῦ, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὸ dumping. Σημιούμενος δημος οἱ παραγωγοὶ ἐκ τῆς τοιαύτης ὑποτιμήσεως δὲν ἡδύναντο νὰ ἔξακολουθήσωσι τὴν παραγωγὴν ὡς πρότερον, διθεν αὕτη κατηγορεῖται τὴν ὑπερβολήν την ἐλάττωσιν τῆς καταναλώσεως. Ἀποτέλεσμα τῆς μεταξὺ παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως δυσαναλογίας θὰ είνε ἡ σὺν τῷ χρόνῳ ἔξαντλησις τῶν ἀποθεμάτων καὶ ἡ ἐν καρῷ ἔναρξης ζητήσεως πρὸς ἀντικατάστασιν αὐτῶν, καθόσον ὁ κόσμος ἀπαρκιτήτως πρέπει νὰ θεραπεύσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς συντηρήσεως του, δὲ πληθυσμὸς τῆς Γῆς δικίας: καταπληκτικῶς αὐξανόμενος, ἀφ' οὐ μόνη ἡ Εὐρώπη ἀριθμεῖ σήμερον 450 ἑκατομμύρια κατοίκων, ἔναντι τῶν 180 ἑκατομμυρίων οὓς ήριθμεῖ κατὰ τὸ έτος 1870. Πρὸς ἴκανοποίησιν τῆς ζητήσεως θέλουσιν ἀπασχοληθῆ πολυκριθμότεροι ἐργάται, παρὰ τὰ χρησιμοποιούμενα ἐν τῇ διομηχανίᾳ μηχανήματα, δὲ ἔξενέρεσις ἐργασίας θὰ ἐνισχύσῃ τὴν ἀγοραστικὴν δύναμιν τοῦ κόσμου, θὰ συντελέσῃ εἰς αὔξησιν τῆς καταναλώσεως, αὕτη δὲ εἰς ἔντασιν τῆς ζητήσεως καὶ αὕτη εἰς εὐτάθειαν τῶν τιμῶν ἐπὶ ἴκανοποιητικῆς βάσεως, εἰς ἐνθάρρυνσιν τῶν Γραπτεζιτικῶν πιστώσεων, εἰς ἐπάνοδον, τέλος ἐντὸς τοῦ ἀγαθοῦ κύκλου τῆς ἐμπορικῆς εὑρουθίμικης. Είνε μάλιστα πιθανότατον γὰρ μεσολαβήσῃ περίοδος ἔξαιρετικῆς ἐμπορικῆς ζωηρότητος, ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀναποφεύκτου ψυχολογικῆς νευρικότητος κατὰ τὴν ἐμφάνισιν τῆς σπάνιοις τῶν εἰδῶν καὶ τῆς ἀνατιμητικῆς μεταστροφῆς.

Μοιραίως θέλει κάποτε ἐπιτευχθῆ ἡ πολιτικὴ διαλόγης ἐν

"Απω Ανατολῇ, ὡς καὶ ἡ κοινωνικὴ καὶ οἰκονομικὴ ἀνόρθωσις τῆς Ρωσίας, θαττον ἡ δράδιον θὰ κατορθωθῇ ἡ ἐπιδιωκομένη νῦν ἐν Ἐλεύθερης διειθητῆς συνεγγόρως πρὸς ἀναστολὴν τῶν ἔξοπλισμῶν καὶ πρὸς διαγραφὴν ἡ λογικῶτερον διακανονισμὸν τῶν πολεμικῶν χρεῶν, μὲ τὴν ἀνακούφισιν δὲ τῶν λαῶν ἀπὸ τῶν φορολογικῶν αὐτῶν δικράνων καὶ μὲ τὴν ἔξασθενγίαν τῆς ήσυχίας των θατού προκύψης ἡ φυσική, ἡ ὄγιτζη, ἡ διαρκῆς τῶν πραγμάτων κατάστασις.

Ἐκ πρώτης σκέψεως θὰ ἔξελαμβάνετο, δτ: παραλλήλως πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ἀνακωγόγησιν θὰ συνεβάδῃσε καὶ ἡ πύκνωσις τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Προσεκτικὴ δύμως στάθμισις τῶν διαφόρων δεδομένων πείθει, δτ: αἱ τελευταῖαι θὰ ἀκολουθήσουσι μὲν τὸ ἀναλαμβάνον ἐμπόριον, πλὴν ἔξικνης ἀποστάσεως, ἐφόσον ἀγαχατικῶνται ἐκ τῶν παρεντεθέντων μεταξὺ τῶν κρατῶν τελωνειακῶν φραγμῶν, ἐκ τῆς γενικῶς ἀσκουμένης πολιτικῆς τῆς ἐθνικῆς αὐταρκείας, ἐκ τῶν νομισματικῶν ἀνιστήτων καὶ ἀσταθειῶν καὶ ἐκ διαφόρων ἀλλων λόγων παρεμποδιζόντων τὰς διεθνεῖς συγκαλαγμάτισ.

Προκειμένου περὶ πλοίων, προχλείποντες τὰ ἐπιβατηγά τὰ ὅποια ἔχονται: ἀπὸ εἰδικᾶς συνήθηκε, είνε δρόμον νὰ διακρίνωμεν μεταξὺ τῶν liners, ἡτοι πλοίων ἐκτελούντων τακτικῶν ὥρισμάν δρομολόγια καὶ προσεγγίζοντων εἰς πλειονας λιμένας μὲ γενικά, κυρίως, ἐμπορεύματα καὶ τῶν φορτηγῶν πλανήτων, τῶν tramps. Τὰ liners προώρισται νὰ καταλάβωσι προνομιούσχον θέσιν, εύρυνοντα προοδευτικῶς τὸ πεδίον δράσεως αὐτῶν ἐπὶ ζημιά τῶν tramps, διὰ τὰ ὅποια δὲν δέμεινται εἰμὴ τὰ φορτία ξυλείας, μεταλλεύματος καὶ ἡρικώμενας ἀποστολαὶ τῶν ἔκπαλαι ἀπασχολούντων αὐτὰ προϊόντων.

Οἱ γιατίθρακες, ὡς καύσιμος ζλη, καθημερινῶς ἔκποτεζεται, ἐπὶ μὲν τῶν πλοίων ὑπὸ τῶν δρυκτελαίων, ἐν δὲ τῇ ξηρᾷ, ὡς ἐν Σκανδιναվίᾳ, Ἡταλίᾳ, Νοτιοὶ Αμερικῆς, ὑπὸ τε τῶν δρυκτελαίων καὶ τῶν διδρογλεκτρικῶν δυναμοπαραγωγικῶν ἔγκαταστάσεων. Συγχρόνως, ἀλλαὶ χώραι: ἐπέτυχον τὴν ἀνδρεύν ἔγκοπίων γιακανθράκων, δις π. χ. ἡ Γαλλία, αἱ Ἰνδίαι, ἡ Ἰαπωνία, ἐν φύπαιλιν ἀλλαὶ, δις ἡ Γερμανία, ἡ Πολωνία, ἡ Ρωσία καὶ ἡ Νότιοι Αφρικῆς ηγήσαν τὴν ἀνθρακοπαραγωγὴν των καὶ προμηθεύονται τὰς πληγούστερας αὐταὶ ἀ/οράς.

Τὰ φορτία σιτηρῶν καὶ ζαχαρίων εἶπονται ἡρατιώθησαν ἀφ' διου ἐκάστη χώρᾳ ἐπεδόθη εἰς τὴν καλλιέργειαν δημητριακῶν καὶ τεύτλων, μὲ σημαντικήν αὔξησιν τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς της. Ομοίως, ἀντὶ εἰσαγωγῆς γιτράτων καὶ σιρίγδος αἱ καταναλώτριαι χώραι διομηχανοποιούσιν ἐπιτοπίων χημικὰ μίγματα ἀντικαθιστῶντα ἀποτελεσματικῶς τὰ περὶ διαλόγον δρυκτά. Ἀλλὰ λησμονοῦμεν, δτ: αἱ Ἕνωμένα: Πολιτεῖαι Ἀμερικῆς πρόκειται νὰ μετατραπῶνται εἰς οὐράδες, ἐκ τῆς μετατροπῆς δὲ ταύτης θὰ δημιουργήσουν οὐσιώδη εἰσαγωγικὴν κίνησιν....

Πλὴν, ἡ γαυτιλιακὴ ἀνάρρωσις θέλει ἐπιβραδυθῆ σπουδαῖως καὶ ἔνεκα τῆς ὑπερπλεοναξούσης χωρητικότητος, ἡτοις οὓς μόνον εἰς τόνους ὑπερβαίνει κατὰ 50 ορού τὴν προτολεμικήν, ἀλλ' ἔχει καὶ ηγεμονίην μεταφορικήν δυναμικότητα. Διότι, πρώτον μὲν συνίσταται ἀπὸ μονάδας μεγαλυτέρου δγκου, διὰ τῶν ὅποιων ἡ μεταφορὰ διωρισμένης παστότητος φορτίου ἀπαιτεῖ διλιγχριθμότερα ταξειδία. Δεύτερον, διαθέτει πλοία ταχύτερα, ἐκ τόνου δὲ δραχύνεται δι χρόνος τοῦ πλοϊ. Τρίτον, εύνοεῖται ἐκ τῆς γενικεύσεως τῆς χρήσεως μηχανικῶν μέσων εἰς τόνου λιμένας ἐπιταχυνόντων τὰς ἐκφορτώσεις, περικοπομένης οὐτω αἰσθητῶς τῆς χρονικῆς διαρκείας ἔκάστου ταξειδίου.

Ἐπιβραδυντικὸν αἴτιον εἶνε καὶ ἡ προϊόνται ἀποκατάστασις τῆς ἔξαγωγῆς ἐκ τῶν λιμένων Μαύρης Θαλάσσης καὶ ἡ κατ' ακολουθίαν συντόμευσις τῶν ἀποστάσεων μεταξὺ ἔξαγωγικῶν καὶ καταναλωτικῶν ἀγορῶν, προσέτι δὲ καὶ ἡ δραγκουμένη ἐκμετάλ-

λευσίς τῶν ποταμῶν καὶ διώρυγῶν ὡς συγκοινωνίαν ἀρτηριῶν,
ἥτις θ' ἀρχικέστη ἀντίστοιχον ἔργασιν ἀπὸ τὰ φορτηγὰ πλοῖα.

Τοιούτων δεσμούμενών δέον γάλ μελετηθή ἐπίσταμένως ή ἐπίδρασις, προτού καταλήξῃ τις εἰς τελίκον συμπέρασμα της ἀποστάσεως εἰς ἣν θέλει τηρηθῆναι ναυτιλίας καὶ ἀπό της ἐμπορικῆς ἔξυγιανσεως. Δὲν είναι παρορατέος, ἐξ ἄλλου, δ ψυχολογικὸς συντελεστής δ ἐπενεργῶν δίκηρη δύνατικος ἡ καταθλῖπτικος ἐλατηρίου μεταξὺ τῆς ἀληθίους στάθμης τῶν πραγμάτων καὶ τῆς αἰσιοδόξου ή ἀποκαρδιωτικῆς αὐτῶν ἀπόψεως, ἀναλόγως τῶν παρουσιαζομένων συνθηκῶν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει οὐδεμία χωρεῖ ἀμφιβολίᾳ διὰ διοικητής πλοιού: μέχρι τῆς ἔξυγιανσεως, θέλουσι γάπτημιανθή διὰ τὰ σημειριγά αὐτῶν δειγμά.

Εύλογως, τώρα, γεννάται ή ἀπορία πότε θὰ ἐπέλθῃ η πο-
θητὴ ἔξυγιανσις καὶ ποίαν φθορὰν θέλει ὑποστῆ ἔως τότε δὲ ναυτι-
λιακὸς δργανισμός;

Είς τὴν πρώτην τῶν ἔρωτήσεων τούτων δὲν ἔχομεν ἐπαρκῆ στοιχεῖον ὅπως ἀπαντήσωμεν μετὰ θετικότητος, πάντως δῆμος δὲν φύγεται ἀμεσον τὸ τέλος τῆς σοβάνσης θλιβερᾶς καταστάσεως. Δὲν ἀποκλείεται, βεβούμενος, γὰρ περιουσιασθώσιν ἐκπλήξεις ἀπὸ τυχαίων τινὰ θεομηνίων ἢ ἀπὸ πολεμικήν ἢ ἀπεργίακήν περιπλοκήν, ἀλλ' ἐπὶ τόσῳ μεμκρυστέμένων ἐνδεχομένων δὲν ἐπιτρέπεται: γὰρ διστιγμένων τοὺς διπλοιούσιμους μας. Ἐν τῇ πιθανωτέρᾳ περιπτώσει τῆς παρατάσεως τῇ χρίσεως, οἱ ναῦλοι: θὰ κυματίωνται περὶ τὸ σημειόν τοῦτον κατάντημα, μὲν ἐκτάκτους ἑκάστοτε ἀναλαμπάς, διλόγος: δὲ θὰ ἔχωσι τὴν εὐχρίστησιν γὰρ τελειώνουν τὰ ταξείδια των μὲ κάλυψι τῶν ἑξδόνων των. Οἱ περιπλισμὸι τῶν πλοίων θὰ συγεῖσθησαν, μέχρις ὅτου τὰ διερύτερον χρωμένα ἐγκατταλεῖσθωσιν εἰς τοὺς πιστωτάς των, οἱ ὄποιοι: θὰ ἐκποιήσωσιν αὐτὰ ὡς ἀχρηστούς διλέκτων, ἐκτὸς τῶν γεοτεύκτων ἢ τῶν πεπροικισμένων μὲ ἔξαρτεις προσόντων. Διότι ἡ διπλάνη διὰ survey τῶν καιριῶν πλοίων θὰ είναι ἀδικιαὶ οἰλόγητος, ἀφ' οὐ εἶναι ἀνωτέρω τῆς ἀξίας ἣν ταῦτα ἀντιπροσωπεύουσιν. Οἱ πιστωταὶ θὰ ἀποκυμίσωσι: σοβαρᾶς ζημιάς, οἱ διπερημίσεις τῶν πλοιοκτητῶν θὰ πτωχεύσουν καὶ τὰ πληρώματα θὰ πειρέχωνται τὰς προκυμαῖς ἀναζητοῦντας ματαίως ἔργασίαν, καθ' ὃν χρόνον αἱ οἰκογένειαι των θὰ πέγνωνται. Είναι δηντας τραγική, φρικῶδης ἢ ἐπαπειλουμένη συμφορά, ἀλλ' εἶναι ἀναπόρευτον προοίμιον τῆς ἑργατικήσεως, καθὼς δὲ δι' ἐγχειρίσεως ἀκριτηγιασμὸς τοῦ πάραχοντος μέλους διατάξει τὴν ζωὴν καὶ ἀποδίδει τὴν διγείαν τοῦ διπλοίου σώματος.

Οι ἐνδικηφρόβους κύκλοι δὲν έμειναν άσυγκίνητοι και ἀπὸ κακοῦ ἥρχισαν μελετῶντες διάφορα μέτρα κοινῆς ἀντιδράσεως πρὸς μετρικασμὸν τοῦ κακοῦ, δρεῖτε: δὲ νὰ δμολογηθῇ ἐνταῦθα ἡ ἐπικινδυνήτης μεθ' ἡς τὰ «Νυκτικὰ Χρονικὰ» κατορθώνουσι: νὰ κρατοῦν ἐνημέρους τοὺς ἀναγνώστας αὐτῶν περὶ τῶν σχετικῶν διαδημάτων.

Τινές ἐπρότειναν τὴν μείωσιν τῆς ὑποχρούσης χωρητικότητος διὰ συμβιτικῆς ἀχρηστεύσεως εἴτε κριθμού τινος πλοίων, κατ' ἐναλλαγήν, εἴτε τημήκτος ἢ έκπαστου πλοίου κατ' ἀναλογίαν τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ πρὸς τὸ σύνολον. "Ἄλλοι ἐκηρούχθησαν ὅπερ κυβερνητικῆς ἐπειδάσεως πρὸς ἀναγκαστικὴν διάλυσιν πάγιων τῶν παλαιῶν σκαφῶν. Πρὸ τίνος, δὲ Γερμανὸς Shoemacher ὑπέβαλεν ὡραίον σχέδιον ὅμοιότερον πρὸς τὸ ὑπὸ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀκτοπλοϊκῶν ἐπινοηθέν, ὑπολογίζεις δὲ ὅτι μὲν £ 25.000.000 δύνανται· γὰρ διαλυθεῖσα προαιρετικῶς πλοΐα μικτῆς χωρητικότητος 12.500.000 τόννων, ἀποζημιούμενων τῶν ἴδιοκτητῶν αὐτῶν £ 2]— κατὰ τόννου μικτόν. Πληρέστερον πάντων είνε τό κατ' αὐτὰς δημιοτεύμενον σχέδιον τοῦ φίλου Ἐλληνος ἀρθρογράφου «Realist», συγέδευμένον καὶ ὑπὸ θερμῆς παρκινέσεως αὐτοῦ πρὸς ἀλληλέγγυον δρᾶσιν. Εὔκτατον θὰ ἦτο γὰρ ἐπέλθη διεθνῆς τις συμφωνία. Οἱ περισσότεροι, μολπταῖται, ἀμφιδέλλουσιν ὃς πρὸς τὸ προκτικῶς ἐφραμδίσμενον τῶν προταθέντων σχεδίων, ίσως διότι δικιοτέλεοντα: ἔλλειψιν καλῆς θελήσεως. Οὗτοι δὲν ἀναμένουσι τὴν ἔξυγίασιν εἰμήν διὰ τῆς ἀπομακρύσεως τῶν ἀσθενεστέρων καὶ δι᾽ ἐπικρατήσεως τῶν ἵκανων τέρων.

Ἐν Ἀγγλίᾳ διεξάγονται τελευταίως εὑρεῖα: συζητήσεις μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν, τινῶν μὲν ζητούντων τὸν προστατευτισμόν ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς των γαυτιλίας δι' ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων σηματών ἀπὸ τὰ διαποικιακὰ ταξείδια, ὑπέρμαχος δὲ τῆς ἰδέας ταύτης είνε ό. κ. Watts¹ τῶν ἐπιφρανεστέρων ὅμως ἐπιμενόντων ἐπὶ τῆς μέχρι τούδε τηρουμένης φιλελευθέρας πολιτικῆς, ως π.χ. ὁ Υπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου κ. Runciman, ὁ Sir John Latta, ὁ Sir

Lewis, δ. κ. Bibby καὶ πολλοί ἄλλοι. Κατά τὴν αὐριανὴν ἔκπα-
κτου συγέλευσιν τῶν μελῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Λογδί-
νου θὰ ἔξετασθωσιν αἱ ἀπαντήσεις αὐτῶν ἐπὶ μηκροσκελοῦς ἐρω-
τηματολογίους ὅπερ τοῖς ὑπελήθη πρὸς ἑδομάδων, ἐκ τῆς διε-
κχθησομένης δὲ συζήτησεως θέλει προκύψῃ ἡ πρὸς τὴν Κυδέργη-
σιν γνωμοδότησις τοῦ Σώματος, πιθανώτατα δὲ καὶ ἡ διαχάραξις
τῆς ἐνδεικνυομένης ὑπὸ τῶν περιστάσεων Ἀγγλικῆς γαυτιλιακῆς
πολιτείας, ἢτις θέλει ὑπαγορευθῇ πρὸς υἱοθέτησιν καὶ ὑπὸ τῶν
προσεχῶν συνερχομένων ἐν Ottawa ἀντιπροσώπων ἀπάσης τῆς
Βρετανικῆς Αὐτοκρατορίας.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀλλὰ κράτη ἔχουσι: προηγηθῆ εἰς λήψιν προστατευτικῶν μέτρων ὑπέρ τῶν γυναικῶν των. Παλαιόθεν ἡ Γαλλία καὶ ἡ Ἀμερική, ἐσχάτως δὲ καὶ ἡ Ἰταλία παρέχουσι: γενναῖς ἐπιχορηγήσεις, ἐνῷῃ ἡ Γερμανία ἐφραμδεῖ ἔτερον προστατευτικὸν σύστημα. Ἡ Γεωγκοσλαβία, ἡ Οὐγγαρία, ἡ Τουρκία, ἡ Λετονία καὶ ἀλλα, ἀντὶ οἰκειότερος ἀλλης ἐνισχύσεως ἔχουσιν ἐξασφαλίσης δρους εὐθηγοτάτης ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των, δχ: μένον εἰς τὸ ζήτημα τῆς μισθοτροφοδοσίας ἐνγοσίται.

Ἡ Ἑλλάς, ηγίεις ἔχει τὰς ὀκρυτέρας τῶν ὑποχρεώσεων πρὸς ἡγίαν ναυτιλίαν της, διότι εἰς ὅλες τὰς στιγμὰς τοῦ κινδύνου αὐτὴν ταρέστη ὡς φιλόστοργος θυγάτηρ, ὡς ἀντιλήπτιαρ σωτήρ, αὐτὴν ἂγην ἐδόξασε καὶ αὐτῇ συνεισέφερε γενναῖότατα δι' ἐκτάκτων φαιδρολογιῶν, διὰ μακροχρονίων ἐπιτάξεων καὶ μακροχρονιώτερων τι: ἐπιστρατεύσεων ὑπὲρ τοῦ ἀγῶνος της, θυσιάζουσα διειρώθεις ὄνκων: πρίας προχρυστοποίησεως τῶν πολυχρονίων προσδοκιῶν τοῦ ὑψηλούντος ναυτικοῦ ἐπιχρύσεως. Ἡ Ἑλλὰς ἀδυνατεῖ γ' ἀνταποδώῃ ὡς κράτος τὴν δρεπελομένην σῆμαρον οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν. Σεθόμεθα καὶ ὑποκλινόμεθα πρὸ τῆς ἀδυνατίας τῆς πατρίσιος, ἀλλὰ δικαιούμεθα γὰρ ἐκφράζωμεν τὸ πικρὸν παράπονον ὅτι, αὐτῷ οὐ δὲν είνει εἰς θίσιν νὰ δργκωνῇ ἐπιστημονικῶς καὶ ἀρτίως ἡς ναυτικὲς ἡμιῶν δυνάμεις, αὐτῷ οὐ δὲν κατορθώνει νὰ κατευθύνῃ ἡ ναυμαχίσοντας ἡμιῶν προσσόντα εἰς συντονισμένην ἐνέργειαν ἐν ἕτρι τοῦ ἀπηροῦς διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, ἡδύνατο τούλαχτο στογάλη μη παρεμβολλῆι προσκόμιατα εἰς τὰς ἀπεγγωμένας ἀτομικὰς ροσπαθείας.

Δυστυχώς καὶ αὐτῶν τῶν Ἐλλήνων ἐπιχειρηματιῶν τὸ ἔργον στράχηται, ἐκτὸς δὲ λίγων ἔξι·ρέτεων, μολονότι δὲ ἐχειρίσθησαν τὴν αἴτειαν μετὰ Θεού πατέτης ἐπιδεινότητος, τὰ θεμελιώδη αφάλλακτα κρύψουσιν ἐπὶ τῶν κεφαλῶν μας δέ Δακμόκλειος σπάζει. "Οὗτοις μηδὲν λέπει περὶ τούτους δικαίην ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων. Ἐξένευγε τῶν χειρῶν μας μίαν μωνάδικην πολεμικὴν εὐκαιρίαν ἀνυψώσεις τοῦ βατοτοῦ ήμερου ἐπιπέδου καὶ ἀπεδειχθῆμεν ἀνάξιοι διπλωμάτησιν θέτειν εἰς τὰς δύναμις βαθμιδώς τῆς διεθνοῦς γκυτιλίκης καὶ μηχανοῦ. Συντέμνει θέτησί τοι ἀστειαστικαὶ νάνηγράσσωται τὸν διπολιθικούς τῆς Ἐλληνικῆς ἐπιδέσπειρας, ἐν φύματι μέγχα μέσος ἀποτελματεύεται προσερχομένων ἀπὸ μόρθους, στερήσεις, ταλαιπωρίες καὶ κινδύνους γενεθλίων διλοκλήρων θάλασσητεκται. Μὲ τόσῳ ελαγχολικὸν παθητικὸν θάλασσην δικαίησεις ήταν η ιστορικωτέρα τοιαύτη τούτης κιλώντας σελίς.

"Αλλ' ή σαλίς αὐτή δὲν είνει δὲ πεπίλογος. Τδέ μέλλον παρχρέμει: ἀνοικτὸν καὶ ή σταθισθρομένη μας ἔχει συνέχειαν. Οι "Ελληνες νησιώταις καὶ παράλιοι: φερόμεθα ἀκατημαχήτως πρὸς τὴν ἄλασσαν, δχλὶ ἀπλῷς ἐξ αἰσθηματολογίας ἀλλ' ἐξ ἀνάγκης τῆς ὑποσυντηρήσεως. Στερούμενοι τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ Ἀμερικανοῦ καὶ τοῦ Γάλλου πολίτου, οἱ δρόποιοι δύνανται: νὰ ζήσουν ργάζομενοι ἀνέτως εἰς τὰς πλουσίας πατρίδες των, στερούμενοι: γργρῶν οἶους κακλιεργῶν ὁ Ράθσος, ὁ Βούλγαρος, ὁ Οὐγγρος εωργόδες πορίζεται τὰ μέσαν ἡρέμου δίου, δὲν δυνάμεθα γ' ἀξιώμεν επὶ τῶν πλοιών μας τὰ πλούτην καὶ τὴν εὐμάρειαν ἔκεινων, οἵτινες μόνον διά τοισύτων ἀνταλλαγμάτων παρακινοῦνται: ιες ἐγκατάλειψιψι τῶν ἐν τῇ ἔηρᾳ ἀγαθῶν των. 'Ημεις, θέλοντες καὶ μὴ καταφεύγωμεν εἰς τὴν θάλασσαν, ίδιας μετὰ τὴν παρεμβολὴν τῶν μεταναστευτικῶν ἀπαγορεύσεων καὶ εἰμεθα ὑποχρεωθένοι: ἵνα διατηρήσωμεν θέσιν ἐν τῷ σπουδαιοτέρῳ ἴσως ἀπομένοντι: δι? ήμεις διοποροστικῷ τούτῳ πεδίῳ, δεστω καὶ ἀν πρόκειται: νὰ ἐπαγγελλώμεθα ὑπὸ δρους δυσμενεστέρους τῶν ξένων ἀντανωνιστῶν μας. Οι πρόγονοι μας ὑπὸ χειροτέρους δρους παλαίονες μας ἐδημιούργησαν, ή ἀκατημάχητος δύναμις τῶν πραγμάτων ἀκιθιδηγήσῃ καὶ τὰ γεώτερα πληρώματά μας εἰς ἐπανάκτησιν περιφρονηθεῖσῶν, ώς μὴ ωφειλεν, ἀρετῶν τὰς δρούσικς ἔκεινοι: τὰς ἐκληροδότησαν. Η δύναμις τῶν προγκμάτων θ' ἀποτρέψῃ τοὺς φοπλιστάς μας ἀπὸ τῶν τυχοδιωκτικῶν αὐτῶν ἀποπειρών καὶ

ΕΛΠΙΔΕΣ ΜΕΣΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΟΓΝΩΣΙΝ

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΔΕΝ ΘΑ ΑΧΡΗΣΤΕΥΘΟΥΝ

ΤΟΥ Κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ Δικηγόρου

"Ένα πολικόν ψύχος φόδων και άγνησυχιῶν καταπαγώνει ήμέραν μὲ τὴν ήμέραν τὴν καρδίαν τῆς ἀνθρωπότητος. Ὡχρίσεις καὶ σχέδιον ἔσօδεσθη ἡ θερμούργος φλέγα τῆς ἐλπίδος, μὲ τὴν δοπίαιν ὁ ἀνθρωπός ἔξαπτα καὶ ἀγακακουφίζει τὸν ἔσυτὸν του εἰς τὰς ήμέρας τῆς δυστυχίας του ἐμψυχούμενος δι' αὐτῆς εἰς τὴν ἀναμονὴν καὶ ἀναζήτησιν τῆς καλύτερας αὔριον.

Τὸ δικράνον πέλμα τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως, συρόμενον συνθλιπτικῶς ἐπὶ τῷδε ἐμψύχων στηθῶν μας κατέστησε τὴν ἀνηκούητην μας δύσκολον καὶ ἀγωνιώδη καὶ συγεσώρευσεν ἐντὸς μας τόσας αἰχμᾶς ἀπογοητεύσεων, ὥστε γὰρ ἀφαιμαχθῆ τὸ θάρρος καὶ ἀνθρώπων ἀπὸ χαρακτῆρος αἰσιοδέξων, οἵτινες σήμερον αἰσθάνονται τὰ γόνατά των καμπτόμενα ὑπὸ τὸ βάρος μαρτιών φέβων.

Οἱ προφήται τῶν μαύρων πρεβλέψεων πληθύνονται καθημεριῶς. Ἐξ αὐτῶν, ἄλλοι μὲν λέγουσιν διτὶς ὁ σύγχρονος πολιτισμὸς σείεται ἐκ θεμελίων. "Ἄλλοι, διτὶς ἡ πείνα θὰ μας ἀποποσκελετώσῃ ζῶντας. "Ἄλλοι διτὶς πυρίτις καλύπτει τὸν φλοιὸν τῆς γῆς καὶ ἄλλοι ἄλλα δύο οὐκ ἔστιν ἀριθμός. Ἐν συγκεφαλαιώσεις ἡ ἐνεστῶσα φυχολογικὴ κατάστασις τῆς γενεᾶς μας πιστεύει διτὶς τὰ πάντα ἔγιναν θάλασσα πλὴν τῶν Ναυτικῶν, οἵτινες ἀντιθέτως φρονοῦν διτὶς ἡ θάλασσα ἔγινε πλέον «Στεργά».

Ἡ ἀγρία θύελλα ποὺ συνταράσσει: τὴν πτωχήν μας καλύπτην μας ἐνέπλησε ἀπὸ τόσου τρόμον, ὥστε δὲ νοῦς μας δὲν τολμᾷ νὰ ἐνθυμηθῇ διτὶς ἡ ἐπάνοδος τῆς γαλήνης ἀποτελεῖ ἀναπόφευκτον οὐνέπειαν τῶν φυσικῶν Νόμων. Ποιος χειμῶν δὲν ἔξεπινευσει εἰς τὴν ἀγκάλην τῆς ἀνοίξεως;

Δὲν εἶναι διτὶς πρώτη φορά καὶ ἀτυχῶς δὲν πρόκειται: γὰρ εἶναι καὶ ἡ τελευταία ποὺ τὸ ἀνθρώπινον σκάφος ἐνέπεσεν εἰς τὴν πυκνὴν ὄμιχλην τοῦ φαινομένου τῶν οἰκονομικῶν κρίσεων. Εἶναι τόσου συγγένεις αὐταῖ, ἰδίως ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρελθόντος αἰώνος, ὥστε διτὶς περιοδική των ἐμφάνισις παρέσυρε διαπρεπῆ οἰκονομολόγον τὸν Stanley Tjevens νὰ ἀποδώσῃ ταῦτας ὅς καὶ τὴν κακὴν ἐσοδείαν εἰς τὰς κηλίδας τοῦ Ἡλίου. Καὶ ὀσκάκις ὑπὸ τὴν ἔντασιν αὐτῶν ἔτριξεν διτὶς ἡ καὶ ἔθραύνοντο τιγές τῶν σκαριών τοῦ ἀδυτίου σκάφους, οἱ ἐπιβάται: ἔβλεπαν τὸν καταποντισμὸν ἀ-

ἀπὸ τῆς τακτικῆς τοῦ ἀσυγκρατήτου δανεισμοῦ περιορίζουσα τὰς φιλοδοξίας των, διτὶς δὲν διαθέτωσιν ἐπαρκῆ μέσα διτὶς ἀγεόδρητον δρᾶσιν, εἰς συνεταιρικούς συνδυασμούς συντηρητικῶν καὶ μεμετρημένων ἐπιχειρήσεων, τὰς δοπίας ὑπηρετούντες καὶ διὰ τῆς προσωπικῆς των ἐργασίας διτὶς ἐπιμελάνωσι τὸ ταπεινὸν ἴωσι, ἀλλὰς φαλές εἰσιδημάτων. Ἡ δύναμις τῶν πραγμάτων θέλει συγχρονίση τὸ πλωτὸν δικιόν τοῦ ἐμπορικοῦ ἡμέρων στόλου πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἐποχῆς καὶ διτὶς ἐφοδιάσῃ μὲ τὰ κατάλληλα μέσα, χάριν ἀφόγου ἐξηπηρετήσεως τῶν γραμμῶν καὶ τῶν ἀγορῶν πρὸς κατάκτησιν τῶν δοπίων θὰ κατευθύνεται πάντοτε κατόπιν ἐπιμελῶς κατηρτισμένου προγράμματος. Ἡ δύναμις τῶν πραγμάτων θέλει ἐμπνεύσῃ τὸν τρόπον τῆς προσηκούσης ἡμέρην δργανώσεως, τὸ σύστημα μιᾶς εὐεργετικῆς ὑπὸ τοῦ κράτους ἐποπτείας καὶ τὰ μέσα περιφρουρήσεως καὶ ἐπεκτάσεως τοῦ ρέλου μας, διὰ συνθηκῶν πρὸς μὴ γαυτικὰ κράτη, ἀπὸ ἀνταλλαγῆ τῶν εἰσαγόμενων νῦν εἰς τὴν χώραν μας ἰδικῶν τῶν προϊόντων.

«Ἡ θάλασσα πολλάκις δισθενεῖ ἀλλὰ ὀδέποτε ἀποθηκεῖ». Ἡ προσφορὰ καὶ πάλιν θὰ ισορροπήσῃ πρὸς τὴν ζήτησιν, νέας δὲ θὰ τύχωσιν ἐπικερδεῖς εὐκαιρίαι. Αἱ σημειώναι δοκιμασίαι: διτὶς μας χρησιμεύσασιν ὡς μάθημα καὶ διτὶς παρηγορήθωμεν ὑπὸ τῆς ἐλπίδος διτὶς ἡ νυκτιλία μας δύναται νῦν καθοδῆσαι ὡς ὑρατοῖς φοῖνιξ ἐκ τῆς τέφρας του, δύναται γὰρ ἐπικακτήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ τὴν προτίμησιν τοῦ ἐμπορικοῦ καὶ ἀσφαλιστικοῦ κόσμου, δύναται νῦν ἐξυψώσῃ τὸ γόνητρον αὐτῆς καὶ γὰρ ἀνέλθῃ εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἀκμῆς καὶ τοῦ κλέους, εἰς τὸ ὅποιον ἀπεδειχθῆ ἀντρος καὶ ἀναξίᾳ γὰρ παραμείνη κατὰ τὴν περίοδον τὴν ὅποιαν διερχόμεθα.

Ἐν Λονδίνῳ τῇ 29 Ιουνίου 1932.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

μεσον καὶ ἀναπόφευκτον.

Ἐδώ δυνατὸν νὰ ἀνεγείρωμεν ἐκ τοῦ μακαρίου ὑπογου τῶν τοὺς ἀπὸ αἰώνος κεκοιμημένους Τραπεζίτας, Βιομηχάνους, Ἐμπόρους, Ἐφοπλιστάς, Ἐργάτας, σύδέ τῶν Σοφῶν καὶ Οἰκονομολόγων ἔξαιρουμένων, οἵτινες ὑπῆρχαν ἐπιθέται: τοῦ ἀνθρωπίνου σκάφους κατὰ τοὺς μεταναπολεούτους χρόνους, θὰ ἡκούσαιμεν ἀπὸ τὰ χείλη των δοσ καὶ ἡμετες, καθημερινῶς ἀραδιάζομεν πρὸς διεκτριχώδησιν τῆς σημειώνης μας καταστάσεως. Ἀνεγνώσαιμεν πρὸ τούς εἰς τὸ Λονδίνον «Sunday Express» ἀναδημοσίευσιν ἀρθρου γραφέντος κατὰ τὸ 1818, τοῦ ἀποίου αἱ γραμματαὶ θὰ ἡδύνατο κάλλιστα νὰ δημιουρισθῶσι μὲ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ Φόν Πάπκεν. Ο κύριος δέξιον τῆς περιστροφῆς τῶν ἐννοιῶν του, εἰνε δπως καὶ σήμερον, οἱ φέδει περὶ γενικῆς καταρρεύσεως.

Οἱ αἰώνες λοιπὸν ἀντιγράφουν ἀλλήλους καὶ συνεπῶς δικασύμεθα νὰ ἀναμένωμεν καὶ τὴν πάροδον τῆς παρούσης κρίσεως ὅπως συνέδῃ καὶ μὲ τὰς προγονούμενας. Ἐὰν δὲ ἡ εὐλογὸς καὶ ιστορικῶς ἀποδεδειγμένη βεβαιότης περὶ τῆς παροδικότητος πάσης κρίσεως, δὲν ὑπεχώρει εἰς τὸ κῦμα τῶν φόδων, ὑπὸ τὴν ἐπιδρασίαν τῶν δοπίων ἀναπτύσσεται ἡ φυχολογία τοῦ πανικοῦ, ίσως αἱ κρίσεις θὰ παρήρχονται μὲ δλιγχώτερα θύματα καὶ ἀκόμη διλγωτέρας κατερεπώσεις. Διότι αἱ κρίσεις γεννῶνται μὲν ἀπὸ οἰκονομικὰς αἰτίας καὶ ἀφορμάς, ἐπιτείνονται: διμως, ἐπεκτείνονται καὶ παρατείνονται διὰ τοῦ φυχολογικοῦ δέους. Τὸ δέος τοῦτο σταματᾷ τὴν κυκλοφορίαν τοῦ χρήματος, συντρίβει τὴν συναλλακτικήν πίστιν, κουρειάζει τὰς οἰκονομικὰς ἀξίας καὶ ἐκτρέφει: διμῶν ἀτομικούσδυν θράνωντα τοὺς κρίκους τῆς ἀλύσεως τῶν ἀλλήλεχαρτήσεων τοῦ κοινωνικοῦ βίου. Τὸ τὴν ἐνέργειαν τοῦ φυχολογικοῦ τούτου δέους τὸ δόγμα «οἱ σώζων ἔκυρον σωθήτω» καθίσταται: ἡ κινητήριος δύναμις τῶν φυχῶν.

Καὶ συμβαίνει τότε τὸ ἀχαρακτηρίστως παράδοξον φαινόμενον τῆς ἐπιπτώσεως τῶν βραχών τοῦ δυνατοτέρου εἰς τοὺς δημοσίους τοῦ ἀδυνάτου.

Ἐντυχῶς διμως διρός τοῦ φυχολογικοῦ παράγοντος πρὸς ἀκούσιαν γαλούχησιν τῶν κρίσεων ἔξελίσσεται κατὰ τὸ «δι τρώσκει λάσεται». Διότι αὐτὸς κυρίως τερματίζει αὐτάς. Ἀφοῦ ἀρχικῶς προκαλέσῃ τὴν ἀπομονώσιν τοῦ «Ἐνδός ἀπὸ τὸν Ἀλλον καὶ τὴν καταστρεπτικήν καθήλωσιν τῆς συναλλακτικῆς πίστεως ἐπὶ τοῦ σταυροῦ τῆς ἐκμηδενίσεως, καταγοεὶ δρκόδυτερον διτὶς τὸ κακόν διὰ τῶν μέσων τούτων γίνεται: χείρον καὶ ἀναγκωρίζει: διτὶς μόνον διὰ τῆς συγενεῶσεως καὶ συνεγνούσεως θὰ ἀγοιχθοῦν ἐκ γέου αἱ κλεισταὶ θύραι: τῆς συνοιλικῆς εὐηγμερίας.

Εἰς τὴν παρόσταν κρίσιν δυνάμεθα νὰ εἰπωμεν διτὶς διαφορούσδυν τηρούσας τὴν δράσεως του, τὴν λαμπτικήν δηλονότι. Ἡ Παγκόσμιος συνείδησις συνεταυτίσθη μὲ τὴν ἀγωνιώδη ἀπαιτήσεως πρὸς συντονισμόν πάσης ἐνεργείας, δυναμένης νὰ ὑποδημήσῃ τὸν τερματισμὸν τῆς οἰκονομικῆς γόσου. Αἱ ἀλλεπάλληλοι: Διεθνεῖς Διασκέψεις, παρὰ τὸ θανάσιμον μειονέκτημα αὐτῶν τοῦ νὰ ἀπαρτίζωνται: ἀπὸ πολὺ χορτάτους Κυρίους, ἀναγνωρισκούτας τὴν κρίσιν, καὶ σύχι οὗτοις καταστρέψαντας αὐτήν, τελικῶς θὰ εὔρουν τὸν τρόπον νὰ δώσουν θετικὰ ἀποτέλεσματα. Ἡ ἀνάγκη κόπτει δισον καὶ τὸ ξιφός.

Εἶναι βεβαίως ἀγνωστον πότε θὰ ἀνατείλῃ ὁ «Ἡλιος μιᾶς γενικῆς οἰκονομικῆς διμάλιστης». Ἀλλὰ ἐὰν λάβωμεν ὅπ' δψιν διτὶς δόκομος δὲν ἔχει ἀντοχὴν νὰ διστοήσῃ ἐπὶ ἔνα εἰσέτι χειμῶνα τὰς ταλαιπωρίας τῆς κρίσεως ἀνευ κοινωνικῶν διαταραχῶν, αἴτινες πρὸς τὸ συμφέρον διχαιεστῶν καὶ διφειλετῶν δέοντα νὰ ἀποφεύχθων πάσης θυσίας, δικαιούμεθα νὰ ἐλπίσωμεν διτὶς δὲν μας χωρίζουν ἔτη ἀλλὰ μηνες ἀπὸ τὴν στιγμήν, ἀν μὴ τῆς ἀναρρώσεως τούλαχιστον τῆς οἰκονομικῆς γόσου.

Εδύθως ὡς ἡ υφεσις σημειώθη ἡ ἀνάρρωσις θὰ ἐπακολουθήσῃ ταχύτατα καὶ θὰ ζωγρογήσουν δλαι τοῦ οἰκονομικῆς δραστηριότητος τοῦ ἀνθρώπου, τὰς δοπίας ἔνα ρεῦμα ἀνατιμητικὸν τῶν δέξιων θὰ δημηγήσῃ εἰς περίοδον ἀκμῆς καὶ εὐηγ-

ρίας.

Διὰ τοῦτο, καίτοι: είναι δικαία καὶ ἀναπόφευκτος λόγῳ τοῦ πρωτοφανῶς κρισίμου τῆς καταστάσεως ἡ ὅρθεία ἀποκριδίωσις γῆτος συγέχει: τὸν ἐμποροναυτὸν λόγουν κόσμον δὲν νομίζομεν, διὰ ἀποκλείεται ἡ ἐπίπλητη, περὶ διαλύσεως τῶν παγιδούνων ποὺ ἀποφράσσουν σήμερον τὰς θαλασσίας δόδονς.^{*} Η θάλασσα δὲν θὰ ἀποξηρανθῇ, οἱ δὲ Ὀκεανοὶ δὲν θὰ γίνουν ἔρημοι: ως ἡ Σαχάρη.

Τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον δὲν είναι δικός αὐτοθενής τῆς σήμερον: Κακώς δὲ πιστεύεται, διὰ τοῦτο ὑποφέρει: βαρύτερον τῶν ἀλλών κλάδων. Ἐάν συγκριθῇ ἡ θέσης του πρές τὰς συγγενεῖς μὲ αὐτὸν ἀξίας, θὰ πρέπει: νὰ ἀνγυνωρισθῇ, διὰ αἰτιοπλοίων ἀξίας: δὲν κατέρρευσαν εἰς τὸν ίδιον δρυμόν, ἐν σχέσει πρὸς πλήθος ἀλλών βιομηχανικῶν ἀξίων.

Μετοχαὶ διοικητικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀξίας πρὸ τοῦ 10 καὶ 20 λιρῶν ἔκαντη, ἀντιπροσωπεύουσαν σήμερον ἀξίαν πέντε καὶ δύο σελλιγίων.

Βεβίως δὲν ἀνακουφίζεται: διὰθενής ἀναλογιζόμενος τοὺς δρυμούς αὐτοθενής ταῖς σήμερον ἀσθενοῦσις. Ὄπωσδὴ ποτὲ δικαίως κατακοντάσθη, διὰ τὸ χειρότερον δὲν ἐπῆλθεν. Ἀλλως τε τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον, δὲν ὑποφέρει σήμερον ἐξ αἰτίων ἐγκειμένων εἰς τὴν φύσιν αὐτοῦ. Ὅποφέρει, μᾶλλον κατ' ἀντανάκλασιν. Ὅποφέρει, δηλαδὴ, διὰ διότι δῆθεν ἡ πρόδοση τὸ κατέστησε πειρατόν. Ὅχι: διότι: ὑπάρχει πληθωρισμὸς τοῦ τονιάζοντος. Ὅχι: διότι δικτελεῖ ὑπὸ συνθήκης σφρόδρου ἀνταγωνισμοῦ. Πάντα ταῦτα ἔτοιμοι εἶναι ἐπὶ τὴν φύσιν, ἡ ἐπιχειρογόνη τῶν είναι ἀναμφισβήτητως δευτερευούσης σημασίας. Η κυρία μολυσματικὴ ἐστία τῆς θρισταμένης ναυτιλιακῆς σήψεως, ἔδραξε: εἰς τὴν ἀπονάρκωσιν, ἀν μὴ τὴν ἀπονέκρωσιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, εἰς τοῦ δοποίου τὴν ὑπηρεσίαν είναι τεταγμένη ἡ ναυτιλιακὴ δραστική. Εδήδης δὲ ὡς εὐρωστήσουν αἱ διεθνεῖς ἐμπορικαὶ συγκαταλαγαὶ οἱ λιμένες ἀπαραιτήτως θὰ κενωθοῦν ἀπὸ τὰς παρατάξεις τῶν παρωπλισμένων πλοίων.

Ἐάν δὲ πληθωρισμὸς τοῦ τονιάζοντος σήμερον εἴτε τὸ 1929, οἱ ναῦλοι νὰ ἴσχων εἰς πολὺ χαμηλότερα ἐπίπεδα τῶν σημερινῶν. Διότι καὶ τότε τὸ παγκόσμιον τονιάζοντος ἀγήρχετο εἰς 70 περίπου ἑκ. τόννους, οἵτινες δικαίως εδρίσκοντο πάντες σχεδόν εὖ ἀπασχολήσει, ἐνῷ σήμερον τοῦτο είναι μὲν ἀριθμητικῶς τὸ αὐτό, οὐσιαστικῶς δικαίως είναι μικρότερον, δεδομένου διὰ ἀδρανεῖν κατ' ἐλάχιστον δρον ἐν παροπλισμῷ περὶ τὰ 12 ἑκ. τόννων.

Τὸ γεγονός πάλιν διὰ βελτιστούς διὰ πάρχων τύπος τοῦ πλοίου, δὲν ἔχηγε τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν, ἀλλ' ἀπλῶς τὴν πιστοποιεῖ ἀφοῦ εἰς δλαχ τὰς χαρακτηριζόμενες πάστρας οἰκονομικὴν κρίσιν περιόδους ἀδρανεῖς προσδιάλειται ἡ τάσις πρὸς ἐπιγόνους διαφόρων μέσων οἰκονομικῶν τεράχων κινήσεως τῶν Ἐπιχειρήσεων. Η τάσις αὐτὴ μοιράζεται διὰ τὸν πλοιού, ἀλλὰ μέσας εἰς τὸν καταγισμὸν τόσων διημάτων; Ἐβλήθη λοιπὸν καὶ ἐκείνη, ἀλλ' οὐχὶ θανατηφόρως καὶ διὰ τὸν μελάνη τῆς οἰκογενείας της φασθεῖται τὸν θάνατόν της πλανῶνται. Θὰ ἀνεγερθῇ καὶ θὰ διεκδικήσῃ ἀσφαλῶς αὔριον ἐπὶ τοῦ αωροῦ τῶν συγκαταλαγῶν μίαν πλούσιαν μερίδαν. Θὰ ἰδη διμως τὴν αὔριον αὐτὴν ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία: Καὶ θὰ είναι ἀρχαγεῖς εἰς θέσιν γὰρ ἀξιώση τὴν ἀγαλογίαν τοῦ μεριδίου της; Τὰ ἐρωτήματα ταῦτα δὲν θὰ ἐπιθεντο ἀσφαλῶς, ἐλάχιστη διάστασης της κατά τὴς κρίσεως, ἐπίπονον δὲ καὶ δυσχερῆ τὴν κίνησιν της καὶ μετὰ τὴν παρέλευσιν αὐτῆς.

Διὰ τὸν λόγον δὲ τοῦτον τὸ πρόβλημα τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ δὲν πρέπει γὰρ θεωρηθῆναι ὡς πρόβλημα ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ μεμονωμένως, ἀλλὰ παρίσταται: ἀνάγκη νὰ ἀντιμετωπισθῇ ὡς γενικὸν τοιούτον διὰ τῆς συνεργασίας διολκήρου τῆς Ἐφοπλιστικῆς τάξεως καὶ τοῦ Κράτους.

Καὶ καθ' δοσοῦ μὲν ἀφορᾷ τὴν περίσσον τῆς κρίσεως, ἐπειδὴ αὐτὴν ἐπλήγειν ἐξ ἵσου δικύων καὶ τὸ Κράτος τοῦτο, οὐδὲν ἔτερον δύναται γὰρ παράσχη πλὴν φορολογικῶν τινῶν διευκολύνσεων καὶ ἀπαλλαγῶν καὶ τιγνῶν δευτερευούσης σημασίας ὑπηρεσιακῶν μέτρων. Μένει θέση διλόκηρου τὸ δάρειος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κακῆς κατῆς ἐποχῆς εἰς τοὺς ωισες τῆς Ἐφοπλιστικῆς τάξεως;

Τὶ λοιπὸν δύναται γὰρ πράξην αὐτῆς; Τίποτε ἀλλο, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν διάσωσιν τῶν παραδόσεών της, αἵτινες ἐνσωματοῦνται εἰς τὴν ἐγκόλπωσιν τῶν ἀρχῶν μιᾶς τολμηρᾶς, πράγματι, ἀλληλεγγύης, καθ' ἥν οἱ ἀκμιστέροι οἰκονομικῶν ηγεμονίαν τὸν ποταμόν τοῦ διαβόλου καὶ ἀνέλαβον γὰρ ποστηρίζουσαν τὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστικήν τοῦτον ἀσθενεστέρων.

Η ἐκμηδένισις τῶν ἀποστάσεων, γὰρ ἐντὸς λεπτοῦ μεταβίσκυσις

τῆς ἀνθρωπίνης φωνῆς ἀπὸ ηπείρου εἰς ἄηπειρον, γὰρ διακλάδωσις καὶ πύκνωσις τοῦ διακτύου τῆς οἰκονομικῆς δράσεως, κατέστησην τὸν Κόσμον ἐναὶ σύνολον ἐνιαῖον, διεπόμενον εἰς τὸν ρυθμὸν τῆς οἰκονομικῆς του λειτουργίας σύμφωνα μὲ τὴν ἀρχὴν τῶν συγκοινωνούντων δοχείων. Καὶ μὲ τὴν δυναμίτιδα τῆς ἀκαταμαχήτου αὐτῆς πραγματικότητος, θὰ ἀνατιναχθοῦν εἰς συντρίμματα διοῖς οἱ δράχοι ποὺ ἀποφράσσουν καὶ παρακωλύουν τὴν οἰκονομικὴν πλευσίν τῶν Κοινωνιῶν. Η παγκόσμιος μεταπολεμικὴ ἀλληλοχρέωσις τῶν Κρατῶν, τὰ ἀνεγερθέντα κακῶς μεταξύ αὐτῶν τελωνικὰ τείχη, γάρ μέχρι θανάτου κακοποίησις τῆς συναλλακτικῆς πίστεως, διὰ τῶν ράδων τοῦ χρυσοῦ, τὰ ἀσήκωτα φορολογικὰ βίρη, γάρ μωρότατα ἐπιδιωκομένη αὐτάρκεια ἐκάστου Κράτους ἐν παντὶ καὶ γενικῶς διοῖς οἱ λίθοι μὲ τοὺς δόπιους ἐκτίσθη ὁ μεταπολεμικὸς πύργος τῆς Βαθέλη τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς συγχύσεως, θὰ καταρρεύσουν, διότι θὰ κατανοηθῇ καὶ ἡρχισεν ἡδη νὰ κατανοεῖται, διοῖς οἱ Κόσμος είναι σχεδόν μία πόλις καὶ γάρ μέχρι πρόσλησις μιᾶς συνοικίας τῆς ἀπειλεῖ μὲ ἀποτέφρωσιν τὸ σύνολον αὐτῆς.

Βρίνομεν γοργῶς πρός τὴν ἐκρίζωσιν τῶν μεταπολεμικῶν ἀκαγούθων. Η ἐκκαθαριτικῶς διατυπωνόμησις τῆς συναλλαγῆς πίστεως, διὰ τόσου σκαπιστάτα περιφρογήθεισα μέχρι τοῦδε, ἀπὸ ἀπλούσιον θέμα μεγαληγόρου ρητορείας, ηρχισε γάρ ἐπιδρᾶ ὡς ἀναπότρεπτος ἀνάγκη. Διὸ είναι μεταξύ ἀλλά δόσιμος γάρ ἐπίπλητος, διότι δὲν εἰμεῖται μεταχράν τοῦ τερματισμοῦ τῶν σημερινῶν οἰκονομικῶν μιᾶς ἀλεπούδης περίσσου περίσσου τοῦ ιδιαίτερου περιορισμοῦ τοῦ σκόπου θὰ σχεδιῇ διὰ τῶν ἀκτίνων μιᾶς ἀλεπούδης διατυπωνόμησις τῆς συναλλαγῆς πίστεως, διότι θὰ κατανοηθῇ διότι θὰ κατανοηθῇ καὶ ἡρχισεν ἡδη νὰ κατανοεῖται, διότι οἱ Κόσμος είναι σχεδόν μία πόλις καὶ γάρ μέχρι πρόσλησις μιᾶς συνοικίας τῆς ἀπειλεῖ μὲ ἀποτέφρωσιν τὸ σύνολον αὐτῆς.

Ποτὸν διμως χρεώγραφον, ποία εἶπένδυσις ἐγένεται δὲν ἔκλογισθη καὶ σχεδόν δὲν ὑπέστη ἐξάρθρωσιν διλων τῶν σπονδύλων τῆς ἀξίας της; Ἐκλογίσθη καὶ ὑπετιμήθη χρεώγραφον, χαλρὸν φύλην ἀδικούστου ἀξίας καὶ στηρίζομενον εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῆς Βρετανικῆς αὐτοκρατορίας, διὸ Ἀγγλικὴ δηλ. λίρα. Πώς ἡτο δυνατὸν γάρ σταθῆται τοῦ Ναυτιλία μέσας εἰς τὸν καταγισμὸν τόσων διημάτων; Ἐβλήθη λοιπὸν καὶ ἐκείνη, ἀλλ' οὐχὶ θανατηφόρως καὶ διὰ τὸν μελάνη τῆς οἰκογενείας της φασθεῖται τὸν θάνατόν της πλανῶνται. Θὰ ἀνεγερθῇ καὶ θὰ διεκδικήσῃ ἀσφαλῶς αὔριον ἐπὶ τοῦ αωροῦ τῶν συγκαταλαγῶν μίαν πλούσιαν μερίδαν. Θὰ ἰδη διμως τὴν αὔριον αὐτὴν ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία: Καὶ θὰ είναι ἀρχαγεῖς εἰς θέσιν γάρ ἀξιώση τῆς τηλογίας τοῦ μεριδίου της; Τὰ ἐρωτήματα ταῦτα δὲν θὰ ἐπιθεντο ἀσφαλῶς, ἐλάχιστη διάστασης της κατά της κρίσεως, ἐπίπονον δὲ καὶ δυσχερῆ τὴν κίνησιν της καὶ μετὰ τὴν παρέλευσιν αὐτῆς.

Δὲν θὰ ἀπαριθμήσωμεν τὰς ἐλλείψεις της, τὰ ἐλλατώματά της τὰ βάρη της, ἀφοῦ μὲ τὸ νὰ τὴν χαρακτηρίσωμεν πτωχήν τὰ υπονομεύματα. Θὲτο σχυρούσθωμεν, διότι ἡ πολύπλευρος πτωχεία τῆς καθιστᾶ ἀγωγιώδη μὲν καὶ προθληματικὴ τὴν ἀντίστασίν της κατά της κρίσεως, ἐπίπονον δὲ καὶ δυσχερῆ τὴν κίνησιν της καὶ μετὰ τὴν παρέλευσιν αὐτῆς.

Διὰ τὸν λόγον δὲ τοῦτον τὸ πρόβλημα τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ δὲν πρέπει γάρ θεωρηθῆναι ὡς πρόβλημα ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ μεμονωμένως, ἀλλὰ παρίσταται: ἀνάγκη νὰ ἀντιμετωπισθῇ ὡς γενικὸν τοιούτον διὰ τῆς συνεργασίας διολκήρου τῆς Ἐφοπλιστικῆς τάξεως καὶ τοῦ Κράτους.

Καὶ καθ' δοσοῦ μὲν ἀφορᾷ τὴν περίσσον τῆς κρίσεως, ἐπειδὴ αὐτὴν ἐπλήγειν ἐξ ἵσου δικύων καὶ τὸ Κράτος τοῦτο, οὐδὲν ἔτερον δύναται γάρ παράσχη πλὴν φορολογικῶν τινῶν διευκολύνσεων καὶ ἀπαλλαγῶν καὶ τιγνῶν δευτερευούσης σημασίας ὑπηρεσιακῶν μέτρων. Μένει θέση διλόκηρου τὸ δάρειος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κακῆς κατῆς ἐποχῆς εἰς τοὺς ωισες τῆς Ἐφοπλιστικῆς τάξεως;

Τὶ λοιπὸν δύναται γάρ πράξην αὐτῆς; Τίποτε ἀλλο, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν διάσωσιν τῶν παραδόσεών της, αἵτινες ἐνσωματοῦνται εἰς τὴν ἐγκόλπωσιν τῶν ἀρχῶν μιᾶς τολμηρᾶς, πράγματι, ἀλληλεγγύης, καθ' ἥν οἱ ἀκμιστέροι οἰκονομικῶν ηγεμονίαν τὸν ποταμόν τοῦ διαβόλου καὶ ἀνέλαβον γάρ ποταμόν την τὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστικήν τοῦτον ἀσθενεστέρων.

Η φιλοπρόδοσις προσπάθεια τοῦ "Ἐλληνος Ναυτίλου, ἀσφαλῶς θὰ ἐναυάγει, ἐλάχιστη διάστασης της διλικῆς προστασί-

ας τῶν πέντε ή δέκα "Άριστέων" τοῦ "Ελληνικοῦ" Ἐφοπλισμοῦ. Εἰς τὴν ἐνίτευσιν αὐτῶν, κατὰ πρώτιστον λόγον, διφεύλεται ή ναυτική μας ἀνάπτυξις. Καὶ ἀποδίδεται πληρέστερον η ἀλήθεια τῶν πραγμάτων, ὅτεν δηλωθῆται οὐσιαστικῶς, "Ἐλληνική" Ἐφοπλιστική τάξις εἶναι η ἐκλεκτή καὶ θυρραλέα αὐτῇ μειονότης, πέριξ τῆς δύοις ζηγῇ καὶ ἀναπτύσσεται δὲ Ναυτεργάτης—Πλοιοκτήτης.

"Ἐάν λοιπὸν οἱ φόροι τῆς κρίσεως δικρήζουν τοὺς δεσμοὺς ἐξαρτήσεως τοῦ Ἀδυνάτου ἀπὸ τὸν Δυγκτὸν, καὶ εἰρηθῶσιν οἱ Πρῶτοι ἐγκαταλειπμένοι καὶ πρὸ τῆς ἀνάγκης νὰ συντηρήσουν καὶ ταξιδεύσουν διὰ τῶν ἀνυπάρκτων δυνάμεων των τὰ πλοῖα τῶν, τότε ἀποφαλῶς θὰ οργήσωμεν ζηγαῖς μεγάλας ἀμφοτέρων.

"Ἐάν ἀντιθέτως οἱ δεσμοὶ οὗτοι συστιχθοῦν ἔτι περισσότερον, λόγῳ τῆς κοινότητος τοῦ κινδύνου καὶ δὲν τεθῇ ἔκτος ὑπολογισμοῦ, ἀφ' ἑνὸς μὲν η ἐντιμότης καὶ η ἐπαγγελματική ἴκανότης τῶν ὑπὸ ἐξάρτησιν καὶ ἀκηδεμονίαν πλοιοκτητῶν καὶ ἀφ' ἔτερου η πιθανότης τῆς εἰς τὸ ἐγγύς μέλλον ἀνανήψεως τοῦ Κόσμου ἐκ τῶν οἰκονομικῶν του τραυμάτων, τότε μένει περιθώριον εὐρὺ διὰ νὰ διποστηριχθῇ δικαιολογημένως η γάνωμη, διὰ η Ναυτιλία μας, θὰ παλαισθή τὴν κρίσιν καὶ θὰ ἐπιθώσῃ καὶ ἀποδίωξῃ τῆς ποιοτικῆς δελτιώσως τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Καὶ οὐκ ἐπειτυχάνεται αὕτη, ἐλὰν ἐπειδιώκετο δόπου τοῦτο εἶναι δυνατόν, η πρὸς διάλυσιν πώλησις τῶν παλκιῶν καὶ μειονεκτικῶν σκαρφῶν καὶ η ἀντικατάστασις αὐτῶν διὰ νεωτέρων καὶ πλέον ἐκμεταλλευόμενων, ἐπὶ τῶν δόποιων νὰ συγκεντρωθοῦν τὰ δικράνων τὴν ἡδη τὰ παλαιά σκάφη ἐνυπόθηκα καὶ λοιπά χρέη. Η τοιαύτη ἀντικατάστασις θὰ ητο ἐπωφελής καὶ ἀν ἀκόμη προϋπέθετε νέαν τινα δανειακήν ἐπιβάρυνσιν τοῦ δανειστοῦ—χρηματόδοτού του πλοίου, διότι εἰς ἀντάλλαγμα θὰ ἀπέκτει οὗτος μεγαλυτέρων ἀσφάλειαν, ἔχων ὡς ἀντίκρυσμα ἀνώτερον πλοίον. Πλὴν δὲ τούτου εἰς τὸν αὐριανὸν διειθνὴ ἀνταγωνισμόν, θὰ εἰχαμεν νὰ παρατέξωμεν καλυτέρας διποστηριχού μονάδας. Δὲν εἶναι βεβαίως μικρὸν τὸ ἀπόκτημα τοῦτο, διότε προστιθέμενον εἰς τὴν ἀξίαν τῶν προσωπικῶν προσόντων του "Ἐλληνος Ναυτικοῦ, ἐνισχύει τὴν ἀπόδιση τῆς ἀποτελεσματικῆς διεκδικήσεως ἐνδεικτικοῦ μεριδίου ἐκ τῶν ἐλπιζομένων αὐριον καλῶν ναυτικῶν ἐργασιῶν.

Τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας πρὸς ἀντικείμενο τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, θὰ ἐνισχύσῃ ἔτι περισσότερον, η συνένωσις τῶν προσπαθειῶν Κράτους καὶ Ἐφοπλιστῶν. Υπάρχει πρὸς τοῦτο εὐρὺ πεδίον δράσεως. Η ἀνάπτυξις καὶ τόνωσις τοῦ συνεταιρικοῦ πνεύματος. Η σύμπνοια καὶ σύμπραξις καυτικοῦ κεφαλίου καὶ ναυτικῆς ἐργασίας. Η χάραξις καὶ η ἐφαρμογὴ σκφῶν καὶ δρθῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Η μελέτη καὶ δργάνωσις ἰδρύματος Ναυτικῆς Πίστεως. Καὶ τὸ οὐτισμόντα τὸν πάτων, πρὸς καταπλέμματιν τῆς γαγγραίνης τῶν ἐπιστρατικῶν, η ἐπὶ εὐρειῶν δύσεων ἰδρυσις Ελληνικῆς Ναυτασφαλείας.

Παρὰ τὸ κρίσιμον λοιπὸν τῶν περιστάσεων, δὲν δικαιολογούνται οἱ μέχρι θυγάτου φόροι τῆς Ναυτιλομένης Ἐλλάδος. Διότι η κρίσις δὲν θὰ εἴναι καθεστὼς μόνον καὶ ἀναλογίων. Επεκταθεῖσα τρομακτικῶς ἐπὶ πάντων καὶ πανταχοῦ, ἐξήγειρε πρὸς καταπλέμματιν αὐτῆς πᾶσαν πολιτισμένην συνείδησιν καὶ εἶναι ἀδύνατον νὰ μὴν καρποφορήσῃ η κατ' αὐτῆς ἀντίδρασις.

Εἰς ἔνα μέλλον, οὐχὶ μαρχυνόν, δὲν θὰ διμολισμεν πλέον περι αὐτῆς. Τότε τὰ πλοῖα θὰ ἀνασύρουν τὰς ἀγκύρας καὶ θὰ ἀνοιχθοῦν εἰς τοὺς Ὀκεανούς μὲν κερδοφόρον προσορισμόν. "Ἄσ μη χάσωμεν τὴν πίστιν μας πρὸς αὐτά.

Τὰ πλοῖα δὲν θὰ ἀχρηστεύσουν. Θὰ δώσουν καὶ πάλιν ἀρτού καὶ πλοῦτον.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΔΥΟ ΑΚΟΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

Πρό τινων ήμερων ἐτελέσθησαν εἰς ἐν Ἀγγλικὸν ναυπηγεῖον αἱ τελικαὶ δοκιμαὶ δύο μεγάλων νεοτεύκτων φορτηγῶν. Εἰς τὸ γεγονός αὐτό, τόσον σύνηθες καὶ ἀσήμικτον δι' οἰκνόθητο προγενεστέρων ἐποχήν, ἐδόθη ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν ναυτικῶν κύκλων ἰδιαίτερα σημασία. «Δύο νέα φορτηγά—γράφει δὲ Λονδίνειος ναυτικὸς τύπος—προστιθέμενοι ἀπὸ ἑνὶ καὶ τῷ αὐτῷ ναυπηγεῖον εἰς τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου τογγάτ, καθ' ὃν χρόνον τὸ κυρίαρχον πνεῦμα

τῆς ἐποχῆς ἀποκτεῖ τὴν καταβολὴν πάσης προσπαθείας πρὸς μείωσιν τῆς ὄπαρχοντος χωρητικότητος, δὲν ἡτο, πράγματι, δυνατὸν νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρητον καὶ ἀσχολίαστον».

Τὸ περὶ οὐ πρόκειται ναυπηγεῖον εἶναι τὸν κ. κ. William Gray & Co, Limited, τοῦ Οὐδετὸς Χάρτλεπούλ, τὰ δὲ δύο γεότευκτα σκάφη εἶναι τὰ φορτηγά διποτέρητον τοῦ Kepwickhall ναυπηγήθεν διὰ λογαριασμὸν τῆς West Hartlepool Steam Navigation Co τοῦ Οὐδετὸς Χάρτλεπούλ καὶ ἐκτελέσαν τὰς δοκιμαὶς τοῦ τὴν 18ην Ιουνίου καὶ «Hartington» τῷ κ. κ. G. & C. Harrison, τοῦ Λονδίνου ἐκτελέσαν τὰς δοκιμαὶς τοῦ τὴν 20ην τοῦ Ιδίου μηνού. Τὰ δύο αὐτὰ πλοῖα τελευταῖον τόπου καὶ πλουτισμένα μὲ δλαχτὰς τὰς τεχνικὰς ἐφρημογάς, κατατάσσονται μεταξὺ τῶν πλέον συγχρονισμένων οἰκονομικῶν φορτηγῶν τῆς παγκοσμίου ναυτικής.

Τὸ «Kepwickhall» εἶναι τόπου shelter-deck, μὲ διαστάσεις μήκους 421.9 ποδῶν, πλάτους 54.9 καὶ διαγωνίου δάθους κυτῶν 36.1 ποδῶν. Ἐναυπηγήθη δάσει τῆς ἀρχῆς τῶν διποτύμενων μὲ σύστημας νομίων deep-channel, ἔχει δὲ ἐπτὰ ἐγκάρσια στεγανὰ διαχωρίσματα καὶ ἔν κεντρικὸν τοιούτον χαλύβδινον καὶ δλως ἀσχετον πρὸς τὰ κύτη. Διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις του ἐφωδίασθη μὲ δώδεκα ἀτμοκίνητα βαρούλκα καὶ μὲ ίσους ἀριθμὸν κεραίων, ἐκτὸς διώδεκα ἀτμοκίνητα βαρούλκα καὶ μὲ τούς ίσους ἀριθμὸν κεραίων ἐπὶ τοῦ προσθίου τιμήκτος τοῦ πλοίου παρὰ τὸν πρωτοπότερον.

Αἱ μηχαναὶ προώσεως τοῦ «Kepwickhall» κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ μηχανουργεῖα «Central Marine Engine Works», ἀνήκοντα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Gray, εἶναι τετραπλῆς ἐκτονώσεως, τοῦ τύπου CMEW, τετραπόδου, λαμβάνουν δ' ἀτμὸν διπεριθεματικούς μὲ τρεῖς μεγάλους κυλινδρικούς λέθητας ἐργαζομένους μὲ τεχνητὸν ἐλκυσμὸν καὶ ἔχοντας πίεσιν 260 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

—Τὸ δεύτερον φορτηγόν «Hartington» εἶναι ἔν ἀπὸ τὴν σειρὰν 10 δρυών, ἀτινα παρηγγέλθησαν ἀπὸ τοὺς κ. κ. Harrisonοὶς τὰ ναυπηγεῖα Gray, καὶ εἰς ἀλλα τοιούτα. Εἶναι κάπως μεγαλύτερον τοῦ «Kepwickhall» ἔχον διαστάσεις μήκους 441.8 ποδῶν, πλάτους 56.3 καὶ διαγωνίου δάθους κυτῶν 28.9, ἐναυπηγήθη δρμως κατὰ τὸν αὐτὸν τύπον τοῦ προηγουμένου διαφέροντα μόνον ὡς πρὸς τὰς ἀρμονικωτέρας γραμμὰς τοῦ «Hartington» καὶ τὸ ἐλλειπτικὸν σχῆμα τοῦ ποδοτάμου τῆς πρόμνης του. Ἔπι προσθέτως φέρει λοιζυγόσμένον—ἀντιδραστικὸν πηδάλιον (balanced reaction rudder), σκοπός τοῦ δροίου εἶναι η μείωσις τῆς ἀπατιούμενῆς πρωστικῆς δυνάμεως διὰ τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου, ητος εἰς τὸν συνδυασμό μὲ τὴν ἀνωτάτην ἴκανότητα τῶν μηχανῶν θὰ εύνοη τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν, λόγῳ τῆς ἐπιτυχανούμενῆς μικρᾶς καταγαλώσεως καυσίμου ὅλης.

Ο ἀπὸδος παρέχεται ἐκ τοιῶν μεγάλων κυλινδρικῶν λεβήτων πιέσεως 260 λιθρῶν, ἐργαζομένων μὲ τεχνητὸν ἐλκυσμὸν καὶ θερμικούμενον ἀέρα πρὸς τὸν οὐτοῦ εἰςέλθητη εἰς τοὺς πλοῖους, ητος εἰς τὸν συνδυασμό μὲ τὴν ἀνωτάτην ἴκανότητα τῶν μηχανῶν θὰ εύνοη τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν, λόγῳ τῆς ἐπιτυχανούμενῆς μικρᾶς καταγαλώσεως καυσίμου ὅλης.

Αἱ κύριαι μηχαναὶ διὰ τὴν πρώσιν τοῦ σκάφους εἶναι ὑψηλῆς πιέσεως τύπου CMEW μὲ τετραπλῆς ἐκτόνωσιν μετὰ διαλιδίων προσσημοσμένου ἐπὶ τοῦ κυλίνδρου τῆς ὑψηλῆς καὶ τοῦ πρώτου τῆς μέσης πιέσεως. Εἶναι ἐπίσης τὸ πλοίον τοῦτο ἐφωδιασμένον μὲ εἰδικὴν συσκευὴν διὰ τὴν διαπίστωσιν τῆς εἰς τοὺς λέβητας ἀναπτυσσομένης θερμότητος, διὰ τὴς δοπίας αἱ θερμοκρασίαι τῶν ἐκ τῶν θαλάμων καύσεων τῶν λεβήτων, τῆς δάσεως τῆς καπνοδόχου καὶ ἐξ ἀλλων σημείων ἐξερχομένων καπνοκερίων, δείκνυνται ἐν τῷ μηχανοστασίῳ ἐπὶ πίνακος, εἰς τρόπον ὥστε οἱ μηχανικοὶ δύνανται νὰ ἐλέγχουν τὰς θερμοκρασίας μὲ ἐπιστημονικὴν ἀκρίβειαν καὶ νὰ ὑποβιβάζουν τὴν θερμότητα εἰς τὸ ἐλαχιστον, διατητικό.

Ἐπ' εὐκαριοτίᾳ τῶν ἀνωτέρω δύο παραδόσεων, δέον νὰ σημειωθῇ η ταχύτης τῶν τελευταίων ναυπηγήσεων.

Οὕτω, τρία ἐκ τῶν πέντε σκαφῶν, ἀτινα παρηγγέλθησαν ἀπὸ τῆς Γλασκώβης καθειλκύσθησαν ἐντὸς ἑξαμήνου σχεδόν, ἡδη δ' ἀνηγγέλθη καὶ η καθέλκυσις τετάρτου, τοῦ ὀνομασθέντος «Harrowbridge», ἐκ τοῦ συνδόου δὲ τῶν δοπίας ιδίας ἀτμοκίνητων τοῦ Λονδίνου π. Ε. δέκα τοιούτων σκαφῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Lithgows καὶ W. Gray, καθειλκύσθησαν μέχρι: σήμερον τὰ ἔξι, ἐκ τῶν δοπίων πάλιν τὰ τρία παραδόθενται, τελοῦν ἡδη ἐν πηγρεσίᾳ.

ΤΟ ΑΓΩΝΙΩΔΕΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΧΕΔΙΑ, ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

ΤΑ ΤΕΧΝΗΤΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ Η ΦΥΣΙΚΗ ΛΥΣΙΣ

Από τών στηλών τού Παγκοσμίου ναυτικού τύπου αἱ μελέται, τὰ σχέδια καὶ αἱ συζητήσεις διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ἐκ τῆς παρούσης ἐπιτώσεως τῆς συνεχίζονται. Απὸ τὴν ὅλην αὐτὴν κίνησιν σταχυδολογούμεν τὰ κυριώτερα σημεῖα. Εἰδικῶς δὲ αἱ προτάσεις τῆς «Baltic Conference» ἀναγέμεναι εἰς τὴν ὁμαδικὴν διάλυσιν τῶν ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἑτῶν πλοίων, φαίνεται διὰ παρὰ τὴν ἐκδηλωθεῖσαν εὐμενὴ ὑπόδοχην ἀπὸ μέρους τῶν Βορείων Ναυτικῶν Κρατῶν, ἃς ενα σήμερον κέντηνται κατὰ μέγιστον ποσοστὸν σκάφη μικρᾶς ἡλικίας, θέλουν συναντήση σοβαρότατας ἀντιρρήσεις ἀπὸ τὰς χώρας ἔκεινας τῶν δοπιών ή δύναμις τῆς ναυτιλίας τῶν ἀπαρτίζεται ἀπὸ πλωτὸν ὑλικὸν παλαιότερον.

Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἑλλάδα, ή ἐφαρμογὴ ἐνὸς τοιούτου σχεδίου θὰ ἔστημεν τὴν ἀπεμπόλησιν τῆς ναυτιλιακῆς τῆς δυνάμεως κατὰ τρόπον ἀνεπανδρωτὸν ἵσως, ἀφοῦ καὶ η ἀνανέωσις καθίσταται δυσχερῆς διὰ τοῦ προτεινομένου σχεδίου. Ή Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εὑρίσκεται ἀτυχῶς εἰς τὴν κατωτέραν βαθμίδα ἀπὸ ποιοτικῆς ἀπόφεως, δεδομένου, διὰ τὰ 65 οἱ τῆς δυνάμεως τῆς εἰνε πλοῖα η-λικίας ἀνω τῶν 20 ἑτῶν.

Οσον καὶ ἀν τὰ σγέδια ταῦτα εἰνε πολύτιμα, διότι προάγονταν τὴν συζητήσιν καὶ ἀποκρυπταλλώνουν τὰς σκέψεις διὰ τὴν κρίσιν τῆς ναυτιλίας, πιστεύομεν ἀκριβάντως, διὰ παραμείνονταν ἐν τῷ πράξῃ, μία ώραία φιλολογία. Αἱ ἀνάγκαι τῆς παρούσης καταστάσεως φέρονταν αὐτομάτως τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν πρὸς τὴν φυσιολογικὴν λύσιν, τὴν μείωσιν δηλαδὴ τοῦ πλεονάζοντος τοννᾶς καὶ τὴν ποθουμένην ισόρροπον κατάστασιν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν ταύτην θὰ χρειασθῇ ἵσως χρόνος, πάντως δύως εἰνε διφορεούμενος, ποὺ τὰ πράγματα ἀκολουθοῦν, χωρὶς οἰαδήποτε τόσον ἀμφίβολος διεθνῆς σύμβασις η συνεργασία νὰ δύναται νὰ ἀποτέλεψῃ ἀπὸ αὐτὸν η νὰ βιάσῃ τὴν ἔξελλειξην των.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶχομεν ἀναφέρει, διὰ τὴν ἐκτελεστικὴν ἐπιτροπὴν τῆς Διεθνοῦς Διασκέψεως τῆς Βαλτικῆς, κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰς Βρέμην συνέλευσιν τῆς, ἐπιληφθεῖσα τῆς ἔξετάσεως ὥριομένων σχεδίων ἀπόστελεπόντων εἰς τὴν ἀνακούφισιν τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τῶν σημειούμενῶν δυσχερειῶν τῆς, εἰχε προκρίνει, ὡς πρακτικώτερον καὶ ἐφαρμόσιμον, τὸ Γερμανικὸν σχέδιον περὶ διαλύσεως τῆς ὑπάρχοντος ἐπὶ πλέον παλαιᾶς χωρητικότητος, χωρὶς νὰ ὑποβληθοῦν οὐδὲ εἰς τὴν παραμικράν δαπάνην ἀλ διάφοροι κυβερνήσεις.

Διὰ τοῦ Γερμανικοῦ τεύχου σχεδίου ὑπεδεικνύετο η συγκέντρωσις τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν διάλυσιν κεφαλαίων ἀπὸ τὴν ἐπιβολὴν μιᾶς ἐλαφρᾶς φορολογίας ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων, ἔθνοις ἑκάστης χώρας καὶ μῆ, διὰ τὰς προσεγγίσεις των εἰς τοὺς λιμένας τῶν χωρῶν ἐκείνων, αἵτινες ἡθελον μετάσχει: τῆς σχετικῆς συμφωνίας. Ή προταθεῖσα φορολογία θὰ εἰχε δμοῖαν δάσιν μὲ τὸν ἴσχυοντα εἰς τὴν Τσπαγίαν «Ναυτικὸν φόρον Κινήσεως» η μὲ τὰ εἰσπραττόμενα ἐν Ἰταλίᾳ «τέλη ἀγκυροβολίας».

Ἡ ἐντύπωσις τῶν μελών τῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Διασκέψεως ητο, διὰ οἱ πλοιοκτήται θὰ ἔστεργον νὰ ὑποβληθοῦν εἰς μίαν ἐλαφρὰν φορολογίαν, ἐφ' ὅσον τὸ ἐξ αὐτῆς δημιουργηθοῦμενον κεφάλαιον θὰ διετίθετο ἐπ' ὀφελείᾳ των, δι' ὅ καὶ ἐλήφθη η ἀπόφασις νὰ γίνουν προκαταρκτικὰ διαβύματα πρὸς τὰς ἑκαστοχοῦ ἔθνοις ἐφοπλιστικὰς ἔνωσις, μέ τὴν παράληψιν νὰ ἀκούσῃ η ἐπὶ τοῦ προκειμένου γνώμη των καὶ νὰ βολιδοσκοπήθων αἱ κατὰ τόπους κυβερνήσεις, ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα τῆς συγάφεως μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας διὰ τὴν διάλυσιν τῶν παλαιῶν πλοίων.

Τὰ ἀποφασισθέντα, προεκάλεσαν τὰ σχόλια τῶν κατὰ χώρας ναυτικῶν κύκλων, αἱ πρώται δ' ἐντύπωσις αὐτῶν ἀπεικονίζονται ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ναυτικοῦ τύπου τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν.

Η ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗ ΑΠΟΦΙΣ

Τὸ Λογδίγειον «Shipping World» ἀσχολούμενον ἐν ἀρθρῳ του μὲ τὸ υἱοθετηθὲν κατ' ἀρχὴν ὑπὸ τῆς διασκέψεως τῆς Βαλτικῆς Γερμανικὸν σχέδιον, τούτει διὰ τοῦτο ἔρχεται ἐπικαίρως, διότι: «εὔρισκει τοὺς Ἀγγλούς πλοιοκτήτας συσκεπτομένους διὰ τὴν λύσιν τῶν ἴδιων τῶν προβλημάτων, τῶν προερχομένων ἀπὸ τὸν πανταχόθεν ἐκδηλούμενον ἀνταγωνισμὸν πρὸς αὐτούς».

Κατὰ τὴν ἐν Βρέμη συνεχεῖ — συνεχίζει: δ' ἀρθρογράφος— ὅμοφωνος ητο η γνώμη, διὰ οἵα κοινῶν πρόγραμμα διαλύσεως τῶν παλαιοτέρας ναυπηγήσεως σκαφῶν συγκεντρώνει πολλὰς πιθανότητας ἐπιτυχίας, παρὰ τὸ γνωστὸν σχέδιον περὶ ἀναγκαστικῆς ἀργίας τῶν πλεοναζόντων πλοίων τὸ ὅποιον — ἀλλως τε — ἀπεδείχθη ὡς μῆ πρακτικόν. Ἐκεῖνο ποῦ πρόεχει σήμερον, εἰνε νὰ διαλυθῇ η ἐπὶ πλέον ὑπάρχοντας χωρητικότητες, ητοις προσφέρεται πρὸς πώλησιν μὲ καταστρεπτικὰ ἀποτέλεσματα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασίαν.

Δύο εἰγειναί κυριώτεραι δυσκολίαι διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἐνδεικτοῦνται: διαρτέρου προγράμματος διαλύσεων. Ή ἔξενρεσις—πρώτου—τῶν ἀ-

παιτουμένων κεφαλαίων καὶ η ἐκποίησις—δεύτερον—ἐνδεικτοῦνται: διαρτέρου πλωτοῦ διλικοῦ εἰς ἐποχήν, καθ' οὐ αἱ προσφερόμεναι τιμαὶ διὰ τὸν παλαιὸν σίδηρον εύρισκονται εἰς τὸν δύναται τοῦτο τὸ κεφάλαιον, συμφώνως πρὸς τὴν γενομένην πρότασιν, δύναται τοῦτο γὰ τὸ ἔξενρεσθη διὰ τὴν καθιερώσεως τῶν εἰδίκων τελῶν ἀγκυροβολίας τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα τῶν Κρατῶν, διτίνα θὰ ἀποδεχθοῦν τὸ σχέδιον. Ήδη μάλιστα η ἐλαφρὰ αὕτη φορολογία καθίσταται εἰς τὰς εἰσπράξεις τῆς διπέγυρος διὰ μίαν τριετίαν, τότε τὰ κεφάλαια θὰ συνεκτροῦνται εὐχερῶς, ώστε γὰ τὸ έτιθετο ἀμέσως εἰς ἐφαρμογὴν τὸ πρόγραμμα τῶν διαλύσεων.

Οσον ἀφορᾷ τὴν δυσχέρειαν διὰ τὴν πώλησιν τοῦ παλαιοστοῦ διάλυρου, η διασκέψεις ηχθῇ εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ διὰ τὸ προληφθῆ η ἐκ τῆς πληθωρικῆς προσφορᾶς ἔτι περιτέρω διποτίμησις τοῦ, εἰνε δυνατή η ἐναποθήκευσις μεγάλων ποσοτήτων καὶ η τημηματικὴ διάλυσις αὐτῶν μὲ ρυθμὸν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐκάστοτε παρουσιασθεῖσην.

Η διασκέψεις παρέσχειν ἡδη εἰς τὸ παγκόσμιον ἐφοπλισμὸν μίαν ἀξιόλογον δάσιν. Τώρα, ἔτην τὸ προτεινόμενον σχέδιον δὲν εἰνε τὸ «ἀριστον», ἐναπόκειται εἰς τὰς περιτέρω συζητήσεις νὰ τροποποιηθῇ εἰπεὶ τὸ ἀρτιώτερον.

ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Η πρότασις τῆς διασκέψεως, δέον γὰ σημειωθῆ, διὰ εύρισκεται: ἐν ἀρμονίᾳ μὲ τὴν ἀπόφασιν τῆς πρώην Γερμανικῆς κυβερνήσεως, ητοις ἐδέχθη γὰ χορηγήση πίστωσιν 2.000.000 χρ. μάρκων διὰ τὴν διάλυσιν 100.000 τόνων γκρός παλαιῶν Γερμανικὸν φορτηγῶν, χωρὶς γὰ διποχρεώσῃ τοὺς πλοιοκτήτας εἰς ἀντικατάστασιν αὐτῶν. Τὴν λύσιν ταύτην, δοθεῖσαν εἰς τὴν αἴτησιν των περὶ διλικῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἀρωγῆς, ἐδέχθησαν κατ' ἀρχὴν οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτήται, δὲν ἐγγνώσθη δμως ἀκόμη, ἔτην η νέα Γερμανικὴ κυβέρνησις εἰνε διατεθεῖμένη γὰ ἐπικυρώσῃ καὶ ἐφαρμόσῃ τὴν ἀπόφασιν τῆς προκατόχου τῆς.

Η διασκέψεις τῆς Βαλτικῆς, κατιδούσα τὴν ὀφελιμότητα τοῦ μέτρου καὶ συγδύασσα τὴν πρακτικὴν ταύτην λύσιν πρὸς τὸ Γερμανικὸν σχέδιον τὸ μῆ ἀπαιτοῦν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διαλύσεων τὴν Κρατικὴν διλικὴν ἐνίσχυσιν, προέβη ἡδη εἰς τὴν πρότασιν τῆς. Κρατεῖ η πεποιθήσις, διὰ τὸ Γερμανικὸν σχέδιον θὰ γίνῃ ἀποδεκτὸν εἰς πολλὰς χώρας, λόγῳ τῆς παρούσης οἰκονομικῆς δυσπραγίας των.

Σήμερον, οἱ διπέγυροι: κυβερνήσατε τῶν περισσοτέρων κρατῶν κατατερίβονται εἰς ματαίας ἀνὰ τὰ ξενοδοχεῖα τῶν Εὐρωπαϊκῶν λουτροπόλεων συσκέψεις, ἀπασχολούνται μὲ ἀτέρμονας συζητήσεις γύρων ἀπὸ τὰς τραπέζας τῶν ποικίλων Διασκέψεων, χωρὶς νὰ καταλήγουν εἰς θετικόν τε ἀποτέλεσμα. Κατορθώνουν νὰ διποχρεύσουν τὸ πνεῦμα τοῦ θεντικοῦ σημαντικοῦ καὶ τῆς ἀντιζηλίας μεταξὺ τῶν λαῶν. Εἰνε καιρὸς πλέον, δημος οἱ διάφοροι κυβερνήσατε ταξιδεύουν διλιγότερον καὶ ἐρίζουν διλιγότερον!.. Εἰνε καιρὸς

γὰ μελετήσουν ἐπὶ θετικοῦ ἐπιπέδου τὰ ὑπέρχωντα προβλήματα ὑπὸ τὸ πνεῦμα τῆς ἀμοιβής ἐμπιστούνης καὶ τῆς συνεργασίας.

Τὸ πρόδηληκ τῶν κατεδικεσμένων εἰς διάλυσιν παλαιῶν πλοίων ἡτοῦ δυσχερέστατον μὲ τὴν σημερινὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τοῦ παλαιοῦ οἰδήρου. Ἡ ζῆτησις, ἡ δροσία ὑπῆρχε πρὸ καιροῦ, ίδιᾳ ἐκ μέρους τῶν Ἰππώνων διαλυτῶν, σχεδὸν τελείως κατέπαυσε, ἐὰν δὲ η ἀγορὰ κατεκλύζετο ἔτι περισσότερον ἀπὸ πλοῖα πρὸς διάλυσιν, αἱ τιμαὶ θὰ ἥσαν ἀκόμη κατώτεραι. Ἡδη δίδεται μία ἄλλη πρωτικὴ κατεύθυνσις εἰς τὸ ζῆτημα, διὰ τῆς προτάσεως τῆς διακονείωσεως. Νὰ διελυθοῦν τὰ πλοῖα, ἄλλα γὰ ἐναποθηκευθῆται διλέκτῳ διὰ νὰ συγκρητηθῶν αἱ τιμαὶ. Τοιουτορόπως θὰ προληφθοῦν αἱ περαιτέρω δικραναὶ δικάπαναι διὰ τὴν δικτήρησιν ἐν παροπλισμῷ τοῦ προσριζομένου διὰ τὰ ἐργοστάσια τῆς διαλύσεως τοννάξ.

Τὰ ἔξοδα αὐτὰ τῶν ἀργούντων πλοίων, που δὲν θὰ ίδουν ποτὲ πλέον τὴν ἀγοικτὴν Θάλασσαν, είνε όμολογουμένως δυσβάστακτα, θὰ ἐπευγχάνετο δὲ σοβχρά οἰκονομία, ἐὰν δὲ μακροχρόνιος παροπλήσιμος ἀντιμετωπίζεται μὲ τὴν διάλυσιν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ή ἀποδοχῇ τοῦ προτεινομένου σχεδίου προώρισται νὰ ἀνακουφίσῃ τὴν ἀνεργίαν εἰς τὰς γαυπηγικὰς περιφερείας καὶ νὰ βελτιώσῃ τὴν ἐκπεσοῦσσαν ἀξίαν τῶν ἐν κινήσει πλοίων, δεδομένου ὅτι παραλλήλως θὰ ἐλαττωθῇ η κατακτημένη γέων σκαψών, ή δὲ ψυχολογικὴ ἐπίδρασις ἐκ τῆς ὑψώσεως τῶν γαύλων καὶ τῶν ἀξιών τῶν πλοίων θὰ ἀγάγῃ τὴν γαυτιλίαν καὶ τὸν ἐφοπλισμὸν εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν περιωπήν.

Τό δι: ή διάλυσις τοῦ συνόλου ή καὶ ἐνδὲ μεγάλου τμήματος τῆς ὑπαρχούσης ἐπὶ πλέον χωρητικότητος ἀποτελεῖ μίαν οὐγιά καὶ ἐπιθυμητὴν πολιτικήν, διμολογεῖται παρ' ὅλων τῶν παραγόντων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῶν διαφόρων ηρατῶν. Ἐὰν δὲ δὲν καταστῇ δι: οἰογδῆποτε λόγον δυνατή ή σύναψις μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας, καταλήγει τὸ «Snipping World», εἰνε ἐν τούτοις βέβητον, δι: κάποια ναυτική Χώρα θὰ δώσῃ εἰς τὸν κόσμον τὸ παράδειγμα τῆς ἐφερμογῆς τοῦ τόσον οὐγιοῦς καὶ πρακτικοῦ σχεδίου».

ΑΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

Έτερη γνωτική έπιθεώρησις, ή «Scandinavian Shipping Gazette» άναγράφουσα τὴν γενομένην ὑπὸ τῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Διασκέψεως τῆς Βαλτικῆς πρότασιν πρός τὰς ἐφοπλιστικὰς ὀργανώσεις τῶν μετεχόντων ταύτης κρατῶν, προσθέτει, διτὶ εἰναὶ ἀκόμη πολὺ ἐνωρίς νὰ ἀναμένῃ κανεὶς τὰς δοθησομένας ἀπαντήσεις, δεδομένου, διτὶ αἱ Ἐθνικιὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐνώσεις «ἀλέθουν ὅραδέως, διπας ὁ μύλος τῆς Προοίκας!».

Αἱ ἔκ Γερμανίας πληροφορίαι τοῦ Σκανδιναϊκοῦ τούτου περιοδικοῦ τονίζουν, διτὶ αἱ διαθέσεις τῆς νέας Γερμανικῆς κυβερνήσεως ὡς πρὸς τὴν χρήγησιν τῆς πιστώσεως διά τὴν διάλυσιν γερμανικῶν σκαρφῶν 100.000 τ. γκρός περχμένους ἀγγωνατοι εἰσέτι. Πάντως, δύναται γὰ θεωρηθῆ σήμερον ὡς μαλλίον ἀπίθανος ἡ χρήγησις, παρ' ὅσον πρὸ μιᾶς μόλις ἑδρομάχως, διότι ἐμεσολάβησεν γεγονότα δημιουργήσαντα νέαν κατήστασιν.

«Η Γερμανική καθέρηνης είναι έναλλος τὸν ἔλεγχον τῆς ἑταῖρίας «Gelsenkirchner Bergwerks» καὶ δι' αὐτῆς περιήλθεν εἰς χειροὺς τῆς καὶ δὲλεγχούς τῶν «Ἡνωμένων Χαλυβουργείων» (Vereinigte Stahlwerke), δηλαδὴ τῆς κυριωτέρης ἐπιχειρήσεως σιδηροδιομηχανίας καὶ χαλυβουργίας τῶν περιφερειῶν τοῦ Ρούρ καὶ τοῦ Ρήγου. Η κυρερηνητικὴ αὕτη ἀνάμικης εἰς ἰδιωτικὰς διομηχανίας ἐπιχειρήσεις προσεκάλεσε δριμυτάτην πολεμικήν τοῦ Γερμανικοῦ τύπου, διτις—πρὸς τοὺς ἄλλους—ἐπικρίνει τὴν καθέρηνην καὶ διὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡγόρχει τὰς μετοχὰς τῶν προσαναφερθεισῶν διομηχανῶν εἰς τὰ 90 o) τῆς διομηκτικῆς των ἄξιας, ἐνῷ αἱ τιμαὶ τῶν εἰς τὸ Χρηματιστήριον κυμαίνονται μεταξὺ 30—40 o).

Ἐξ ἀφροδίτης τῶν κυβερνητικῶν αὐτῶν πράξεων οἱ πολιτικοὶ κύκλοι: τῆς Γερμανίας ἐπιμένουν, διπλαὶ ἀνθεμεωρήθοδοι καὶ τὰ μέτρα διὰ τὴν ὑποστήριξιν τῶν Τραπεζῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας, ἡ δὲ κυδέρνησις φάίνεται ὅτι τελικῶς θάνατογκαθή να ἐνδώσῃ εἰς τὴν ἀξίωσιν ταῦτην. "Αλλως τε ἡ πρασίνη οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς Γερμανίας—λέγουν—δεν ἔπιπτέτει τὴν ἔγκρισιν ιέων ἐπιχορηγήσεων καὶ πιστώσεων, ὡς λ.χ. είνε ή ἀφορώσα τὸ σχέδιον τῆς διαλύσεως ὥρισμένου τονυάζει ἐκ τῶν παλαιών φορτηγών. Ποσά ἀρκετά σεβαστά διετέθησαν μέχρι σήμερον εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἕνδει ἐκτεταμένου προγράμματος εὑρέσεως ἐργασίας διὰ τὴν

ἀργοῦσαν γαυτιλίαν, ὅπει πᾶσα νέα διαπάνη γὰ καθίσταται προ-
βληματική. Πάντως ὑπάρχει ἀκόμη ἡ ἐλπίς, διτὶ θά καταβληθῆ-
μία προσπάθεια διὰ τὴν ἔξενύρεσιν τοῦ ἀπαίτουμένου ποσοῦ, ἐφ'
οὐ βασιζεται· ἡ πραγματοποίησις τοῦ ὑπάρχοντος σχεδίου διελύ-
σεων.

·Η πρότκις τῆς Διακονίας τῆς Βαλτικῆς δὲν φάγεται πιθανὸν νὰ τύχῃ τῆς παγκοσμίου ὑποστηρίξεως, μολονότι μία τοι-
αύτη περίπτωσις θὰ γήτο τόσον εὐπρόσδεκτος. Αἱ νυκτιλίαι: τῶν
διαφόρων κρατῶν εἰναι ἐλεύθεροι: νὰ ἀποδεχθοῦν ή ν' ἀπορρίψουν
τὸ σχέδιον. Προτήτερον ὅμως πρέπει: νὰ σκεφθοῦν δι: διὰ τὰ
πλοια θὰ πληρώσουν τὰ καθιερωθέσμενα δικαιώματα προσεγγί-
σεως εἰς τοὺς λιμένας τῶν χωρῶν ἔκεινων, αἵτινες θὰ εύνοήσουν
τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προκειμένου σχεδίου.

ΟΙ ΦΙΝΛΑΝΔΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ ΤΟ ΕΠΙΚΡΙΝΟΥΝ

Ἐγγώθη ἐπίσης, διὶ οἱ Φιγλανδοὶ ἐφοπλισταὶ ἐπικρίγουν τὸ Γερμανικὸν σχέδιον διὰ μίαν τεχνητὴν ἀναδίωσιν τῆς ναυτιλίας ἔργασίας ἀπὸ τὴν παροῦσαν ἔκπτωσιν της, κυρίως δὲ ἀποκρύψουν τὴν ὑποδεικνυομένην διάλυσιν τῶν πελαιῶν σκαφῶν, τῶν ἔχόντων ἥλικίαν μεγαλυτέραν τῶν 20 ἑτῶν. Τὸ σχέδιον—λέγουν—εἰνεὶ ἀπραγματοποίητον δεδομένου, διὶ τὰ 30 οἱ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἀπαρτίζονται ἀπὸ πλοιαῖς τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας, εἰς ἣν δὲ περίπτωσιν ἡθελε τυχόν ἐπέλθει μία διεθνῆς συμφωνία ἐπὶ τῆς προτεινομένης ἕξεως, τότε θὰ ἔπρεπε νὰ διαλυθοῦν μεταξὺ τῶν ἀλλων καὶ τὰ ἀκόλουθα ἐκ τῶν ὑπερχόντων καὶ ἔργασίομένων μεγαλυτέρων ὑπερωκενίων τοῦ κόσμου:

«Berengaria» Ἀγγλ.	τ. γκρὸς	52.226	γεωπ. γ.	1912
«Olympic» Ἀγγλ.	»	46.439	»	1911
«Mauretania» Ἀγγλ.	»	30.696	»	1907
«Britannia» Ἀγγλ.	»	26.943	»	1906
«Rotterdam» Ὁλλανδ.	»	24.149	»	1908
«George Washington» Ἀμ.	»	23.788	»	1908
«France» Γαλλ.	»	23.769	»	1912
«America» Γαλλ.	»	21.329	»	1905

Τονίζουν περαιτέρω οι Φιγλανδοί πλοιοκτήτηι, διότι έκ των διεκλύσεων θά έμεινασθο τοσδεκάρις ή δύναμις καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς Γερμανίας καὶ της ναυτιλίας, ητοις περιλαμβάνει: 990 Ιστιοφόρα 75.000 τόννων, 696 άτμοπλοια 827.000 τ. καὶ 6 μότορες: 3000 τ. γκρός, ητοις έν συνόλῳ 1692 σκάφη 905.000 τ. γκρός, Διπλαντα ήλικιας ἀνωτέρας τῶν 20 ἑτῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὴν Φιγλανδίαν καὶ της ναυτιλίας θά ἔδει γὰ διεκλύσθω: τὰ 50 οἱ τῆς δυγάμεως της.

Η «Scandinavian Shipping Gazette» σχολιάζουσα την Φινλανδικήν ταύτην ἄρρησιν τονίζει, διότι είναι εύνόητα τὰ ἐλατηριά της. Τὸ πλεῖστον τῆς ναυτιλίας τῆς χώρας ταύτης ἀπαρτίζεται ἀπὸ σκάφη μεγαλυτέρας τῶν 20 ἑτῶν ή λιχίας, αἱ δὲ τελευταὶ ἀγοραὶ αἱ πρωγματοπιθεῖσαι ὑπὸ Φινλανδῶν ἐφοπλιστῶν ἀφορῶσι καὶ αὐτοὶ παλαιὰ πλοῖα ἀποκτηθέντα ἀπὸ τὴν εὐκαιρίαν ποὺ παρουσιάζουν αἱ σημεριναὶ ἔξειτελιστικαὶ τιμαὶ. Ἐξ ἀλλοιου εἰς τὴν Φινλανδίαν δὲν συμφέρει τὸ περὶ διαλύσεων σχέδιον, διότι ἡ ναυτιλία τῆς είναι μικρὰ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τῶν ἄλλων Σκανδιναντικῶν χρατῶν καὶ ἀδυνατεῖ γὰ καλύψῃ παρὰ κατὰ ἕνα μέτριον μόνον ποσοστόν, τὰς ἀνάγκας τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου της.

Τοῦτο ἀριθμῶς συμβαίνει κατὰ τὴν παροῦσαν κόσμου περίοδον. Οὐ κόσμος ήμέραν παρ' ήμέραν καθίσταται πιστότερος, βυθίζεται ἐπὶ πλέον εἰς τὴν δυστυχίαν καὶ συνεπῶς καὶ ἡ ναυτιλία βλέπει πολλαπλασιαζούμενας τὰς δυστυχίας της. Περιστέρω

δ κ. Harris έξετάζων την δυνατότητα μιας προσεχούς βελτιώσεως τῶν σημερινῶν συνθηκῶν, καθορίζει ως έξης τοὺς παράγοντας, τῶν δόπιών είναι ἀπαραίτητος ἡ συμβολὴ διὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς ναυτιλίας.

1). Νὰ ἀποτέλεσῃ πᾶσα κυβερνητικὴ ἀνάμιξις ὅποι μορφὴν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν ναυτιλίαν, εὐκολιῶν πρὸς τὸ ἐμπόριον κλπ. συναφῶν μεδόδων.

2). Νὰ ἐφαρμοσθῇ συντόμως καὶ μεθοδικῶς ἑνα πάγιον πρόγραμμα διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων, εἰς ποσοστὸν γρηγορικότητος ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐκάστοτε δυναμικότητα τῆς ἀγορᾶς.

3). Νὰ ἀνακοπῇ ἐντελῶς ἡ παρατηρουμένη τάσις πρὸς νέας ναυπηγήσεις, τὰς δόπιας εὐνοοῦν αἱ κρατοῦσαι ἥδη καμηλαῖ τιμαῖ.

4). Νὰ ἐνισχυθῇ τὸ πνεῦμα τῆς ἀλληλεγγύης καὶ συνεργασίας, χάριν τοῦ κοινοῦ καλοῦ, ἵνα οὕτω ἀποφευχθοῦν ἄσκοποι σπατάλαι καὶ ἐπιτευχθῇ τὸ ἴσοζύγιον προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

5). Νὰ μειωθῇ ἡ συμμετοχὴ τῶν Τραπεζῶν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν μέχρι σημείου, ώστε νὰ μὴ ἀπομένῃ ἔδαφος δι' ἐνεργὸν ἔλεγχον ἐκ μέρους τῶν.

6). Νὰ μειωθοῦν τὰ ἔξοδα ἐργασίας εἰς τὸν διαφόρους λιμένας.

7). Νὰ ἐνοηθῇ μία εὐδυτέρα κίνησις φροτίων—παρὰ τὸν λογίωντας ἑκασταχοῦ προστατευτικοὺς περιορισμοὺς—διὰ τῆς ἐλαττώσεως τῶν ἔξόδων καὶ διὰ τῆς ἀναπτύξεως νέας ἐργασίας μὲ τὰς ἀνεκμεταλλεύτους ἀγορὰς καὶ χώρας.

Καὶ 8). Νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ «παλινόρθωσις τοῦ γαιάνθρωπος» ὡς ἀποτελοῦντος ἔνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα εἴδη τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας.

Ο δικτάλογος αὐτὸς τοῦ κ. Harris ἀποτελεῖ μίαν «ποικίλην συνταγὴν», ἡ δοπία ἐὰν ἐφαρμοσθῇ τῇ βοηθείᾳ «θαυματουργοῦ τινὸς δυνάμεως» θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ θεραπεύῃ βραδέως μέν, ἀλλ᾽ ἀσφαλῶς τὴν ἀσθενοῦσαν ναυτιλίαν τοῦ Κόσμου.

ναυμά.

Ἐν σχέσει μὲ τὸ παγκοσμίως ἀργοῦν τοννάς κατὰ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου 1932, ὑπελογίζετο τοῦτο, ὅτι ὑπερεβαίνει τὰ 12.000.000 τ.γρόδες ἢ τοι τὰ 17 οἱ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἔναντι 12 ἔως 13 οἱ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1931. Κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμοὺς, ἀνεξάρτητως κινούμενων ἡ ἀργοῦντων σκαφῶν, ποσοστὸν 50 οἱ τῆς ἴκανοτητος, ἀπὸ ἀπόφεως φροτίων καὶ ἐπιβατῶν, τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου παραμένει ἀχρησιμοτοίητον.

Ἡ ἐμπορικὴ καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ὅμις ἐκπτωσις συνεχίζονται ὑπὸ ἐντοπισμένων μορφῶν κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο. Δύο νωπαὶ στατιστικαὶ ἀναφέρομεναι εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης καὶ εἰς τὰς διελεύσεις πλοίων ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ μᾶς πειθοῦν περὶ τούτου. Οὖτω, κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Ιούνιον κατέπλευσαν εἰς τὴν Ἀμβέρσην 747 ἀτμόπλοια καὶ μότοριστες 1.610.473 τ. νέτ ἔναντι 865 πλοίων 1.913.648 τ. νέτ τοῦ Ιούνιου 1930. Διὰ τὸ διηνούν τοῦ 1932 ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Ἀμβέρσης ἀνήλθεν εἰς 4606 πλοία 9.726.626 τ. νέτ ἔναντι 5196 πλοίων 11.221.185 τ. νέτ τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1931. Προσκυψε, δηλαδὴ, ἔναντι ταύτης αἰσθητῆ διὰ τὸ διηνούν τοῦ 1932 μείωσις, φθάσασα εἰς τὰ 590 πλοία καὶ τὸ 1.494.555 τόννους νέτ.

Ως πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ, ἡ στατιστικὴ τοῦ π.μ. Ιούνιον σημειεῖ τὴν χαμηλοτέραν κατὰ τὸ ἔτος τούτο κίνησιν εἰς τὰς διελεύσεις, ἦτοι 357 μόνον πλοία μὲ πραγματοποιηθείσας εἰσπράξεις 1.707.401 δολλαρίων. Λόγῳ τῆς ἐπτάκτου αὐτῆς χαλαρότητος, αἱ ώραι τῆς διελεύσεως πλοίων διὰ τῆς διώρυγος ταύτης καὶ πρὸς τὰς δύο κατευθύνσεις εὑμειώθησαν ἀπὸ 16 εἰς 8 μόνον ἡμεροήσιως.

ΤΕΣΣΑΡΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΥΜΑ

ΕΝΑ ΑΚΑΤΙΟΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΣΤΕΓΗ

Ἐνα αἴστο τὸ πλέον ἐκκεντρικὰ σπέρα τῆς ἐποχῆς μας, εἰς τὸ ὅποιον ὅμις εὐάριθμοι τολμηροὶ ἐπιδίδονται, λόγῳ τῶν ταλαιπωριῶν καὶ τῶν κινδύνων ποὺ περικλείει, εἰναι ἡ θιλασσοπορία μεταξὺ τῶν πέντε Ἡπείρων διὰ μικροσκοπικῶν ἴστιοφόρων, ποὺ μόλις δύνανται νὰ περιλάβουν δύο - τρεῖς ἐπιβάτας καὶ τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν συντήρησιν τῶν τρόφιμων. Μεταξὺ τῶν ὀλύγων αὐτῶν ἀποφασιστικῶν ὑπαλασσόφωρῶν καταλέγεται καὶ τὸ Νορβηγὸς δημοσιογράφος καὶ Erling Tambs, δοτις ἀμέσως μετά τὴν τέλεσιν τῶν γάμων τοῦ ἀνεψιόλογος πρὸ τετραετίας ἐκ Νορβηγίας διὰ τὸν γύρον τοῦ κόσμου ἐπιβαίνων μετὰ τῆς συζύγου τοῦ τῆς ἰδιοκτήτου ἴστιοφόρου τοῦ "Teddy" χωρητικότητος 7 μόλις τόννων.

Τὸ ειδύλλιακὸν ταξίδιον τοῦ νεαροῦ ζεύγους ἐσυνεχίζετο κανονικῶς ἐπὶ διολκήρους μηναῖς εἰς τὸν ἀνοικτὸν πόντον μὲ πρώτην προσέγγισιν εἰς τὰς Καναρίους νήσους, ὅπου παρέστη ἀνάγκη μακρᾶς παραμονῆς τοῦ γιώτ, διότι ἡ κ. Tambs ἔτεκεν ἑκεὶ ἄρρεν, ὁνομασθεὶς Ἀντώνιος. Ἐξ ἑβδομάδες κατόπιν, τὸ μικροσκοπικὸν γιώτ φέρον τὸ ζεύγος τῶν θαλασσοπόρων καὶ τὸν νεογέννητον βλαστόν των, ἀνέπειτας τὸ ιστίον τοῦ καὶ ἑκκηλούμησης τὸν περιπτειώδη πλοῦν τοῦ διασχίσαν τὸν Αἰγαίον καὶ κατευθύνθην διὰ τοῦ ισθμοῦ τοῦ Παναμᾶ εἰς τὴν νήσον Ταΐτην καὶ τὰς Νοτίους νήσους τοῦ Ειρηνικοῦ ωκεανοῦ.

Κατὰ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1931 ἡ θαλαμηγὸς κατέπλευσεν αἰσιώς εἰς τὸν λιμένα "Οκλαντ" τῆς Νέας Ζηλανδίας, φέρουσα δύως ἑτι ὑγένειμον τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν τῆς. Κατὰ τὸν πλοῦν εἶχε προστεθῆ εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ Tambs καὶ μία θυγάτηρ.

Τὸ ιστιοφόρον "Teddy" πρὸι ἡ σύγορασθῇ ἀπὸ τὸν λάτρην τοῦ κύματος Νορβηγὸς δημοσιογράφος διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὸν πλάνητα περιπλόου τῆς Υδρογείου, ἡ πλοηγὴς εἰς τὰ Νορβηγικὰ φίδρο καὶ εἰχε ναυπηγηθῆ ἀπὸ τὸν αὐτὸν ναυπηγόν, δοτις κατεσκεύασε τὸ πλοῖον "Fram" τῆς ἐξερευνητικῆς ἀποστολῆς τοῦ Νάνσεν.

Εἰς τὴν Ν. Ζηλανδίαν ὁ Νορβηγὸς θαλασσοπόρος μὲ τὸ ἀκάτιον αὐτὸν, παρὰ τὸν βαρὺν ἐξαρτισμὸν τοῦ εἰς ιστία, μετεσχεν εἰς ἀγῶνας ιστιοπλοίας 1200 μιλῶν μεταξὺ "Οκλαντ" τῆς Νέας Ζηλανδίας καὶ Σίδνευ τῆς Αὐστραλίας καὶ ἐνίκησε δύο ἐκ τῶν ἀριστών ιστιοφόρων τῶν δύο λιμένων, ἀτίνα μετέσχον ἐπίσης τῶν ἀγῶνων κατὰ τὸ παρελθόν θέρος.

Ο Erling Tambs ἀπέστελλεν ἐκτενεῖς καὶ πλήρεις ἐνδιαφέροντος ἀνταποκρισεις ἐπὶ τῶν περιπτειῶν τοῦ μακροῦ ταξίδιον τοῦ εἰς πλέον ἐκκεντρικὰ τῆς πατρίδος τοῦ καὶ τῆς Εὐρώπης. Δυστυχώς, ὁ βίος τοῦ ιστιοφόρου τοῦ ἐπεριματισθή πρὸ τοῦ βαρύχον μιας Νεοζηλανδικῆς ησίδος πλοηγού τοῦ "Οκλαντ", ὅποτε ἐπόρευετο νὰ ἥρχιζε τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς τοῦ εἰς Εὐρώπην διὰ τοῦ Ινδικοῦ ωκεανοῦ, μέσω τοῦ Σούνεξ καὶ τῆς Μεσογείου.

Κατὰ τὴν τετραετή περιπλάνησιν τοῦ εἰς τὰς μακρυνάς θαλάσσας, τὸ "Teddy" διήνυσε 17.000 μιλῶν χωρὶς ποτὲ νὰ ὑποστῇ οὐδὲ τὴν παραμικρὰν ζημίαν. Κατὰ τὸ ναυπηγόν τοῦ, ὁ δημοσιογράφος Tambs μόλις κατορθώσας νὰ διασώσῃ τὸν σύζυγον καὶ τὰ δύο τέκνα του. "Έχασε δύως πολύτιμα δι' αὐτὸν κειρόγραφα τῶν ταξιδιωτικῶν του ἐντυπώσεων καὶ τὴν πλουσίαν φωτογραφικὴν συλλογὴν του. Ἀπολέσας ἡδη τὴν οἰκογενειακὴν του στέγην, θάτι ἐπανέλθη εἰς τὴν Νορβηγίαν ἐπιβαίνων τὸν πρώτον ὑπερωκεανόν, συνοδευμένος ἀπὸ τὰς κίνησις τοῦ μικροῦ του πλοίου καὶ τοῦ ἐκπλου του ἀπὸ τὰ πάτρια ὑδατα, ὑπὸ τόσον ειδικλαϊκας συνθήκας, ποτὲ ἐπέπρωτο νὰ ἔχουν τοσον λυπηρὸν τέρμα εἰς τὴν ἀξένον νεοζηλανδικὴν παραλίαν.

Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν δὲν συμπεριλαμβάνονται αἱ ποσότητες τῶν μπλώνερος γαιάνθρωπος καὶ πετρελαῖον.

Ἐναντὶ ἐπομένως τοῦ 1929, εἰς τὸ σημαντικότατον τοῦτο ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόφεως τῷμητα τοῦ κόσμου, σημειοῦται μείωσις 24 οἱ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν καὶ 18 οἱ εἰς τὴν ἔξαγωγὴν.

Οὐγή ὀλιγάτερων ἀπόγοντευτικῶν είναι οἱ ἀριθμοὶ οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὰς διελεύσεις πλοίων καὶ τὴν εἰς ἐμπορεύματα κίνησιν μεσόφ τῶν δύο διενδύνων διεργάγων, τοῦ Σούνεξ καὶ τοῦ Παναμᾶ. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι είναι οἱ τοῦ ἀκολούθου πίνακος:

	1929	1930	1931
Διελεύσεις) Αριθμὸς πλοίων	6.274	5.761	5.366
ἐκ τοῦ) Τ. νέτ (εἰς χιλιάδας)	33.466	31.669	30.028
Σούνεξ) Εμπορεύμ.	34.316	28.511	25.332
Διελεύσεις) Αριθμὸς πλοίων	6.430	5.885	4.972
) Τ. νέτ (εἰς χιλιάδας)	23.242	22.068	18.921
Παναμᾶ) Εμπορεύμ.	31.450	27.848	22.048

Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἀποδεικνύουν σαφῶς, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ κίνησις ἐπιειδὴ κατὰ μίαν μεγαλύτεραν ἀνάλογίαν ἀπὸ τὰς διελεύσεις πλοίων. Πράγματι, ἡ διὰ Σούνεξ ναυτιλιακὰ σημειοὶ μείωσιν 5 οἱ ἔναντι τοῦ 1930 καὶ 10 οἱ ἔναντι τοῦ 1929, εἰς δὲ τὸν Παναμᾶν αἱ διελεύσεις ἐμειώθησαν 14 οἱ ἔναντι τοῦ 1930 καὶ 18 1/2 οἱ ἔναντι τοῦ 1929, ἐνῷ ἡ κίνησις τῶν ἐμπορεύμάτων ἡλαττώθη κατὰ 11 οἱ ἔναντι τοῦ 1930 καὶ 26.50 οἱ ἔναντι τοῦ 1929 διὰ τὸ Σούνεξ καὶ 21 οἱ ἔναντι τοῦ 1930 καὶ 30 οἱ ἔναντι τοῦ 1929 ὅσον ἀφορᾷ τὴν διώρυγα τοῦ Πα-

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΜΦΟΛΥΓΑ ΤΟΥ x. WATTS

Η ΑΠΟΣΤΟΜΩΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ “REALIST,”

ΚΑΤΑΠΙΠΤΟΥΝ ΑΙ ΑΣΥΣΤΑΤΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ

Δημοσιεύμενον κατωτέρῳ, λόγῳ τοῦ ἔξαιρετικοῦ της ἐνδιαφέροντος, τὴν πρὸς τὸν κ. E. Watts δοθείσαν ἀπάντησιν ἐκ μέρους γνωστοῦ "Ἐλλήνος ἑφοπλίστον τοῦ Λονδίνου, κρυπτομένου ὑπὸ τῷ φευδώνυμῳ «Realist», ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ «Fairplay», διὰ τὰς ἀσυστάτους κατηγορίας καὶ ἐπικρίσεις τὰς ἐκτοξευθεῖσας εἰς βάρος τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Ὁ ἀπάντησις εἶνε πράγματι ἀπόστομωτική. Ὁ "Ἐλλην ἐπιστολογράφος κατέχει τὸν καλώς τὰ ναυτιλιακὰ ἡγήματα, ὥστε αἱ ἐπ᾽ αὐτῶν μελέται τον νὰ φιλοξενοῦνται ἕκαστος, μὲ εὐμενεστάτας κρίσεις, εἰς τὰς στήλας τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου.

Ο κ. E. H. Watts με τὴν ἔκρηξιν τῆς Ἑσοφόδιας του και τὸν a la mode κλαυθμηρισμὸν του, ὑπέρ τῆς προστασίας τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς ἀτμοπλοΐας ἐπαρίας «Britain», πιθανόν νά ἔκερδις κακοῖαν δημοσιεύσῃτα μεταξὺ μεριδος τινός τοῦ ἡμερήσιου τύπου και ίσως ἀκόμη νά ἀνεκηρυχθῇ και ἐννικός ἥρως ἀπὸ μερικούς πού γνωρίζουν τόσα περὶ ναυτιλίας, δος και δι κατοικος τῆς εἰλήνης. Ἡ ἀγόρευσις του, δημως, πολὺ μικράν παρηγορίαν φαίνεται διτοῦ θά προσέρχεται εἰς τοὺς ἀτυπεῖς μετόχους τῆς «Britain».

Δέν θα ήτο ασκοπον νά προσταθή, διτί ούτος άνηγρησός, ως ένας ηγετικα πιποτικός ανταγωνιστής της Εμπορικής ναυτιλίας ένος μικρού "Εθνους, της Ελλάδος, ήτις άποτελεί μίαν από τας άριστας πελάτιδας της Αγγλίας. Οι "Ελλήνες, με τας δλίγας και διά σκληράς έργασίας αποκτηθείσας οικονομίας των μειρικών χιλιάδων λιρών, δρονταν: έδιν και άγραφάζουν τα πλακατά "Αγγλικά απόστολαια. Ο κ. Watts τούς έπωλησ αρκετά τοιαύτα πλοια του και μάλιστα εις καλάς τιμάς. Οι "Ελλήνες άσφαλτον τα πλοια των εἰς τὴν Αγγλίαν, κατά τό πλειστον διενεργούν έδιν τας έπικουράς των, γιακάνθρωκας, θιλικά και τρόφιμα προμηθεύονται: από τὴν Αγγλικήν άγραδον, έμπιστανται τὰ ἐκ τῶν ναυλών κάρδη των εἰς τὰς "Αγγλικάς κείρες, άκομη δὲ και αὐτά τὰ "Ελληνικά πληρώματα καταθέτουν τὰς οικονομίας των εἰς τὰς "Αγγλικάς τραπέζες τῶν διαφόρων λιμένων τοι Μπρίστολ Τσάνγκαλ.

"Οσον αφορεις τους αύδια:ρέτους ισχυρίσομούς τοῦ κ. Watts, δι: οἱ "Ελληνες ἐργάζονται υπὸ δρους μὴ ἀνεκτοῦς εἰς τὴν Βρεταννικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀπορεῖ τι τάχα νὰ ἔννοιῃ." Αἱ εἰμιθα δύως εἰλικρινεῖς. Ἰκούθετα, δι: ηδὲ νὰ εἴην κατὶ ποὺ ἀκόμονεν καθημερινῶς, δι: δηλαδὴ οἱ "Ελλήνες διατρέψουν ἀνεπαρκοῦ τὰ πληρώματα των, δι: φορτώνουν περισσότερον τὰ σκήπτρα των, δι: μεταφέρουν φορτία γεννημάτων εἰς χώμα χωρίς νὰ τοποθετοῦν εἰς τὰ κύτη των ξόλων διαχωρίσματα κλπ.

Έλληνω, δις θα μεσθή πετρέψεται νά πάποσχηγίσω τινά τῶν σημείων αὐτῶν πρός γνώσιν μαρικών, οι δύοτοι ἔξικολουθούν νά πιστεύουν δυο και δύο κ. Watts. Λοιπόν, ἐνῷ εἰς τά Βρεταννικά πλοιά τά πληρώματα διατρέφονται μά κανσέρδινα (tinned foods) και μά κατεψυγμένα κρέατα, ἡδίκαια τῆς τροφοδοσίας των στοιχίων δι'. Ἑκατον τετραγων. σελ. 1)10 έως 2) — Ημερησίως οι "Ελληνες δέν χρησιμοποιούν περιόδισιν ειδη, σύτε-
χουν τοιαύτας τιμάς.

Τα Ἑλληνικά πληρώματα ἀπέκτονται και ἔχουν τὰ αὐγά των, νωπόν ἄρτων και κρέας καθ' ὑμέραν (τὰ Ἑλληνικά πλούτα φέρουν πάντοτε καθ' ὅλον τὸ ταξίδιόν των Ἰωνιανά σφάγια), η ἐδέξια τῆς τροφοδοσίας των ταῦτης ποιεῖται μεταξὺ τῶν σελ. 2)3 ἕως 3)3 κατ' ἀπομονώμενοι.

"Οσον ἀφέσῃ τὸ ζῆτημα τῆς ὑπερρροτώσεως τῶν συκοφάνων, νομίζω ὅτι τοῦτο δὲν ἀποτελεῖ προνόμιον (!) τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ότι πρός τὰς συνίδας τῶν Ἕλινων διαχωρισμάτων τῶν κυτῶν διὰ τὴν στοιβασίαν τῶν εἰς χύμη φορτίων γεννημάτων, πολλάκις μοι ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ διαπιστώσω, διὰ τὰ πλείστα τῶν εἰς Ἐλλαγας πωλήθεντων Ἀγγλικινῶν πλοίων δὲν είχον τὰ τουάτα διαχωρισμάτα. Μή ληγμονώμενον, ὅτι ὑπάρχουν εἰς κάθε χώραν «μάρκαρ ποδόπτα», διπλως καὶ εἰς κάθε οἰκογένειαν;

"Ἐπει τῶν τοιχουμένων γενικῷ ἔργῳ, είναι ἀπατηλὴ ή ἐκ πρώτης διφειράς ἐντύπωσις, θτι οἱ Ἑλλῆνες, ὡς καὶ μερικαὶ ἄλλαι ἑθνικότητας, ἔργοις τῶν τοιχών ὅλητερα. Ἡ πραγματικότης είναι ἐντελῶς θάραφρος. "Ἐν νεώτερον καινούργεια Ἀγγλικοῦ πλοίου είναι πολὺ οἰκονομικά κινήτερον. Διότι ἔχει οὐδὲν αὐτοῖς μικρότεραν κατανάλωσιν καυσίμων ὥλης, ἀσύνατα τέ ξένα επικοινωνή καὶ μικρότερα παρθείται. "Ηκουος πρό τινων μόλις ἡμερῶν, διτά τέ ξένα ἐνός μικρᾶς ἡλικίας Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ 7500 τόνων ἀνέρχονται εἰς 22 λίρας τὴν ἡμέραν. Πολλοὶ δὲ λέγοι: "Ἐλλήνες δύνανται νά ἐπιτύχουν τὸ ποσόν τούτο, ωστε καταντά γελοίον τό νά υποστηρίξεται, θτι, ἐπειδή οἱ ὅληις, συγκριτικῶς, ἔχοντες εὐθηγότερα πλοῖα, αἵτινα καταπρίπτουν καὶ τοὺς ναύλους εἰς ἐπίνειαν χαμηλά.

Οι έποιες πλοιοκτήτης τα άναμένουν, φυσικώς, τὴν ἀρχηγίαν ἀπό τοὺς με-
τάλλους "Αγγλούς ἐφόποιες", εἰναὶ δὲ συνήθως προσκεκολλημένοι εἰς κύτους.
Φρονῶ, διτὶ ἔχον δίκαιον διμιούροτερόπως, Ιδίως δουσ ἀροσε τὴν τα-
κτικήν τῶν Ἀβλήνων πλοιοκτήτων. Τί δημως ἔκαρδιζικμεν ἐκ τῆς ἀρχηγίας
ταῦτης κατὰ τοὺς τελευταίους καιρούς;

Πρό διετίας, όποτε οπελογίζετο, ότι θα είχωμεν μίαν καλήν ἔργασίαν εἰς τὴν ἀγοράν του Πλάτη, οἱ «ἀρχῆγοι» ἀπέσυραν ἀθρόως ἐκ τῆς ἀργίας τα σάκια των και πρώτην πρὸς τὰ ἑκατὸν νικαλώντων τά ἀποτελλόμενα κανά πλοιά των εἰς τὰ σελ. 17)6 ἔως 18) — δι: «Ἄγγειαν—Κόντινεν, κατὰ δὲ τὸ παραβόλην ἔτος οἱ Λίσιοι «ἀρχῆγοι» ὑπέρφρων σηματίκα συμβόλισαν ἀναλαβόντες ἔξαγωγάς Ρωσικῶν γεννημάτων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης εἰς τὰ σελ. 10)6 ἔως 11) —. Ιδιαιτέρως, δύον ἀφορῷ τὴν Ρωσικὴν ἔργασίαν, οἱ

"Ελλήνες πλοιοκτήται είχον προέλθεις κατά τό παρελθόν έτος εἰς συμφωνίαν νά μη προσφέρουν πρός ναύλωσιν τά σκάφη των εἰς τά Σοδιέτ, έτσι προηγουμένων δὲν ἐπετύχανον μερικούς εὐνόκους δρους. Εἰς τὴν συμφωνίαν των ταῦτην παρέμειναν σταθεροί ἐπὶ τὰ διάστημα, ἐνῷ χρόνῳ Ἀγγλικά σκάφη ἐναύλωντο δέσσι: τῶν Ρωσσικῶν προτάσσον.

Τὴν παρελθοῦσαν ἔδιδομάδα ἔνα Ἀγγλικόν ἀτέμπλοιον ἐδέχθη ναύλον ἐκ αὐλ. 216 δὲν νὰ πλέυσῃ κανένα εἰς τὴν Αὔστραλιαν, μακρύθων δὲ ὅτι καὶ ἄλλα Ἀγγλικά πλοία πρόκειται ν' αναχωρήσουν κανένα ἐκ τῆς Μεσογείου διά τὸ Πλέιτ (παρὰ τὴν ἐν τῷ Μεσογείῳ ἀκριβέστατην τῶν μπανκερεψ., διπλως φορτώσουσαν στηργά Ἀργεντίνης μὲ ναύλον 16) — δι' Ἀγγλίαν· Καντονεντ. Ὡς πρός τούς ἐξειταλιστικούς σημειρινούς ναύλους διὰ τὰς μεταφορὰς γιανιαθρώμαν ἐκ Νοτ. Οδαλλαζ εἰς τὸ Πλέιτ δὲν είναι ἀσφαλῶς οἱ "Ἐλλήνες, ἐκεῖνοι οἵτινες τοὺς προεκάλεσαν, διότι ἂν κρίνη τις ἐκ τῶν στατιστικῶν τοῦ κ. **Watts**, τὰ 65 ¾ τῶν πρός τὰ ἐκεῖ φορτίων μετεφέρθησαν παρ'" Ἀγγλικῶν σκαφῶν.

¹ Αποτελεῖ καθηγερινόν, περίου, φωνέμενον τὸ νὰ ἀπορρίπτεται μία προσφορά ναύλου ἀπὸ Ἑλληνικὸν ἀμύπλοιον καὶ πρὶν παρέλθουν ὅλιγα μόλις λεπτά τῆς ὥρας, ἡ ἴδια ἔργασία νὰ γίνεται δεκτὴ παρ' Ἀγγλικοῦ πλοίου εἰς κατατέραν τιμὴν καὶ ὑπὸ οἰουσδήποτε δρους τῆς ἀρεσκείας τῶν ναυιωτῶν. Οὐ καθὲ ναυλωτῆς δύναται νὰ σᾶξ εἰπῇ, διὸ καὶ τοιοῦ δὲν είνε δίκαιον, διότι πολλάκις πάταιον καὶ μερικοὶ μαστίται, οἱ δόποιοι: διὰ νὰ πάσιονται τινὰ πλοιοκτήτην νὰ δεχθῇ χαρημάτων ναύλον, δὲν διατάζουν νὰ τὸν διαβεβαιώσουν, διὸ ἡ προτεινομένη ἔργασία θὰ γίνη ἀποδεκτὴ παρὰ τοῦ Α. ἢ Β. Ἀγγλικοῦ πλοίου μὲ ασφάλεια λάλην.

"Οταν δ. κ. Watts έδιε τάς περὶ τοῦ ἐμπορίου τῆς Μαύρης Θαλάσσης στατιστικά του, ἀνέφερεν διτὶ ἔνεκα τοῦ κλεισμάτος τῆς Ρωσίας καὶ τοῦ δουνάβεως καὶ τῆς ἑτάκοσιῶν ἥν αντιστρόφων προσέλαβεν ἢ ἐπὶ τοῦ Ρίβερ Πλέιτ ἐργασία, οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ παρήγγειλαν μεγαλυτέρου τοννάς σκάφη καὶ ἐπώλησαν εἰς τοὺς "Ἐλλήνας τὰ μικρότερά των, ἀτίνα εἴλη κατάλληλα διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς δοποίας οἱ "Ἐλλήνες εἰχον ἀποκτήσαι εἰδικότητα, χρονολογουμένην ἀπό τῆς παλαιοτέρας ἐποχῆς τῶν λιοντάρων. Εἰς τοῦτο συνέτενεν ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς χώρας των, ἀλλὰ καὶ διότι πιθανῶς οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς ἔξαγωγες Ρωσικῶν σιτηρῶν ἦσαν, κυρίως "Ἐλλήνες.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἄγοράν τοι Πλάτων δὲν πιστεύω εἰς τὴν ὑπαρχίην πραγματικοῦ κινδύνου ἐκ μέρους τοῦ 'Ελληνικοῦ συναγωνισμοῦ, ἀλλ' ἐπὶ τέλους ὑποέσται ὅτι ἔχουν καὶ οἱ 'Ελλήνες δικαιώματα νὰ ζήσουν. 'Ο 'Ελληνικός συναγωνισμός δὲν ἥδυνατο διὰ προσβλήσεως αἰτίας — διως εἰπεν δικαίως.

"Εχουμεν κατόπιν το ζητημα των εν αργής πλοίων. Αι ανά χειρας στα-
τισικαι δεικνύουν, δι μόνον τα 25 ορο της παρωπλισμένης παγκοσμίου
χωρητικότητος αναλογον εις τὴν Βρετανικήν ναυτιλίαν, τα δέ έτερα 75
ορο κατανέμονται μεταξὺ των ξενών πλοίων (τῶν συνχρονιστων τοῦ κ.
Watts) τητ' ἀναλογίαν δημος τὰ πλείστα τῶν ἄλλων Κρατών, συμπερι-
λαμβανομένης και τῆς Ἑλλάδος, ξένουν πολὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀργού-
σης χωρητικότητος. Οι Ὀλλανδικοί, Γερμανικοί, Σκανδινανοί και Ἑλ-
ληνικοί λιμένες (εἰς Πειραιᾶ δὲν ὑπάρχει πλέον θέσις) εἰνε πλήρεις ἀπό
παρωπλισμένα φορτηγά. Τό "μορφολογειον" τοῦ ξενικοῦ συναγωνισμοῦ και
αι ἀνώνθετες ἀλλά και ἀδικιολόγητης επικρίσεις, εἰνε—νομίζω—δχι, μέ-
γον παράλογοι, ἀλλά και ἐπιχιόνων.

Επιμένω, ότι η Βρατενική ναυτίλια μεταφέρει καὶ σήμερον καὶ' ἀνάλογιαν τόσα φορτία, δύσι καὶ εἰς πάσαν ἀλλήν προγενεστέραν περίσσον. Οὓδες ἔχουν τάς φρένας αὐθαδύναται· νὰ ὑπολογίσῃ σοδαρώθ τὴν δηλωσιν τοῦ κ. **Watts**, ότι ἡ Ἀγγλική ναυτιλία ἔσθισσαν εἰς τὸν φορτηγὸν αὐτῆς κλάδον ἀπὸ τῶν συναγωνιστῶν τῶν ἔσων καὶ ὅτι ἡ νήσος τῆς Μεγάλης Βρατενίας ἐξαρτᾶται ἀπὸ τάς ἔσνες σημαίας διὰ τὴν μεταφοράν εἰς τοὺς λιμένας τῆς τῶν ἀπαιτουμένων πρός τοῦ ἔζην τοῦ πλήθυσμοῦ τῆς! 'Η δηλωσις αὐτῆς ἀποτελεῖ μίαν ἐνωφρενικὴν ἡττοπάθειαν....

"Η οικτρά γενικώς κατάστασις της φορτηγού ναυτιλίας (διότι η παρούσα χροιαί δὲν θήγει μόνον την Βρετανικήν) δρψίλεται μέχρις ένός βαθμού εἰς αλτίτιδα διεθνούς χροιαῖς, ἐκ τῶν δύοιων ἀπασα ή Οικουμένη δοκι-

μάζεται. Κατά τὴν γνώμην τοῦ κ. Shaw, τὸ τέρμα τῆς προκαμήσης δο-
κιμασίας μας δὲν θὰ ἐπέλθῃ, ἐφ' ὃσον προηγουμένων δὲν ἔκανανθεὶσθούν
τὰ οἰκονομικά εἴς τοῦ πολέμου ἔρεις. Τοῦτο εἶναι μία μεγάλη ἀλγήθεα.
Οἱ sir John Latta φθάνει ἔτι πλησιέστερον πρός τὴν ἀκρίβειαν φρο-
νῶν, διότι αἱ συμφοραὶ μας πηγαδίουν ἀπό τὴν Ἐλλάσιν ἐμπορικής κινήσεως
διὰ τὰ πλοῖα. Είναι δὲ ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρουσα ἡ ἔκθεσις τῆς παρελθούσης
ἔθεματος διὰ τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ, διότι διατυποῦται εἰς αὐτὴν ἡ
παπούθησις τῆς "Ολλανδικῆς κυβερνήσεως, διότι ἡ παροῦσα ἐκπατώσις τῆς
βιομηχανίας τῆς ναυτιλίας δὲν ἔνεχει χροιάν παροδίην καὶ συνεπῶς δέσον
νά ταῦθι κατὰ μέρος οἰδεῖσθαι ἐλπίς μιᾶς ταχείας βελτίωσεως. Αὗτὸς εί-
νει τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ πολέμου, ὃσον δὲ ταχύτερον κατανοήσωμεν, διότι πε-
ριήλθομεν εἰς ἐντελῶς νέον στάδιον ἐξελίξεως τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανί-
ας, τόσον τὸ καλύτερον δι' ἡμάδες. Ἐπόλυμος γάντιον τοῦτο πρὸ ἐνός καὶ
πλέον ἔτους καὶ νά υποβάλλω μερικά δεδομένα εἴς τῶν ἀντίληψέων μου,
φρονῶν διότι καὶ διαν ἀκόμη παρελθῇ ἡ παγκόσμιος αὕτη κρίσις, ἡ ιδικὴ
μας, ἡ ναυτιλιακή, θὰ συστοιχήσῃ μάχεις ὅπου προσέλθωμεν μετά τόλμης εἰς

τὴν ἐφερμογὴν ριζῶνδη μέτρων καὶ προσαρμοσθῆμεν εἰς τὰς νέας μεταπολεμικὰς συνήγορικας. Η ἀρχαία, μης ἔγκειται εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν εἰς χώρια φορτίων, ίδιως δὲ γαιανθράκος, γεννημάτων, μεταλλεύματος, σιδήρου, νιτράτων καὶ λαζαρίων.

"Ως πρός τὴν Ἰταλίαν, αὗτη τελεστοποιεῖ δυναμηθόν καὶ περισσότερον τὴν οὐρανολεκτικήν αὐτῆς δύναμιν. Ἡ Γαλλία εὐέξαντα τὴν παραγωγὴν γαιανθράκων εἰς ποσκὸν ὑπέτρεψε τὴν ἀνάγκην της. Ἡ Σκανδινανία καλύπτει κατὰ τὸ πλειστὸν τὰς εἰς γαιανθράκαν ἀνάγκας της ἀπὸ τὴν Πολωνίαν. Ἡ δὲ Σοβιετικὴ Ρωσίας ἀποστέλλει· ἡδη περισσότερα φορτία γαιανθράκων εἰς τὰς γειτονικὰς της χώρας (που σημαίνει: συντομώτερα ταξιδία). Ἡ διεὶς Ἑγρᾶς μεταφορὰ τῶν γαιανθράκων εἰρύνεται, ἡ χρήσις τοῦ ἐπιποτοπίου πατραρχίου καὶ ἡ κονιοτοίνας τοῦ ἔγχωρίου γαιανθράκως εὐέξαντα καὶ εἰς τὴν Ν. Ἀμερικήν, εἰς δὲ τούς σταθμούς τῶν ἀνθρακεύσων ἀποστέλλονται διλιγόντερα πλέον γαιανθρακοφορτία, διότι καθηγμερινῶς αὐξάνει· δὲ ἀριθμός τῶν πλοίων, που χρησιμοποιοῦν, ὡς κακύσιμον θίλην των, τὰ πετράλαιον.

Τὰ γεννήματα καλλιεργοῦνται εἰς εὑρυτέραν ήδη κλιμακαί ἀπό διαφόρους εἰσιγωγικάς χώρας καὶ τοις ουτοτρόπως αἱ ἀνάγκαι τῶν περισσείσανται καὶ αἱ ὑπερθαλάσσιαι μεταφοραὶ τοῦτον ὑψίστανται· τὴν ἀνάλογον μείσιαν. Αἱ κυριώτεραι χώραι εἰσιγωγῆς λαχάρων αὐξάνουν τὴν καλλιέργειαν τῶν τεύθων. Τό αὐτὸν συμβινεῖται καὶ μὲ τὸ συνθετικὸν νιτράτον. "Εχομεν τέλος καὶ τὸν καθηματινὸν αὐξάνοντα συναγωνισμὸν τῶν λαΐνων. Πόδες είναι, λοιπόν, δυνατόν νὰ εἴρωμεν ἐργασίαν διὰ τὰ 40 σο τῆς διπλαρχούσης ἐπὶ πλέον ἐν τῇ Θαλάσσῃ χωρητικότητος;

"Η Βρετανική έμπορική ναυτιλία, χρισμένη μόνη, είναι, πιθανώς, πλέον η έπαρχη, δημως ἀντεπεξέλθη εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ μειωμένου δγκοῦ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου τοῦ μέλλοντος, ώστε δέν βλέπω οδόμαρι κατά ποιον τρόπον η δική τοῦ <προστατευτισμὸς θεραπεία> ή ὑποδεικνυμένη ὑπὸ τοῦ κ. Watts, δύναται νὰ σώσῃ ἀπὸ τὴν πτώχευσιν τοὺς "Αγγλους πλοιοκτήτας, πτώχευσιν τὴν δύοιν δὲ κ. Watts προσβλέπει διά τὸ ἔγγυτον μέλλον. 'Εξ ἄλλου δ προστατευτισμός μεγάλας θὰ προξενήσῃ ζημιάς διὰ τὴν χώρων ταύτην.

Ο προστατευτισμός, πιθανόν νά άποτελῇ ἀναγκαίαν καὶ σοφήν πολιτικήν ὑπέρ τῆς ἔγχωρίου βιομηχανίας, ἀφοῦ τὸ ἐμπορικὸν ισοζύγιον τῆς γύρως ταύτης, ὡπό τὴν ἀλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου, ἀπέδη ἐναντίον τῆς. Τὰ προστατευτικὰ μέτρα θὰ ἐπιτελέσουν εἰς τὴν κοδέρνησαν νά διαπραγματευθῆσην ἀμιοδανικήτην τὴν σύναψιν ἐνόπλουν ἐμπορίουν συνηγγάρων μὲ τὰς διφέρους ἕξιν της χώρας. Διὰ τὴν ναυτιλίαν, δημοσ., συμβαίνει τὸ ἀντελάσθαις ἀντίθετον. Καθὼς ἀπέδειξε μὲ τὴν χαρακτηρίζουσαν αὐτὸν σκηνήσιαν δι sir Frederic Lewis, εἰς τὸν παρ' αὐτοῦ ἔκφρανθέντα λόγον τὸν παρελθόντα Ἰανουαρίου ἐνώπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν μετόχων τῆς «Houlder Line», ἡ Μεγάλη Βρεταννία κατέχει πολὺ μεγαλύτεραν χωρητικότηταν, παρ' ὅσην χρειάζεται: διὰ τὸ ἔθνικόν καὶ τὸ ἀλτοκρατορικὸν τῆς ἐμπόριουν. Αἱ δὲ Ἀγγλικῶν πλοίων μεταφορεῖ φορτίων τοῦ ἕντον ἐμπορίου εἰναις κατὰ πολὺ ὑπέρτεραι: ἀπό τὸ ποσοστὸν τῆς Βρεταννικῆς ἀποπλοίου, τοῦ ὅποιον ἡ κίνησις διενεργείται: ἀπό τὴν ἔξινην ναυτιλίαν. Καὶ προχωρῶν εἰς τὸν λόγον τοῦ ἓτι: περικτέρω, διαρέω Lewis ἔτοντας διτὸν ἡ ἐργασία μετατόπισθαι ἀπολύτως ἔνων χωρῶν ἀκτελεῖται: κατὰ ποσοστὸν 30 οὐρῶν ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς παρὰ τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας. «Ἐπιλογὴ ποσοστὸν ἀνά τῶν 40 οὐρῶν τῆς παγκοσμίου ἀγροτικότητος πέφεται τὴν Βρεταννικὴν σημαντικὴν καὶ μεταφέρει τὰ 40—50 οὐρῶν ποσοστὸν τῶν φορτίων τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου. Ἐπειδὴ, φυσικά, τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Βρεταννικῆς ἀλτοκρατορικᾶς εἰναις μικρότερον ἀπό τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν τῆς ἀναλαμδηνότερης γενικῶς ὑπό τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων ἐργασίας, καθίσταται πρόσηλον, διτὸν η Βρεταννικὰ σκάφη μεταφέρουν περισσότεραν ἔνων κίνησιν. Εἰς τούς ἀνωτέρους ἔγκειται ἡ ἀπλῆ καὶ ὑγιῆς σκηνής τοῦ σερ Lewis.

Δέν θά ήτο, λοιπόν, ξώσυντο διά τὴν χώραν ταῦτην νὰ ἐπεκτείνῃ τὸν προστατευτισμόν καὶ ἐπὶ τῆς νωνιτείας τῆς; Εἰς τοιαύτην περίπτωσιν θὰ μηδηθοῦν τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰ ἄλλα νωνικά ἔθνη, ἀποτέλεσμα δὲ τούτου θὰ είναι, διτὶ περισσότερον Ἀγγλικά πλούτοι θὰ παροπλισθοῦν, αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων νωνιῶν καὶ ἐργάζοντων νωνιπηγίων καὶ ἐργοστασίων θὰ πληγθοῦν, τὰς ἡγεμονίους γάρ οὐδέποτε άνεργίας θὰ αἰληθοῦν κατ' ἀνάλογον μεταξὺ καὶ τὸ σπουδαῖσταρον πάντων θά μειωθοῦν αἱ «ἄρχασται» Ἐξανωταὶ.

Κατά τὴν ταπεινήν μου γνώμην, αἱ παγκόσμιοι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι ὅταν τῆς ἀπαχούλησθας φορτηγῶν πλοίων καὶ στον ἀκόμη παράλιθη ἡ παροδοῦς κρίσις, δὲν δύνανται νὰ ὑπερβοῦν τὰ 50 σ.ο τῆς σημειώνης χωρητικότητος. Ήδη, λοιπόν, ἀφήσαντες τὴν κατάστασιν νὰ ἐξελιχθῇ φυσιολογικῶς μετὰ τὴν περείν τῶν διελάσσεων καὶ ἔπει ἀφεύδοις: συγχρόνων τὰ πλοιάρια παράλιουν τὸ δριον τῆς κλάσσεως των, τότε κατ' ἄλλιστον ἐντὸς μιᾶς πεντακτίας θὰ ἀποκτήσουμεν τὸ ποθητὸν ισοζύγιον μεταξὺ προσφορᾶς φορτωτιών καὶ ζητήσεως συκεφῆν. Φοβούμενοι δημωτικοὶ πρὸ τῆς ὀμαλῆς ταύτης ἐξελίξεως, αἱ διάκροτοι κυβερνήσεις απέσιουν καὶ λάδουν ἡ μία κατόπιν τῆς ἀλλήλης μέτρα προστατευτικά, πεικχωρηγούσσι· τὰς ναυτιλίας των, πράγματα, δέπερ νὰ ἔχῃ σοδερόν ἀντίτυπον εἰς τοὺς κρατικούς προσβολογικούσιους καὶ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῶν Ἐθνῶν.

Πρός τό συμφέρον της ναυτικής διεύθυνσης, πρέπει τοῦτο νά αποφευχθῇ καὶ εἰς λογικούν νά γίνῃ δεκτή ή πει τις θεωρίας συνεργασίας πρότασις τοῦ κ. Walter Runciman. Τούλιθ νά υποδειχν, διτί δικά του Watts δύναται νά κερδίσῃ τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν μετόχων τῆς ὑπ' αὐτὸν ἐταπειρίξεως καθὼς καὶ πολλών πλοιοκτητῶν. "Αγγλῶν καὶ Ἀλλοδαπῶν, ἔναν ἄντι νά σπαταλή πολύτιμον χρόνον εἰς τὸν κατατοπισμὸν στατιστικῶν, αἱ ὁποῖαι—διευθυγάδε—δὲν μᾶς δῆμογον εἰς κακμάκιν πρακτικὴν λύσουν, ἀντιταπώθησαν τὴν πραγματικότητα καὶ ἐτίθετο σοδηρῷδε ἐπὶ τὸ ἔργον τῆς συνεννογμασίας τῶν ναυτικῶν ὀργανισμῶν πρός τὴν κατεύθυνσιν τὴν ὅποιαν συνεδριάλεγον ή A.B.C. διπλήκη τῆς Οὐαλλίας τονίσας πρός τοὺς γεωργούς διτί: "Ἐκ τὸ ἔργον τῶν εἰναντίων εὐημέρησουν, ή καταλλήλοτέρα πρός τοῦτο τακτικὴ εἶναι νά κινηθοῦν συμφώνως πρός τὰς κρατουσές συνήθηκας καὶ νά ἐγκαταλείψουν τὸν λανθάνοντα ἐν κάτοις ἀπομικρώνεις εἰς μίλιν ἔκσοւσαν πειθαρχίαν". Οὕτω καὶ οἱ πλοιοκτῆται γωγεῖς κακμάκιν ἀγοροποίειν γά λάδουν τὴν

πρωτοβουλίαν διὰ τὴν οὐγκλησίν μιᾶς διεθνοῦς διακονέως πρὸς μελέτην τοῦ νυκτιλιακοῦ προβλήματος καὶ ἐκπόνησιν σχεδίου διὰ τὴν διάλυσιν τοῦλα κιστοῦ τῆς ἡμισιαίας χωρητικότητος ἐκ τῆς πανχρήστου, διὰ νὰ προσαρμο-
θῇ αὕτη πρὸς τὸ πλαίσιον τῶν μεταπολεμικῶν ἀπαιτήσων. Είναι τοῦτο
ὅ μάνγος τρόπος, διποὺς ἐπανακτήσῃ, ἢ ἐφριπτιστικὴ ίδιοκτησία τὴν ἄξια-
της, ἢ ὅποιες κατήντησε νὰ θεωρήται, σχεδόν, ὡς ἀναξία λόγου.

Αφ' ἑτέρου, δὲ λόρδος Grey συνέστησε νὰ ἔλθουν εἰς ἐπαφὴν οἱ ἑξή-
χοντες οἰκονομολόγοι μὲ τοὺς ἀρχηγοὺς τῆς διοργανώσεως καὶ τοὺς ἑπ-
τερκαὶς πολιτικοὺς, διακηρύξτων, διτὶ ἡ παρούσα οἰκονομικὴ κρίσις διὰ νῦν
ὑπερινήθη καὶ διαφράγμασε τάς συνεπατές της θά επέτρεψε τὰ διάφορα κράτη
τη νὰ παύσουν ἔργαζόμενα δι' ίδιου ἔκστατον λογαριασμόν. Μένον μία δι-
αλήνη συμφωνία—εἴπε—δύναται γ' ἀνακουφίσῃ τὸν κόδιον ἀπὸ τὴν συμ-
βινὴν οἰκονομικὴν του διετυχίαν, «ἐπειθέμουν νὰ ὑπῆρχον περισσότερα
ἀλπίδες πρακτικῆς ἔσφραγογῆς ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου»—προσάθηκεν.

'Αναγνωρίζω καὶ ἐγώ τὰς δυσκολίας, που ἔνέχει: Η προσπάθεια μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας, ἀλλ' αὐται: Θά υπερικινθύδην, δόποτεν ἀνδρες πρακτικοί, καλής θελήσεως, συνέλθωσιν επὶ τὸ αὐτὸν πρᾶξης ἀντιμετώπισιν μιᾶς συβαριτικής καταστάσεως. Ο κ. πρωθυπουργός δὲν κωλύεται: ἀπό τὰς δυγαρείσκες διὰ νὰ προτείνῃ τὴν σύγκλησιν μιᾶς Παγκοσμίου 'Εμπορικῆς συνδιασκέψεως. Τούναντίον είναι προγνωματισμένος γ' ἀντιμετώπισην τὰς δυσχερίας καὶ αἰσιοδοξεῖ περὶ τῆς ἐπιτυχίας. Αὐτὸν δ' ἀκριβῶς ζητοῦμεν καὶ ήμεις.

REALIST

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΕΚ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

· Η Διεθνής Έπιτροπή τού Δουνάβεως ἔξεδωκε τὴν στατιστικήν της ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς κίνησεως τοῦ ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητά της τιμήματος τοῦ ποταμοῦ, ἡτοι ἀπὸ τῆς Βραζιλίας μέχρι τῆς Μ. Θαλάσσης. Οἱ δημοσιευθέντες πίνακες δεικνύουν μείωσιν τῆς χωρητικότητος κατὰ 20 οὐδὲν τοῦ 1930, τούτῳ δ' ὀφείλεται εἰς τὴν παραπτηγμέδειαν μειώσιν τῶν πρόδημος ἔξαγωγήν ποσοτήτων γεννημάτων, ξυλείας καὶ πετρελαίου. · Η ναυτιλιακή κίνησις ἔφθασε κατὰ τὸ 1931 εἰς 1.553.211 τόννους νὲ· ἔναντι 1.999.966 τ. τοῦ προηγούμενου ἔτους, κατανέμεται δὲ εἰς τάς κάτωθι κυριωτέρας σημαίας:

Tóvvoi vèt

Σημαίαι	1931	1930	Σημαίαι	1931	1930
Έλληνική	526.092	466.057	Όλλανδική	45.646	105.641
Ιταλική	285.038	434.255	Γαλλική	38.717	67.344
Αγγλική	164.315	369.351	Σουηδική	38.642	22.702
Ρουμανική	102.575	125.875	Ίσπανική	32.570	—
Νορβηγική	62.670	97.189	Δανική	24.678	31.409
Γερμανική	49.350	86.496			

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω στατιστικής ἐμφαίνεται, ὅτι ἡ κυριωτέρα μείωσις ἀφέωρα τὴν Ἀγγλικήν, Ἰταλικήν καὶ Ὀλλανδικήν σημαίνει.

Αἱ ἔξαγωγαὶ φορτίων ἀνήλθον κατά τὸ 1931 εἰς 2.330.000 τόννους ἔναντι 3.020.000 τ. τοῦ 1930. Εἴς αὐτῶν τὰ 81 ο), ἡτοι 1.896. 830 τόννους ἀντιπροσωπεύουν τὰς ἔξαγωγὰς γεννημάτων μὲ τὰς ἀκολούθους, κατ' εἶδος, ἀνάλογίας :

1931 1930

Σίτος	τόννοι	844.763	έναντι	400.852
Κριθή	»	638.046	»	1.085.221
Άραβός.	»	392.153	»	1.049.002
Σίκαλις	»	21.112	»	36.818
Βαδούνι	»	759	»	40.934

Αἱ ἀνώτερῳ ποσότητες προωθίζοντο διὰ τὰς κατωτέρῳ κυριωτέρας γύρων.

προστίμους	Tόννων	Δι' Αγγλίαν	253.000
α Βέλγιον	346.000	» Ολλανδίαν	237.000
» Γαλλίαν	343.000	Διε Γερμανίαν	205.000
» Ιταλίαν	293.000	Δι' Ελλάδα	56.000

Η έξαγωγή, αφ' έτερου, ξυλείας έκ τού Δουνάβεως άνηλθε κατά τὸ 1931 εἰς 682.000 κυβ. μέτρα έναντι 818.000 κ.μ. τοῦ 1930.

ΙΑΡΥΣΙΣ ΝΕΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Αγγέλλεται έκανε Λουδίους, δια τηρίθη έκει νέα έταιρια υπό τον τίτλο «Danube Steamship Trading Company, Ltd», με κεφάλαια 1.000 λιρών. Σκοπός της ναυτιλίας ταύτης έταιρισαν είναι η άγορά, ναυλωσις η διενοικίσιμη πλοτήση είδους πλοίων και η διαχείριση της ναυτιλίας έργασιας είδους θλυρών από την πλεύση, ηποτε παντούς μεταφοράς, ναυλώσεις, πραγματοποίησης, κλπ. Διευθύντει της έταιρισαν οι κ. κ. T. N. Black και σύζυγός του W. P. Jones.

**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
Ν. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ
ΠΑΡΑΛΙΑ - ΚΑΛΑΜΩΝ**

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,
Υδρεύσεις, Ανθρακεύσεις
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ—ΕΥΣΤΑΘ ΟΥ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 1-88

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Η ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΑΝΕΥ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

"Η περίπτωσις της Γερμανίας μολογότι κάπως άργα είσελθούσε εις τας σφαίρας των ναυτιλιακών έπιδιώξεων, είναι όχι μόνον χαρακτηριστική, άλλα και εις πολλά αιτήση σημεία διδακτική. Δέν έθεσπισεν ή χώρα αιτήσης εις τὴν ναυτική πλοΐαν και τὰς ναυπηγήσεις, δέν ηκολούθησε τὴν δόδυ του στενού προστατευτισμού της ναυτιλίας της, έπως συνέβη εις άλλα κράτη, άλλα μίαν πλήρη καθιέρωσεν έλευθερίαν διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων και διάκινης ἔξι οἰκοδήποτε χώρας προσεφέροντα ταῦτα εὐθηγότερον.

"Η μεγαλειώδης του 1870 βιομηχανική ἀνάπτυξης της Γερμανίας ἐπεξειδήθη και εις τὴν ναυπηγικήν (την ναυπηγείαν μὲ 2800 ἐργάτας κατά τὸ 1870 ἔναντι 39 ναυπηγείων μὲ 38.000 ἐργάτας προπολεμικῶν), πρὸς τὴν δούλιαν ή κρατικὴν ἀρωγὴν ἔξεδηλούτο ὑπὸ μορφὴν ἀπολύτως θεμετὴν και οἰκονομικῶν πρόσφορον. Τὰ ναυπηγεῖα ἐγκατεστάθησαν εἰς ἐλευθεράς ζώνας διὰ νὰ δύνανται γὰρ χρησιμοποιοῦν τὰ διάκινα των εἰς καλυτέραν τιμῆν και γὰρ διὰ τὴν ἀπηλλαγμένα διαφόρων διασμολογικῶν ἐπιβαρύνσεων. "Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἐλική διάκινη, ταῦτα γῆνοντα διὰ του ἀξιολόγου Γερμανικοῦ συστήματος τῶν χαμηλῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων. Τοιουτόρπως ἐπετεύχθη ἡ ἐπὶ τὸ αὐτὸ συγκέντρωσις διαφόρων εὐγοϊκῶν στοιχείων, που ἥδυναντο νὰ διευκολύνουν τὴν βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ως λ.χ. χαμηλὴ τιμὴ τῆς πρώτης ὅλης και τῶν συναφῶν ἔξιδων, μειωμένα ήμερομίσθια, αὐξέντων ἐμπορικὴν πρόσδος και ἀπότοκος ταῦτης ή διαρκῆς ἀνάγκης περισσοτέρου πλωτοῦ διάκινου.

Καὶ τὸ Γερμανικὸν κράτος ἐθεώρει ἀναγκαίαν τὴν καθιέρωσιν τακτικῶν γραμμῶν ἐνισχυομένων δι' ἐπιχορηγήσεων. Κατὰ τὸ 1881 αἱ γραμμὴν αὗται ἀνελήφθησαν παρὰ του «Norddeutschler Lloyd» ἔναντι ἐπιχορηγήσεως 4.400.000 μάρκων ἑτηρίως, κατόπιν δημοσίᾳ γραμματικαὶ κατενεμήθησαν εἰς περισσοτέρας ἑταῖρις, άλλα πάντοτε ἐντὸς δρίου οὐχὶ ὑπερδολικῆς διαπάνης, εἰδικῶς δὲ μάλιστα ἐν συγκρίσει πρὸς δ.τι ἐπλήρων τὸ Αὐστριακόν κράτος διὰ τὰς ἐκ τῆς Ἀδριατικῆς γραμμὰς. Διὰ νὰ τυγχάνουν ἐπιχορηγήσεων οἱ ἐφοπλισταὶ, ὥφειλον γὰρ διαθέτουν ἀτμόπλοια ναυπηγηθέντα ἐν Γερμανίᾳ, ἀπὸ ἔγχωρια διάκινη, μὲ κατανάλωσιν καυσίμου ὅλης Γερμανικῆς παραγωγῆς και μὲ πλήρωμα ἔξι διλοκήρου Γερμανικού.

Προπολεμικῶς ἡ διηγήσια δι' ἐπιχορηγήσεις διαπάνη γῆτο μικροτέρα τῶν 10 ἑκατομ., λιρέττων, κατανεμομένη ως ἔξις : Διὰ τὴν γραμμὴν "Απω Ἀνατολῆς και Αὐστραλίας (Norddeutscher Lloyd) 7.500.000 λιρέτται, διὰ τὴν γραμμὴν Χόγκ—Κόγκ και Σίδνευ (Jaluit Ges.) 150.000, διὰ τὴν γραμμὴν Σαχαρᾶς—Τιέν Τσιν (Hapag) 500.000, διὰ τὴν γραμμὴν Ἀμβούργου—Ντουρμπάν (Deutsche Ost Africa) 1.700.000 και διὰ τὴν πρὸς τὸ Ἀκρωτήριον τῆς Καλῆς Ἐλπίδος γραμμὴν 13.000 λιρέτται.

Τὰ δρομολόγια, ως ἄλλως τε τοῦτο προδῆλως γίνεται: φανερὸν συγκέντρων τὰς ἀπόψεις τῆς διεισδύσεως και παγ.ώσεως τῆς ἐμπορικῆς θέσεως τῆς Γερμανίας. Τοῦτο ἔχει και διατί αἱ γραμματικαὶ αὗται ἐπεχορηγοῦντο, ως ἐξυπηρετικαὶ μιᾶς ἀπωτέρας πολιτικῆς, ἐξαιρετικῆς διὰ τὴν Γερμανίαν σημασίας και πρὸς διατήρησιν τῆς ἐπαφῆς μὲ τὰ κολοσσαῖτα Γερμανικὰ συμφέροντα εἰς τὴν Ἀνατολήν και τὴν Νότιον Ἀφρικήν.

"Άλλα και μεταπολεμικῶς ἀκόμη ή Γερμανία, ἐστερημένη τῆς ἐμπορικῆς τῆς Ναυτιλίας κατέψυγε διὰ τὴν ἀνάκτησιν τῆς ἀπολεθείσης θέσεως τῆς εἰς συστήματα, ἀτιγα καθορίζονται ως οὐχὶ προστατευτικὰ ή ως μέτρα κρατικῆς ἀρωγῆς, ἀλλ' ως μία εὔτοχος γενικὴ πολιτικὴ ἐμπορικῆς σκοπιμότητος. "Η συνεργασία μεταξὺ ἐφοπλισμοῦ και σιδηροδρομικοῦ δικτύου διατηρεῖται πάντως στενή, έπως και κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον. (1)

Τὰ διαφορικὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια, ηδηγμένα διὰ τοὺς

(1) Προπολεμικῷ ή Αὐστρίᾳ ἀπέδιδε τὴν κατάρρευσιν του πρὸς τὴν Ἀνατολήν ἐμπορίου τῆς εἰς τὴν εὐθηγότερον τῶν Γερμανικῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων.

ξένους λιμένας, γῆνοντα τὴν συεροήν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τοὺς Γερμανικοὺς τοιωτούς, ἐν συνεργασίᾳ πρὸς μίαν ἐντατικὴν προπαγάδαν και τὴν τελειοποίησιν τῶν λιμενικῶν μέσων. "Εξ ἀλλοῦ διὰ τῆς συγκεντρώσεως τῆς διοικήσεως τῶν ἐταιριῶν διὰ τῆς μεθόδου τῶν Conferences ἐπετεύχθη μία ἵκανοποιητικὴ προτίμησις τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν Γερμανίαν σημαίαν. (2)

"Οσον ἀφορᾷ τὴν πρὸς τὰ ναυπηγεῖα προστασίαν συνίστατο αὕτη, ως ἐλέχθη, εἰς τὴν ἐλευθέραν εἰσαγωγὴν πρώτων ὅλων και τὴν μεταφοράν των διὰ τῶν σιδηροδρόμων μὲ τὸ ὅμιλον τῶν τιμολογίων. "Α" ἐτέρου τὰ εἰς τὸ Ἀμβούργον ναυπηγούμενα πλοῖα ἀπηλλάσσοντο διάκινων τελῶν.

Κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ἐθεωρήθη πρόσφορος ἡ παροχὴ πιστώσεων διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῶν ναυπηγήσεων και διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῶν ναυπηγείων εἰς τὰς συνεχῶς αὐξανομένας ἀνάγκας τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου. (Δέον νὰ ληφθῇ ὅπ' ὅφιν ἡ ἐλλειψις πολεμικῶν ναυπηγήσεων, ἀπαγορευμένων ἀπὸ τὰς συνθήκας).

Μεταπολεμικῶς τὸ Ράιχ παρεχώρησε, πράγματι, πρὸς τὴν ἐφοπλισμὸν 11.970 ἑκατομ., μάρκων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν του ἐμπορικοῦ στόλου. "Εξ ἀλλοῦ κατὰ τὸ Ιανουάριον του 1925, συνεπείᾳ τῆς δευτερίας ναυπηγηκῆς κρίσεως, συνεστήθη κεφάλαιον 50 ἑκατομμ. χρυσῶν μάρκων διὰ τὴν παροχὴν δανείων πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. "Ο τόκος ὅφιλε νὰ είναι, ἐν πάσῃ πεπιτώσει, κατώτερος κατὰ 1 ο) του ἑκάστοτε ἐπισήμου, δὲ ἀνώτερος καθωρίζετο εἰς 3 1/2 ο) κατὰ τὸ ἔτος τῆς ναυπηγήσεως εἰς 4 ο), κατὰ τὸ πρώτον ἔτος τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἀπὸ τοῦ δευτέρου μέχρι και τοῦ τετάρτου εἰς 5 ο) και κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη εἰς 6 ο). Τὸ Ράιχ ἐλάμβανε, ως ἐγγύησιν, δευτέραν ὑποτήκην ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν συγκαπτόντων τοιαῦτα δάνεια ἐφοπλιστῶν. Τὰ ἔκτακτα αὗτὰ δάνεια παρεχωροῦντο μέχρι 50 ο) του κόστους του πλοίου. "Ἐγτὸς ἔνδες ἔτους διενεμήθησαν 38 ἑκατ. μάρκων διὰ τὴν ναυπηγησιν πλοίων 240.000 τόννων ἐπὶ συνολικῆς ναυπηγηθείσης χωρητικότητος 350.000 τόννων κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον.

Κατὰ τὸ τέλος του 1926 τὰ 50 ἑκατ. χρ. μάρκων ἐξηγητλήθησαν, ἐνεκρίθη δὲ μία νέα πίστωσις 18 ἑκατομμυρίων, ἐκτὸς τῶν ἀντακτων πιστώσεων τῶν παραχωρηθείσων διὰ τὰς ναυπηγήσεις τῶν κολοσσῶν «Bremen» και «Europa». (3) Εἰς τὰ δάνεια ταῦτα συμμετείχον και διάφοροι δημόσιοι δικαίου οἱ μὲ καθωρίζονται τὰς ἀναλογίας. Τελευταίως, τὸ Κράτος παρεχώρησε παρατάσεις τῶν προθεσμῶν διὰ τὴν ἐσπραξίαν τῶν τοκοχρεωλυσίων τῶν μεμονωμένων ἐφοπλιστῶν. "Εξ ἀλλοῦ αὐτὴ ἡ αὐτονομικὴ ἐπιτροπὴ τῆς «Ἐγώσεως τῶν Γερμανῶν Ναυπηγῶν» ἀγεγάριζεν, διὰ τὸ κράτος δὲν ἥδυντο νὰ παράσχῃ μεγαλυτέρας βοηθείας εἰς τὰ ναυπηγεῖα. "Η παραχωρηθεῖσα ἀρωγὴ διὰ τὴν ἀνακούφισιν ἐκ τοῦ δάρους τῶν τόκων τῶν γεοναυπηγουμένων πλοίων, δὲν γῆτο, εἰμὴ μία ἐνίσχυσις πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς, οἵτινες οὕτω ἥδυντο νὰ ἀποκτήσουν καινούργιη πλοΐα ἐντὸς δραχτάτου χρόνου.

Μίαν σαφῆ ἰδέαν τῶν σκέψεων, αἴτινες ώδήγησαν τοὺς ἐφοπλιστὰς και τοὺς βιομηχανικοὺς κύκλους τῆς Γερμανίας εἰς τὴν ἀνάπτυξην τῆς ναυτιλίας τῆς χώρας των, μᾶς δίδει ὁ δόκτωρ Συπο εἰς τὸν παρ' αὐτοῦ ἐκφωνηθέντα λόγον ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ ἐορτασμοῦ τῆς Γερμανικῆς «Ναυτικῆς ἡμέρας» εἰς τὸ Βερολίνον κατὰ τὴν 14ην και 15ην Μαρτίου του 1927. "Η σημασία τῶν δηλώσεων ἐκείνων τοῦ δόκτωρος Συπο καθίσταται σημαντικωτέρα,

(2) Ἰδίως τῶν Ρώσων, Πολωνῶν και Αὐστριακῶν μεταναστῶν. Μεταπολεμικῶς τὸ ρεύμα τοῦτο ἀνεστάλη, λόγῳ τῶν μάρτων ἑκάστης χώρας δημοσίου ἀναφοράς τὴν μεταναστευτικὴν τῆς κινήσιν διὰ τὴν ιδέαν αὐτῶν σημαντικῶν. Οὕτω, ἐνθεῖς ἐν προπολεμικῷ ἔτος ή κινήσις τῶν μεταναστῶν διὰ τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς 156.800, ἐξ ὧν 108.700, έσοι, εἰς ἐν μεταπολεμικῷ ἔτος περιωρίσθη εἰς 77.435 μετανάστας, ἐκ τῶν δημοσίων μόνον 13.493 ήσαν έσοι.

(3) Διά τὴν ναυπηγησιν τῶν δύο τούτων ὑπερωκεανῶν μάρκων.

έξαν ληγφθή διπού δψιν, δτι ουδος είναι γενικός διγνής της «Hapag» καλ συνεπώς, λόγψ της θέσεως του ταύτης, κατέχει πολλαπλά τὰ στοιχεῖα τῆς κρίσεως.

Ό. κ. Συνοέτονίσεγ, δτι ή Γερμανική γνωτιλία ἔρχεται μὲν ἐκτη κατά σειρὰν εἰς τὴν Παγκόσμιον τοιαύτην, ἀλλ’ εἶναι διπλωδήποτε κατωτέρα τῶν ἀγακινῶν τῆς Γερμανικῆς κινήσεως. Εἶναι διμιώς ἀνωτέρα ἀπὸ ἀπόφεως ποιού. Τὰ 40 οἱ τῶν σκαρφῶν τῆς ἔχουν ἥλικαν μικροτέρων τῶν 5 ἑπτῶν ἔναντι ποσοστοῦ 16.5 οἱ τῆς Παγκόσμιου. Τὸ μέγεθος καὶ η ταχύτης τῶν φορτηγῶν πλοίων ηδεῖθη, εἰς δέ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν αἱ Γερμανικαὶ ἀτμοπλοῖαι ἐφήρμοσαν τόσον ἐπιτυχῶς τὴν τρίτην «οἰκονομικὴν θέσιν» (τοῦρις—κλᾶς).

Μία άλλη σημαντική παράγραφος του λόγου του δόκτορος Cuno είναι έκεινη, δι' ής έπιθεσιοι, «ὅτι ή γενική έμπορική κατάστασις και ή άγνωστη μεγαλυτέρων έξιγων διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν ἐκ του σχεδίου Dawes ὑπερχεώσεων, ἀπαίτεού μίκην μεταγενεστέρων ἀνάπτυξιν τῆς Γερμανικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Η ἀπώλεια τῶν Ἀποικῶν ἐπιβάλλει τὴν ἀνάγκην τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξιγων διὰ τὴν ἐπίτευξιν σταθεροῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου. «Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐπιθετικὴν κίνησιν θὰ είναι αναγκαῖον, οὐχὶ πρὸς δρελος τῶν γυναικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ χάριν του Γερμανικοῦ ἔξιγωγικοῦ ἐμπορίου, γὰς ὑποκαγήσωμεν τὴν μεταγενεστευσιν καὶ μάλιστα εἰδικῶς προσώπων τεχνικῶν καὶ εὐρείας μορφώσεως. Τύπο τοιαύτας συνθήκας ἐπιβάλλεται ή αὐξησίς του Γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου».

"Οσσυ ἀφορᾶ τὰ παραχωρηθέντα κρατικά δάνεια δόδικτωρ Σύνο παρετήρει, διτὶ οἱ ἐφοπλίσται ἥλπιζαν, διτὶ θὰ ἡδύναντο νὰ τὰ χρηματοποιήσουν εἰς μικρότεραν κλίμακα, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ἄπ' εὐθείας ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἔδικνον εἰς τὰς ἀλλας χώρας αὐξανόμενη, ὡς λ.χ. εἰς τὴν Ἀμερικὴν, Γαλλίαν, Ἰταλίαν, Ισπανίαν, Βρετανίαν και Πορτογαλίαν. Αἱ ἐπιχορηγήσεις αὗται—ἐπόνισεν—ἀποτελοῦν αὐτόχρονα ἔνα δημιουργικὸν πρός τὴν κρατικοποίησιν τῆς ναυτιλίας, ητις ἔμως ἀπεδείχθη τόποι ἀντικομματική

Πλὴ δ, τι προεβλέπετο, έσσον ἀφορᾶ τὴν μεταπολεμικὴν διαμόρφωσιν τῆς Γερμανικῆς οἰκουμοίας μετά τὴν ἐπιθετικὴν τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλῶν ἐπραγματοποιήθη καὶ εἰς τὸν Γερμανικὸν ἔσπελαισιόν.

Καὶ ή τοιαύτη ρασιοναλίζασιὸν ἐφηρμόσθη εἰς τὴν γαυτιλίαν διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῆς «Harag» καὶ τοῦ «Norddeutscher Lloyd» ἐπεκταθεῖσα δραδύτερον καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Ἡ Γερμανία ἐπεκχείρησε, δηλαδή, καὶ ἐπέτυχε ἑκεῖνο, ποὺ εἰς ἄλλας χώρας ἀποτελεῖ ἀκόμη καὶ σήμερον ἀντικείμενον συζητήσεων καὶ τὸ διοικοῦν καὶ αὐτὴ ἔτι: ἡ Ἀγγλία, πρό δὲ λίγου μόλις χρόνου, ἀπέφασις διὰ τὰ γαυπηγεῖα τῆς. Εἰς τὰς χειράς τῶν Τραπεζῶν, αὐτιγες ἀπετέλεσαν ἔνα κονσόρτσιουμ, καθὼς καὶ ἄλλων ἰσχυρῶν οἰκονομικῶν δραγχισμῶν, ἐπῆλθον συγκεντρώσεις πρὸς τὸν σκοπὸν μειώσεως τῶν δαπανῶν καὶ δειλιάσεως τῆς πυραγωγῆς. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1928—29 ἡ γαυπηγικὴ ἴκναστης ἐμειώθη ἀπὸ 1.000.000 τ. ἐτησίων εἰς 800.000 τ., συνεχῶς δὲ ἔκτοτε μειουμένη εὑρίσκεται σήμερον εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ἐτησίας δυναμικότητος 600.000 τόγυμον.

Δέον νά σημειωθῇ, δτ: ή Γερμανική ναυτιλία ἐπλήγε: ἔξαιρε-
τικῶς ἀπό μίαν δαπανηρὰ κοινωνικὴν Νομοθεσίαν, (4) ή δοπία-
και τὴν παρούσαν κατάστασίν της ἐπηρέασε. Ἡ ἀργοῦσα χωρητι-
κότης διώγμη: καὶ ἐκεὶ προοδευτικῶς αὗξουσα.

Ἐν σχέσει μὲ τὴν κατάστασιν ταύτην ἔχομεν καὶ μίαν πρόσφατον αἰτήσιν τῆς «Deschimag», δργανισμοῦ ἀποτελουμένου ἀπὸ πολλὰ γαυπιγεῖα καὶ μηχανούργεια διὰ τὴν παραχώρησιν ἀπὸ

μέρους τοῦ Κράτους πρὸς αὐτὴν ἐπιχορηγήσεως ὑπὸ μορφὴν πι-
στώσεως μὲν χαμηλὸν τόκον. Πρὸς τὴν αἵτησιν δύμας ταῦτην ἀντε-
τάχθησαν τὰ ἔκτος τοῦ γχρούπ τῆς «Deschimag» νυκτηργεῖα.
Εἰς τὴν αἵτησίν του ὁ νυκτηργεῖας οὕτος δργανισμὸς ἐτούτης, ὅτι
ἐὰν ἀπολύσῃ 6.500 ἐργάτας, δσους ἀπασχολεῖ, τότε τὸ ταμείον ἀ-
νεργίας ὥφειλε νὰ καταβάλλῃ διὰ τὴν περίθαλψίν των 16.000.000
μάρκων ἐτησίως, ἐνῷ ἐὰν τὸ Κράτος παρεχώρει, ὡς πίστωσιν,
ἔνα μέρος τοῦ ποσοῦ τούτου, ἡ ἐπιχείρια θὰ ηδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ
ἀπὸ Γερμανούς, ἀλλὰ καὶ ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς τόσας παραγ-
γελίας, ὡστε νὰ ἔχεισφαλίσῃ διὰ μίαν διετίαν ἐπαρκῆ ἐργασίαν
εἰς 9.000 ἐργάτας νυκτηργείων καὶ εἰς 4.500 τεχνίτας τῶν μηχα-
νουργικῶν της ἐργοστασίων.

Οι έργαταις ούτοι θὰ έδιχνυνταν τὸν Κρατικὸν προϋπόλογο: σμόν, ἐκαν ησαν ἀνεργοί, μὲ 22.000.000 μέρκα.

“Η ἀνωτέρω αἰτησις προεκάλεσεν, ἐν τούτοις, ζωηρὰς διαμαρτυρίας, ἐὰν δὲ ἔγινετο ἀποδεκτή, ἵνα δέσχιον, ὅλαι τοι διαμηχανίαι, αἱ διπλωσθήποτε πληγεῖσαι ἀπὸ τὴν κρίσιν, θὰ ἐπεζήτουν γὰ τύχουν παρομοίων πιστώσεων ἀπὸ τὸ ταμεῖον τῆς ἀνεργίας. Καὶ τότε ἡ οἰκονομία ἡ ὑποδεικνυομένη ὑπὸ τῆς «Deschimag» θὰ μετεβάλετο εἰς μίαν δισδέκατακτον ἐπιβάρυνσιν τοῦ Κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Αλλά καὶ ἡ Γερμανίκ, παρὰ τὴν συστηματοποίησιν τῆς δργανώσεως της, οὐρίσταται τώρα καὶ αὐτὴ τάξ συνεπείας τοῦ πληθυρισμοῦ τῆς χωρητικότητος ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς καὶ τῆς μεγάλης κινήσεως τῶν ναυπηγήσεων, ηὗτις ἐσημειώθη τὴν ἐπαύριον τῆς λήξεως τοῦ μεγάλου πολέμου. Βεβαίως, ὁ ναυπηγικὸς ἔκεινος δργασμὸς ήτοι διὰ τὴν Γερμανίκν ἐπωσδήποτε δικαιολογηγμένος ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ὁ ἐμπορικὸς αὐτῆς στόλος κατεσχέθη ὑπὸ τῶν συμμάχων, γεγονός πού εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα γὰ εὐνόηση τελικῶς τὴν Γερμανίαν εἰς τὴν ἀπόκτησιν γεοτεύκτου στόλου. Ηράγματι, σήμερον κατέχει: πλωτὸν ὄλικὸν νεώτατον καὶ ποιοτικῶς ἀνώτερον τοῦ ἀπολεσθέντος.

Τὰ ἀποτελέσματα ἐν τούτοις τῆς διαχειρίσεως τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας κατά τὸ παρελθόν ἔτος ὑπῆρξαν τοιαῦτα, ὡστε κανένα μέρισμα δὲν διενεμήθη σύτε ἀπὸ καντάς τὰς μεγαλυτέρας ἀπομολοῖς. Κατὰ τὸ 1929 αἱ ἔξι κυριώτεραι Γερμανικαὶ ἑταῖραι εἶχον ἐμφανίσει κέρδη 32.000.000 μάρκων. Τὸ 1930 τὰ κέρδη τῶν ἐμειώθησαν εἰς 19.700.000 μάρκων, ἀν καὶ εἰσεπράχθη ποσὸν 35.670.000 μ. ἐκ τῶν πολεμικῶν ἀποζημιώσεων τῶν Ἕνων. Πολιτειῶν εἰς τὴν «Harag», τὴν «Hansa» καὶ τὸ «Βορειογερμανικὸν Λέυδο» διὰ τὰ κατασχεθέντα σκάφη των πρὸ τῆς εἰσόδου τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὸν πόλεμον, κατὰ δὲ τὸ 1931 ὁ λογαριασμὸς τῶν κερδῶν ἐξηγημέσθη τελείως.

Τελευταίως, ὁ Ἐμπλος «*Hapag*»—«Βορειογερμανικοῦ Λόδου» διὰ νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν ὑπαρξίην του κατέψυγεν εἰς τὴν Κρατικὴν ἀρωγήν. Η Κυβέρνησις τοῦ Βερολίνου πάρεσχε, πράγματι, ταύτην, ὅπο τὸν ὄρον ὅμως, νὰ δύναται νὰ ἐλέγχῃ τὴν δῆλην διαχείρισιν τῶν ἑταριῶν. Ήρθε τοῦτο ἐγένετο ἀποδεκτῇ ἡ πρότασις, διπλῶς δὲ καὶ τούτῳ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ἐκάστου ὅμιλου διορίζωνται ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως, χωρὶς ὅμως — τοῦτο δὲ καὶ τούτεστι ίδιαιτέρως — ἡ κρατικὴ αὐτῆς ἐπέμβασις νὰ θεωρήται, διτείνει: πρὸς δημιουργίαν Κρατικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ. Τούτου τὸν ἐνέχει τὸν χαρακτήρα τῆς προσωριγότητος, ἐπιβληθεῖσα ἀπὸ τὴν δέουτητα τῆς προσούσης κρίσεως.

Δὲν ἀπέλιπον, βεβαίως, οἱ ξένοι καὶ εἰδικῶς οἱ "Ἀγγλοι ἀπὸ τοῦ νὰ σχολιάσουν εὐρύτερον τάξ τοιαύτας Κρατικᾶς ἐπεμβάσεις εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας, ἔτονίσθη δὲ μάλιστα, διὶ ή πολιτικὴ αὕτη εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὴν τηρουμένην ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ἵτι: ἐπιμελῶς ἀπέχει πάσης ἀναμίξεως εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα. Ὁφελούμεν δημος ν' ἀναγνωρίσωμεν, διὶ οὐδεμίᾳ πρόθεσις ἔξεδηλωθή τόσον ἀπὸ μέρους τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, οἵσσον καὶ ἀπὸ μέρους τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, δημιουργγθῇ μία προστατευτικὴ κατάστασις, βάσει ἐπιχορηγήσεων διὰ μακράς χρονικᾶς περιόδους, πρὸς παροχὴν ἀμοιβῶν ναυτιπλοίας, γαντγύνσεων κ.λ.π.

⁹ Ακόμη δέ καὶ ἡ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν φορτηγῶν παραχωρθεῖσα βοήθεια ἔξ 7.000.000 μάρκων δὲν είναι τοιαύτη, ώστε νὰ δύναται σοβαρῶς ν' ἀπασχολήσῃ ἐκείνους, ποὺ πιστεύουν διὰ τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν καὶ τῆς υκυπελοΐκῆς εἰναις ἡ καλυτέρα δάσις διὰ τὴν ἐμπορικὴν ἀνάπτυξιν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν εὐημερίαν ἀκόμη τῶν γαυτιλικῶν ἐπιγειρόγεων.

(4) Αναφέρεται τό επίσεδδον τοῦ Γερμανικοῦ ἀπ «Vogdland», ὅπερ
ὑφίσσεται τὸν απωτάν τοῦ Παναγίου.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ДЕКАΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ, ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ 150 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὰ ἀπὸ τόσου χρόνου ἔκκρεμοῦντα ζητήματα τῆς ιστιοπλοΐας εὑρούνται συνήτησαν ἀδικαιολόγητον πείσμα ἀπὸ μέρους τοῦ τέως διευθυντοῦ τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ώστε νὰ δύσκουν οι κυβερνήται τῶν ιστιοφόρων καὶ μέχρι τῶν περιγραφῶν «μαύρων σηματών». «Ολαὶ αὐταὶ αἱ μακροχρόνιοι προσάθεται κατέληξεν εἰς αἰσιον τέρμα, ἀφ' ἣς στιγμῆς ἡ καλὴ θέλησις τοῦ κ. ὑπουροῦ τοῦ Ναυτικῶν καὶ τὸ πνεύμα διαλλαγῆς τοῦ κ. Κούτση ἐπεκτήσαν κατὰ τὰς διεισθείσας συνητήσεις. Καὶ δύως τὰ ζητήματα τῆς ιστιοπλοΐας, ζητήματα καθαρῶς διοικητικῆς φύσεως, θὰ ἔδει πρὸ πολλοῦ νὰ είχον διευθετηθῆ. Η παρέλκυσίς των ωφελετοῦ μᾶλλον εἰς τὴν πλήρη ἐγκατάλειψιν τῶν ἀπασχολούντων τὴν ὅλην ναυτιλίαν μας προβλημάτων ἀπὸ μέρους τῆς προηγουμένης διοικήσεως τῆς ἀρμοδίας Καθαρικῆς ψηφοδεσίας. Αποδεικνύεται, οὐτοῦ πόσον εῖχον δίκαιον, ὅταν ἐτονίζαμεν τὴν ἀνάγκην, δηλαδὴ ἀνάτεθη αὐτῇ εἰς χειράς ἀρμοδιωτέρας καὶ ίκανάς, καὶ δὲν δύναμεθ, εἰμὶ νὰ ἐκφράσωμεν τὴν ἀπόλυτον ίκανοποίησίν μας διὰ τὴν γενομένην καλὴν ἀπαρχὴν ἐπίζηντες συντόμως νὰ ἐπαναλάβωμεν ταῦτην μετὰ τὴν διευθέτησιν καὶ τῶν τόσων ἄλλων ἐκκρεμούντων ζητημάτων.

Οἱ γνωστοὶ ὑπαλληλικοὶ παράγοντες, οἱ πρωτοστατοῦντες εἰς τὴν ὁργάνωσιν τῶν κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων πρὸ ἡμίν ἀποδεικνύονται καὶ ὡς οἱ πλέον ἐπικίνδυνοι ὑπονομευταί, δχι Η ΑΠΕΙΛΗ ΚΑΤΑ μόνον τοῦ θεομοῦ, ἀλλὰ καὶ δῆλης τῆς μέχρις τοῦδε συντελεσθείσης μέ μυριόν τούς μόχθους καὶ ἀγώνας ἐργασίας ἀσφαλίσεων ἐν Ελλάδα.

Τοιανὴν ἀπόδειξην τῶν καταστρεπτικῶν διότι μέχρι τοῦδε ἐπετελέσθη σχεδίων τῶν ἐκτὸς τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος σκεπτομένων καὶ ἐργαζομένων ὑπαλληλικῶν αὐτῶν, παραγόντων, εἶναι καὶ ἡ ἐπίμονος ἀξίωσίς των ὅπως εἰς τὰς κοινωνικὰς ἀσφαλίσεις περιλάβουν καὶ τὸ Ναυτικὸν Απομαχικὸν Ταμείον.

Ἡ πραγματοποίησις τῆς ἀξίωσεως των αὐτῆς ισοδυναμεῖ πρὸ τὴν διάλυσιν τοῦ Α.Α.Τ., ἐνὸς ὁργανισμοῦ ἔξελιχθέντος χάρις εἰς τοὺς μόχθους, τὰς στερήσεις καὶ τὸν ἴδωτα τῶν ναυτιλούμενων μας εἰς ιδιαίτερον ἀλληλῶς πρότυπον, ἐνὸς ὁργανισμοῦ ἔξυπητεοῦ τοῦτος τοῦδε τῶν ναυτιλούμενων μας, οἱ όποιοι ἡγωνίσθησαν διὰ νὰ ἀνδρωθῇ οὗτος καὶ φύστη εἰς τὴν σημερινὴν περιωπὴν του.

Ἄστελποι εἰσι τοῦ ή Κυβερνήσις καὶ ἐκείνοι οἱ όποιοι, δοσίλογοι ἔναντι τοῦ λαοῦ διὰ τὴν ψήφον των, θὰ θεμοδετήσουν μετὰ ἐν δεκαπεντήμερον τὰς κοινωνικὰς ἀσφαλίσεις, δὲν θὰ γίνουν συνεργοί εἰς τὰ μεγαλεπήβολα, ἀλλ' ὀλέθρια σχέδια τοῦ διευθυντοῦ τῆς Ἔργασίας.

Καταγγέλλεται βασίμως, ὅτι ὑπὸ τῶν ιταλικῶν ἀτμοπλοίων τῆς γραμμῆς γίνονται δεκτοὶ ἐπιβάται ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων προοριζόμενοι ἐπίσης δι' Ἑλληνικῶν λιμένας, παραβιαζομένης οὐτῷ καταφράσω τῆς ὑφισταμένης συμβάσεως, συμφώνως πρὸ τὴν ὥραν τὸ δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοΐας ἔχουν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον τὰ Ἑλληνικὰ ἀποπλόδια.

Ἡ ξενομανία είναι πασίγνωστον ὅτι ἀποτελεῖ ἐν ἀπὸ τὰ πατροπαράδοτα φυλετικά μας ἐλαττώματα, ώστε ἡ ἐπίκρισις ἐκείνων ποὺ προτιμούν, ἐντελῶς ἀδικαιολογήτος, ἀφού ἀριτώτατα ἔχουν προτερηθεοῦνται αἱ ἀκτοπλοΐαι συγκοινωνίαι, τὰς ξένας σημαίας δέν πρόκειται νὰ ἔχῃ κανὲν πρακτικὸν ἀποτέλεσμα.

Ἀπευθυνόμεθα, κατὰ συνέπειαν, πρὸ τὰς κρατικὰς ἀρχὰς τὰς τεταγμένας νὰ παρακολουθοῦν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν νόμων καὶ συμβά-

σεων, διὰ νὰ ὑποδείξουμεν πρὸς αὐτὰς ὅτι ἔχουν καθῆκον, τούλαχιστον ἐὰν δὲν φροντίζουν διὰ τὴν καταστολὴν τῶν παραβιάσεων, νὰ μὴ παρέχουν ἀδείας, καταστρατηγούσας διατάξεις, τὴν πιστὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅποιων ἔχουν ταχθῆ νὰ ἐποπτεύουν.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἔχουν ως ἀρχὴν νὰ είναι ἀπολύτως ἀντικειμενικά εἰς τὰς κρίσεις των. Θεωροῦν ἐπομένως καθῆκον τῶν νὰ δημοσιεύσουν περιοπάς ἐξ ἐπιστολογράφων παρηγόρητων τὰς κρίσεών μας περὶ τοῦ κ. Κατσαμπῆ, κρίσεων ἐντοπιζομένων εἰς μίαν ἀπλὴν διατύπωσιν ἀπορίας διὰ γενομένην κατὰ τὴν γνώμην μας παράλειψιν.

Τὴν εὑνότεραν δράσιν τοῦ "Ἐλληνος" ἐν Λονδίνῳ λιμενάρχου ἔκτιμοντες πλήρως οὐδὲ πόρρωθεν ἐστεκέθημεν νὰ ἐπικρίνουμεν.

Αἱ σχετικαὶ περιοπαὶ τῶν ἐπιστολῶν, προερχόμεναι ἀπὸ ναυτιλιακοὺς παράγοντας τιμῶντας τὸ Ἑλληνικὸν δόμα μὲ τὸ διάφορον τὸν ναυτιλιακὸν τοῦ καθηκοντός του, ὃντας ὡς ἔξης:

«... Αἱ διὰ τὸν κ. Κατσαμπῆν κρίσεις—γράψεις ἡ μία ἀποτολὴ—δένει ὑπῆρχεν δίκαιαι. Είναι τόσον διάφορος πολλῶν ἀλλων διοικητικῶν ὑπαλλήλων μας. Ο κ. Κατσαμπῆς συνεχίζεις ἐδώ εἰς τὸ Λονδίνον τὴν εὐγενικήν του δράσιν ὃντες τὴν γνωμήν μας παράλειψιν.

Μᾶς παρέχει πάντας τὴν θετικήν συνδρομήν του εἰς τὰς ἔγειρομένας διαφορὰς μετὰ προέντων καὶ ἀλλων λιμεναρχῶν. Δένει γνωρίζουμεν διατί δὲν ἀπήγνησεν εἰς τὰς φευδαρίες κατηγορίας τοῦ κ. Watts, ἀλλοί διως δὲν καθιυστέρησαν. Βέβαιον αἱ κατηγορίαι εἰσείναι ησαν ἐντυπωτικαὶ καὶ μόνον διάτονος τοῦ πόλεως τὰς ἀνάγραψεν, ώστε δέν θὰ ησεῖς ν' ἀναμιχθῇ τὸ ἐπισημόνον Κράτος».

«..... Ο κ. Κατσαμπῆς—γράψεις ἡ ἑτέρα ἀποτολὴ—πονεῖ πράγματα διὰ τὴν γνωμήν μας. Είναι πιστός ἐκτελεστής τοῦ καθηκοντός του, δικαιότατος, είναι πράγματα ζηλωτής».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΡΥΑΛΟΣ

Μία ἀπὸ τὰς συμπαθεστέρας φυσιογνωμίας τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ὁ Ιωάννης Κορυαλός, ἐκ τῶν ἐκλεκτῶν πλοιάρχων τοῦ E. N., εἰς τὴν ἀκμὴν ἔτι τῆς σταδιοδρομίας του ἀπέθανε καὶ ἐκηδεύθη τὴν 9ην τρέχοντος ἐν Πειραιεῖ.

Αἱ εἰλικρινεῖς ἐκδηλώσεις συμπαθείσας καὶ πένθους ἐπὶ τῇ ἀπολείᾳ του ἀπὸ μέρους τῆς Πειραιϊκῆς κοινωνίας καὶ ιδιαιτέρως τῆς ναυτικῆς τοιαντῆς, ἀπέτελεσαν τὴν ἀποτέλεσμαν πράγματα καὶ πράγματα τοῦ διαπομπού της τοῦ προσώπου τοῦ Κορυαλού.

Φίλος ἐν ὅλῃ τῇ κυριολεξίᾳ, ἔχυτη πρόσηπτος τοῦδε πάντας, ηγάπησε τὸν πλησίον του, ὑπῆρχεν ὑπέροχος ἀλτρονίστης, καὶ δέσμος της πραγματικῆς ἀνθρωπος. Ή ὅλη του κοινωνικὴ σταδιοδρομία, εὐρυτάτη καὶ πολυσχιδής, ἐστεφανώθη ἀπὸ τὴν ἀγάπην.

Μορφωμένος καὶ κατεπιμένος ἐμποριστοί πλοίοδος τῆς ἐνώσεως τῶν πλοιάρχων τοῦ E. N., καθηγητής εἰς διαφόρους ναυτικάς σχολάς, ὑπήρχεν ὁ προστάτης της συντροφού τοῦ καλού, πειθαρχικοῦ καὶ τιμίου θαλασσοῦ.

Ἡ φωστιμούσας οἰκογενειάρχης, συνεκέντρωσεν διὰ τὰ πλημμυρούντα τὴν ψυχὴν του εὐγενικὰ αἰσθήματα εἰς ἀγάπην καὶ στοργὴν πρὸ τὴν ἀγαπημένη του σύζυγον καὶ τὸ μονάρχιον τέκνον του. Ο δάνατός του ὑπῆρχε βαρύτατον πλήγμα διὰ τὴν ἀποφανισθείσαν οἰκογένειάν του. Δένει ἔξελιπεν ὁ προστάτης, ἔξελιπεν ὁ ἀγαπημένος σύντροφος, ὁ καλὸς πατέρας.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τρέφοντα καὶ αὐτὰ τὰ αἰσθήματα τῆς ἀγάπης μὲ τὰ ὅποια ἔνας κόσμος ὀλόκληρος περιέβαλλε τὸν μεταστάτα, διαβιβάζουν θερμά συλλυπητήρια πρὸ τὴν ἀπαρηγόρητον σύζυγον, τοὺς ἀδελφοὺς καὶ θείους τοῦ ἀλησμονήτου νεκροῦ.

**ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ**

«Severn» Αγγλικὸν, τ. γκρός 5246, νέτ 3253 τ., φορτίου 8.000 τ., μὲ κλάσιν 100 A1 παρὰ τῷ Αγγλικῷ Λόνδον, ναυπηγόσεως 1919 καὶ μὲ σερβίο No 2 τοῦ 1928, ἡγοράσθη παρὰ τῆς έταιρίας Σταθάτου δι' ἐτέρους "Ἐλληνας" ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 4.450 λιρῶν.

Τὸ σκάφος τούτο φέρει δύο καταστρώματα, ἔχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 52.4 π., ψυφούς 28.5 π., καὶ ἔμφορτον βύθισμα 25.3 ποδῶν. Είμαι ύπατος χρησιμοποιεῖται 1400 τ. καὶ ἔχει πρόστεγον μήκους 40 ποδῶν, μεσόστεγον 113 π. καὶ ἐπίστεγον 49 π.

Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 517 ηπ. π.π., είναι τρικύλινδροι, διαστάσεων 27'', 44'' καὶ 73'' μὲ διαδρομὴν 48'' ίντσων, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ίντσαν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Η έκτιμης των άχορηστευθέντων

Έπει το διαμεναρχίου Πειραιώς έκοινο ποιηθέντων πρό ημέρων είς τους ένδιαφερομένους πλοιοκτήτας αι άποφάσις της έκτιμης ικανής άπιτρης διά την άπογειωσιν της α'. σειράς των άχορηστευθέντων άπιτρατικῶν άκτοπλοικῶν σκαφών. Βάσει τού διό τού νόμου διριθέντος συντελεστού κατά τόννον δικιής χωρητικότητος, ωριθησαν αι άκολουθοι άπογειώσεις:

Πλοία	Τόννοι	Λίραι στ.	Πλοία	Τόννοι	Λίραι στ.
Άγια Ζώνη	588	3175. 4.0	Ιωάννα	287	3336. 7.6
Άγιος Ιωάννης	303	1007. 6.0	Ιωάννινα	469	586. 5.0
Άγγελική	707	1937. 10.3	Κέρκυρα	559	648. 15.0
Άσσος	458	572. 10.0	Κατίνα	619	4627. 0.6
Βάνα	243	2824. 17.6	Κάρ. Τόγια	845	2809. 12.6
Βικτωρία	226	2168. 6.0	Λακωνία	564	3045. 12.0
Βόλος	847	1937. 10.3	Νικόλαος Κ.	504	4813. 4.0
Βούλαντιον	856	1958. 0.0	Πύλαρος	346	432. 10.0
Δελφίν	784	5860. 8.0	Σέριφος	406	2192. 8.0
Δανάη Χ.	617	1719. 10.0	Σπέτσαι	1155	11030. 5.0
Εδρώτας	274	1195. 6.6	A) 21	11.557	57878. 8.0

Σερβεύ φορτηγών

Είς τό διό π' άριθ. 24 συμπληρωματικὸν τεῦχος τού «Λέσβος Ρέτζιστερ» άναψερται, δια άπο 12 Μαΐου έως 2 Ιουνίου ἐξετέλεσαν σερβέων τά φορτηγά μαρ: «Άφροσεσ» είς Γαλάτα, «Άννοδολα» είς Βορδώ, «Εσπερός» είς Παρισί, «Λεων. Ζ. Καμπάνης» είς Κάρδιφ και «Νίκος Μάρκου» είς Μπλάσιο.

— Έπιστησαν κατά τό αιτό διάστημα μερικήν έπιθεώρησιν τά άπο «Σαρωνικό», «Στολ. Κουτσοδόντης» και «Χρυσή».

Έπωλήθη τό άπο «Κωστής»

Τό προσαρδέσαν άπο τού χειμωνός είς τό Κέρτος και ἐγκαταλειτέθησαν είς τάς διαφανίεις άπο «Κωστής» διεγράφη άπο τήν δύναμιν τής ναυτιλίας μαρ. Τό έν λόγω σκάφος, πωλήθησαν είς τά Σοσιέτ, ἀνειλκύσθη και μετωνυμάσθη «Asbassin».

Αι πωλήσεις πρός διάλυσιν

Τήν θην Ιουλίου παρεδόθη είς Γένοδον πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Μαρούλιο Β. Πολέμηρ τ. γκρός 3732 και ναυπ. 1906, μέσο σερβέων Νο 2 τού 1927 και ἀναλαβήτωσιν τού 1923. Τό σκάφος τούτο είχεν ἀγορασθή τόν Διμέριον τού 1927 ἀντί 21.000 λιρών, ήδη δ' ἀπωλήθη ἀντί 1325 λιρών.

— Αι συμφωνίαι πωλήσεως πρός διάλυσιν τών άπο «Άθυδος» είς Ιταλίους και «Θεόδωρος» είς Ιάπωνας, κατά νεωτέρας πληροφορίας μαρ ήκυρωθήσαν.

Μεταγραφαὶ ἀτμοπλοίων

Τό άπο «Αναστοσία» τ. γκρός 2883 και ναυπ. 1905, μετεγράφη άπο τόν κ. I. G. Αιθανόν (Χίου) είς τόν κ. II. Πρωτοπαπάν (Αθηνών).

— Τά 25 ο) τού άπο «Καρδάμυλα» τ. γκρός 3563 ἐνεγράφησαν ἐπ' δύναμιτι τού κ. Μ. Χ. Μακρή (λιράρι 3.000) είς τοπικήν ἐκτέλεσιν τής ἀρχικῆς ἀγορᾶς. Τά λοιπά 75 ο) ἐνήκουν είς τούς κ. κ. ἀδελφούς Μελή.

— Τά άπο «Θέτις» τ. γκρός 4123 (τού 1930), «Νηρεύς» τ. γκρός 6694 (τού 1913) και «Πηλεύς» τ. γκρός 4695 (τού 1918) μετειδιάσθησαν άπο τόν κ. Ηλίαν Ε. Χατζηλίταιν είς τήν παρ' αιτού ίδρυσεις ἀνών. ἔταιριν «Νηρεύς», ήδη τά κεφάλαια είναι λ. στ. 47.070. «Εδρα τής έταιρίας είναι κι Αθήναι.

Μετονομασία πλοίου

Τό άπο «Ελλην. Δασκαλάκη» ἀγορασθέν, ώς γνωστόν, παρά τών κ. κ. ἀδελφών Τόγια, μετωνομάσθη «Ελλην Τόγια».



Είς ἀπάντησιν τής είς τό προηγούμενον τεῦχος καταχωρηθείσης ἐπιστολῆς τού κ. Γ. H. Κουλουκούντη, ἔλαβομεν και δημοσιεύμεν κατά τήν καθηκόν τήν διατριβήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Είναι ἀληθῆς δια τόν τελευταῖον χρόνον ποιούμεν κατάχρησιν τών φιλοξένων στηλῶν τού ἐκλατοῦ σας πειρίθικοῦ, πλήν διάκις θά εύρισκονται: ἀπόστολοι ράφοι: ἀσχολούμενοι μὲ θέματα, οια δ. κ. Γ. H. Κουλουκούντης ἀσχολεῖται: θά εύρισκομενόν: νά ἐπανερχόμεθα. 'Ο στόχος, ή μαλλον διά νά είμασθα εἰλικρινεῖς, δικιάνος στόχος ἔγιναν οι ἀσυρματισταί. 'Αλλά διατί ή τόση περι ήμιδων ἀπασχόλησις: Μήπως θέλει δ. κ. ἐπιστολογράφος νά πλανώμεθα, δικην ἀλητῶν, είς τά παραλιακά κα-

φενεῖα τού Πειραιώς ἔχοντες είς τά στήθη μαρ προσηρημάνην ἀγγειλίαν ζητήσωσις ἀσχολίους: Και τότε τί θά συνέσκενεν: Θά ἀλλαγήνομεν μισθών διάσεις τής μεγάλης προσφορᾶς, μισθών δηλαδή ἔξενταλιστικῶν.

— Οσον άφορε διά τόν χαρακτηρισμόν δι: είμασθα συνυπεύθυνοι: διά τήν κρίσιν τής ναυτιλίας, διά τηρούμενών και ήμετες μεσφώτεσσως, διά την δυνάμειαν

— Ός πρός τό ζήτημα τής μισθώσεως μαρ, ή παρακληθόμει, τόν κ. ἀπιστολογράφον νά μαρ πληροφορήσῃ ποια ή τιμή τής λίρας είς 'Ολλανδίαν, Γαλλίαν, Γερμανίαν και λοιπάς χώρας, ἔνθα τά ἀτμόπλοια τα τεχνεύσουν και ένθα κατ' ανάγκην ζύμεν: 'Επιπροσέτως δι θά είχωμεν νά παρακαλέσωμεν τόν κ. Κουλουκούντην νά μαρ πληροφορήσῃ ἐν είς τούς ναυτολογουμένους κατεβάθμησαν ποτέ κατ' ή τα χρέα πού δημιουργόδην πρός συντηρήσιν τών οἰκογενειών των κατά τό πολύμηνον διάστημα τής ζωργίας των.

Εύχαριστον θερμός διά τήν φιλοξενίαν διατελεθ φιλικώτατα.

I. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗΣ
Ραδιοτηλεγραφητής Ε.Ν.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Μετά μίαν σχετικήν άναπτυγμαν διά την έβδομάδων ἐπανελήφθησαν και πάλιν ἀπό τίνων ήμερων, τόσον είς τήν 'Αγγλίαν διόν και ἀλλαχού αι πωλήσεις παλαιών πλοίων πρός διάλυσιν. Ή παρατηρούμενη ἀρά γε ζωηρότης ἀποτελεί τήν ἀπαρχήν ἐνδε παγίου ζεύματος ἀπαλλαγῆς τής παγκοσμίου ναυτιλίας τού φόρτου τών παλαιών πλοίων η πρόκειται περι μιας παροδικής ἀνάπτυξης, ητις έρχεται νά ποικίλη τήν συνήθη ἀπαραίτην τών δύο πρώτων θερινών μηνών;

Πάντως ή κρατούσαν ηδη ζήτησοι συγκεντρώνει ἀρκετόν τό ένδιαφέρον τών καταστημάτων διαλύσεως, δὲν ἐνέχει δὲ τοπικήν μορφὴν διά τήν 'Αγγλίαν, ἀλλ' ἐκτείνεται είς τόν εὐρύτερον κύκλον τών ἀγορῶν 'Ολλανδίας, Ισπανίας και Ιταλίας. Πλήν τών σημειωθείσων πωλήσεων ἐμπορικών σκαφών, ἐπραγματοποιήθησαν και τινες πωλήσεις πολεμικών πλοίων πρός διάλυσιν.

Αφ' ἔτερου έκ Βρεμής ἀνηγγελθή, διτι ορθομολυκήν ἐκεί πρός διάλυσιν, τό 'Ελληνικόν δρέδων 'Σαλαμίς ἐκτοπίσματος 23.000 τ. Ως γνωστόν, τό πλοίον τούτο είνε ήμιτελές, ή δε παραβαθή τού ντό τό 'Ελληνικής κυβερνήσεως ἐμπατωθή, ἀπέλθοντος συμβιαστικῆς συμφωνίας με τά ναυπηγεῖς Βουλκάν, κατόπιν πολυετόν διαπραγματεύσεων. Τήν διάλυσιν ἀνέλαβον τά έργοστάσια 'Deschimag'.

Κατά τό διαρρεύσκων 15θήμερον ἐπωλήθησαν πρός διάλυσιν τά ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	T. γκρός	Ναυπ.	Τιμή λ.στ.	Διαλυταί
1) Norma, Ιταλ.	4807	03	1.760	Ιταλοί
2) Caterina Accame, Ιταλ.	3865	00	1.450	Ιταλοί
3) Ariosto, Αγγλ.	4427	10	1.800	Ιταλοί
4) Fortunato, Ιταλ.	5498	07	1.950	Ιταλοί
5) Aube, Αμερικ.	1580	96	—	Αμερικ.
6) City of Alma, Αμερ.	5530	20	2.000	Αμερικ.
Bloemfontein, Αγγλ.	4674	06	1.900	Αγγλοί
Dictator,	4940	12	1.650	—
Gladiator,	5052	14	—	—
Orlando,	4233	04	—	—
Tenger, Ουγγ.	3959	04	—	Ουγγαροί
Umzumbi, Αγγλ.	3402	04	1.260	Αγγλοί
7) Vat, Ισπανικόν	3301	98	—	Ισπανοί

1) Πρός σελ. 7) δια τ. γκρός. 2) Πρός σελ. 7) δια τ. γκρός. 3) Εξαιρέσεις: 200 τ. για ευρύτερον εύρισκομενόν επί τον πλοίον. 4) Τόν 'Ιανουάριον π.ε. είχεν ἀγορασθή ἀντί 6250 λ.στ. 5) Αντί τιμῆς 2.800 δολαρίων. 6) Είχεν ὑποτάσσει σερβεράς ζημίας ἐπ' περικατίσεις είς τό μηχανοστάσιόν του. 7) Ως τιμή συνεφωνήθη νά διθύ είς τούς πλοίοιστευθέντων τό προϊόν τής πωλήσεως διού τού διατηθείσαν μετα τήν ήμερων δια τό κάστος τής διαλύσεως.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αι κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι: πλοίων κατά τό διαρρεύσκων 15θήμερον είνε αι ἀκόλουθοι:

«Atlantica» Ιταλ. τ. γκρός 4186, φορτίου 7280 και ναυπηγήσεως 1911, ἔκτεντέν δις είς δημοπράσιαν ύπο τόν Kellocks έν Λονδίνῳ, ἐπραγματοποίησε προσφορᾶς τήν μεν 3ην Μαΐου λ. στ. 5500, τήν δὲ 28ην Ιουνίου λ. στ. 2500. Άμφοτεραι ἔκριθησαν ἀσύμφοροι, λόγω ομώς τής συνεχίζομένης πτώσεως τής τιμῆς τών πλοίων, ἐπωλήθη διητιτέρας συμφωνίας ἀντί 3500 λιρών.

«Canadian Explorer» Καναδ. τ. φορτίου 8341 και ναυπ. 1921, ήγοράσθη παρ' Ιταλών λ. στ. 5500. Τό σκάφος τούτο είναι 'standard B', ἐν δ' ἀδελφόν αύτού πλοίον συνεφωνήθη τόν 'Αργιλίου τρ. ε. ἀντί 11.000 λιρών.

«Mokta» και «Tabarka» Αγγλικά ἀδελφά φορτηγά, τ. γκρός 6600 ἔκστον και ναυπ. 1912 και 1913 ἐπωλήθησαν είς Φινλανδός ἀντί 9000 λιρών διού.

«Glenslory» Αγγλ. τ. γκρός 3674, φορτίου 6400 τ. και ναυπ. 1911, με σερβεύ No 1 τού 1929, ήγοράσθη παρ' ἐφοπλιστών τής Μεσογείου (κατά τινα πληροφορίαν 'Ελληνας) ἀντί 4.000 λιρών. Τό σκάφος τούτο ἐπωλήθη ύπο τών ἐννυποθήκων δανειστών του.

ΕΠΙΚΑΙΡΟΙ ΕΡΕΥΝΑΙ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΑΙ

ΤΟΥ ΓΕΡΜΑΝΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. P. SCHULZ-KIESOW

"Υπό τον Γερμανού καθηγητού κ. P. Schulz-Kiesow μάς απεστάλη ή κάτωθι ένδιαφέρουσα μελέτη ἐπὶ τοῦ ἀπὸ τοῦ οὐρανοῦ οὐρανού προϊόντων καὶ τῆς ἐπιδράσεως αὐτοῦ ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Εἰς τὸ παρὸν τεῦχος δημοσιεύομεν τὸ πρώτον μέρος τῆς μελέτης ταύτης, ἀποτελοῦν, οὕτως εἰπεῖν, τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὸ κύριον θέμα, δηρεὶ καὶ ἐνδιαφέροις ιδιαιτέρως καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Τὸ κύριον τοῦτο θέμα ὁ ἐπιφανῆς καθηγητῆς πραγματεύεται εἰς τὸ δεύτερον μέρος.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

"Η μεγάλη παγκόσμιος κρίσις, ἡ δποία ἥρχισε ἀπὸ τὰ πέραν τοῦ Ὀκεανοῦ ἀγροτικὰ Κράτη, προκαλεῖται τὴν ληψιν μέτρων, τὰ δποία εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς νεωτέρας κεφαλαιοκρατίας θεωροῦνται ως ἄγοντα εἰς τὴν ἐπάνοδον πρὸς τὰς πρωτογόνους μεθόδους τῆς εἰς εἰδὴ ἀνταλλαγῆς. "Η ἔλλειψις χρυσοῦ, κατόπιν τῆς εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ Γαλλίαν συσσωρεύσεως τῶν 60 οἰκονομικῶν προϊόντων τοῦ Ὀκεανοῦ, συσσωρεύσεως ἡτοι ἡτοι ἀναπόφευκτος ἔνεκκα τῆς μη εἰσέτην τοῦ προβλήματος τῶν Ἐπανορθώσεων καὶ τῶν Πολεμικῶν Χρεῶν, ἥντικας πολλὰς χώρας νὰ ἀπομακρυνθῶσιν ἀπὸ τὴν χρυσὴν δύσιν. Ἐπειδὴ δὲ συγχρόνως καὶ Ἀγγλικαὶ Τράπεζαι καὶ οἱ Ἀγγλοι τραπεζῖται εἰρέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ παύσουν νὰ εἰνε χρηματοδόται τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου, ἐρράγη ὁ τεχνητὸς μηχανισμὸς τῶν πιστώσεων καὶ πληρωμῶν ἐπὶ τῶν ὄποιων ἔκσις-τοῦ ἡ διεθνῆς ἀνταλλαγῆς τῶν προϊόντων. Εἰς τὰς σχέσεις τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου πιστώσεων καὶ πληρωμῶν ἐπῆλθεν ὁ κλονισμὸς τῆς γενικῆς ἐμπιστούσης. "Η μεταξὺ διαφόρων Κρατῶν ἀνταλλαγὴ προϊόντων ἥρχισεν ἐπὶ τὸ μᾶλλον νὰ συστέλλεται, ἐπὶ πλέον δὲ νὰ ἔγινε σχύνωνται πάντοιοι αἱ προσπάθειαι πρὸς ἐπίτευξιν αὐταρκείας. Κατ' ἀνάγκην τριάκοντα τρεῖς χώραι κατέληξαν εἰς τὴν θέσπισιν ἀναγκαστικῆς διαχειρίσεως τοῦ συναλλαγματος.

"Τοιο λοιπὸν ἐπόμενον νὰ γίνῃ ἡ δργάνωσις τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ἐμπορευμάτων χωρὶς τὴν χρήσιν χρήματος. "Η ἀρχὴ ἐγένετο ὑπὸ τῶν χωρῶν, εἰς τὰς δποίας τὸ Κράτος ἐπεχείρησε ν' ἀνακουφίσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ἔθνους οἰκονομίας ἀγροδέσιον γεωργικὰς πρώτας ὅλας, τρόφιμα καὶ εἰδὴ πρώτης ἀνάγκης. "Η προσπάθεια τοῦ Βραζιλίανος ἰδρύματος οικοφέρει νὰ στεματήσῃ τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τοῦ καφέ διὰ παρακρατήσεως μεγάλων ποσοτήτων τοῦ προϊόντος, τούτου ἀπέτυχε. Παρὰ τὴν ἐπὶ τῇ δύσει σχεδίου γενομένην καταστροφὴν καφφέ, ἡ πεστήση τῶν βραζιλιανῶν καφφέδων ἀνήρχετο τὴν 1ην Αὐγούστου 1931 εἰς 20.8 ἑκατομμύρια σάκκους. Οὕτω κατέληξαν εἰς τὴν σκέψιν, δπως τὴν πλεονάζουσαν ποσότητα καφφέ προσφέρουν εἰς ἄλλας χώρας ἐπ' ἀνταλλαγῆ ἀναγκαίων πρὸς εἰσαγωγὴν προϊόντων.

"Ο ἔτερος διὰ τὴν ἀνταλλαγῆς συμβολλόμενος ὑπῆρξεν αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι, εἰς τὰς δποίας τὸ Γραφεῖον τῶν Γεωργῶν τῆς Ὀμοσπονδίας εἰχε συγκεντρωμένα μεγάλα ἀποθέματα δημητριακῶν, δάμβων καὶ ἄλλων πρώτων δύλων. Κατὰ τὸ τέλος Αὐγούστου 1931 ἐγένετο ἡ πρώτη μεγάλη ἀνταλλαγὴ ἐμπορευμάτων. "Η Βραζιλία ἔλαβεν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας 25 ἑκατομμύρια μπούσελς σιτηρῶν ἔναντι 1.275.000 σάκκων καφφέ. "Ἐν Γερμανίᾳ τὸ Συνδικάτον τῶν Παραρρηγίων — Βετσφαλλικῶν γαλανθρακωρυχείων στηρίζεται ἐπὶ 1.750.000 ἐμπορικῶν δύλων. "Η προσπάθεια δημοσίας, δπως ἀνταλλάξῃ 500.000 τόνους γαλανθρακών τῆς περιφερείας Ρούρ μὲ 200.000 σάκκους καφφέ τῆς Βραζιλίας ἀπέτυχε, λόγῳ τῆς ἀντιδράσεως τῶν Ἀγγλικῶν Τραπεζῶν, αἱ δποία λαμβάνουσαι ὃνδψις τὰ συμφέροντα τῶν ἀγγλικῶν γαλανθρακωρυχείων δὲν ἐσκέφθησαν δεσμώτων νὰ ἀρχίσων νὰ ἐλεύθερα τὰ ἀποθέματα ἐπὶ τῶν δποίων εἰχον καταβάλλη προκαταβολάς. "Η Βραζιλία διεπραγματεύθη ἀνταλλαγὰς μὲ τὴν Ἀργεντινήν, τὴν Οὐραγουάνην, τὸν Καναδάν, τὴν Ρωσίαν, τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Ἐλβίτιαν, τὴν Αὐστρίαν, τὴν Ρουμανίαν καὶ τὴν Ἐλλάδα. "Ἐξ δλων αὐτῶν τῶν χωρῶν, ἐκεῖναι αἱ δποία μετ' εὐγνωμοσύνης γίνονται συμβολλόμεναι κατὰ τὸ ἐμπόριον τῶν ἀνταλλαγῶν εἰνε ἡ Τουρκία, ἡ Ἐλλάς καὶ ἡ Βουλγαρία, χώραι αἱ δποία εἶχουν ἀνάγκην νὰ ἐκποιήσουν τὰ ἐκ τῆς ἀγορᾶς λαμβάνομενα ἀποθέματα φύλλων καπνοῦ διὰ σιγαρέττα. Εἰς χώρας, ως ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Πολωνία,

ἔνθα ὑφίσταται δικτατορία, αἱ συνθῆκαι πρὸς διενέργειαν εὐρέος ἐμπορίου ἀνταλλαγῶν εἰνε κατ' ἔξοχὴν εύνοϊκαι. "Αλλὰ τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρονδια τὴν διὰ τὸ Κράτους ἀνταλλαγὴν προϊόντων, παρουσιάζεις ἡ Ρωσία. Αἱ αὐξήσουσι τὸν συναλλαγματικὸν δυσχέρειαν ἡ τῆς ηγάκασιν καὶ ἄλλας χώρας νὰ εἰσέλθωσιν εἰς τὸν κύκλον τῶν Κρατῶν, τὰ δποία ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἀπ' εὐθείας ἀνταλλαγὴν ἐμπορευμάτων. Τὸ ἐμπόριον ἀνταλλαγῆς δὲν περιορίζεται πλέον μεταξὺ τῶν Κυβερνήσεων. Εἰς Βρέμην ὑδρύθη τὸ «Internationale Waren Clearing G. m. b. H» ἐν ὃ εἰς τὰς δύο ἄλλας Χαγεσατικὰς πόλεις τὸ Ἐμπορικὸν ἐπιμελητήριον τοῦ Ἀμερικανοῦ ὠργάνωσε Συμβούλευτικὴν ὑπηρεσίαν διὰ τὴν διεθνῆ ἐμπορικὴν ἀνταλλαγὴν καὶ τὸν συναλλαγματικὸν συμφωνισμὸν καὶ ἡ ἐν Λυβένη «Βόρειος Ἐπικρίτα». "Ἐμπορικὸν Συμφωνιστικὸν γραφεῖον πρὸς τὸν σκοπὸν μειώσεως τῶν συναλλαγματικῶν διὰ τὴν ἔξαγωγὴν καὶ εἰσαγωγὴν δυσχερεῖων. Πλεισταὶ συμφωνίαι συμφωνισμοῦ συγκαλλάγματος χρησιμεύουσαν κυρίως πρὸς ἐκκαθάρισιν τῶν ἀκινητοποιηθεισῶν ἀπωτήσεων. "Ἐν τούτοις δὲν δύναται τὶς νὰ ἀρνηθῆῃ, δτι ἐμμέσων χρησιμεύουσαν εἰς τὴν ἀνακωγόνησιν τῆς διακρατικῆς ἀνταλλαγῆς ἐμπορευμάτων. Οὔχι διλογίατέρας σημασίας εἰνε καὶ αἱ πολυάριθμοι διὰ τὸν Κυβερνήσεων ἀγοραὶ πρώτων δύλων καὶ τροφίμων.

"Η ἀγροτικὴ μεταρρύθμισις κατέστησεν ἀδύνατον εἰς τὰς μεσημβριακὰς χώρας, ὡς εἰς Καναδάν, Ἡνωμένας Πολιτεῖας, Ἀργεντινήν καὶ Ρωσίαν, τὴν ὑδρύσιν δργανισμῶν δημητριακῶν καρπῶν. "Αν ἀφικέση τὶς τὴν νότιον Ρωσίαν, ἡ καλλιέργεια δημητριακῶν καρπῶν εἰς τὴν Εὐρώπη δὲν εἰνε ἀποδοτική. "Αμερικανικὸς σίτος εἰσάγεται διὰ τὸν ποταμὸν "Ελδα" εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν, δηλαδὴ εἰς τὴν φυσικὴν περιφέρειαν καταγκαλώσεως τῶν δημητριακῶν τῆς Νοτιοανατολικῆς Εὐρώπης. "Ἐπειδὴ δὲ αἱ Βελκανικαὶ χώραι εἰνε χώραι ἔξαγωγῆς δημητριακῶν, ἀξιούν περιφερειακὰς ἔξαρτεσις ἀπὸ τὸν δρόμον «τοῦ μάλλον εὐνοούμενου Κράτους». "Η Κοινωνία τῶν Ἐθνῶν ἐδέχθη τὴν ἀρχὴν τοῦ συστήματος προτιμήσεως διὰ τὰς Νοτιοανατολικὰς χώρας. "Τύπου πον παραδειγμάτων τοῦ γένους συστήματος προτιμήσεως εἰνε ἡ γερμανο-ρουμανικὴ ἐμπορικὴ συνθήκη. Δέον νὰ ὑπολογισθούν δασμοὶ προτιμήσεως τῶν εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν, τὰ δποία εἰσάγουν δημητριακὰ διὰ τὸν Νοτιοανατολικὸν Χωρῶν. Τὸ νέον σύστημα προτιμήσεως δὲν θὰ ἐμφανίσῃ ἀκόμη ἐπὶ τῆς διακρατικῆς ἀνταλλαγῆς προϊόντων τὴν ἐπίδρασίν του. Διὰ τῶν δασμῶν προτιμήσεως, τῶν ἀπαγορεύσεων εἰσαγωγῆς, τοῦ καθορισμοῦ δρίων ποσοτικῆς εἰσαγωγῆς τῆς Μονοπωλιακῆς δργανώσεως, τὸ Κράτος εἰσέρχεται εἰς τὸ σύστημα τῶν ἀνταλλαγῶν. "Ἐμπόριον ἀνταλλαγῶν, συγκαλλάγματικὸς συμφωνισμὸς καὶ δασμοὶ προτιμήσεως θίγουσι σπουδαῖα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας. "Η ἐθνικούς οἰκονομικὴν ἐλευθερίαν ὑποχωρεῖ δλοὺς εἰς τὴν καθωρισμένην ἐπὶ τῇ δύσει σχεδίου ἔθνους οἰκονομίαν. Μόλις δύναται τὶς νὰ ἔχει την προτιμήσην τῆς ηγαντούρης ἀπό την ηγαντούρην. "Ἐν τοῖς ἐπομένοις δὲν θέλω ἐξετάσει τὴν σημασίαν αὐτῶν, δσον καρφορῷ τὴν Ναυτιλίαν. "Αρχίζω διὰ τὸ πρακτικῶν τινῶν παραδειγμάτων διὰ νὰ συντηγάωμεν ἐκ τῶν γενικὰ συμπεράσματα.

I. "Ανταλλακτικαὶ ἐργασίαι μεταξὺ Βραζιλίας καὶ Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Κατὰ τὸν Ιούλιον τοῦ ἔτους 1931, τὰ Βραζιλιανὰ φύλλα ἀνήγγειλαν, δτι ἡ προσωρινὴ Κυβερνήσεις τοῦ Δος Γκετούλιο Βάργκας εἰχε προτείνη ἡδη πρὸ πολλῶν μηρῶν εἰς τὰς Ἡνωμένης Πολιτεῖας τὴν ἀνταλλαγὴν καρφρέ, ἐκ τῶν ἀποθέματων τοῦ Ιδρύματος προστασίας καφφέ, μὲ Ἀμερικανικὰ σιτηρά. Τὴν 20ην Αὐγούστου 1931 ὁ ἐν Οὐραγουάνῃ πρεσβευτὴς τῆς Βραζιλίας Δε-

λίμαν ένεγχείρισεν εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν τὸ δριστικόν κείμενον τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν καφέ μὲ σιτηρά. Τὴν 21ην Αύγουστου τὸ Ὁμισπονδιακὸν Γραφεῖον Γεωργῶν ἐνέκρινε τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως. Ἡ Βραζιλίανη Κυβέρνησις ἔλαβε 25 ἑκατομμύρια μπούσελς σιτηρῶν.

Ἀπέγαντι: αὐτῶν τὸ «Farm Board» ἔλαβεν 1.050.000 σάκκους καφέ. Ἐκ τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Βραζιλίας εἰς δημητριακὰ τὰ 9500 προήρχοντο ἐξ Ἀργεντινῆς. Η κατὰ τὸ ἔτος 1930 εἰσαγωγὴ σιτηρῶν εἰς Βραζιλίανη ποστήτης 24 ἔκατ. περίπου μπούσελς ἀπὸ ἀλληληγράφων ἐστήμαινε ἐγκαθίδρουσιν ἐμπορίου ἀνταλλαγῶν μετα τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ ἀποκλεισμὸν τῆς Ἀργεντινῆς ἀπὸ τὰς εἰσαγωγὰς τῆς Βραζιλίας. Ἡ ἀντικατάστασις τῆς ἐλευθέρως ἐμπορίας διὰ τοῦ διακρατικοῦ ἐμπορίου ἀνταλλαγῶν, ἄγει ἀναγκαστικῶς εἰς τὴν ἐπιμήκυνσιν τῶν διδών πρὸς μεταφορὰν τῶν προϊόντων. Ἐκ τούτου καὶ ἡ παραγωγικότης τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἐπηρεάζεται, κατ' αὐτὸν δημοσιόν τὸν τρόπον τὸ ἐμπόριον ἀνταλλαγῆς θέλει προκαλέσει αὔξησιν τῆς ἀπαίτουμένης χωρητικότητος τῆς Ναυτιλίας.

Κατὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην τῶν ἀνταλλαγῶν, αἱ τιμαὶ καθωρισθησαν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐπιστήμων τιμῶν σιτηρῶν καὶ καφέ, αἱ διοποιαὶ ἀνεγράφουντο εἰς τὰ χρηματιστήρια ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς συνάψεως τῆς συμφωνίας. Μὲ τιμὴν 49.12 σὲντς κατὰ μπούσελς ἡ ἀξία τῶν σιτηρῶν ἦτο 12.280.000 δολλάρια καὶ μὲ τιμὴν 8 1)2 σὲντς κατὰ λίτραν ἡ ἀξία τῶν 1.050.000 σάκκων καφέ ήτο κατὰ τις κατωτέρα τοῦ ποσοῦ τὸ διπολον ἀντιπροσωπεύει ἡ ἀξία τῶν σιτηρῶν.

Ο σίτος ήτο φόρμη λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἢ τοῦ Κόλπου καὶ δὴ διὰ φορτώσεις 1.562.000 μηνιαίων. Ἡ Βραζιλία ήτο διποχρεωμένη νὰ φορτώῃ 105.000 σάκκους μηνιαίων. Διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν σιτηρῶν ἐχρησιμοποιήθησαν περίπου 12 λιμένες, ἐν ᾧ οἱ καφέδες ἐξεφορτώθησαν μόνον εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ὑόρκης.

Τὰ 25 ἑκατομμύρια μπούσελς ἀντιτοιχοῦν εἰς 670.000 τέγυνους. Διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ποσοῦ τούτου ἐχρειάσθη χωρητικότης πλοίων 840.000 μικτῶν τόνων. Διὰ τὴν ναύλωσιν πρὸς Βραζιλίανη ἐχρειάσθη νὰ χρησιμοποιηθῶσιν 100 περίπου ἀτμόπλοια. Τὸ δάρος τῶν 1.250.000 σάκκων καφέ ἀνέρχεται εἰς 75.130 καθαροὺς τόνους. Ἀπαιτεῖται δὲ χῶρος 5.634.750 κυβικῶν ποδῶν. Ἐν τούτον ἀτμόπλοιον δὲν παραλαβὴν ἄλλο φορτίον, ἀλλὰ μόνον φορτίον καφέ, διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἄνω ποσοῦ εἰς Ἀμερικήν θὰ ἐχρειάζοντο 13 ἀτμόπλοια. Εἰς τοὺς ναυλοφορτωτικοὺς κύκλους τὰ συνολικὰ ἔσοδα τῆς μεταφορᾶς τῶν σιτηρῶν καὶ τοῦ καφέ ἀνέρχονται εἰς 2 ἑκατομμύρια δολλάρια. Εἶναι ἀπορίας ἄξιον, διὰ τοῦ Ἀμερικανοῦ ἀντιπρόσωποι, κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις, ὅπερ τόσης εἰχον καταληφθῆσθαι σπουδῆς ὅπως ἐπιτύχουν τὴν ἐξαγωγὴν σιτηρῶν, ὥστε γὰρ ἀφήσουν εἰς τὴν Βραζιλίανη νὰ κανονίσῃ τὸ ζήτημα τῆς φορτώσεως ὅχι μόνον τοῦ καφέ, ἀλλὰ καὶ τῶν σιτηρῶν. Οἱ διπλήλητοι τοῦ Ὁμισπονδιακοῦ γραφείου Γεωργῶν ησαν λίγα εὐχαριστημένοι, διὰ τὸ πετυχόν δρους καθ' οὓς ἡ Ἀμερικὴ ἀπηλλάσσετο τῆς διποχρεώσεως νὰ πληρώσῃ ναύλους, τόσον διὰ τὰ σιτηρά, δύον καὶ διὰ τοὺς καφέδες. Ἡ Βραζιλία έζητησε νὰ ἔχῃ τὴν ρύθμισιν τῶν φορτώσεων διὰ παρενθέσεως ἐν τῇ συνθήκῃ δρου, καθ' ὃ ἡδύνατο νὰ παραδώῃ τὸν καφέν εἰς τὴν ἡ Νέα Ὑόρκη ἐταίριαν Μπούς Τέρμιναλ καὶ νὰ παραλαμβάνῃ τὸν σίτον εἰς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἢ τοῦ Κόλπου. Ἡ Βραζιλία ἔφερε τὸ βάρος τῶν ναύλων, ἀλλ' ἔλαβεν ὡς ἐκ τούτου τὸ δικαιώμα νὰ χρησιμοποιήσῃ ἀτμόπλοια τὰ ἐποία τὴν συνέφερον. Ὑπό ρεπουμπλικάνων καὶ δημοκρατικῶν δουλευτῶν τοῦ Κογχρέσσου κατεκρίθη σφόδρα ἡ διαχωριγὴ τοῦ Ὁμισπονδιοῦ Γραφείου Γεωργῶν. Η ἔνωσις τῶν διοικητῶν ἀτμόπλοιον διεμπρατήθη ἐντόγως κατὰ τῆς συμβάσεως ταύτης τῶν ἀνταλλαγῶν, διότι τὸ Ὁμισπονδιοῦ Γραφείον Γεωργῶν παρέλειψε νὰ περιλαβῇ εἰς τοὺς δρους τῆς συνθήκης, διὰ τὸ φόρτωσις τοῦ σίτου καὶ τοῦ καφέ ἔδει γὰρ γίνεται διὰ τοῦ Ἀμερικανικῶν ἀτμόπλοιων.

Κατόπιν τῶν διαμαρτυριῶν καὶ τοῦ θορύδου διπολοῖς ἡγέρθη, ἀπεφασίσθη νὰ κατανεμηθοῦν αἱ φορτώσεις μεταξὺ τῆς Ἀμερικανικῆς καὶ τῆς Βραζιλίανης Ναυτιλίας. Κατὰ τὴν γενομένην συμφωνίαν καθωρισθη, ὅπως εἰς τὸ Βραζιλίανὸν Λόδοδ διθῆ ὥρισμένον ποσοστὸν φορτώσεων. Ἐπειδὴ δημοσιός τὸ Βραζιλίανὸν Λόδοδ διετήρεται τὴν τακτικὴν γραμμὴν πρὸς Ν. Ὑόρκην, δὲν εἶχε δὲ ἐπαρκὴ πλοῖα διὰ νὰ ἐκτελέσῃ τὸ εἰς αὐτὸν ἀναλογοῦν τμῆμα φορτώσεων, ἀνέθεσε μέρος τῶν φορτώσεων τούτων εἰς Ἀγ-

γιλικὰ ἀτμόπλοια. Καὶ ἐνῷ ἔκεινος εἰσέπραττε κανονικούς ναύλους εἰς τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα διδιδε ἡλαττωμένους ναύλους. Ἐνῷ, ἐπὶ παραδείγματι διὰ φορτώσεις καφέ ἀπὸ Σαντιάγο καὶ Ρ'ον Ὑανέτρου μέχρι Νέας Ὑόρκης ἐπληρώνοντο 60 σέντς κατὰ σάκκον, τὰ ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια ἐλάμβανον 40 σέντς. Ἡ διακρατικὴ λοιπὸν ἀνταλλαγὴ προίόντων εἶχε δυσμενὴ ἀποτελέσματα διὰ τὴν διωτικὴν Ναυτιλίαν.

Ἄλλα καὶ κατὰ τὴν μεταφορὰν σίτου εἰς Βραζιλίανη τὸ διόνυ ϕιγμένον ἐσημειώθη.

II. Η Σινο-Ἀμερικανικὴ ἐπί σιτηρῶν συναλλαγὴ

Τὴν 4ην Σεπτεμβρίου 1931 ὁ «Λευκὸς Οίκος» ἀγεκοίνωσεν, διὰ τὴν Ὑόρκην Κυβέρνησις τῆς Κίνας ἐζήτησεν ἀπὸ τὸν Ὁργανισμὸν Σταθεροποιήσεως τῶν τιμῶν τῶν σιτηρῶν 15 ἑκατομμύρια μπούσελς σίτου. Ο δραγματισμὸς ἐπεφύλαξεν εἰς ἐκατόντα τὸ δικαίωμα διπολοῖς 50 σίτου ἐκ τῆς ποσότητος ταύτης τὰ παραδίδῃ εἰς ἀλευρα. Τιμὴ ὥρισμη ἡ ἐκάστοτε ἀγοραία τιμὴ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς φορτώσεως. Τρόπος δὲ πληρωμῆς ἡ χορήγησις γραμματίων τῆς Σινικῆς Κυβερνήσεως λήξεως 1934, 1935 καὶ 1936 καὶ μέ τοκον 4 1)2 σίτου. Τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς καὶ δισφαλείας ἔβαρυν τὴν Κίναν, αἱ δὲ φορτώσεις θὰ ἐγίνοντο τημητικῶν καὶ διὰ τὸ Ἀμερικανικῶν πλοίων. Διὰ τὴν μεταφορὰν θὰ ἐχρειάζοντο 50—60 ἀτμόπλοια. Αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτικαὶ ἑταίρια: προσεπάθησαν νὰ δρισθῇ ὡς τιμὴ ναύλου ἡ τιμὴ τῶν 4 δολλαρίων κατὰ τόνου, ἐκτὸς ἐὰν πλοῖα ἀλληγορικὰ σηματίας προσέφερον εὐθηγοτέρους ναύλους. Τὶ συνέθη λοιπόν; Αἱ πρώται ναυλώσεις ἐγένοντο πρὸς 3—3.25 δολλάρια κατὰ τόνουν. Ἐπειτα ἥρχισαν γὰρ γίνωνται ναυλώσεις πρὸς 2.25 δολλ. διὰ τὸν σίτον καὶ τὰ ἀλευρα καὶ τὰ ἀρχὰς Δεκεμβρίου πρὸς 2.75—3.

III. Η ἀγορὰ σίτου ὑπὸ τῆς Γερμανίας ἀπὸ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας

Τρίτη πώλησις ἡ Ἀμερικανικοῦ σίτου ἐξ 7 1)2 ἑκατομμυρίων μπούσελς ἐγένετο εἰς τὴν Γερμανικὴν Κυβέρνησιν τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1931. Τιμὴ 49.12 σὲντς, ἐπὶ πλέον 4 1)2 σίτου ὡς τόκου. Η πρώτη ἀποστολὴ ὥρισμη διὰ τὴν 1ην Ὑατωμέριου, αἱ δὲ ἐπόμεναι θὰ ἐχετελοῦντο εἰς 9 μηνιαίας δόσεις. Αἱ φορτώσεις τιμὴς νὰ γίνωνται διόποτε ἀποτελεσματικαὶ τὰς πλοίων 49.5 ἑκατομμολαρίων τὰ 150.5 ἐφορτώθησαν ἐπὶ Γερμανικῶν πλοίων. Εἶχε δὲ καὶ ἐὰν ἀλλο ἀποτέλεσμα καὶ κατανομὴ ἀστή: διὰ τὴν ηδήθησαν οἱ ναύλοι διὰ τὰς μεταφορᾶς τοῦ σίτου τούτου εἰς Γερμανίαν, διότι λόγῳ τῆς ὑποχρεώσεως νὰ φορτώνεται ἡ παραγγελία ἐξ ήμισείας εἰς Ἀμερικανικῶν πλοίων 249.5 ἑκατομμολαρίων τὰ 150.5 ἐφορτώθησαν ἐπὶ Γερμανικῶν πλοίων. Εἶχε δὲ καὶ ἐὰν ἀλλο ἀποτέλεσμα καὶ κατανομὴ ἀστή: διὰ τὴν ηδήθησαν οἱ ναύλοι διὰ τὰς μεταφορᾶς τοῦ σίτου τούτου εἰς Γερμανίαν, διότι λόγῳ τῆς ὑποχρεώσεως νὰ φορτώνεται ἡ παραγγελία ἐξ ήμισείας εἰς Ἀμερικανικὰ καὶ ἐξ ήμισείας εἰς Γερμανικὰ πλοία ἐστράφη ἡ προσφορὰ ἀτμοπλοίων πρὸς ναύλωσιν εἰς ἀλλούς λιμένας τῆς Εὐρώπης. Καὶ οὕτω ἐν φαρτώσεις διὰ Ρόττερνταμ καὶ Ἀμβέρσαν ἐγένοντο πρὸς 6—7 σὲντς τὰς 100 λιτρ. αἱ ναυτώσεις διὰ Βρέμην καὶ Ἀμβούργον ἐσημειώσαν ναύλους πρὸς 8, 9 καὶ καποτε 10 σὲντς τὰς 100 λιτρ. Σημειώτεον δὲ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν διοικητήρων τῆς προμηθείας σίτου, διὰ τὴν ἐπανεύθυνην τῆς συμβάσεως κατανομὴ τῶν φορτώσεων, οἱ ναύλοι κατηγορήθησαν εἰς 5 1)2 σὲντς τὰς 100 λιτρ.

IV. Γαλλο-γερμανικὴ συμφωνία περὶ προμηθείας ἀξώτου.

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους 1931 ἡ Γαλλία, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς γαλλικής-γερμανικῆς συμφωνίας περὶ προμηθείας ἀξώτου, παρέλαβε 150.000 τόνους ναύλους. Οἱ γαλλοί, διὰ νὰ εἰνε ἀπολλαγμένοι: τῶν φορούτιδων τῆς φορτώσεως, ἥγρασαν σιφ γαλλικούς λιμένας. Ἐξηγέρθησαν δημοσιός αἱ γαλλικαὶ Ναυτιλίας καὶ Ἐταιρείαι, διότι δὲν ἐλήφθη μέριμνα ὅπως αἱ φορτώσεις ἀσται γίνουν καὶ διὰ γαλλικῶν πλοίων. Αἱ διαμαρτυρίαι αὗται προσκαλεσαν τὴν προσοχὴν τῆς γαλλικῆς Κυβερνήσεως, ἐγένοντο γέαι διαπραγματεύσεις καὶ τὸ γερμανικὸν Συνδικάτον Ἄξωτου ἐδέχθη νὰ γίνωνται αἱ φορτώσεις ἐξ ήμισείας διὰ γαλλικῶν καὶ γερμανικῶν ἀτμοπλοίων. Τὸ ἐδιαφέρον ἀλλωστε τῆς γερμανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταύτην δὲν ἦτο τόση μεγάλην, διότι τὰ γερμανικὰ ἀτμόπλοια, ἐπιστρέφοντα εἰς Ἀμβούργον (ἢ καὶ Ρόττερνταμ) δὲν εἴχον φορτίον, διὰ νὰ καλύψουν τούλαχτιστον τὰ ἔσοδα τῆς ἐπιστροφῆς.

Τὰ γαλλικὰ ἀφ' ἐτέρου φορτηγά ἀτμόπλοια, κατὰ τὸ πλεῖ-

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΕΞ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ ΠΑΟΙΑΡΧΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ «ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΙΣ»

Ένωπιον ένδες Έρετίσιων των Ήνωμένων Πολιτειών ήχθη πρότιος κατ' έφεσιν τής πρωτοδικού ἀπόφθεσες, μίαν δύσθεσις προκληθεῖσα ἀπό τὴν μεταφορὰν διὰ τοῦ μότορος περιποτίου «Hermosa» φορτίου ντομπτῶν ἐκ τοῦ λιμένος Τοπολοδάμπο εἰς Σκόνη Πέντρο. Έρετος διάλλοντες ήσαν οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ πλοίου κ.α. William J. Maggio καὶ Σικι καὶ ἀντίδικοι των οἱ κάτοχοι τοῦ φορτίου, ητοι ή έταριχα «Mexico—Arizona Company», διὰ τοῦ ήτο ή ἔκδοθεσικούς ἀπόφθεσις.

Ο δικαστής Sawtelle ἀπορρίπτων τὴν ἔφεσιν ἑτοίσεν, διεκάτετο τὸ γνωλοσυμφάνων ἔδει τὸ φορτίον γὰρ παρελκυθέντεο ὑπὸ τοῦ πλοίου εἰς δεσμὸν τὸ δυνατόν συντομώτερον χρόνον ἀπὸ τῆς στιγμῆς τοῦ κατέπλου του. Τὸ μότορος περιποτίου τὴν φόρτωσιν θὲ ἀπέπλεσεν ἀμέσως διὰ Σκόνη Πέντρο ἀναπτύξσον τὴν πλήρη οἰκονομικήν του ταχύτητα. Υπὸ τὰς συνθήκες αὐτὰς ἀπηλάτεσσοντο διὰ τοῦ γνωλοσυμφάνους οἱ πλοιοκτῆται πάσης εὐθύνης διὰ τοῦ οἰκονομικούς πλοίου τοῦ φορτίου.

Τὸ μότορος περιποτίου «Hermosa» καταπλεθεσκανεὶς τὸν δριζόμενον λιμένα παρέλκεται τὴν 10ην καὶ 11ην Μαΐου 1929 τὸ προσβλεπόμενον φορτίον, ἐκ τοῦ διοίου τὸ ήμισυ ἐτοπισθετήθη εἰς τὰ ψυγεῖα τῶν κυτῶν. Υπὸ συνήθεις περίστασεις τὸ μέχρι Σκόνη Πέντρο ταξιδίον ἐκτελεῖται ἐντὸς 4 1/2 ημερῶν. Τὸ «Hermosa» διμως, λόγῳ μέθης τοῦ πλοίαρχου δὲν ἀνεκώρησεν ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως εἰμὴ τὴν 3ην ἀπογευματινὴν τῆς 12ης Μαΐου, κατὰ δὲ τὸν πλοῦν του καθυστέρησεν ἐπὶ διωργὴν στεκματητανεὶς τὸ πέλαγος, λόγῳ θλάψης μιᾶς τῶν ἀντλιῶν του. Συνεπεία τῆς θλάψης αὐτῆς διεκόπη καὶ ή λειτουργία τοῦ μηχανήματος τῶν ψυγείων, παραταθεῖσα καθ' ὅλον τὸν οἰκονομικόν τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου, ητοι ἐπὶ 4 ημέρας.

Όταν τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς San Pedro διεπιστώθη, διεκάτετο τὸ φορτίον εἰχεν διπεριφριμάση καὶ φθιρή, κυρίως λόγῳ τῆς ἀδικαιολογήσου ἐπιδράσθεως τοῦ ταξιδίου καὶ τῆς θλάψης τῆς ἀντλίας, ητοις ἐπέφερε διακοπὴν τοῦ δερισμοῦ καὶ ἀχρήστευσιν τῶν ψυγείων. Οὐσιώδες ήτονταν ἀπόδειχθεὶς, κατὰ πόσον ή ἐπιθράνδυνσις τοῦ πλοῦ προσήρχετο ἀπὸ σφάλματος βρεύνον τὸ πλοίον.

Ἐδών ή φόρτωσις εἰχε περιπαθή πρὸ τῆς 2ας μ.μ. τῆς 11ης Μαΐου, τὸ σκάφος ἡδύνκτο νὰ ἔξελθῃ τῶν γτόκων καὶ ὑποπλεύσῃ. "Οπως ἀπεδείχθη ή φόρτωσις εἰχε λήγη τὴν μεσημβρίαν τῆς ημέρας ταύτης, ή δὲ καθυστέρησις τοῦ ἔκπλου ἐπὶ 24ωρον καὶ πλέον ὠφείλετο εἰς τὴν μέθην τοῦ πλοίαρχου, ἀρχαὶ τὸ πλοίον ἔδεχρύνετο μὲ τὴν εὐθύνην, ή τοιαύτη δὲ καθυστέρησις ἔχαρακτηρίσθη ὡς παρέκκλισις τῆς ἐπιδιχλομένης πορείας του.

Ο Αμερικανὸς δικαστής ἐπεκύρωσε κατόπιν τούτου τὴν πρωτόδικον ἀπόφθεσιν, μὲ τὴν προσθήκην, διεκάτετο νὰ μὴ καταλογιζθῇ ή εὐθύνη εἰς τὸ πλοίον, μόνον ἐὰν οἱ πλοιοκτῆται ἀπεδείκνυσον, διεκάτετο ή θλάψη τοῦ φορτίου δὲν ἦτο ἀπόρροια τῆς ἀργοπορίας καὶ διεκάτετο η διπωσδήποτε θα ἐπήρχετο. Τοιούτον τι διμως δὲν τὸ κατώρθωσαν.

— ΠΛΗΡΩΜΗ ΣΩΣΤΡΩΝ ΔΙ' ΑΠΟΣΟΒΗΣΙΝ ΠΡΟΣΑΡΑΞΕΩΣ.

Αρκετὰ ἐνδιαφέρουσα ἀπόφασις ἔξεδόνη προσφάτως ἐν Αγγλίᾳ ἐπὶ μιᾶς ἐντελῶς τρωτοτύπου ὑποθέσεως. Ο πλοίαρχος ἐνὸς Αγγλικοῦ ἀντοπλοϊκοῦ σκάφους κατευθυνομένου εἰς Middleborough παρετήρησεν διεκάτετον τὸ ἀτμόπλοιον ἀποπλεύσανταν ἐκ τοῦ ἄνω λιμένος μὲ προορισμὸν τὸ Ροζάριο, λόγῳ πα-

στον εἰνεὶς ἀπησχολημένα μὲ φορτία Βορειοαμερικανικοῦ φωσφορικοῦ ἀλατος καὶ ἀγγλικοῦ γαλάνθρακος. Ο Γάλλος ἀγοραστὴς συνεπὼς ἐπὶ ἐλαχίστων ἔκαμε χρήσιν τοῦ δικαιώματος ὅπως χρησιμοποιήσῃ γαλλικὰ πλοῖα. Αἱ φορτώσεις ἔγιναν κατὰ τὸ πλείστον μὲ ἀτμόπλοια τῆς γραμμῆς καὶ μὲ ναύλους κατὰ πολὺ κατωτέρους τῶν ναύλων τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς. Απὸ διληγοντανούς τοῦ Αζώτου, τὸ οποῖον κανονίσαν τὰς τιμάς του σιφ γαλλικούς λιμένας ἔλαβεν ὑπόσψιν εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῆς τιμῆς τοὺς ναύλους τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς.

(ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΜΕΡΟΣ ΕΙΣ ΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟΝ)

οεκκλίσεως συνεπείᾳ τῆς διμίχλης ἔπλεε κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν ἔηραν.

Ο πλοίαρχος τότε ἐσπευσε διὰ τῆς σειρῆνος τοῦ σκάφους τοῦ νὰ σημάνῃ εἰς τὸ φορτηγὸν τὸν κίνδυνον, δι' οὐ ἡπειρεῖτο, πράγματι δὲ τὸ φορτηγὸν προέρη ἐγκαίρως εἰς τὸν καταλλήλους ἐλιγμοὺς καὶ ἀπέψυγε τὴν καταστροφήν.

"Οταν δὲ πλοίαρχος τοῦ ἀντοπλοϊκοῦ ἀπεβιβάσθη εἰς Μίδδλεσμπρο ήγειρεν αἴτησην ἀποζημιώσεως; ναυαγιαιρέσεως τὰ δὲ δικαστήρια τοῦ Λονδίνου ἐπεκύρωσαν τὴν ἀγωγήν του καὶ τοῦ ἐπεδίκασαν ποσὸν σώστρων. Η περιέργος αὕτη ἀπόφασις ἀξίζει πράγματι τῆς ἴδιαιτέρας προσοχῆς τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πλοιοκτηῶν—λέγοντος οἱ "Αγγλοί".

POYMANIA

"Η Ιταλικὴ σημαία εἰς τὸν Δούναβιν

Κατὰ τὴν ἐκδοθεῖσαν στατιστικήν, ή ναυτιλιακή κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεων (ἔξιαρσεις τοῦ Σούλινα) ἀνῆκε κατὰ τὸν παρελθόντα Μάιον εἰς 51 πλοῖα 88.874 τ. νέτ., ήτο δηλαδὴ δμοία εἰς δύκον μὲ τὴν τοῦ Μάιου π. Ε. δύπτεια εἰκοσιεπτυσθῆ μὲ 58 πλοῖα 88.998 τ. νέτ. "Η ναυτιλιακή αὕτη κίνησις κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους σημαίας:

Σημαία	Πλοῖα	Τ.νέτ.	Άν. ο.ο	Σημαία	Πλοῖα	Τ.νέτ.	Άν. ο.ο
Ιταλική	15	28.677	32.27	Γερμανική	2	3.633	4.09
Ελληνική	17	23.158	26.06	Ολλανδ.	1	2.210	2.49
Αιγαν.	5	8.406	9.46	Δανική	1	1.206	1.36
Σουηδική	3	7.664	8.62	Γαλλική	1	668	0.74
Ρουμανική	4	6.824	7.68	Γιουγκοσ.	1	564	0.63
Αγγλική	3	5.470	6.16	Πολωνική	1	394	0.44

Τὸ χρηστηριστικότερον σημεῖον ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω στατιστικήν είναι ἡ αὕτης τοῦ Ιταλικοῦ τοννᾶς εἰς τὸν Δούναβην. "Η Ιταλικὴ σημαία καταρρώσεως νὰ ἐκποτίσῃ τὴν Ελληνικὴν ἀπὸ τὴν πρώτην θέσην τὴν ὅποιαν ἀνέκαθεν κατείχειν εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ Δουνάβεως. Σημειώτασόν, διτὶ ή σημειώσεων Ιταλικὴ αὕτης είναι θετική, διότι ἀφορᾷ φορτηγά σκάφη καὶ οὐχὶ πλοῖα τῆς γραμμῆς καὶ τάνκερς, ἀτινα κυρίως προσεγγίζουν εἰς τὸν Κωνστάντζεν. Τὸν περισσὸν Μάιον ή Ελληνικὴ σημαία εἴσηγματος εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Δουνάβεων μὲ 18 πλοῖα 21.471 τ. νέτ., κατέχουσα τὴν πρώτην θέσην μὲ ἀναλογίαν 24.13 ο.ο. ἐπὶ τῆς συνολικῆς κίνησεως. ή δέ Ιταλικὴ σημαία ηρχετο δευτέρᾳ μὲ 11 πλοῖα 19.655 τ. νέτ. καὶ ἀναλογίαν 22.08 ο.ο.

— Κατὰ τὸν ίδιον μῆνα ἐξήχθησαν ἐκ τοῦ Δουνάβεων 113.820 τόννοι οιτηρῶν, 451 τ. εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου καὶ 4278 δεκάνια ξυλείας. Αἱ ποσότητας τῶν γεννημάτων καὶ τῆς ξυλείας είχον τοὺς ἀκολούθους προσομοίους:

Προορισμ.	Σίτοςτ.	Συλ. βαγ.	Προορισμ.	Σίτοςτ.	Συλ. βαγ.
Ελλάδα	12.456	496	Ισπανίαν	288	—
Κύπρον	—	97	Β. Αμερικήν	1.380	268
Σορίαν-Παλαισ.	80	804	Γαλλ. Ατλ.	18.237	165
ΑΙγανόπον	—	763	Αμερικαν.	4.025	—
Αδριατικήν	27.454	—	Ρόττερνταμ	2.658	—
Μάλταν	500	—	Βέλγερ-Αμερ.	10.564	—
Σικελίαν	1.868	366	Δανίαν	11.363	—
Δ. Ιταλίαν	9.938	445	Αργεντινήν	—	396
Ν. Γαλλίαν	12.929	478	Σύνολον:	113.820	4.278

Αγορὰ μεγάλου Γερμανικοῦ πλοίου

Τὸ τῆς "Roumanian Regia Autonoma a Porticulor" τοῦ Βουκουρεστίου ἡγοράσθη τὸ μικτὸν τύπου Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον "Emil Kirdorff" τοῦ γκροφ 5895 καὶ ναυπηγήσων 1922, μὲ σερβεῖ Νο 2 τοῦ 1932, ἀντὶ τιμῆς 90.000 δολαρίων. Τὸ σκάφος τοῦτο διεισέπειται: χρόνον δὲ 7810 τόνους ἐμπορευμάτων καὶ θέσεις διὰ 50 ἀποθέτας εἰς διακερίσματα καίμενα ἐπὶ τὸν καταστρώματό του. Αἱ διαστάσεις τοῦ "Emil Kirdorff", ἀνάγκοντος μέχρι τοῦδε εἰς τὴν "Αμερικήν" Αμερικανῶν Λαζαρίνων εἰναι μῆκος 109.8 ποδῶν, πλάτους 53.9 καὶ διαγωνίου 60.000 δολαρίων κατέχει τοῦδε 23.7 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, ἀναπτύσσουσαι δύναμιν 462 δύναματος. Επωπον, εἰναι τρικλινιδροι, διαστάσεων 25 1/4", 41" καὶ 66 1/8" μὲ διαδρόμην 49 1/2" ίνταν. Φέρει δύο καταστρώματα, ἀναπτύσσονται ταχύτητας καὶ πετρέλαιον, ἔξετάλει: δέ μέχρι σύμμερον ὑπηρεσίας εἰς τὴν ταχτικήν γραμμῆς Αμβούργου—Παναμᾶ—Χιλῆς.

"Η πληρωμὴ τῶν 90.000 δολαρίων, θὰ γίνεται κατὰ τὴν κλεισθεῖσαν συμφωνίαν—τημητικός, ητο 10 ο.ο., δύμα τὴν ὑπογραψῆ τῶν συμβολαιῶν, 40 ο.ο. δύμα τὴν παρελκαζῆ τῶν πλοίων, 25 ο.ο. μετὰ τρεῖς μῆνας καὶ 25 ο.ο. μετὰ 6 μῆνας. Τὸ ἀγοραζόθεν σκάφος θὰ μετονομασθῇ "Ardeal", πρόκειται δὲ νὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἐξουπηρέτησιν τῆς ταχτικῆς γραμμῆς Κωνστάντζεν—Κωνστάντζεν—Γιανέφας—Βηρυτοῦ.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗ ΓΟΡΟΣ

ΜΕΓ. ΚΙΟΥΝΑΡ Όδδος ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗ 2 ΤΗΛ. 40-607

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TO "COLLOIDAL FUEL"

ΠΛΗΡΗΣ Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΔΗΣ

Είς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἰχομεν ἀναγράψῃ, διτὶ τὸ ὑπερωκεάνιον «Σκυθία» τῆς Κοινωνρ ἀποπλεῦσαν ἐκ Λίβερπουλ διὰ Νέαν Ύόρκην, ἐπρόκειτο γὰρ χρησιμοποιήσῃ κατὰ τὸν πλοσυν του 150 τόννους τῆς νέας καλλοειδοῦς καυσίμου ὅλης, τῆς διομα- σθεῖσης «colloidal fuel», ἐκ τῆς ἐπιτυχίας δὲ τοῦ τελικοῦ τούτου παιράματος ἐπρόκειτο γὰρ ἔξχρησθῇ καὶ ἡ δριστικὴ ἐφαρμογὴ τῆς. «Οτικν τὸ «Σκυθία» ἔφθισεν εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην, ἔνα ἀποστά- λεν ἐκεῖθεν τηλ)μα, ἀνέφερε λαχωνικώτατα: «Ολαὶ αἱ προβλέ- φυεις ἐπραγματοποιήθησαν». Εὐνόητον, διθεν, ἤτο τὸ ἐνδιαφέρον, μὲ τό δροιον οἱ νυκτικοὶ Ἀγγλικοὶ κύκλοι καὶ οἱ τεχνικοὶ ἀνέμενον τὸν εἰςΛίβερπουλ ἐπανάπλουν τοῦ ὑπερωκεανίου διὰ γὰρ πληροφο- ρηθῶσι παρὰ τῷ μηχανικῷ τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα ἐν τῇ ἐφαρμογῇ.

“Όπως έγραψαμεν ηδη, η νέα κολλοειδής καύσιμος υλη ἐπιτυγχάνεται ἀπὸ ἀνάμιξιν 60 o) πετρελαίου καὶ 40 o) κονιοποιημένου γκιάνθρακος, ὃ θερμός λεπτότητος τοῦ όποιου, καθὼς καὶ ἡ μέθοδος τῆς προσμίξεως τηροῦνται μιστικαῖ, δεδομένου δι: τὸ σχετικὸν προνόμιον τὸ ἔξιγντάλισε δι: ἔκατην ἡ Κιοῦναρ Λάζιν. Διακριτικὸν προτέρημα τῆς νέας υλῆς είνε καὶ τοῦτο: “Οτι ἡ πρόσμιξις είνε τελεία, μὴ ἐπιτευχθεῖσα εἰς τόσον θερμόδην ἐπιτυχίας εἰς κανένα ἄλλο συναφὲς μῆγμα, δι: δ καὶ δὲν φίσταται αὕτη καμίαν ἀπώλειαν συνεπείᾳ ἀλλοιώσεως, δὲ κονιοποιημένος γκιάνθραξ ἀποκτᾷ πλήρη ἐνότητα μὲ τὸ πετρέλαιον καὶ δέν «κατασταλάζει», διατὰ τὸ ρευστὸν μῆγμα ἐπὶ τιγκ χρόνον ἀκινητεῖ.

Τὸ διπερωκεάνιον «Σκυθία» ἐπανέπλευσεν εἰς Λιθερπούλ τὴνδ
Ιουλίου, ὃ δὲ πηρακολούθησας τὰς δοκιμᾶς κ. Perrins, μηχανι-
κὸς ἐπὶ τὴν καύσεως, ἀνεκοίνωσεν, ὅτι ἡ νέα οὐλὴ ἀντλεῖται εὐ-
κόλως. Ἐγρηγορισμοὶ γέγονεν—εἶπε—τὸν αὐτὸν θερμαντῆρα, κα-
θὼς καὶ τοὺς ἰδίους σωλήνας τοὺς δριποὺς μεταχειρίζόμεθα διὰ
τὸ καύσιμον πετρέλαιον, μὲ μόνην τὴν προσθήκην ἐνὸς ἐλαφρῶς
τροποποιημένου διεφράγματος, διπώς δι' αὐτοῦ προκύψωσι εὐνο-
κώτερα ἀποτελέσματα. Τὸ κόστος τῆς τροποποιήσεως ταύτης
ἡτο ἐντελῶς ἀστηματον, ἡ δὲ ἐφαρογή τῆς ἐγένετο εἰς χρονικὸν
διάστημα μικρότερον τοῦ ἐνὸς λεπτοῦ!. Τὰ ἰδιαὶ τάγκας τοῦ σκά-
φους, διτυν προσορίζονται διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν τοῦ πετρελαίου
ἐγρηγορισμοὶ γέγονεν καὶ διὰ τὴν κολλοειδῆ οὐλην, μὲ τὸν αὐτὸν δὲ
τρόπον. Κατὰ τὸ πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξιδίον τοῦ ὑπερωκε-
αγίου ἐκκαύσθησεν 150 τόννους ἐντὸς ἐνὸς τετραχλιδίνου λέδητος,
ἐπετύχομεν δὲ καταγάλωσιν 17 τόννων τὸ 24ωρον.

Εἰς ἑρώτησιν, ἐὰν ἔγένετο χρῆσις τῆς ὥλης ταύτης πρότερον, δικαίως. Perrins ἐδήλωσεν, ὅτι τῷ εἶναι δύσκολον γάλλη πραγματήσῃ ἀμέσως. Ός πρὸς τὸ ζήτημα τῆς «κακτακταλάξεως» ἐβεβαίωσεν, ὅτι τὸ τάνκι, ὃν κατηγοράθη ἡ ἐναποθηκευμένη εἰς αὐτὸν ποσότητα, εὑρέθη ἀπολύτως καθαρόν. Δὲν ὅπηρχεν εἰς αὐτὸν κακνεὸν λίχνος κατακτηθίσματος, οἱ δὲ θερμακτὴ καὶ οἱ ἀποστραγγισταὶ ήσαν ἐπίσης κακιθεροί, γεγονότα ποὺ σημαίνουν, ὅτι ή ἐπιτυχία τῆς προσφιξεως εἰνεπλήρως. Τὸ σημεῖον αὐτὸν εἶναι κεφτλακίωδες ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως, διότι ἀποδεικνύει, ὅτι ή νέα καύσιμος ὥλη πυραριμένει σταθερὰ εἰς τὴν σύνθεσίν της, εἰνὲ δὲ εὐχάριστον ὅτι καὶ η ἐν τῇ πρᾶξει ἐφφρημογή της ἐδικιάστη τὰ ἐπί τοῦ ιδίου ἀντικειμένου πορίσματα τῶν ἔξαμήνων ἐργαστηριακῶν πυρατηρήσεων. Εἴμαται, θεον, ἵκανοποιημένος—ἐσυνέχεισεν δικαίως Perrins, διότι τὸ ἐπιτευχθὲν μήγιμο πυραριμένος ἀναλλοίωτον διορίζει τὰς χρῆσεις καὶ εἰς μεγάλος ποσότητας, διορίζει τρίμηνον, τούλαχιστον, χρονικὸν διαστήματος. Μία καύσιμος ὥλη μήν ὑποκειμένη εἰς οὐδεμίαν ἀλλοιώσιν ἐπί τρεῖς μόνον ἐβδομάδας, εἰνὲ κατάλληλος διὰ τὴν χρῆσιν τῶν σκαφῶν τῆς Κιοῦναρ Δάτιν, διὰ πλοιαρίους τῶν ὁποίων τὰ ταξιδια εἰνὲ μακροτέρας διαρκεῖσαν, θά ἀπητεῖτο τὸ διλιγόντερον ἡ ἔξαστηλιστική ἐπί τρίμηνον τοῦ ἀναλλοιώτου τῆς γένες ὥλης.

Όμιλων ἐπὶ τῆς διαφορᾶς τῆς κακίσεως, που πάρουσιάζουν τὸ σύνηθες πετρέλαιον καὶ ἡ νέα κολλοειδῆς ὅλη, δ. κ. Perrins εἰπεν, στις αἱ παραγόμεναι ἐκ τῆς νέας ὅλης φλόγες, διαφέρουν

μόνον ἐκ τοῦ δτι εἰνε λαμπρότεραι;. "Ολαι; αἱ προσθέψεις ἐπηλγήθευσαν, ἀκόμη καὶ ώς πρὸς τὸν καπνόν, δτις ἔξερχόμενος ἀπὸ τὴν καπνοδόχον δὲν καταλείπει: ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος τοῦ πλοίου στρῶμα αἰθάλης. 'Η μόνη τέφρα, ητο ἡ ἔξειλθουσα ἀπὸ τοὺς καπνοθάλαμους, ώς συγγένης συμβικίνει: ἀπὸ τὴν καυσίγνωστην γαιάνθρακος.

Σκωρία εἰς τὸν κλίδων γένει εὐρέθη. Τοῦτο εἶναι σπουδαῖον προτέρημα, διότι πολὺ συχνά κατὰ τὴν καῦσιν τοῦ κονιοποιημένου γκιάνθρακος, ή σκωρία ἡτὶς εὑρίσκεται: ἐντὸς αὐτοῦ παραρέγει εἰς τὴν τέφραν καὶ δημιουργεῖ κολλώδη μᾶξαν. Ὑπετίθετο, λοιπὸν, ὅτι οἱ καυτῆρες θὲλεις εἰχον ἀνάγκην συχνοῦ καθηρισμοῦ, ἐνῷ, δπως ἀπεδείχθη, δις μόνον ἐκαθηρίσθησαν κατὰ τὸν πλούτον τοῦ διπεριφερείου «Σκυθία».

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

“Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιτυγχανομένην οἰκονομίαν διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ colloidal fuel, δ. κ. Perrins ἀπέψυγε νὰ προσδηεῖς ἀνακοινώσεις. «Τοῦτο—εἰπε—ἐξαρτάται ἀπὸ τὸ κόστος παραγωγῆς τῆς ὥλης ταύτης. Ἐγὼ γνωρίζω τοῦτο μόνον, διὰ ταπεναλώσαμεν ἐπὶ τοῦ «Σκυθία» 150 τόνους κατὰ τρόπον σύμφωνον πρὸς τοὺς ἀρχικοὺς ὑπολογισμούς μας. Ἐμόρφωσα τὸ συμπέρασμα, διὰ ἡ νέα ὥλη δύναται νὰ κατασκευασθῇ, νὰ μεταφερθῇ καὶ νὰ καῇ καθ’ οἶον ἀκριβῶς τρόπον καὶ τὸ κοινὸν πετρέλαιον, ἡ ἐνγκλασσή κατέστη πετρελαίου καὶ «καλλόνταλ—φιοῦελ» δύναται νὰ κατορθωθῇ ἐντὸς λεπτοῦ. Ή οἰκονομικὴ ἀποψίς τῆς νέας ὥλης είναι ἔκτος τῆς ἀρμοδιότητός μου, συγχρόνως δὲ δὲν εἰμαὶ καὶ παρασκευασμένος νὰ προσδῷ ἐπ’ αὐτοῦ εἰς οἰανδήποτε δῆλωσιν».

¹Αφ' ἑτέρου δὲ καὶ οὐκέτι τούτῳ πάντας τοῖς μηχανικός τῆς φύσεως παραχολοῦσθίσκεις καὶ αὐτὸς τὰς κατὰ τὸν πλοῦν δοκιμάζει, ἐδήλωσεν, ώς πρὸς τὸ κόστος τῆς νέκειας Οὐλης, διτὶ δὲν ἔχει τοῦτο καθορίσθι τελείως, διότι ἀκόμη δὲν ἐγένοντο αἱ ἀπαιτούμεναι; διὰ τὴν παραχωρήσην τοῦ μίγματος μηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἀλλ' οὔτε καὶ σχετικός προσβολογισμὸς δὲν ἔχει εἰσέτι καταρτισθεί.

Ό. κ. Perrins μετεχειρίσθη διάφορα μεγέθη καυτήρων και έμεινε τελείως ίκανο ποιημένος, δύναται δὲ—ώς είπε—γάρ χρησιμοποιείσῃ διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ μίγματος καὶ 50 οὐκονιοποιημένου γιαλίνθρακος, χωρὶς καὶ πάλιν νὰ ἀλλοιοῦται· ή νέα καύσιμος θλη. Πρὸς τὸ παρόν, λόγῳ τῆς ἐκπτώσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, εἶναι οἰκονομικῶτερον τὸ μίγμα μὲ τὰς ἀναλογίας 60 οὐκονιοποιημένους καὶ 40 οὐκονιοποιημένους, ἐὰν δικαῖος εἰς τὸ μέλλον ἀκριβήνη τὸ πετρέλαιον καὶ καταστῇ δι γιαλίνθραξ εὐθηγότερος, τότε θὰ εἶναι συμφέρουσα, ἀλλὰ καὶ δυνατή, ἡ ἀναλογία 50 οὐκονιοποιημένους εἰς τὴν πρόσμεξιν. Εἶναι, λοιπόν, ἀδύνατον γάρ προσδιορισθῆ ἀπὸ τοῦδε ἡ τιμὴ τῆς νέας θλης, παραγγελμένης μάλιστα εἰς μεγάλους ποσότητας, διότι—ώς προσθέτεται—θὰ ἴσρυθειν ἔργοστάτια εἰς διαφόρους λιμένας, ἡ δὲ ἀξία ἑκάστου ἐκ τῶν ἔργοστασίων αὐτῶν θὰ κυμαίνεται μεταξὺ 50—60 χιλ. λιρῶν.

Καὶ δὲ Perrins προσέθηκε: «Νέον πεδίον διανοίγεται μὲ τὴν ἐφρυμογήν τῆς καυσίμου ταύτης οὐλῆς, πιστεύω δέ, ὅτι θὰ εὑρεθῇ ἔτειρία διατεθειμένη γ' ἀναλάβῃ τὴν παραγωγὴν «κολλό-ΐντηλ—φιούελ» πρὸς χρήσιν τῶν πλοίων, διότι αἱ ἀποπλοῖαι δὲν δύνανται νὰ τὸ πράξουν, διότι κείται ἐκτὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀρμοδιότητός των. Ἐὰν ἰδρυθοῦν μεγάλῳ ἐγκαταστάσεις ἵκαναι νὰ παράσχουν σοδαράκες ποσότητας, τότε, ή νέα οὐλὴ θὰ στοιχίζηλλογον καὶ θὰ παρέχῃ εἰς τὴνέπιχειρος· για ἐπικερδῆ περιθώρια. Μία λ.χ. δαπάνη 250.000 λιρῶν είναι ἀρκετή διὰ τὴν ἰδρυσιν ἔργοστασίου δυναμένου νὰ ἐφοδιάζῃ μὲ τὴν νέαν καύσιμον οὐλην διὰ τὰ ἀποπλέοντα ἔξ. Ἀγγλίας πλοῖα, διτίνα θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ τὴν χρησιμοποιούν». Περαιτέρω δὲ Perrins προσέθεσεν ὅτι διὰ αἱ ποιότητες τῶν Ἀγγλικῶν γκιανθράκων είναι κατάλληλοι διὰ τὴν καύσιμοποίησιν, καταλληλότερος διμας πάντων είναι ὁ πισσώδης γκιανθράκης τῆς περιφερείας Μογκούσθαϊρ.

ΚΑΛΑΣΣΙΑ ΔΤΥΧΙΜΑΤΑ

ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΩΝ
ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 13 Ιουλίου. (Αθην. Πρ.)— «Αγγλικὸν ὑδροπλάνον μὲ τρεῖς κινητήρας ἔβυθισθη συνεπείᾳ ἀνάγκαστικῆς προσθαλασσεώς παρὰ τὰς βορειοανταρκτικὰς ἀκτὰς τῆς Ισλανδίας. Οἱ ὄκτω ἐπιβάται τὸν ἐσώθισαν. Οὕτω τρεῖς ἀξιωματικοὶ καὶ δύο τῶν ἀνδρῶν τοῦ ὑδροπλάνου περιουνέλγησαν ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ ἀτακτοίοιου «Νίκος». Οἱ λοιποὶ τρεῖς κατώρθωσαν νὰ φύσουν εἰς τὴν ἀκτὴν ἐπιβάντες τῆς μικρᾶς ἐξ ἐλαστικοῦ λέμβου τοῦ ὑδροπλάνου.

Η ΔΡΑΜΑΤΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΤΕΤΡΑΪΣΤΙΟΥ „MELBOURNE”

Είναι ήδη γνωστόν από ότι είναι σύντομον έκ του Λονδίνου τηλεγράφημα τό επισυμβάν εις τα Αγγλικά παράλια δραματικὸν ναυάγιον τοῦ τετραπίστιον Φινλανδικοῦ ιστιοφόρου «Melbourne». Τὸ ιστιοφόρον αὐτό, άνηκον μετὰ 17 ἀλλον εἰς τὸν διεύνοις φήμης ιστιοφόρον στόλον τοῦ Φινλανδοῦ πλοιαρχοῦ Erikson, είλε μετάσχῃ καὶ κατὰ τὸ έπος τοῦτο τὸ ἄγνωστο ταχύτητος ιστιοφόρων έξ Αύστραλίας εἰς Εύρωπην μὲ φορτίον 4000 τόννων σιτηρών.

Τότε άνηκα έπήλθεν οι συγκρούσεως με τὸ Βρετανικὸν μότορ-
τάνκερ «Seminole» 30 μίλια Νοτίως τοῦ ἀκρωτηρίου Φάστνετ, ἐν
καιφῷ νυκτός, μὲ οὐρανὸν ἀσέληνον καὶ τρικυμισμένην θάλασσαν.
Ἐκ τοῦ Αὐστραλιανοῦ λιμένος Port Victoria είχεν ἀποπλεύσῃ τὴν
17ην Μαρτίου κατευθύνοντες εἰς Κουΐνστάουν, ὅταν δὲ τὴν ἡη
Μαΐου παρέπλεε τὸ ἀκρωτηρίον Χόρη εἰχε καταληφθῆν ὑπὸ τρομακι-
κῆς τρικυμίας, ἀπὸ τὴν ὅποιαν διεσώθη ὡς ἐκ θαύματος, διὰ νὰ κα-
ταποντισθῇ ὑπὸ συνθήκας δραματικᾶς ἔγγυτας τοῦ λιμένος τοῦ προ-
οισμού του, ὀλίγα μίλια μακράν τοῦ Κουΐνστάουν.

Η σύγχρονος του μὲ τὸ «Seminole» ἡτο τόσον σφοδρά, ώστε τὸ ἀποχές «Melbourne» ἐβυθίσθη εἰς διάστημα δλιγίστων μόλις λεπτών τῆς ὥρας, χωρὶς νὰ ἀνέλθουν κάν εἰς τὸ κατάστρωμα του, οὅσοι ἐκ τῶν μελών τοῦ πληρώματος εὑρίσκοντο εἰς τοὺς κοιτάνοντας των κοινωνείων. Ο πρῶτος, ὁ δεύτερος καὶ ὁ τρίτος πλοίος, καθὼς καὶ ὁκτώ ἄνδρες του πληρώματος απένιγγαν, οἱ δὲ λοιποὶ διεσώθησαν εἰς Κοινιστάρουν μετά μίαν ἀνοιγμένη πορταζάμενη

Τότε οι επειδημοσίους εις Κοινωνίαν μετά μιαν αγωνιώδη προσπάθειαν. Τότε «Seminoles» ύπεστον έλαφρος τινάς ζημιάς και έπανεγκυευσεν εις Φάλμουθ πρός έπιτεχθόρην. Τότε καταποντισθὲν «Melbourne», ἐν ἀπὸ τὰ τελευταῖα ἐναπομείναντα εἰς τὰς θαλάσσας ιστιοφόρα, ἵνα τόννους γκρός 2691, μήκους 305 ποδῶν, πλάτους 44 και διαγωνίου τόννους κυρτῶν 24.7 ποδῶν, είλε γέ δὲ ναυπηγηθῆ τὸ 1892 και ὠνομάζετο ἄρχικος «Australia».

ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΞΙΑΣ ΕΙΣ ΑΓΓΛΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΣΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΑΓΩΝ

Ο ένας Λουδίνωφ πρεσβευτής μας κ. Κακλαμάνος ἐπιληροφόρησε τὴν «Ἄντοκρατορικὴν Ναυτικὴν Ἐνωσιν» τῆς Ἀγγλίας, εἴτε ἡ Ἑλληνικὴ κυβέρνησις ἀπένειμε τὸ μετάλλιον τῆς ἀξίας εἰς τὸν β'. πλοίαρχον καὶ τοὺς γαύτας τῆς λέμβου τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Napierian», οἵτινες μὲ κίνδυνον τῆς ἀξίας αὐτῶν ζωῆς διέσωσαν ἔνα μέρος τοῦ πληρώματος τοῦ ναυαγήσαντος Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου «Μεγέλαος», ἐπιδείξαντες κατὰ τὴν προσπάθειάν των ταύτην ζηλευτὴν εὐτολμίαν καὶ αὐταπάργησιν. Ἀπενεμήθησαν ἐπίσης βραβεῖα εἰς τὸν Ἀγγλον πλοίαρχον τοῦ «Napierian», εἰς τὸν ἀνθυποπλοίαρχον καὶ εἰς τὴν οἰκογένειαν ἑνός, ἀποθανόντος κατὰ τὸ ἔκτοτε μεσολαβῆσαν διάστημα, Ἀγγλου γαύτου.

Τό δέ προ «Μεγέλαος» είχεν έξοκειτει και έγκατατειφθη τήν 2αν Νοεμβρίου 1930. Τό Αγγλικόν «Napierian» κατευθυνόμενον ἐκ Λονδίνου εἰς Νέαν Υόρκην ἀγτελήφθη παρὰ τὸ English Channel τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος νό κάμην φωτεινῇ σήματα κινδύνου. Ἡτο βαθυτάτη νῦξ και ἐπεκράτει σφοδρὰ τρικυμία, ὁ δὲ «Ἑλλην πλοίαρχος διετύπωσε διὰ σημάτων τήν ἐπιθυμίαν τοῦ πληρώματος, διπως ἔγκαταταλειψή τὸ πλοῖον. Ἐκ τοῦ «Napierian» ἕροιφθη εἰς τήν θάλασσαν μία μεγάλη λέμβος, τῆς ὅποις ἐπέδην ὁ β'. πλοίαρχος και πλήρωμα ἐκ γυντῶν αὐθορμήτως προσωσθέντιον. Ἡ λέμβος αὕτη διέσπασε 12 «Ἑλληνικὰ ψηλανάρχηα διέτη-

δό πλοιάρχος καὶ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα παρέμειναν ἐπί τοῦ σκάφους, ὅποιεν παρελήφθησαν τὴν ἐπομένην ἀπὸ μίαν νυκτιγεωστικῆν λέμβου τοῦ πλησίον σηματοφορικοῦ σταθμοῦ.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατὰ τὸ ληξίαν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ ἀπομόνωα:

«Κατερίνα». (Φορτηγόν) Ὑπέστη εἰς τὸ Σφκέ δημιουργίας ἐκ προσκρουσσών εἰς ἐπ' αὐτοῦ ἐνός ρυμουλκοῦ, ἐσημειώθη δὲ καὶ ἐλαφρά διακροῇ εἰς δημιουργίας του. Τὸ πλοῖον θα ἐπιτεκμαζεῖ πρωσωργιῶς τὰς δημιουργίας του, μεθ' ὃ θα συναγίσῃ τὸ τεχνίτιόν του.

«Φιλομήτα». Κατέπλευσεν εἰς τὸ Ἀμεδούργον, δὲ πλοίασχος ἀνέψει τοῖς ταῖς ἐκεί λιμενικάς ἀρχὰς, διτὶ κατὰ τὸν πλεύν τὸ αὐτῷ προσγένεται στρατηγὸς ἀνθετός, ἦν τοιοῦτος.

ραξεν ἐλλαχφρῶς, ἀνελκυοῦθεν ἄνευ βοηθείας. (Ἴουνίου 30)
 «Ιω. Βάτης». Πρωτερχόμενον ἀπὸ Νεκτάσεων μὲ φωρτίον 'Αργεντίων γεννημάτων κατέπλαισαν εἰς τὴν 'Αιμέρονα. "Οποιος ἀνέψεφεν δὲ πλοιαρχόδε του, τοῦ πλοίου ὅταν κατήρχετο τὸν ποταμὸν τοῦ Πλέιτ εἰχε παραρκέσθαι εἰς τὰ ἀδυτῖη, καὶ παρέβιεν ἐν προσαράξῃ: ἐπὶ 20 λεπτά τῆς ώρας. Μὲ τὴν παλιόσσων ἀνελκυοῦθεν μόνον καὶ τωσὶς νῦν θαυματεῖ. (Ἴουλ. 11)

“Στυλιανὸς Κούσσοδόντης τοιούτου περιβορφούμενος ἐκ Πιθαράτζε, εἰδῆθεν ἀσφαλῶς εἰς τὰς ἑκατὸν δεξιμενάς πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ προσωρινῆς πιστοκαταστήσεως τῶν ἐκ τῆς τελευταίης πρωταρχήσεως ζημιῶν τοῦ. Τὴν ἐπομένην ἔγενετο ἡ ἐπιθεώρησις, ἥτις καὶ δὲν διεπιστώσεν ἐκτατεμένας ζημιᾶς ἢ βλάβης τοιαύτης φύσεως, ωτε νά τιθεται ἐν κειδώνῳ ἡ ἀσφαλής ναυπικοῖς τοῦ πλοίου. “Ηδη διενεργοῦνται διάφοροι ἐπισκευαῖ, κριθεῖσαι απαραιτητοι, μετά τὸ πίρκας δ' αὐτῶν τὸ σκάφος θὲ ἐπαναφοράτωσι Ἑνα τημα ἀπό τὸ ἐκφρτωθὲν γαλανθρακοφορτίον του καὶ θ' ἀποπλέσυ διὰ Θ(ε)κνη(ν).” (Ισούλιον 3).

“Αντώνης». Οι ναυαγοσθαταί παρέδωσαν τὸ σκάφος τὴν ἡγ. μ.μ. ὥραν τῆς 30ῆς Ιουνίου, ληγέσσης τῆς περιπτέρω αποστολῆς των. “Ἡδη παρακαλεῖται εἰςέτι ἡγιαροβολημένον εἰς τὸν δρόμον τοῦ ‘Αγίου Γεωργίου φέρει τὰ κύτη του τὸ ὑπόλοιπον ἐκ τοῦ φερτίου του. (Ιουλ. 4)

Α' Αδαμ. Ι. Πειθήσα. Φέρον αλληλες φωτίουν Ἀργεντινών γεννημάτων και ἐκφρωσῶν ἔνα τιμῆμα εἰς Esbjerg προσήρχεται ἔωντι τοῦ λιμένος σύντου ἐν καιρῷ νυκτός και ἐνφ χρόνῳ κατηρύνετο εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀλμποργία πρός ἔκρατον ἕτερου τιμάτου προσορίζεμένου δι' ἑκεῖ. Εἰς δομήθεις του ἐπλευσεν ἔνα ρυμουλκὸν μετὰ τὴν δομήθειν τοῦ δηποτοῦ ἀνειλικοῦ καὶ ἐγκολούθησεν εἴτα τόν πλοῦν του, διότι δὲν είχεν ὑποτῆγ ζημίας.
Ἐν προσαράξει παρέμεινεν ἡμίσειαν ὥραν.

Μετά τήν ἀνωτέρω πληροφορίαν ἀπεστάλη ὑπὸ τοῦ πλαιάχου τοῦ σκάριους τὸ ἀσδόλουθον τηλῆψημα : «Οὐδὲλον προσήρχεται τὸ σκάριος. Ἐκπλήγουμει δέ» εἶδησαν Λόεις καὶ διαφεύδων. Ἀνεμίναμεν ἀπλῶς τὴν παλιρροιαν ἐπὶ 20 λεπτά, διπως προχωρήσαμεν». (Ιουλ. 8)

«Εύτυχια». Κατευθυνόμενον ἐξ Δάντσικη εἰς τὴν Βενετίαν μέδ 7800 σύνοντας γκαϊνθράκων και 1000 τόνους κώδι προσήγραξε συνεπείᾳ πυκνῆς διάλικης παρὰ τὸ ἀκρωτήριον **San Vito**, πλησίον τοῦ Παλέρμου. Κατὰ τὴν οικισμὴν τῆς προσαράξεως ἀπεκράτει νηνεμία, δι' ὃ και ἡ θάσος τοῦ πλοίου ἔγει τὸ ἐκτενεῖμένην εἰς ἄμεσον κτίδον. Ἐπὶ τόπῳ μιτέρη δὲν Ηλέρημη ικτυπρόσωπος τοῦ Διδύ, δοτίς και ἐτηλεγράφησεν, διτὶς ἡ καταβληθείσα υπὸ τοῦ πλοίαρχον προσπάθεια ἵνα ἀνέλκουσθῇ τὸ πλοῖον διὰ τῶν ἦδων αὐτοῦ συνάμεσων ἀπέσθι ἄκαρπος.

Ἐν τῷ μεταξύ ἐφθασεν εἰς δογμέαν τὸ Ἰταλικόν «Cyclops» μετά τοῦ ποίου καὶ ὑπεργράφη συμβόλαιον τύπου Λέσβ. Οἱ δύται ἔχουσκειν, διε- δυσθαντος ἀλλαχοῦ εἰς ἀμύνης καὶ ἀλλαχοῦ βραχώδης, τὸ δὲ πλοῖον ἐπι- θήτωται τοῦ δυνθούσκου¹ διὸν τὸ μῆκος του. Ἐρρίφθουσαν ἀγκυραὶ εἰς τὴν γράν. Η δέσις τῆς πορσαράξαντος εἰς ἀκριβῶς πρὸ τοῦ φύρου τοῦ San Vito, ἐὰν δὲ ἐπέλθῃ κακοκαιρίᾳ τὸ πλοῖον θά κινδυνεύσῃ. Μέχρι τῆς τιγμῆς ἐπικρατεῖ γαλήνη, τελεί δρωσιν τὸ πλοῖον ὑπὸ τὴν πίεσιν ισχυρῶν

ευμάτων.
Η πρώτη απόπειρα τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ή γενομένη κατὰ τὴν παλιρροϊ-
ν ἀπότυχη, μολονότι ἔχρησις ποιοτήθησαν αἱ ριψθεῖαι· εἰς τὴν Ἐγράν ἀγκυ-
ατ, εἰλογ τεθῆ εἰς κίνησιν αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐρρυμούλκετο
πὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ. Μετὰ τὴν ἀποτυχίαν τῆς προσπαθείας ταύτης
ροεσλήφθησαν δύο ἵκανης χωριτικότητος ιστιοφόρα πρὸς ἐλάφρυνσιν
οὐ πλοίου ἀπὸ μερικᾶς ἐκατοντάδας τόννων ἐκ τοῦ φορτίου του. Ἡ ἐκφόρ-
ωσις ἥρχος ἀπὸ τὸ κύτος No 2.

Συμπληρωματικαὶ πληροφορίαι ἀναφέρουν, διτὶ ἡ ἐκφόρτωσις ἀπὸ τὰ κύτη
3 καὶ 5 ἀρέσμανή ἐν σπουδῇ, αυνεχίζεται νυχτημερόν, παρὰ τὸν ὑπερ-
οικικὸν καύσωνα καὶ παρὰ τὰς δυσκολίας τῆς στοιβάσιας τοῦ κώνου ἐπὶ τοῦ
αιτιανθρακοῦ. Μέχρι τῆς οτιγμῆς ἐξεφορτιώθησαν 1200 τόννοι, παρετηρήθη
ἡ ἐλαφρὰ διαρροὴ εἰς τὰ διτύμανα. Ἔτερον ιστιοφόρον 320 τ. ἀναυλώθη

Τρόπων: Νεωτέρα προσπάθεια ανελκύσεως άπειδη άναπτυχής και πάλιν. Αι τελευταίαι είδήσεις αι μεταβιβοθείσι: έκ Ρώμης μέσον Λονδίνου και αι ραδιοτηλεγραφικαι τοικείναι, άναρρέουν, δις ή θεσις της «Εύτυχιας» άπειδη δύσκολος λόγω της τρικυμίας, άνετον δις της έπιδεινώσεως ταύτης και τού προβληματικού της άναλκύσεως άπειδησθη το πλήρωμα εις την ξηράν και έφθασεν εις το Ηλέρμο. (Ιουλ 2-13)

ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΜΑΪΟΝ

Συμφώνως πρός την έκδοθεισαν την ίσην Ιουλίου στατιστικήν του Λούδη, άπωλεσθησαν κατά τὸν παρελθόντα μήνα Μάιον 13 πλοία 51.201 τ. γκρδς έναντι: άπωλειων 7 πλοίων 15.000 τ. γκρδς του Μαΐου 1931 και 10 πλοίων 25.854 τ. γκρδς του Μαΐου 1930. Αι έφετεναν: άπωλεια: περιλαμβάνουσιν ένα μόνορος 17.359 τ. και 12 άτεμπλ. 33.842 τ. κατανέμοντα: δις εις τὰς κάτωθι σημαίας:

Σημαία	Πλοία	Τ. γκρδς	Σημαία	Πλοία	Τ. γκρδς
Αγγλικά	2	7.627	Έλληνικά	3	9.718
Αμερικανικά	4	7.409	Ιαπωνικά	1	5.873
Γαλλικά	2	18.316	Σουηδικά	1	2.258

Σύνολον διεκδικών άπωλειῶν Μαΐου: 13 51.201

Τὰ άπολεσθέντα τρία Έλληνικά άπωλειων είναι τὰ φορτηγά «Κ. Χατζηπατέρου» τ. γκρδς 4344, έξινειλαν και έγκαταλειφθὲν εις Punta Vigrola της Σαρδηνίας, «Δημ. Παντελῆς» τ. γκρδς 4291, προσχράξαι και κοπεύεις δύο παρά τὸ Πράσινον άκρωτήριον και «Μαριάννα» τ. γκρδς 1083 καὶ ήμιδυθισθὲν εις Βενέδερ Έρεγκλή τὸν Τουρκικῶν παραλίων της Μαύρης Θαλάσσης. Αι άξιοιογάτεροι: άπωλεια: ξένων πλοίων κατά τὸν Μάιον ήσαν ή τοῦ Γαλλικοῦ μότορος «Georges Philippas» 17.359 τ. καὶ η τοῦ Ήρμούρα Θάλλασσαν, τοῦ Αγγλικοῦ «Halliartus» τ. 5287 νυναγήσαντος εις τὰ Αφρικανικά παράλια, τοῦ Ιαπωνικοῦ «Tune Maru» τ. 5873 βυθισθέντος έκ συγκρύσεως εις τὰ οδηγά της "Απω Ανατολῆς και «Alameda» Αμερικ. τ. 3158 άποτεφρούσθητος εις Σηματ. Μετξην τῶν κυριωτέρων μερικῶν άβαριῶν άναρρέεται: και ή τοῦ άπι «Στυλ. Κουτσοδόντης» έκ προσχράξεως εις τὸ Γιβραλτάρ.

Αι μερικαι άβαριαι πλοίων αι σημειωθεῖσαι: κατά τὸν αὐτὸν μήνα Μάιον άνγλθον εις 353 έναντι 412 τοῦ Μαΐου 1931, 487 τοῦ Μαΐου 1930 και 530 τοῦ Μαΐου 1929. Αι άβαριαι τοῦ μηνὸς τούτου καταέμονται: εις τὰς άκολούθους αἰτίας:

Ζημίαι συνεπείᾳ τρικυμίας	8
Ναυάγια και έγκαταλείψεις	2
Ζημίαι συνεπείᾳ προσχράξεων	90
Βλάχαι: λόγω συγκρύσεων	87
Πυρκαϊαι και έκρηξεις	27
Βλάχαι: μηχανών, ζένονος και πηδαλίου	43
Έκ παντοίων άλλων αἰτίων	96
Σύνολον άβαριῶν Μαΐου:	353

ΚΑΝΑΔΑΣ

Πρός ταχυτέραν μεταφοράν τοῦ ταχυδρομείου

Τὸ έξι Αγγλίας ταχυδρομείον έκομισθη τελευταίως εις τὴν Ότταβαν ἐντὸς τεσσάρων μήνων ήμερών, ήτοι άρκετάς δύος ένωριτερον τοῦ συνήθους. Η ἐπιτάχυνσις αὐτὴ δύσπειλεται εις τὴν έναρξην μᾶς νέας ταχυδρομείας συγκοινωνίας τῆς συνεργασίας Ουπερκαναδίου και Αεροπλάνου. Τὸ «Empress of Britain» μεταφέρει τὸ έξι Αγγλίας ταχυδρομείου, παραδίδει εις τὸ πορθμόν τοῦ Bel Isle τοὺς σάκκους ἀλληλογραφίας εις τὸ άεροπλάνον, διπερ εἰρίσκεται: έπι: αὐτοῦ. Διὰ τοῦ μέσου τούτου διενύεται συντομώτερα η ουπερκαναδίη μέχρις Ότταβας άποστολεις. Κατὰ τὸ τελευταίον ταξίδιον τοῦ «Empress of Britain» διεβαθμησαν έπι αὐτοῦ εις Ότταβαν άεροπορικῶς 100 κιλά ταχυδρομικῶν σάκκων.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ ΚΑΙ Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εἶναι γνωστόν, δις ο μέσος δρος τοῦ μεγέθους τῶν έμπορικῶν πλοίων τείνει πρός μίαν διαφορή αύξησιν τὴν διπολαν διμως εἰναι ζύγιαν κανεις γά τὴν καθορίση έπακριθῶς, λόγω τῆς πληθώρας τῶν οπαρχόγυτων ἐν οπηρεσίᾳ πλοίων παντοίων τύπων και μικρότερων μεγεθῶν, ἐν συγκρίσει: πρός τὰ μεγαλύτερα τὰ άσχολούμενα εις τὸ οπερθαλάσσιον έμποριον τῶν πέντε Ήπειρων. Δύναται διμως γά λάβη τις μίαν ίδεαν τῆς διαδοχικῆς αύξησεως τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ἐάν προσέσῃ τοὺς άναλυτικούς άριθμούς τούς άφορώντας τὰς κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν διελεύσεις σκαφῶν ἀπό τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ.

Ο μέσος δρος τῆς χωρητικότητος εις τὰς διελεύσεις τῆς πρώτης δεκαετίας τῆς οπόδιαν ανασκόπησιν περιόδου ήτο 3035 τόννοι: γέττητα πλοίων. Δέκα έτη βραδύτερον ήτο 3687 τόννοι, μὲ αὔξησιν 21.5 ορού και δέκα έτη βραδύτερον ήτο 4560 τ. νέτ, μὲ αὔξησιν 23.5 ορού έγαντι τοῦ μέσου δρού τοῦ 1911. Κατὰ τὸ 1931 ο μέσος δρος ηδήθη εις 6596 τ. νέτ κατὰ πλοίων, παρουσιάζων άναλογίαν 22.5 ορού έπι πλέον έγαντι: τοῦ 1921 και 84.5 ορού έπι πλέον τοῦ πρότριακονταετίας. Η παρατηρούμενη αύξησις τοῦ μέσου δρού τοῦ μερέθους κατὰ τὰς τρεῖς δεκαετίας δεκαετίας άγκλογει πρός μίαν έτησίν αύξησιν κατὰ τὰς ποσοστάν 2 1/4 ορού.

Ως πρός τὰς άτμοπλοιας τῶν διπολών τὰ σκάφη διηλθον τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ κατὰ τὸ 1931, έννεα έξι αὐτῶν σημειούνται μὲ διελεύσεις 1.000.000 τ. νέτ και άνω έκκατη, παρουσιάζωνται γενικὸν σύνολον 15.368.000 τ. νέτ. Εκ τῶν έταιριών αὐτῶν πέντε ήσαν Αγγλικά μὲ διελεύσεις σκαφῶν 10.568.000 τ. νέτ, δύο ήσαν Γερμανικά (ή Αμερικανικά) και ή Χάνσα) μὲ 2.424.000 τ. νέτ, μία Γαλλική — ή Μεσσαζερή Μαριτίμη — μὲ 1.298.000 τ. και μία Όλλανδη — ή Nederland Company — μὲ 1.078.000 τόννους.

Τὸ διελθὸν Αγγλικόν τοντάς τῶν πέντε Βρετανικῶν άτμοπλοιῶν κατανέμεται: ώς έξης: Εἰς τὴν «P. & O.» και τὰς μετ' αὐτῆς συνεργαζομένας 3.450.000 τ. νέτ, εἰς τὴν British Tanker Co. 2.919.000 τ., εἰς τὴν Alfred Holt 1.487.000 τ., εἰς τὴν Ellerman Lines 1.467.000 τ. και εἰς τὴν Cunard Line και τὰς συνεργαζομένας πρός αὐτήν 1.245.000 τ. νέτ. Ο Αγγλικός ναυτικός τύπος αναφέρει τοὺς άνωτέρω άριθμούς διὰ γά καταδείξη άπ' ένδος μὲν τὴν πρός τὰς Ίνδιας και ή Απω Ανατολήν διεροχή τῆς Βρετανικῆς σημαίας έγαντι τῶν ἄλλων ναυτιλῶν, άπ' έτερου δὲ τὴν έκτασιν τῆς Αγγλίας αύξηση συμμετοχῆς εις τὰ παρά τῆς έταιρίας τοῦ Σουεζ εἰσπραττόμενα ποσά τῶν διοδίων.

ΤΟ ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΣΟΥΠΕΡ-ΛΑΪΝΕΡ ΩΝΟΜΑΣΘΗ „PRESIDENT DOUMER“

Πληροφορίαί εἰς Παρισίων άναφέρουν, δις τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεία «Πενοέ» τοῦ Σαιν Ναζαρίδιον διὰ λογαριασμὸν τῆς «Κομπανία Τζενεράλ Τρανσατλαντικόν» γιγαντιαίον Γαλλικὸν οπεροκανών τῶν 63.000 τ. γκρδς, άπειρασίσθη ηνόμασθη «President Doumer», πρός την πολοφορούμενον προέδρου τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας. Ο πλωτὸς οὗτος κολοσσός, τοῦ διπολοφορούμενος προέδρου τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας. Ο πλωτὸς οὗτος κολοσσός, τοῦ διπολοφορούμενος εἰς τόσας οικονομικάς δυσχερείας, διακοπεῖσαν μάλιστα ἐπὶ μικρόν τη διάστημα, ἐλπίζεται δις θά καταστῇ δυνατόν νὰ καθελκούσῃ τὴν 29η Οκτωβρίου και νὰ ἐπεκέλευτη τὸ πρώτον αὐτοῦ ἀπό Κάβορη εἰς Νέαν Υόρκην ταξίδιον κατὰ τὸ θέρος τοῦ 1934. Τὸ διλικόν μήκος τοῦ «President Doumer» είναι 1107 ποδῶν, μὲ μέγιστον πλάτος 115 ποδῶν, αἱ δὲ μηχαναί, δι' ὧν θὰ έφοδιασθη, θὰ άναπτύσσουν δύναμιν 160.000 ίππων.

GUERET, LLEWELLYN & MERRETT LIMITED.

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE & CHARTERING OF ALL TYPES OF SHIPS.
71, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3

TELEGRAMS: "TEREUG LONDON."

CODES USED: BOE, WATKINS, BENTLEY'S, SCOTTS 10TH.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Ήδη κατάστασις στασιμότητος διετηρήθη και κατά το παρελθόν 150 θήμερον είς τὴν διεθνή ναυλαγοράν. Αἱ ἐργασίαι πλέον περιορίζονται εἰς τὰς δύο περιοχές τῆς πρώτης ἀνάγκης, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν γαύλων, λόγῳ ἔλειψεως ἀφόβων φορτίων καὶ τῆς συσταθρεύσεως εἰς τὸ δικόρδους λιμένας τῆς φορτώσεως ἑτοίμου καὶ ἀναυλώτου χωρητικότητος, διέσπεισαν προγματικήν πανωλεθρίαν. Ἀρκεῖ γὰρ σημειωθῆναι, ὅτι οἱ ἔξι Αὐστραλίας ναῦλοι κατέπεσαν μέχρι τῶν 18— δι’ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ. Τοῦτο δίδει μίαν σχρῆγην τὴν τρομακτικὴν ζημιὰν, ποὺ καθ’ ἡμέραν ἐπιστρένυνται.

Τὸ Πλέϊτ οὐδεμίαν ἔσημειώτερον δελτίωσιν. Μόλιονότι αἱ ἐκεῖθεν ναυλώσιες ἔξικονται: μέχρι καὶ τοῦ Σεπτεμβρίου, αἱ τιμαὶ παραχένουν ἀναλλοιώτως χαλαρών. Δικαίωμάνσις εἰς πεντάνην, μόλις, σημειοῦνται ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην. Εἰς τὸν λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς παραχένουν ἐν ἀργίᾳ πλείστα σκάφη, μάτην ἀναμένοντα τὴν διπλασίην τῆς ἀγορᾶς.

Τὸ πλήν αὐτὴν μικροσμάδη κατάστασιν ἔκινηθησαν καὶ αἱ ἀγοραὶ Βορ. Ἀμερικῆς, Καναδᾶ, Μεσογείου καὶ Ἀπωλετῆς. Οἱ ναῦλοι τῶν ἔξι Ἀγγλίας γαιανθράκων, παραχένουν μᾶλλον σταθεροί, μὲν ἐλαχίστην δμαὶς ζήτησιν τοννᾶς.

Εἶναι χαρακτηριστικὸν τῆς παρούσης κρίσεως, ὅτι καὶ αὐτὰ ἀκόμη τὰ γεογραφικούμενα φορτηγὰ τῆς ἑταιρίας Harrison τῶν 9.000 τ. διυκόλως θὲ δυνηθοῦν νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀγορὰν μὲ τὰς παρούσας τιμὰς τῶν γαύλων. Τὸ «Fairplay» γράφει σχετικῶς, ὅτι: «τὸ καλλίτερον δι’ αὐτὴν πρόγραμμα εἰναι, δμαὶς τῇ παραλαβῇ τῶν, νὰ τεθοῦν ἐν ἀργίᾳ, η καὶ πρὸ κατῆς ἀκόμη ἐν συγγοήσει: μὲ τὸν γαυπηγούσα».

Ἡ κατὰ διαφόρους ἀγορὰς κίνησις εἰχειν ὡς κάτωθι:

Πλέϊτ: Μία ζωηροτέρα κίνησις φορτώσεων καὶ ἐλαφρὰ τὶς ἀνατιμῆσις τῶν γαύλων ἔσημειώθη κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 150 θήμερου. Δὲν δήρεσεν δμαὶς αὐτὴ ἐπὶ πολὺ, η δ’ ἀγορὰ ἔχαλαρωθῆ ἐν νέου. Μεγάλα πλοῖα μέν φορτωσιν τέλους Ιουλίου—ἀρχῷ Αὐγούστου ἐδέχθησαν 15[9] 10 οἱον ἀπὸ ἀνω λιμένας τοῦ Ποταμοῦ δι’ ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας-Κόντινεντ. Δι’ Αὔγουστον—Σεπτεμβρίου 8000 τ. ἀτμόπλοιον μὲ δύο λιμένας ἔκφορτώσεως ἐκλείσθη εἰς τὰ 16[3].

Μέχρι πλοῖα ἐδέχθησαν ἀπὸ Ροζάριο σελλ. 15[5] δι’ Ἀγγλίαν, 16[6] Ιρλανδίαν, 15)—ἀπὸ Βίλλαν Κονστιτούσιον δι’ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ, 16)—Ισπανίαν καὶ 17)—δι’ Ἀδριατικήν. Ἀλλὰ καὶ ἀκόμη ἀπὸ Σὴν Λορέντζο διὰ φόρτωσιν Ιουλίου, μέτρια πλοῖα ἐπληρώθησαν 15[6], δι’ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ καὶ διὰ Σκανδιναվίας λιμένας 16[6] μέν φορτωσιν Αὐγούστου. Ἀπὸ Σὴν Φὲ ἀπ 6800 τ. 10οιος δι’ Ἀμερίστην 15[3], Ρόττερνταμ—Ἀμστερνταμ 15[6] φορτωσιν Ιουλίου.

Τὸ μέχρι τῆς 7 Ιουλίου κλεισθέντεν τοννᾶς διὰ φόρτωσιν Ιουλίου ὑπολογίζεται εἰς 525.000 τόνους, δι’ Αὔγουστον 64.000, τὸ δὲ ὑπὸ προσφοράν πρός φορτωσιν ἐκ Πλέϊτ μέχρι 10 Αὐγούστου ἀνέρχεται εἰς 579.000 τόνους περίπου.

Βορ. Ἀμερικὴ-Καναδᾶς: Ἡ ἐκεῖθεν ἐργασία λίαν περιωρισμένη καὶ μὲ ἐλαχίστην ζήτησιν χωρητικότητος. Αἱ τιμαὶ διὰ μερίδας φορτίων ἐσημειώνοντο εἰς τὰ 5[2] 2 σὲντς τὰς 100 λίδρας ἀπὸ Μόντρεαλ δι’ Ἀμερίστην καὶ 9 σὲντς διὰ Μεσόγειον (Μεσσηλίαν—Ιένοβαν).

Ἀπὸ Κούδουν καὶ Κόλπου Μεξικοῦ ἀπραξία.

Αύστραλία: Ἐν καὶ ὑπάρχουν εἰσέτι φορτία σίτου ἀπώληται, ἐν τούτοις ζήτησις πλοίων δέν υπάρχει. Αἱ τιμαὶ ὑνοματικαὶ εἰς τὰ 20)—.

Μεσόγειος: Τὰ φορτία μεταλλευμάτων καὶ φωσφάτων τελεί-

ως ἀσήμαντα, ἐλλείψεις ζητήσεως ἐκ τῶν κέντρων καταναγαλώσεως αὐτοῦ. Οἱ Δούναβις καὶ ἡ Μαύρη Θάλασσα μὲ ἐλαχίστας οπορτιδικάς ναυλώσεις.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις (Ἐλληνικῶν ἀπ) εἰναι αἱ κάτωθι:

—Ἐπ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Αντώνης Γ. Λεμδός» ἐκ Σὴν Λορέντζο 6800 τ. διὰ Λήθη καὶ Ἀμπιρνίτην 16[6] δύο λιμένας φόρτ. 5—12 Ιουλίου.

«Μαρέττα» ἀπὸ Νεκότεσα 6600 τ. διὰ Λονδίνον 15)—φόρτωσις 5—20 Ιουλίου.

«Ιω. Φράγκος» ἐκ Σὴν Λορέντζο 5500 τ. δι’ ὥρισμένους λιμένας Αγγλίας-Κόντινεντ 15[6], ὀψιόν δύο λιμένας Ιρλανδίας 16[6], ἀ.φ.

«Μαρ. I. Γουλανδρῆ» ἐκ Βίλλας Κονστιτούσιον 5200 τ. δι’ Αγγλίαν-Χάδρην—Αμερίστην δύναμις Βορ. Ισπανίας 16)—, ὀψιόν Μεσόγειον (οὐχὶ Ανατολικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας 16)—, ἐπὶ Αδριατικήν 17)—ἀ.φ.

«Φεργόγιος» ἐκ Σὴν Λορέντζο 6000 τ. διὰ Μπέργκεν-Στοκχόλμην 16[6], μὲ 9 πάννας ἔξτρα δι’ έκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα θεοσάρων ἀ.φ.

«Ποντιάς» ἀπὸ Νεκότεσα 7000 τ. διὰ Λονδίνον 15)—ἀ.φ.

«Γερώγ. Μ. Εμπειρίκος» ἐκ Σὴν Λορέντζο 9000 τ. δι’ Αμερίστην 14)—Ιουλ. 25—Αὔγ. 15

—Ἐπ τοῦ Δουνάβεως

«Οίτζ» Ρουμανικόν, 3200 τ. ἀραβοσίτου διὰ δύο λιμένας Ελλάδος, καὶ ἀποκοπὴν λ. στ. 1400, ἐπὶ δύο λιμένας Αδριατικῆς λ. στ. 1600 ἀμεσος φόρτωσις.

«Υδραιός» ἐκ Δουνάβεως 400 θαυ. ξυλείας διὰ 4 λιμένας Νοτ. Γαλλίας λ. στ. 7 κατὰ δεκάνιον, φόρμης—παλάγκος.

«Constantza» Ρουμαν. ἐκ Δουνάβεως 3500 τ. ἀραβοσίτου δι’ Ελλάδα λ. στ. 1.200 καὶ ἀποκοπὴν, ἀ.φ.

«Φλωρεντία Σ.» ἐκ Δουνάβεως 3000 τ. γεννημάτων διὰ 4 λιμένας Σικελίας λ. στ. 1.450, ἀ.φ.

—Ἐπ Αγγλίας ἡ Κόντινεντ (διὰ γαιανθράκων)

«Φανερωμένη» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)6.

«Κάρολος» ἐκ Κάρδιφ 5200 τ. διὰ Βενετίαν-Ραδενίνον 8)—.

«Σούνιον» ἐκ Ταΐν 5500 τ. δι’ Αλεξάνδρειαν 7)—.

«Νικ. Αγγελος» ἐκ Δάντοιγκ 6000 τ. γαιανθρ. διὰ Μπουένος Αὔρας 9)9, Ιουλίου.

«Ιθαλός» ἐξ Επιδεν 7000 τ. διὰ Θυνίκην 8)—, ἐπὶ καὶ Χαλκίδα 8)3, καντοσάλο 25 Ιουλίου.

—Ἐπ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Πολέμης» ἐκ Χερσόνεσος (ξελείνειν) δι’ Αλεξάνδρειαν 5)6 fob, ἀ.φ.

«Ελένη Γ. Εμπειρίκου» ἐκ Μαριανουπόλεως 5500 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιᾶ 4)9, f.i.o.

«Δημ. Χανδρῆς» ἐκ Μαρζλεως 5500 τ. γαιανθρ. δι’ Ιταλίαν 7)2, συνήθεις δρους, ἀ.φ.

«Μέντωρ» ἐκ Μαρζλεως 6000 τ. γαιανθρ. δι’ Ιταλίαν 7)1) 1)2 ἀ.φ.

«Αγαμέμνων» (ex Θέτιξ) ἐκ Βατούμη (πετράλαια εἰς κιβώτια) διὰ Μασσάρεν-Χοσέιδεν λ. στ. 2.400 καὶ ἀποκοπὴν f.i.o. ἀμ. φόρτωσις.

«Πότηρ» ἐκ Μαρζλεως 2200 τ. γαιανθρ. διὰ Πόλαν 8)4, ἀ.φ.

«Κατίνα» (ex Δέσποι) ἐκ Μαρζλεως 2000 τ. γαιανθράκων διὰ Κλιν 6)—ἀ.φ.

—Ἐπ παντοίων ἄλλων λιμένων

«Κλεάνθης» ἐκ Φιλιανδίας 1800 στάνταρ ξυλείας διὰ Νιούπορτ, Κάρδιφ καὶ Μάρσρου 33)—ἀ.φ.

«Γεώργ. I. Γουλανδρῆς» ἐκ Κοσσέτρη 3000 τ. φωσφάτου διὰ Πειραιᾶ 11)—ἀ. φ.

«Νικ. Φιλίνης» ἐκ Σερίφου 5000 τ. μεταλλεύματος διὰ Σερβόλα (Ιταλ.) 3)6, f.i.o. ἀμ. φόρτωσις.

«Αγγελος Δ.» ἀπὸ Λάριμνα (Αττικῆς) 5800 τ. μεταλλεύματος διὰ Στέττιν 7)6 Ιουλ. 20—31.

«Κλεοπάτρα» ἐξ Αναμούρ (M. Ασίας) καὶ Λαυρίου 6500 τ. μεταλλεύματος διὰ Πειραιᾶ 7)9, μὲ 6 πάννας φορτωτικά καὶ 1)—ἐκφορτωτικά.

«Meloria» Ιταλ. (τάνκερ) ἐκ Κωνσταντζῆς 3300 τ. ἀκαθ. πατρελάτου διὰ Πειραιᾶ 6)—f.i.o.

«Αντώνιος» ἐκ Πελοποννήσου 1300 διάρ. σίνων διὰ Σέτταν 6)9 f.i.o.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πτωχής έργασίαν παρέσχε και κατά τὸ παρελθόν 15θήμερον ἡ ἀγορὰ τῆς Μκύρης Θυλάσσης δι' ὅλα τὰ εἰδη τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν. Ἀναλυτικάτερον ἡ ἀγορὰ αὕτη παρουσίασε κατ' εἰδος φορτίων τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα:

Γεννήματα: Ὅπηρχε μίλι διαταγὴ διὰ μεταφορὰν 6000 τόνων γεννημάτων, 10 ο.ο., μὲ φόρτωσιν 19—29 Αὐγούστου, ἐλλείφει δὲ πλοίου τῆς χωρητικότητος ταῦτης ἥδυντο ἡ ὑπὸ φόρτωσιν ποστής γὰρ φύσης μέχρις 7000 τ.

Ο προσφερόμενος ναῦλος, δάσιν Κόντινεντ, ἦτο σελ. 9)6, μέχρι δὲ τῆς στιγμῆς δὲν ἐγγνώθη, ἐὰν ἡ διαταγὴ αὕτη ἐκαλύφθη.

Γαιάνθρακες: Διὰ τὸ εἶδος τοῦτο ἡ ὑπάρχουσα διαταγὴ 5500 τ. διὰ Ρουέν καὶ Καλύκης ἐκεῖσθη παρὰ τοῦ ἀ)π «Δελφίν» εἰς τὰ σελ. 9)2 ἔνα λιμένα, 9)3 δύο λιμένας, καντσέλλο 22 Ἰουλίου. Δι' ἑτέρων διαταγὴν 3800 ἔως 4000 τ. γαϊανθράκων δι' Ἰταλίαν ἐκεῖσθη τὸ ἀ)π «Βόλγας» εἰς τὰ σελ. 8)3. Ἀλλαὶ διαταγαὶ, ἐκτὸς μικρῶν τινων διὰ Κωνιτού πολιγ καὶ Ἑλλάδα δὲν παρουσίασθησαν.

Μεταλλεύματα: Ζητεῖται ἀτμόπλοιον μέχρις 7000 τ. χωρητικότητος καὶ φόρτωσιν 15—25 Ἰουλίου ἀπὸ Πότι: διὰ τρεῖς λιμένας Δυτ. Ἰταλίας, προσφέρεται δὲ ἔνα ἀναλόγου μεγέθους φορτηγὸν εἰς τὰ σελ. 8)6 μὲ 4.5 πέννας ἔξτρα δι' ἐκαστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως καὶ μὲ δρους συμβολαίου Νικολάεφ. Ἐπίσης ὑπάρχει καὶ μίλι διαταγὴ 1500 τ. χρωμίου ἐκ Νορβορωσίκης διὰ Garston.

Ασφαλτος: Ἐκ Βατοῦμ δι' Ἀμβούργον ὑπῆρχε διαταγὴ 8000 τ. ἀσφάλτου εἰς βαρέλια, προσφέρεται δὲ ναῦλος ἐκ σελ. 12)—f.i.o. καὶ μὲ φόρτωσιν 20—31 Ἰουλίου.

Ξυλεία: Διὰ φόρτωσιν 22—27 Ἰουλίου ὑπῆρχε διαταγὴ 5800 κ.μ. (Egyptian Balks) ἐκ Χερσονός δι' Ἀλεξάνδρειαν, προσφέρθη δ' ἀτμόπλοιον, δπως ἀναλόγη τὴν μεταφορὰν ταῦτην εἰς τὰ σελ. 5)5 κατὰ κυβικὸν μέτρον. Κατὰ πᾶσαν δμωας πιθανότητα ἡ διαταγὴ αὕτη θὰ καλυψθῇ τελικῶς παρὰ Σοδιετικοῦ ἀτμοπλοίου.

Διαδίδεται, δτι τὰ Σοδιέτ ἔκλεισαν μὲ "Ελληνας ξυλεμπόρους 2000 στάνταρ λευκῆς ξυλείας μὲ φόρτωσιν δι' Ἑλλάδα ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Ἀρχαγγέλου.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ

Ἐδημοσιεύθη ἐν Λονδίνῳ τὴν 10ην τρ.μ. ὁ ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Λούδη καταρτισθεὶς ναυλοτιμάριθμος τοῦ μηνὸς Ἰουνίου. Τονίζεται ἐπὶ τοῦ προκειμένου, δτι ἀπ' ἀρχῆς μέχρι τέλους τοῦ μηνὸς ἡ ἔξελξις τῆς ναυλαγορᾶς οὐδὲν ἄλλο ἐνεργάνεις εἰμὶ μίαν διαρκῆ καὶ αἴξουσαν ἐκπτωσιν, ἀπορόπτως ἔκαστοτε διακοπούμενη ἀπὸ μεμονωμένους εὐνοϊκοὺς παραγόντας, ἀτονοῦντας σχεδὸν εὐθὺς ἄμα τῇ ἐκδηλώσει των.

Οπως φαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος, ὁ ναυλοτιμάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ὑπέστη μίαν βαρεῖαν πτῶσιν εἰς δλους τοὺς τομεῖς τῆς διευθύνης ἀγορᾶς, φθάνας ἐν τῷ συνόλῳ του εἰς τὰ 64.30 ο.ο. ἔναντι 69.89 ο.ο τοῦ Ἰουνίου 1931, δμοίας περίπου βάσεως τοῦ Ἰουνίου 1930 καὶ 85.80 ο.ο τοῦ Ἰουνίου 1929. Εἰς τοὺς πέντε κυριωτέρους θαλασσίους τομεῖς τῶν ἀγορῶν ἡ ἐκπτωσις τοῦ ναυλοτιμάριθμου δείκνυται ἀναλυτικάτερον ἀπὸ τοὺς ἀκολούθους ἀριθμοὺς μὲ βάσιν (100 ο.ο) τοῦ 1923:

Θαλάσσιοι τομεῖς	Τιμάρ.	Διαφορά
Ἐνδρόπη	67.95	—1.78
Βόρειος Ἀμερικὴ	60.16	—4.37
Νότιος Ἀμερικὴ	63.38	—4.56
Ἀνατ. Ἰνδίαι—Ἀφρικὴ	73.84	—2.15
Εἰρηνικὸς—Ἀνταρκτικὴ	56.18	—8.69
Σύνολον:	64.30	—4.17

Ἄπο τοὺς ζαρακτηριστικοὺς αὐτοὺς ἀριθμοὺς ἐκδηλοῦνται πόσον βαρυτέρα πάσης ποιγενεστέρας ὑπῆρξεν ἡ μείωσις τῶν ναῦλων κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα. Βεβαίως κατὰ τὰς ἀρχὰς καὶ τὰ μέσα τῆς θερινῆς περιόδου εἰνε συνήμητης ἡ χαλδωσις τῆς ἔργασίας τῶν φορτηγῶν, ἡ παροῦσα δμωας ἔντασίς της εἰνε

ἔξαιρετικὴ, δφειλομένη καὶ εἰς ἐπίδρασιν πολλῶν ἄλλων παραγόντων, ὡς λ.χ. τὴν αὔξουσαν οἰκονομικήν δυσπραγίαν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, τὴν ἔξακολουθητικήν μείωσιν τοῦ ἐμπορίου εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας, τὴν τόνωσιν τῶν περιορισμῶν ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν πράξεων ἐπὶ συναλλάγματος κλπ.

Ὕπὸ τοιαύτας συνθήκας ἡ ὑπερπληθώρα τοῦ ὑπάρχοντος διαμεσίμου τοννᾶς κατέστη περισσότερον ἐμφανῆς πόδες δλας τὰς κατευθύνσεις τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς, μολονότι δὲ αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων εἰχον ἐκπέσει καὶ τὰ πλείστα τῶν ἐν κινήσει σκαφῶν εἰργάζοντο μὲ ζημίαν, ἡ ὑπερπληθώρα αὕτη καὶ ἡ ἔντασίς τοῦ συναγωνισμοῦ ὠδήγησαν εἰς μίαν ἔτι περαιτέρω ἐκπτωσιν τῶν προσφορῶν.

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Αἱ ταχυδρομικαὶ συμβάσεις

Πληροφορίας ἔχει Οὐδετηρότατος ἀναφέρουν, δτι τὸ Ἀμερικανικὸν Κογκρέσον ἀπεφάσισε τὴν σύστασιν κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἔρευναν τοῦ συνδέοντος τῶν ταχυδρομικῶν συμβάσεων μεταξὺ Κράτους καὶ τῶν διαφόρων ἀποτοπέων ἀταριδῶν. Σχετικὴ μὲ τὸ ζήτημα τοῦτο ὑπῆρξεν ἡ κατάθεσις εἰς τὴν γερουσίαν ὑπὸ τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῶν Ταχυδρομείων πρὸ τριμήνου, μιᾶς ὁγκώδους ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ συμβάσεων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ἡ ἀναλογία τοννᾶς καὶ πληθυσμοῦ

Ο γερουσιαστὴς κ. Noreborg, διευθυντής τῆς «Ενώσεως τῶν Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν», ὅμιλον πρὸ τοῦ εἰς τὴν συνέλευσιν τῶν μελῶν τῆς δραγανώσεως ταῦτης παρέσχε μίαν εἰκόνα τῆς κατὰ χώρας ἀναλογίας τοῦ τοννᾶς πρὸς τὸν πληθυσμὸν των. Στοιχεῖα διὰ τὴν ἐνδιαφέρουσαν αὐτὴν στατιστικὴν τοῦ, ἔλαβε τὸν δύναμιν ἐκκίνησης ναυτιλίας ἀπὸ τὰ νησιῶδηα τοῦ Αγγλικοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ» καὶ τὴν κατὰ χώρας τελευταίαν ἀπογραφὴν τοῦ πληθυσμοῦ των. Αἱ εἰρηθεῖσαι ἀναλογίαι: τοννᾶς κατὰ κεφαλήν εἰνε:

Νορβηγία	1.32	Σουηδία	0.26	Ἴταλία	0.08
Μ. Βρετανία	0.44	Ἀγγλ. ἀποι.	0.17	Ταπωνία	0.07
Όλλανδία	0.40	Ἡν. Πολιτ.	0.12	Γερμανία	0.06
Δανία	0.31	Γαλλία	0.09	Ισπανία	0.05

Σημ. «Ναυτ. Χρον.» Ἐκ τῆς στατιστικῆς ταῦτης ἐλλείπει: ἡ Ἑλληνικὴ ἀναλογία ὑπολογιζομένη εἰς 0.22.

ΙΤΑΛΙΑ

Τὸ διηνον τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας

Κατὰ πρόσφατον στατιστικὴν τοῦ Αὐτονόμου Ὁργανισμοῦ τῆς Γένοβας, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος κατὰ τοὺς πάντα πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἐ. ἀνὴλθεν εἰς κατάπλοιον 1970 πλοίων 4.003.353 τ. νέτ μὲ 2.139.270 τόνους ἐμπορευμάτων. Κατὰ τὸ ἀντίστοιχον παντάμηνον τοῦ 1931 εἰχον καταπλεύσει εἰς τὴν Γένοβαν 2039 πλοία, 4.284.436 τ. νέτ μὲ 2.405.865 τόνους ἐμπορευμάτων.

Οἱ ἀπόλοι: ἀνὴλθον εἰς 2012 πλοία 4.071.330 τ. νέτ, φέροντα ἐμπορύκτα 360.059 τόνων ἐναντί περιουσῆς; κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα ἔχογνης 360.459 τ. ἐμπορευμάτων. Η συνολικὴ κατὰ τὸ διηνον ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Γένοβας (εἰσαγωγὴ καὶ ἔξαγωγὴ) ἐφθάσας, τοιωτοτρόπως, εἰς τὰ 2.499.329 τ. ἐμπορευμάτων. Εναντί: 2.766.332 τόνους τοῦ διηνον διηνον τοῦ 1931, παρουσίασασ μείωσιν κατὰ 266.993 τόνους, ἐνῷ δὲ κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα μείωσις τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ γειτονικοῦ λιμένος Μασσαλίας ἐφθάσεις τὰς 470.754 τόνους.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

ΤΕΛΦΕΡ ΑΝΓΕΛΛΟΥ, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ τελευταῖαι ἐκ Λογδίνου τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἀναφορικῶς μὲ τὴν πορείαν τῶν ναύλων ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ ἀναφέρουσι, ὅτι ποιά τις ζήτησις πλοίων παρατηρεῖται, μολονότι αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων παραμένουν σταθεραὶ εἰς τὰ χαλαρὰ ἐπίπεδα τῶν σελ. 15)3 ἔως 16)6 μέτρια σκάφη διὰ τὰς ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι: "Ἀγγλία—Κόντινεγκ διαταχής, μὲ τὰς συγήθεις προσαυξήσεις ἀναλόγως τῶν λιμένων φορτώσεως καὶ προσορισμοῦ.

Διὰ μεγαλύτερα σκάφη αἱ κρατοῦσαι τιμαὶ ἥσον σελ. 15)3 ἔως 15)9, εἰς τὴν πρώτην δὲ τιμὴν τῶν σελ. 15)3 ἑκλείσθη καὶ τὸ φορτηγὸν «Νίκος Μάροκου» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. γεννημάτων, 10 ο), διὰ Χάρην—"Αμβούργον.

Γενικῶς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ διέπει πνεῦμα ἀδεβριότητος, ἢ δὲ παρατηρουμένη ποιὰ τις βελτίωσις ἀφορᾷ μόνον τὴν ἀπορρόφησιν σχετικοῦ τονιάζ, οὐχὶ δὲ καὶ καλλιτέρευσιν τῶν τιμῶν. Ἐπίσης ἐναυλώθη τὸ ἄπιπτον «Ζάννες Γούναρης» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. 10 ο), δι: "Ἀγγλία—Κόντινεγκ, Χάρην—"Αμβούργον 15)6, φόρτ. 1—15 Αὐγούστου.

"Η Βόρειος Ἀμερικὴ χαλαρά, σπορεδικῶς δὲ παρουσιάζεται ποιά τις ἐργασία δι: "Ελλάδα. Κατὰ τὸ 15θήμερον ἐναυλώθη ἐκεῖθεν καὶ τὸ ἄπιπτον «Ιω. Καρράρης» ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 30.000 κουδρτερες σίτου δι: "Ελλάδα σελ. 3)— τὸ κουδρτερ, φόρτωσιν Αὔγουστου.

"Ἐκ τῆς Λευκῆς Θαλάσσης συνεχίζονται αἱ φορτώσεις ξυλείας οἱ δὲ Ρώσοι ζητοῦν σκάφη μικρὰ, κατὰ τὸ πλεῖστον χωρητικότητος. Διὰ φορτία πρὸς τὴν Μεσόγειον ἐλαχίστη ζήτησις ὑπάρχει αἱ δὲ τιμαὶ ἔξ: "Αρχαγγέλου δι: "Αλεξάνδρειν εἶναι ὄνομαστικαὶ εἰς τὰ σελ. 53) — ἔως 55) — "Ἐκ Βελτικῆς δι: "Αλεξάνδρειαν (Σουηδικὴ ξυλεία) σελ. 44) — ἔως 45) — κατὰ στάνταρ.

"Η Μαύρη Θάλασσα ηρχίσεις νὰ ἐμφανίζῃ ἡδη σχετικόν τι ἐγδιαφέρον καὶ διὰ γεννήματα, ἡδη δὲ τὸ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖον τῶν Σοδιεὶς ἔχει: δύο διαταχῆς δι: 3000 τ. καὶ δι: 7000 τ., 10 ο), μὲ φόρτωσιν μετὰ τὴν 20ήν Αὐγούστου, ζητεῖ δὲ νὰ ἐξασφαλίσῃ ναύλον σελ. 9)6 διὰ Κόντινεγκ. Δέσιν γὰρ προστεθῇ, ὅτι οὐδεμία προσφορά πλοίου ἐγένετο μέχρι τῆς θέσης, μολονότι ἡδύνατο διὰ τίνος ἐπιμονῆς νὰ ἀποσπασθῇ ἡ τιμὴ τῶν 10)— σελλαγίων.

Διὰ τὸν Δούναβην ὑπάρχει εὐτίωνός τις πρόβλεψις δι: ἐργασίαιν τέλους Αὔγουστου—χρῶμα Σμόριου. Αἱ ἡδη κρατοῦσαι τιμαὶ διομαστικαὶ καὶ αὐτοὶ, κυμάνονται εἰς τὰ σελ. 13) — ἔως 13)6, διὰ δὲ τὰς φορτώσεις ἀρχῶν Σμόριου 14).

Διὰ τὰς ἔξ: "Ἀγγλίας φορτώσεις γχιανθράκων οὐδεμία μεταδολὴ ἐπῆλθε, αἱ δὲ τιμαὶ στρέφονται γύρω ἀπὸ τὰ κάτωτα: ἐπίπεδα: δι: "Αλεξάνδρειαν 6)9, Πειραιᾶ 7) —, Θεσσαλίην 7)6 Βόλον 7)9, Χαλκίδα 8) —, Καλάμπας 8)3, Κων/πολιν 8) —, Βενετίαν 8) —, Όραν 7) —, Γένοβην 7)3, Πόρτ Σάντ 7)3, Ρίον Ιανέτρον 8)3, Σάντος 9) — ἔως 9)8 (λόγῳ ἐκτάκτων ἀνωμαλιῶν εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν καὶ ἀποφυγῆς τῶν σκυρῶν νὰ δεχθῶν φορτία), Μπουένος "Αύρες 9)9 καὶ Ροζάριο 10) —

"Η τελευταῖα ναύλωσις δι: "Ἀγγλικοὺς γαιάνθρωπας ἡτο δι: ἄπιπτον «Αγγελινὴ» ἐκ Κάρδιφ 4500 τ. διὰ Πιάρφαν 8)6 τέλη Ιουλίου.

Γενικῶς τὸ αἴσιον τέρμα τῆς διασκέψεως τῆς Λωζάννης εὐεργετικῶς προβλέπεται ὅτι θὰ ἐπιδράσῃ διὰ τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς καλυτέρας αὔριον εἰς τὴν κίνησιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

“Maxima,,

Ἄγγλικὰ μηχανέλαια τοῦ Οίκου

BARRETT, TAGANT & GOTTS LTD
ΙΔΡΥΘΕΝΤΟΣ ΤΩΝ 1871

Μηχανέλαια θαλάσσης, κυλινδρέλαια.

Μηχανέλαια εἰδικὰ διὰ μηχανάς Diesel. Semidiesel, οἰονδήποτε τύπου.—

Διαρκής παρακαταθήη ἐν Πειραιεῖ.

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος δι: διῆλην τὴν Ελλάδα:

ΛΑΜΠΡΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΡΒΟΥ 47 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΕΛΑΒΕ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ Ο „ΔΙΚΤΑΤΩΡ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ“

Τὴν τελευταῖαν ἑδομάδα τοῦ Ἰουνίου συγχρήθον ἐν Λογδίνῳ εἰς γενικὴν συνέλευσιν οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἔταιροι, αἵτινες ἐνδιαφέρονται: διὰ τὴν ἐπιθυμίαν κίνησιν τῶν γραμμάτων τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ ἐπεκόρωτων τὸν ἀπὸ πολλοῦ ἀποφασισθέντα διορισμὸν τοῦ κ. Lederer, ὃς ἀνωτάτου ρυθμιστοῦ καὶ ἀνεξαρτήτου διαιτητοῦ διλογίων τῶν γκραμμάτων, ποὺ προκύπτουν ἀπὸ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων ἐπιβατῶν καὶ τῆς ἔν γένει κινήσεως τῶν ἔξυπηρετούντων τὰς γραμμὰς ταύτας ὑπερωκεανίων σκαφῶν.

Ο κ. Lederer, ὅστις ἀπεκλήθη "δικτάτωρ τοῦ Ἀτλαντικοῦ", ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του ἀπὸ τῆς 1ης Ιουλίου. Ἡ ἀποστολή του εἰναι ἀρκετὰ λεπτὴ καὶ σημαντική, διότι: ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἀποστήθησιν τῶν ἀδήλων καταστροφῆς τῶν ισχυρωσάν εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ συμφωνῶν.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Πρόδος ἀναδιογάνωσιν τῆς ναυτιλίας

"Τὸν τῆς 'Ολλανδικῆς βουλῆς ἐφηρισθεὶς κατ' αἵτας τὸ Νομοσχέδιον διὰ τὴν ἀναδιογάνωσιν τῆς 'Εμπορικῆς ναυτιλίας της. Διὰ τοῦ νέου Νόμου ἰδρύεται μία ἀνώνυμη πιστωτικὴ ἑταίρια, τῆς δοπίαις κυριώτερος μέτοχος είναι τὸ Κράτος, πρὸς παροχὴν μακροπροθέσμων δανείων εἰς τὰς 'Ολλανδικὰς ἀπομονωτὰς.

Διὰ τὴν χορήγησιν τῶν δανείων ἀντίθεται ὑποχρέωσις τῶν ἑταίρων, διόπει διαβεβαίουν τὰ γενικά ἔδοσά των, διόπει διαρισμέναι: ἔξ αὐτῶν συγχωνευθεῖσην καὶ διπλῶς προσέλθουν εἰς μίαν γενικωτέραν μορφὴν συμφωνίαν διὰ τὴν ἀποφυγὴν τοῦ μεταξύ τῶν συναγωνισμοῦ. Ἡ παροχὴ τῶν ἐν λόγῳ δανείων θὰ γίνεται: ἔναντι πρώτης προστίθηκης ἐπὶ τοῦ ένεργητικοῦ τῶν ἑταίρων.

ΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΙΤΑΛΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

"Τοπεδήθη κατ' αἵτας εἰς τὴν Ιταλικὴν δουλήν πρὸς ἔγκρισιν διὰ διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1932—33 προσύπολογοις διὰ τῶν ἐξόδων τῆς Ιταλικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Αἱ δι: αἵτοι προβλέπομεναι: ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς διαφόρους ἀτμοπλοϊκὰς ἑταίριας ἀναγιθάνεται: εἰς τὸ ποσόν τῶν 351.435.000 χαρτίγιων λιρεττῶν, μὲ αὖθησιν κατὰ 30.177.721 λιρέττως ἔναντι τῆς ληξίσης χρήσεως. Κατὰ τὸ ληξαν τὴν 30ην Ιουνίου 1931 οἰκονομικὸν ἔτος, τὰ πλοῖα τῶν ἐπιχορηγουμένων ἀτμοπλοϊκῶν εἰχον ἐνεργήση συγολεκάς μεταφορὰς 3.409.002 τόννων ἐμπορευμάτων ἔναντι: 3.483.808 τ. τοῦ προηγούμενου ἔτους καὶ 2.360.284 ἐπιχειρῶν ἔναντι: 2.441.572 τῆς προγενεστέρας περιόδου.

**S. SGITCOVICH & Co.,
INCORPORATED**

GALVESTON, HOUSTON,
TEXAS CITY, BEAUMONT,
PORT ARTHUR AND DALLAS

NAYTIKOI PRAKTOREIS, ERGOLAVOI
FOURTEKFOORTΩSEΩS SITIHRΩN K.L.P.

OIKOS IDYRHEIS TΩ: 1907

MELH:
CHRIMATISTHΡ.ΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ
CHRIMATISTHΡΙΟΥ ΒΑΜΒΑΚΟΣ ΝΤΑΛΛΑΣ
CHRIMATISTHΡΙΟΥ ΒΑΜΒΑΚΟΣ ΧΟΥΣΤΟΝ
CHRIMATISTHΡΙΟΥ ΒΑΜΒΑΚΟΣ ΓΚΑΛΒΕΣΤΟΝ

PAREXETAI PAASA PLΗRHOΦORIA

PRAKTOREIS EN AGGLAI

JAMES A. McLAREN & Co.

56 BURY COURT,
ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαμέμων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	άνεχ. Πειραιά 9 Ιουλ. διά Ρωσσίαν
Άγιος Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	άργει Χίον από 8 Απρ.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άργει Πειραιά από 27 Ιουν.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άργει Πειραιά από 4 Μαρτ.
Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	άργει Πειραιά από 29 Οκτ. π. έ.
Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	άργει Bruges από 11 Δεκ. π. έ.
Άγια Βαρθαρία	Δ. Λογοθέτης—Μ. Φακή	13	4572	άργει Πειραιά από 8 Μαΐου.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεχ. Μασσαλίαν 2 Ιουλ., Γιβραλτάρ 6 διά Γκάλιξτον
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	εἰς πλόκας Αλυρίου—Μασσαλίας
Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρίνη	10	5165	άργει Πειραιά από 23 Μαΐου
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άργει Πειραιά από 7 Ιαν.
Άγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιθανού	06	4363	άνεχ. Τάιν 2 Ιουλ. έφθ. Γιβραλτάρ 10
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρης κλπ.	01	3779	άργει Άμπελάκι από 7 Ιαν.
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Ιουλ. διά Ρουέν
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	άργει Πειραιά από 30 Απρ.
Άγγελης Καμπίτης	Δ. Η. Καμπίτη	06	3016	άργει Άργος τόλι: από 6 Ιαν.
Άδαμ. Γεωργαντής	Δελφηλης Γεωργαντή	16	3814	άνιχ. Μαρπελίν 5 Ιουλ. διά Γένοβαν έφθ. 13
Άδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Πειθή	08	4537	έφθ. Nykobing 7 Ιουλ.
Άδαμ. Κοραῆς	Κακαριώνα κλπ.	84	1324	έφθ. Πειραιά 12 Ιουλ. εἰς Γαλαζίου
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	διήλθε Άλας Πάλμας 1 Ιουλ. διά Χούλλ
Άθανάσιος	N. Λουκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Άργος τόλι: από 19 Ιουν.
Άιγανον σημ. Αγγλική	Κουρουλήγετης Βρατλας)	10	1673	άργει Βρατλαν 1 Ιουλ., φορτ. διά Μασσάγιον
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	άργει Πειραιά από 12 Ιαν.
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	άνεχ. Τάιν 2 Ιουλ. διά Κ)πολιν
Άιολος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	έφθ. Πειραιά 12 Ιουλ. εἰς Ζουγκουλδάκι
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	άργει Μασσαλίαν από 25 Φεβρ.
Άλεκος	N. Κωττάκη	06	4395	διήλθεν Όραν 4 Ιουλ. διά Βενετίαν
Άλεξανδρα	Π. Νεγρεπόντε	99	4028	άργει Σύρον από 21 Φεβρ.
Άλκινων	Κε. Ε. Λ. Λεμού	95	2701	εἰς Πότι: 4 Ιουλ. διό φόρτωσιν
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	ανεχ. Νεκότσα 22 Ιουν. δι' Εύρωπην
Άναστασία	I. Γ. Λιθανού	05	2883	αργει Πειραιά από 24 Ιουν.
Άναστασις	K. Θόχα	07	4853	έφθ. Μπουένος Αυρες Ρόδες 7 Ιουλ.
Άναστ. Πετρούτσης	K. Πατρούτση	99	3025	αργει Αλικάντες από 12 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	αργει Πειραιά από 2 Μαΐου
Άννα	N. Λουκιαρδοπούλου	19	5173	ανεχ. Μπλάνι 2 Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	αργει Πειραιά από 17 Φεβρ.
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	εἰς Πότι: 4 Ιουλ. διό φόρτωσιν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ανεχ. Νεκότσα 22 Ιουν. δι' Εύρωπην
Άννοϊλα	Γ. Τατσάλη	08	5555	αργει Πειραιά από 24 Ιουν.
Άνθιπη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Ντέρντρεχτ από 27 Μαΐου
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιά από 11 Ιαν.
Άντωνης	Σ. και Π. Λεμού	04	2679	ανεχ. Κατάκολον 10 Ιουλ. διά Σάτιταν
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	αργει Πειραιά από 12 Ιουν. μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Π. Λεμού	11	4410	αργει Πειραιά από 29 Μαΐου
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Ροζάριο 5 Ιουλ.
Άντωνιος Δ. Κυδωνιέως	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	διήλθε Κων(πολιν) 3 Ιουλ. και Γιβραλτάρ 11 διά Μπουκάου
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	αργει Πειραιά από 15 Ιουν.
Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έν πλήρ. από Σάν Νικολάς 16 Ιουν. δι' Εύρωπην
Άποικια	Z. Βαλμᾶ	05	3607	άνεχ. Πειραιά 7 Ιουλίου διά Μαρ(πολιν), έφθ. 12
Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	άργει Πειραιά από 5 Ιουλου
Άρεθουσα (σημ. Παναρά)	Ν.κ. Καμπούρη	11	3693	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουλ. δι' Ελλάδα
Άριάδην	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	έφθ. Κάρδιφ 2 Ιουλ. και ανεχ. 9 διά Μοντεβίδεο
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	ανεχ. Houston (B. Αμερ.) 23 Ιουν. δι' Ελλάδα
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	εἰς Γκάλιξτον από 11 Ιουν.
Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	αργει Χίον από 25 Μαΐου
Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	έναυσάγης έγγυς Μπάχιας (Βραζιλία) Ιουν. 15
Άρτεμισια	Π. Μακρή	06	4343	άργει Πειραιά από 5 Ιαν.
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανού	17	4349	έφθ. Χίολλ 27 Ιουν. παραμένει:
Άρχον	K. Λεμού	16	3511	έφθ. Μπουένος Αυρες 30 Ιουν.
Άστριμνα Μπάκα	Π. Μπάκη	95	1495	διήλθε Πειραιά 4 Ιουλ. εἰς Κ)ντζής διά Τόνιδα
Άσια	'Ολιδιά	92	2893	αργει Ήράκλειον από 15 Ιουν.
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	έφθ. Χίον 1 Ιουλ., αργει
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	έφθ. Γαλάκης 5 Ιουλ. διά Κατάκ. και Καλάμας
Άστηλη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	άργει Πειραιά από 25 Μαΐου
Άτλαντις	'Ατλαντικός. Α.Ε.	20	6698	έφθ. Σάν Νικολάς 4 Ιουλ.
Άτλαντικός	'Ατλαντικός. Α.Ε.	19	5600	φθάνει Βορδώ 15—20 Ιουλ.
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	αργει Κέαν από 7 Ιουν.
Άττικος	A. Λούζη	06	4078	έφθ. Μπουένος Αυρες 30 Ιουν.
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	αργει Σύρον από 9 Ιουν.
Βαλλιάνος	A. Λούζη	06	4734	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 18 Ιουν. Παραμένει:
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	άργει Πειραιά από 10 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άργει Πόρτο Χέλι από 28 Μαΐου
Βασ. Δρεσούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	έφθ. Κύπρου 2 Ιουλ.
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 2 Ιουλ. και Λάς Πάλμας 9 δι' Αμέρισαν
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	αργει Σύρου από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφαίον	10	1005	εἰς πλός Ελλάδος—Γαλλίας
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	έφθ. Πάτρας 9 Ιουλ. Είτα διά Καλαμάς
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	άργει Σύρου από 29 Ιουν.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	αργει Σύρου από 25 Ιουν.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άργει Πειραιά από 29 Ιαν. Εναυλώθη
Βόρων	'Εθνικής	14	9272	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 Ιουλ.
Γαλούνης	Α. Μπιστή	94	2154	άργει Πειραιά από 18 Φεβρ.
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	εἰς Πάτρας από 12 Ιουν.
Γέροντας	Κ. Καρρά και Α. Λεμού	13	4355	ανεχ. 'Αλγέριον 27 Ιουν., Καζαμπλάγκαν 1 Ιουλ. διά Πλέι:
Γεώργιος	άδ. Λιβανού	14	3536	έφθ. Μοναδίδεο 26 Ιουν.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ανεχ. Πλέι: 24 Ιουν. δι' Αμέρισαν η Ρόττερνταμ
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιμουρά	96	2187	οπό φόρτωση εἰς Μαρινούπολιν 8 Ιουλ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ανεχ. Σάνη Νικολάς 6 Ιουλ. διά δουγκέρκην
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον από 17 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	έκφορτώνει εἰς Θείνην 10 Ιουλ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ανεχ. Όραν 5 Ιουλ., Γιβραλτάρ 6 διά Πλέι:
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανού	28	3831	οπό φόρτωση εἰς Μαρινούπολιν 8 Ιουλ.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σία	30	4108	ανεχ. Σάνη Νικολάς 6 Ιουλ. διά δουγκέρκην
Γεώργ. Νίκτας	άδ. Γ. Νίκτα	98	3110	άργει Χίον από 17 Φεβρ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	έκφορτώνει εἰς Θείνην 10 Ιουλ.
Γιαν. Γουναρης	Γ. Ζ. Γουναρη	01	2238	ανεχ. Πόρτο Χέλι 20 Ιουν. διά Ρωσίαν
Γουλανδρής	Διαπούλη και Δάμπαση	03	3849	άργει Σύρου από 24 Μαΐου
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλιμανοπούλου	90	2538	οπό φόρτ. εἰς Μαρούλιν 5 Ιουλ.
Δανάδες	Η. και Γ.Κ. Λεμός	06	4419	άργει Πειραιά από 12 Απρ.
Δάρμας	άδ. Ήπητα	83	1595	άργει Χίον από 20 Φεβρ.
Δάφνη	Γ. Λυκαρδοπούλου	10	2810	αργει Σύρου από 2 Ιουν.
Δελφίν	Άθ. και Άνδρεάδη	06	3816	αργει Χίον από 15 Ιουν. Εναυλώθη
Δέσποινα	Κορυδάκης και Γεωργιάδη	09	4461	έκφορτώνει εἰς Ροζάριο 10 Ιουλ.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	αργει Πειραιά από 9 Μαρτ.
Δημήτρης	Σ. και Η. Λεμός	05	3338	αργει Οινούσας από 27 Μαΐου
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	αργει Πειραιά από 15 Ιουν.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	αργει Πειραιά από 10 Ιουν.
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	διήλθε Ρόττερνταμ 3 Ιουλ. έκφ. Δανίαν 10
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	αργει Σύρου από 20 Μαρτ.
Δημ. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Καλλιάρη 5 Ιουλ.
Δημητρής	Ι. Δ. Χανδρή	98	3346	έφθ. Μαρινούπολιν 13 Ιουλ.
Δημητραΐα	Γ. Περιθελάρη	00	3769	αργει Πειραιά από 18 Μαρτ.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμορου	03	2281	αργει Πειραιά από 3 Μαρτ
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	έφθ. Κ.λιν 2 Ιουλ. και άνεχ. 3 διά Σέτταν.
Διον. Σταθάτος	έταρ. Δ. Σταθάτου	19	5450	διήλθε Καζαμπλάγκαν 25 Ιουν. διά Πλέι:
Διόφενς	Βασ. Πατέρα και Σία	06	2795	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουν., έφθ. Κ.λιν 10 Ιουλ.
Διώνη	Γ. Φ. Άνδρεάδη	06	4227	διήλθε Σύρου 11 Ιουλ. διά Βέζερ
Δραγών	Ι. Δ. Κορκοδελή	04	3582	αργει Πειραιά από 17 Φεβρ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	αργει Πειραιά από 19 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιθανού	01	3652	οπό φόρτωση εἰς Μαρούλιν 1 Ιουλ.
"Εδισων	'Εθνικής	96	1103	αργει Πειραιά από έτην
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κ.λπ.	09	4009	αργει Ρόττερνταμ από 23 Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Κάρδιφ 23 Ιουν διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Αρχάγγελον 30 Ιουν.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Γένοβχν 3 Ιουλ.
'Ελεγχω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	αργει Γένοβχν από 3 Ιουν.
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Ροζάριο 3 Ιουλ.
'Ελένη	Δ. Λως	01	1882	αργει Χίον από 1 Μαΐου
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Π. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	ανεχ. Πειραιά 1 Ιουλ. οπό φόρτ. Μαρούλιν 10
'Ελευν. Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	αργει Χίον από 27 Φεβρ.
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	αργει Πειραιά από 9 Μαρτ.
'Ελισάβετ Β.	Ν. Κ. Βασιλάκη	04	4649	αργει Πειραιά από 7 Ιουλ.
'Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	ανεχ. Μπάρρου 6 Ιουλ. διά Μπουένος "Αϊρες
'Εμμ. Σ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	αργει Σύρου από 27 Δεκ. π. ί.
'Ενωσις	'Ανδρέου και Άγγελη	03	4371	έφθ. Σαββάνκαν 16 Ιουν. διαλύεται
'Επαμ. Κ. Εμπειρίκους	Ησ. Επ. Εμπειρίκου	27	4385	ανεχ. Νεκτάσεων 18 Ιουν. δι' Εύρωπην
'Ερηνούλα	Ν. Τσατσόμορου	05	2715	άργει Σύρου από 8 Ιουν.
'Εσπερος	Κ. Τσιροπούν και Γιών	20	683	εἰς πλός Πειραιώς—Κύπρου—Δαλματίας
Εύαγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	2876	αργει Μασσαλίαν από 12 Ιαν.
Εύαγγελια Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	διήλθε Κ.πολίν 6 Ιουλ. έφθ. Γένοβχν 11
Εύαγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεοφύτου	06	4432	αργει Βρέμην από 16 Ιουν.
Εύανδρος	Μ. Βαλμά	98	3543	αργει Σύρου από 27 Μαΐου
Εύβοϊκος	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Ιουλ.
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	αργει Πειραιά από 19 Απρ.
Εύγενία	άδ. Λιθανού	15	3687	άνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 29 Ιουν. διά Μαδέρας
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	Β. και I. Κουτσούκο	03	3276	αργει Πειραιά από 8 Ιουν.
Εύγ. Μ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνά	01	5148	αργει Σύρου από 12 Δεκ. π. ί.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	έφθ. Πειραιά 4 Ιουν. Παραμένει
Εύναλια	άδ. Γουλανδρή	18	4411	αργει Πειραιά από 8 Μαΐου
Εύντυχία	Γ. Βεργωτή	13	5123	έξωκειλε Cape Vito (Ιταλίας) 2 Ιουλ. Πλήρ. άπειθ. 12 Ιουλ.
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	αργει 'Αργοστόλ. από 12 Δεκ. π. ί.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	ανεχ. Εμπειρίκου 27 Ιουν. διά Ρίο Γκράντε
Ζαννής Λ. Καμπάνης	χληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	αργει Πειραιά από 28 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ.	Τέν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζέφυρος	Α. Λούζη έτ. «Μιχαλινού»	09	4796	ἀργεῖ Ἀργοστόλι από 29 Μαΐου
Ζηνοβία		06	2947	ἀργεῖ Πειραιάς από 7 Μαρτ.
*Ηρων	Χρ. Γ. Σορώτου και Σία	06	1516	ἀργεῖ Σπέτσας από 23 Ιουν.
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	διήλθε Πειραιάς 11 Ιουλ. δι: Ιταλίαν
Θεμιστοκλῆς	Έθνικής	07	5956	ἀργεῖ Αμπελάκι από ἑτῶν
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	ἔφθ. Αμδέρσαν 22 Ιουν. Ή πώλησης εἰς Ιάπωνας ήκυρώθη
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	διήλθε Πιρβαλτάρ 5 Ιουλ. δι: Θεσσαλονίκην
Θεοφανός	ἀδελφ. Αιδανοῦ	17	4240	ἔφθ. Μπουένος "Αυρες 25 Ιουν.
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σπ. Πολέμης	19	4427	ἀργεῖ Πειραιάς από 15 Μαΐου
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινού	11	3726	ἔφθ. Πειραιάς 2 Ιουλ. ἐκφρ. για:άνθρωπος
Θέτις	Ε. Χατζηλίκια	30	4123	ἔφθ. Πειραιάς 6 Ιουλ. ἐκφροτώνει σίτον
Θησεύς	Μ. Κουλουκουντή	99	3768	ἀργεῖ Σύρου από 24 Φεβρ.
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	ἀργεῖ Πειραιάς από 17 Δεκ. 1930
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	ἀργεῖ Πειραιάς από 3 Μαΐου
*Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	ἀργεῖ Κολοκυθάν (Χίου) από 13 Ιουν.
*Ιθάκη	Σ. Βλασσοπόύλου	11	4083	ἀργεῖ Ιθάκην από 27 Απρ.
*Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	ἔφθ. Αιμοδηρού 10 Ιουλ.
*Ιουλία	Π. Χατζηλίκια	08	3742	ἀργεῖ Σύρου 14 Ιουλ.
*Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	ἀνεχ. Nakskov 30 Ιουν. δι: Δάντσιγκ, έφθ. 2 Ιουλ.
*Ισίδ. Κοντογιάνης	Στυλ. Κοντογιάνης	18	365	εἰς πλάς μεταξύ Ελλην. λιμένων
*Ισημήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	ἔφθ. Σπαλάτον 5 Ιουλ.
*Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	ἀργεῖ Σύρου από 14 Μαΐου
*Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἔφθ. Αιμέρσον 26 Ιουν. παραμένει
*Ιω. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	ἔφθ. Ράντερς 1 Ιουλ.
*Ιω. Καρράς	ἀδελ. Καρρά	17	3527	ἔφθ. Καλάμας 28 Ιουν. (μέσ σίτον)
*Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλου	05	4071	ἀργεῖ Σύρου από 15 Δεκ. π.δ.
*Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	διήλθε Μαδάρας 7 Ιουλ. δι: Κόρη
*Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	εἰς Βατούμι 5 Ιουλ. δύο φόρτωσιν
*Ιω. Π. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	10	3750	διήλθε Φ. Νορένχα 10 Ιουλ. δι: Σάντα Φέ
*Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3442	εἰς Ροζάριο από 4 Ιουν.
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἔφθ. Βεντίλιαν 22 Ιουν. παραμένει.
K. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	ἀργεῖ Πειραιάς από 20 Απρ.
Καθαρὰ	Γ. Καραδία	91	2661	ἀργεῖ Πειραιάς από 4 Ιαν. 1931
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀργεῖ Πειραιάς από 8 Ιουν.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἀργεῖ Χίον από 10 Ιουν.
Καλουδάδη	Γ. Ασημούτη	04	4921	ἀργεῖ Γένοβαν από 29 Μαρτ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀργεῖ Ρόττερνταμ από 11 Φεβρ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	ἀργεῖ Πειραιάς από 22 Μαρτ.
Καρδάμυλα	ἀδελ. Μέλη	05	3563	ἀργεῖ Σύρου από 1 Ιουλ.
Κάρολος	Δ. Δογοθέτη	00	3308	ἔφθ. Βεντίλιαν 5 Ιουλ.
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	ἀνεχ. Μασσαλίαν 29 Ιουν., Ταγγέρην 4 Ιουλ. δι: Πλέιτ
Κάτε	N. Δυκαρδοπόύλου	18	5197	ἀργεῖ Θεσνίκην από 2 Μαρτ.
Κάτε	Φ. Πανᾶ	98	3089	ἀργεῖ 'Αργοστόλι από 27 Ιουνίου 1931
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	ἀνεχ. Σφάλ 2 Ιουλ. δι: Τύνιδα
Κατερίνα, (τάνκερ)	I. Γαλάνη	87	2495	εἰς μεταφοράς Κ)νεζής—Αιγάπτου [πετρέλαια]
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἀργεῖ Πειραιάς από 9 Ιουν.
Κατίνα	N. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	ἀνεχ. Πειραιάς 14 Ιουλ. δι: Μαρ]πολίν
Κατίνα	N.χ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	ἔφθ. Καλάμας 10 Ιουλ.
Κέιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	εἰς Μεσοήγαν 2 Ιουλ.
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	ἀργεῖ Πειραιάς από 15 Φεβρ.
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζήδη	11	4153	ἀνεχ. Kemi 4 Ιουλ. δι: Μπρίστολ Τσάννελ
Κλεοπάτρα	ἀδ. Μάντακα	07	3900	ἀργεῖ Σπέτσας από 20 Ιουν.
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιαδή	07	3539	ἀνεχ. έκ Χερσόνεος 14 Ιουλ. δι: Ιταλίαν
Κοριάνα	A. Μπεκατώρου	99	5170	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 1 Ιουλ.
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Πειραιάς 21 Ιουν. ἐκφρ. σίτον
Κωνσταντίνος Η.	Hλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	ἀργεῖ Πειραιάς από 17 Ιουν.
Κωνστ. Κουτσοδόντης	A. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	ἀργεῖ Βεντίλιαν από 2 Μαΐου
Κώστας	II. Σταυρουλοπούλου και Σία	96	1346	εἰς Θ]νίκην από 19 Ιουν.
Κωσταντή	ἀδ. Πατέρα	13	4316	ἀνεχ. Πλέιτ 12 Ιουν. δι: Εύρωπην
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	ἀνεχ. Βρατλαν 6 Ιουλ. δι: Χάδρην—Ρόττερνταμ
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἀνεχ. Ροζάριο 1 Ιουλ. δι: Λάς Πάλμας
Λέανδρος	Γιών Χατζηπατέρα	01	3298	ἀργεῖ Πειραιάς από 26 Απρ. Ζημίαι. Πιθανὸν total loss
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σία	10	2143	εἰς πλάς Κ]νεζής—Βατούμι—Αιγάπτου [πετρέλαια]
Μαίανδρος	Ίω. Αιδανοῦ	14	4309	ἔφθ. Μοντεζίδεο 3 Ιουλ.
Μαίηντ θφ Σάμος	A. Κουλούθρου	01	1190	ἀνεχ. Πειραιάς 12 Ιουλ. δι: Καλάμας—Σέτταν
Μαίηνη	N.Γ. Αιδανοῦ	09	1459	ἔφθ. Χαλκίδα 3 Ιουλ. εἰς Ρωσίας
Μαίην N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεχ. Ροζάριο 28 Ιουν. δι: Λάς Πάλμας
Μαϊώτις	A. Συνοδινοῦ	88	1709	ἔφθ. Πειραιάς 7 Ιουλ. και ἀνεχ. 12 δι: Κόρινθον
Μάκης	E. K. Βλασσοπόύλου	06	3546	ἀργεῖ Πειραιάς από 14 Απρ.
Μαϊλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	ἔφθ. Βρατλαν 2 Απρ. Παρέμενε 7 Ιουλ.
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	διήλθε Ντόρερ 6 Ιουλ. δι: Δανίαν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανοῦ	89	2187	ἀνεχ. Γαλάτας 3 Ιουλ., έφθ. Θ)νίκην 7
Μαρία	S. Βλασσοπόύλου	07	4225	εἰς Λένινγκραδ 1 Ιουλ. διήλθε Λάδσεντ 10 δι: Βεντίλιαν
Μαρία	K. Λεμοῦ	01	3090	ἀνεχ. Χίον 24 Ιουν. έφθ. Μαρ]πολίν 29
Μαρία *	S. Περή κ.λ.π.	00	1216	ἐν πλφ ἔξ Οδησσού δι: Γιάφαν 14 Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	10	4362	ἀργεῖ Σύρον από 25 'Απρ.
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	ἀργεῖ Πειραιά από 28 Φεβρ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	εἰς πλόας Πειραιώς—Κοσσέτρ
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρά	02	3254	ἀργεῖ Χίον από 2 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5229	ανεχ. Μπουένος "Άρες 21 'Ιουν. διὰ Κόντινεντ
Μαριγώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	ἀργεῖ Πειραιά από 30 'Απρ.
Μαριέττα	Ν. Εδεσταθίου	06	4660	ανεχ. 'Οράν 29 'Ιουν. Καζαπλάγκαν 1 'Ιουλ. διὰ Πλέιτ
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	ανεχ. Μπάρρο 24 'Ιουν. διὰ Περναμπούκον
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφον Κιρτάτα	04	4784	ἀργεῖ Πειραιά από 23 Μαΐου
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	ἴφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 27 'Ιουν. φορτώνει:
Μαριώντας Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διῆλθε Φερνάντο Νορδίνχα 28 'Ιουν. διὰ Μπ. "Άρες"
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	ανεχ. Ροζάριο 16 'Ιουν. διὰ Εύρωτην
Μαρούσιώ	Ν. Μ. Πιάζκου	02	4152	ἀργεῖ Πειραιά από 26 Μαΐου
Μαρούσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	ἀργεῖ Πειραιά από 20 Μαΐου
Μαρούλιώ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	ἴφθ. Γένοβαν 4 'Ιουλ. διάλυεται
Μασσαλιώτις	Δ. Κωνσταντοπούλου	99	4076	ἀργεῖ Πειραιά από 15 Μαΐου
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα καὶ Συμεωνίδη	01	3281	ἴφθ. Τάιν 2 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 8 διὰ Μπάρι:
Ματανδρίος	Π. Μ. Λιός	04	2134	ἐκφορτ. εἰς Λιδόρνο 10 'Ιουλ. (ἴφθ. 6)
Ματρόνα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	ἀργεῖ Πειραιά από 30 'Απρ.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	ἀργεῖ Βενετίαν από 11 Μαΐου
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἴφθ. Τόρρε 2 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 8 διὰ Μπάρι:
Μερόπη	Κ. Καλαράτη	11	4181	ἀργεῖ Πειραιά από 18 'Απρ.
Μεσαθούνι	Δ. Κεράνη	98	3550	ανεχ. Δάντσιγκ 1 'Ιουλ. Νίτον 6 διὰ Σαβόνναν
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελενθ. Τρικόγλου	15	4273	ἴφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	ἀργεῖ Σύρον από 13 'Ιουν.
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	αργεῖ Σύρον από 18 Μαρτίου
Μιχαήλ Λ.	Ι. Αιδανοῦ	13	4160	οπό ψάρωται εἰς Σάντα Φέ 1 'Ιουλ.
Μιχαήλ Δ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	ἴφθ. 'Οράν 3 'Ιουλ. καὶ ανεχ. 9 διὰ Πλέιτ
Μιχαήλ Ν.	'Ισαβ. Νικολάου	06	4618	ἀργεῖ Αμπελάκη: από 11 'Απρ.
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆ	99	3926	διῆλθε Γερμαλτάρ 4 'Ιουλ. διὰ Τεργέστην
Μιχαλάκης	Ν. Εδεσταθίου καὶ Σία	04	3146	ἀργεῖ Πειραιά από 21 Μαΐου
Μιχαλάκη Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	ἀργεῖ Σύρον από 24 Φεβρ.
Μιχαλάκης Ξυλᾶς	άδ. Ξυλᾶ	06	3828	ἴφθ. Αμβέρσων 30 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 8 'Ιουλ. διὰ Τάιν
Μίμης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	92	1630	εφθ. Πειραιά 29 'Ιουν. παραμένει:
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	ανεχ. 'Αλγέριον 4 'Ιουλ. Γερμαλτάρ 8 διὰ Δάντσιγκ
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	ανεχ. Gdynia 7 'Ιουλ. διὰ Μπόνναν
Ναγδες	άδ. Διδανοῦ	10	4111	αργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον από 28 'Απρ.
Ναϊάς	'Αναστ. Καλλινίκου	13	3868	ανεχ. Κάρδιφ 29 'Ιουν. διὰ Μπ. "Άρες"
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἴφθ. Μασσαλίαν 3 'Ιουλ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον από 2 'Ιουν.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	αργεῖ Πειραιά από 11 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημη. Φαφαλιοῦ	12	3451	διῆλθε Μαδέρας 5 'Ιουλ. διὰ Εύρωτην
Νεράϊδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	ανεχ. Σάτταν 30 'Ιουν., Γερμαλτάρ 4 'Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	ανεχ. Κάρδιφ 1 'Ιουλ. διὰ Μπ. "Άρες"
Νήσιον	A. I. Καλλινίκου	05	4274	ἴφθ. 'Αμβέρσων 6 'Ιουλ. ἐκ Μπέλφαστ
Νηρεὺς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	ἴφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἴφθ. Κλίτα 30 'Ιουν. (διὰ 'Αμβούργον)
Νίκη	Δ. Βογιατζήδη	17	958	ἴφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ. Παρωπλίσθη
Νικολής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἴφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	ἴφθ. Λοντοντερρύ 30 'Ιουν.
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	αργεῖ Σύρον από 9 Μαΐου
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	φθάνει Μπουένος "Άρες 10—15 'Ιουλ.
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	αργεῖ Σύρον από 18 Μαρτ.
Νικόλαος (σημ. Αγγλική)	άδ. Πήττα	80	1302	αργεῖ Χίον 12 'Ιουν.
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρο. Αθανασούλη	01	3572	αργεῖ 'Αμπελάκη: από 6 τῶν
Νικ. Γ. Κουλουκουνής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	φθάνει Βίλλαν Κονστιτούσιον 14—18 'Ιουλ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας Ελλάδος—Μ. Θαλάσσης
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	ανεχ. Πειραιά 5 'Ιουλ. διὰ Σέριφον—Τεργέστην
Νικόλαος Ρωσολόμου	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	ἴφθ. Δουνικέρχην 9 'Ιουλ.
Νικόλαος Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	ανεχ. 'Αράχους 5 'Ιουλ. διὰ Gdynia
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	αργεῖ Οίνοβος από 2 Μαρτ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἴφθ. Ρίον Ιανέρον 6 'Ιουλ.
Οίνοντος	N. Πατέρα καὶ οἰων	04	5804	αργεῖ Οίνοβος από 10 'Ιουν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	αργεῖ 'Αργοστόλι: από 2 'Ιουλ.
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	διῆλθε Τανερρίφαν 7 'Ιουλ. διὰ 'Αμπερνταμ
Παναγής Βαλλιάνος	A. S. Βαλλιάνου	04	2980	αργεῖ Σύρον από 20 Νοεμ. π. ἔ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. II. Χαδούλη	07	3821	διῆλθε Λάδη Πάλμας 7 'Ιουλ. διὰ Γκόττεμπουργκ
Πανορμίτης	I. Λυγίζου κλπ.	05	4327	ανεχ. Ντιαμάντ 29 'Ιουν. διὰ Κόντινεντ
Πάνος	I. Διδανοῦ	15	4305	ἴφθ. Ραθένναν 1 'Ιουλ.
Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	91	2411	αργεῖ Πειραιά από 23 Δεκ. π. ἔ.
Παντελῆς	K. Λευοῦ	11	3845	ἴφθ. Ντομιτρόδην 27 'Ιουν. θέραστ.
Παντιάς	'Ισιδ. Μαργαρώνη	12	5149	ἴφθ. Τορρεβιέja (Ισπαν.) διὰ Πλέιτ 14 'Ιουλ.
Παπαλευός	G. A. Γεωργιλή	10	3748	αργεῖ 'Αλεξανδρείαν από 21 Ιαν.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	αργεῖ Χαλκίδα από 27 'Απρ.
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	ἴφθ. Πέρτ. Σατέ 7 'Ιουλ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	άληρο. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἴφθ. 'Οστρανδήν 1 'Ιουλ. καὶ 'Αμβέρσων 8
Περσενής	έτ. <Ατλαντικός> A.E.	06	4852	αργεῖ Σύρον από 30 'Απρ.
Πεταλοί	Μαρζ. Εμπειρίκου	17	5126	αργεῖ Κωνιλίαν από 1 Μαρτ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	T. Κυρίλλου	10	579	ανεχ. N. Γόρκην 25 'Ιουν. διὰ Σκιν Λουτ (Ροδανού)
Πετρόλιν (τάνκερ)	'Ιω. Γαλάνη καὶ Σία	03	4634	εἰς πλόας Βηρυττοῦ —Ελλάδος—Δαλματίας
Πέτρος Νομικός	P. Νομικοῦ	93	2522	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρόδς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πηλεύς	Ε. Χατζηλάκια	28	4695	Έφθ. Αμβέρσαν 4 Ιουλ.
Πλαταιαί	Γ. Γρέγου	97	3039	αργει. Σύρου από 4 Αύγ. 1931
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοχωρασσώ	09	1457	ηπό φόρτωσης εἰς Ρωσίαν 1 Ιουλ. διήλθε Κων(λι)ν 7
Πόλι	Α. 'Αλεξάτου-Μ. Ρεθιμνή	97	2861	Έφθ. Μαργνούπολιν 29 Ιουν. φορτώνει
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	Έφθ. Γένοβχν 3 Ιουλ.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	αργει. Βενετίαν από 30 Μαΐου
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	Έφθ. Οντάν 3 Ιουλ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ανεγ. Πειραιά 13 Ιουλ. διὰ Μαριανούπολιν
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	αργει. Πειραιά από 18 Ιουν.
Προφήτης Ηλίας	Ε. Σανιδής καὶ Σία	79	1169	αργει. Πειραιά από 2 Μαρτ.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	ανεγ. Μπάρρων 22 Ιουν. διὰ Μ.π. "Αυρας"
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	θὲ φορτώσῃ εἰς Δούναβιν Ιουλίουν
Πυθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028	άργει. Οδησσόν από 27 Μαρτ. μὲ σοβαρὰς ζημίας
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	Έφθ. Μπάρρων 24 Ιουν. Εἰτα Βενετίαν
Ρίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	αργει. Πειραιά από 9 Ιουλ.
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	εἰς Ροζάριο από 16 Ιουν.
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	αργει. Ρόττερνταμ από 24 Απρ.
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	Έφθ. Δούναβιν 6 Ιουλ.
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπλ»	30	1654	εἰς πλόας Κνηνής—Μεσογείου (πετρέλαια)
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	αργει. Πειραιά από 30 Απρ.
Σύννιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	ανεγ. Νιούπορτ 30 Ιουν., Γιβραλτάρ 6 Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Σύρμος Φαφαλιός	Σ. καὶ Δ. Φαφαλιός	06	3990	Έφθ. Ιμπιγχαρ 7 Ιουλ.
Στάθης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	ανεγ. Πειραιά 7 Ιουλ. διὰ Ρουμανίαν
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	ανεγ. Αμδέρσαν 7 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ έφθασε
Στεφανίδς	Μιχ. Λεμού	06	4081	ανεγ. Πειραιάδαν 2 Ιουλ. διὰ Πειραιῶν.
Στρατής	Μ. Κυδωνίων	05	3893	αργει. Πειραιά από 10 Ιουν.
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Ιουλ.
Στυλιανός	Π. Βεντούρα	04	3564	Έφθ. 'Αρχάγγελον 27 Ιουν.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	εἰς Γιβραλτάρ 5 Ιουλ. έπισκεψάζει ζημίας
Σωκράτης Ωνάσης	'Αριστ. Ωνάση	21	5192	ηπό παραλαβὴν εἰς Μόντρεαλ
Τάκης	Π. Σ. 'Αντύππα	04	1698	ηπό φόρτωσην εἰς Οδησσόν 8 Ιουλ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	Έφθ. Τανερίφαν 24 Ιουν.
Τερέζα Κοντογιάννη	Σταλ. Κοντογιάννη	89	764	αργει. Πειραιά από 2 Ιουν.
Τηνής	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	00	3606	αργει. Θεσ(νίκην από 3 Φεβρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	ανεγ. Δούναβιν 10 Ιουλ., Πειραιά 14 διὰ Γαλλίαν
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιθανού	02	3564	έφθ. 'Αμβούργον 5 Ιουλ. καὶ ανεγ. 8 διὰ Ρόττερνταμ
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	αργει. 'Αλεξάνδρειαν από 22 Δεκ. π.δ.
Τρίαντα	Γ. Λεμού καὶ Μ. Γεωργιλή	00	4358	ανεγ. Κάρδιτσ 26 Ιουν. διὰ Λάς Πλάταν
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Ισμαήλ (Ρούμ.) 1 Ιουλ. (διὰ Νάντην—Ρόττερνταμ)
Τσιροποιάς	Κ. Α. Τσιροποιάς καὶ Γιοι	14	3895	ανεγ. Μοντεβίδεο 26 Ιουν. διὰ Λάς Πάλμας
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	ανεγ. Ζουγκουλάδαν 2 Ιουλ. διὰ Σπέτζιαν, έφθ. 9
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	Έφθ. Ζουγκουλάδαν 2 Ιουλ.
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	εἰς Βετούμ 4 Ιουλ.
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	Έφθ. Νεκότσα 1 Ιουλ.
Φαίδων	Π. 'Αλεξάτου καὶ Σία	89	1882	ανεγ. Γαλάτα: 6 Ιουλ., Κ(λι)ν 9 δι' 'Ιταλίαν
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	έφθ. Μπάλιμάριο 22 Ιουν. διήλθε Λάδσεν: 9 Ιουλ. διὰ Μπάρρων
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	έφθ. 'Αμβούργον 27 Ιουν.
Φλοιόβιος	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	αργει. Πειραιά από έτων
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδηρίδου	97	2024	έφθ. Γαλάτα: 14 Ιουν. (δι' 'Ιταλίαν) παρέμ. 5 Ιουλ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γούλανδρή	18	5304	διήλθε Λάς Πάλμας 8 Ιουλ. διὰ Χάδρην
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	έφθ. Πειραιά: 12 Ιουλ.
Φωτεινή Καρορά	άδ. Καρρά	08	4396	αργει. Πειραιά από 30 Μαΐου
Φώτης	Ν. Λουκαρδοπούλου	12	3507	διήλθε Μαζέρρας 8 Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	αργει. Πειραιά από 26 Απρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ανεγ. Γκάλλεστων 28 Ιουν. δι' 'Ελλάδα
Χαράλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιά: 6 Ιουλ. έκφορτώνει
Χαράλαμπος Π.	Π. Ι. Πατέρα καὶ Σία	07	4362	αργει. Κέναν από 9 Ιουν.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	αργει. Μασσαλίαν από 8 Μαΐου
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	αργει. Χίον από 21 Ιουν.
Χλόη	Ν. Λουκαρδοπούλου	99	5730	αργει. εἰς Νιδρούρεχτ από 25 Μαΐου
Χρήστος Ζ.	Ν. Ζωτοπούλου	00	1106	ανεγ. Σέπτιαν 2 Ιουλ. διὰ Κατάκωλον
Χριστίνα	Α. Βογιατζήη καὶ Σία	98	3438	αργει. Πειραιά από 28 Απρ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. Hudiksvall 1 Ιουλ. διήλθε Niton 9 Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	αργει. Βενετίαν από 28 Απρ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	ανεγ. Ροζάριο 8 Ιουλ. διὰ Λάς Πάλμας
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	διήλθε Κ(λι)ν 6 Ιουλ. ἐκ Ρωσσίας
Ωκεανία	Μ. Καριέβαλη	07	4843	αργει. Πειραιά από 8 Ιουν.
Ωκεανίς	I. Ταχιμιντζή	96	3471	αργει. Χίον από 20 Φεβρ.
Ωρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	αργει. Πειραιά από 5 Ιουν. 1931
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Ιουλ.

Τής ιδιαίτερης υπηρ. τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν» καὶ ἐκ τοῦ «Λόβος Λιστῶν»