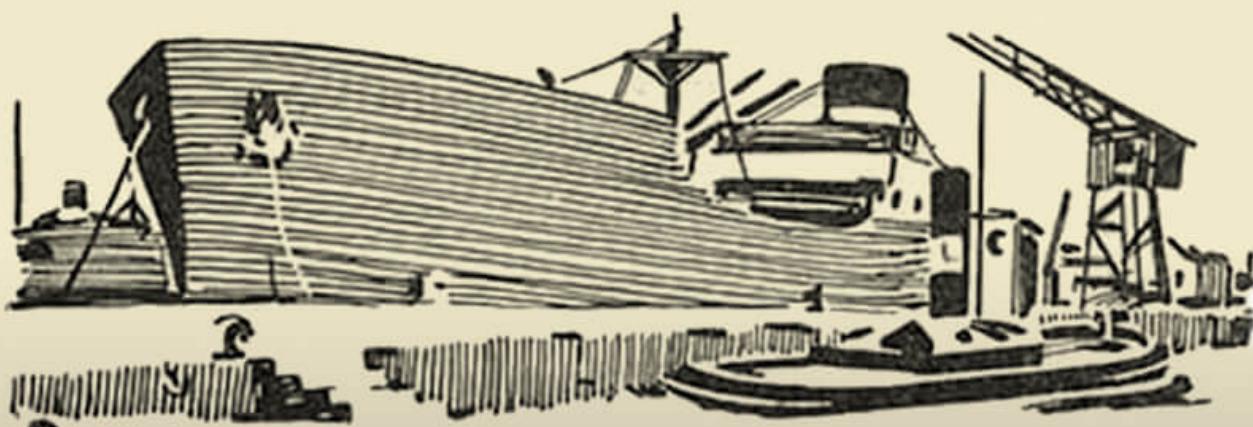


NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1933

Αρ. Φύλλου 55

ΝΑΥΤΙΚΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 55. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1933

ΤΑ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Ίκανοποιητικήν έντύπωσιν άπεκόμισαν οι ναυτιλιακοί παράγοντες ἐκ τῆς πρώτης μετά τῆς Κυβερνήσεως ἔπαφης των. Εἰλικρινή διάθεσιν καὶ ἀποφασιστικότητα διεπίστωσαν καὶ παρὰ τῷ κ. ὑπουρογῷ τῶν Ναυτικῶν καὶ παρὰ τῇ Διευθύνσει τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅπως δῶσον ταχεῖαν καὶ ὁρθὴν λύσιν εἰς τὰ ἐκκρεμῆ τῆς ναυτιλίας διοικητικὰ ζητήματα. 'Ἐκ τῆς μετ' αὐτῶν συνομιλίας των ἡδαιώνης ἡ περοίθησις, ὅτι οἱ ιδύνοντες καὶ ἐπίγνωσιν ἔχουν τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὑποχρεώσεων τοῦ Κράτους καὶ τὴν καλὴν θέλησιν ὅπως ἐπιδείξουν συνέπειαν, ώς πρὸς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν υποχρεώσεων αὐτῶν.

Δὲν παραγγωζομεν, πολλῷ δὲ μᾶλλον δὲν διενοήθημεν ν' ἀμφισβητήσωμεν, τὴν χοησιμότητα τῶν μέτρων, ή λῆψις τῶν ὅποιων ὑπῆρξε τὸ ἀντικείμενον συζητήσεως τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων μετὰ τοῦ ἀξιοτίμου ὑπουρογοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ε.Ν. Τούναντίον δικαιούμεθα πρῶτοι, ἵσως, ήμεῖς νὰ διακηρύξωμεν, διότι ἐπίμονον ἐν προκειμένῳ διεξηγάγομεν ἀγῶνα, ὅτι ἀληθῶς εὐεργετικὴν προώρισται ν' ἀσκήσουν ἐπὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας ἐπίδρασιν, ή ἀποκατάστασις εὑρυθμίας ἐν τῇ λειτουργίᾳ αὐτῆς, ή καλὴ διοίκησις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ή στενὴ συνεργασία Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας. Εἰς τὴν ἔξασφάλισιν δὲ τῆς εὐρυθμίας καὶ τῆς καλῆς διοικήσεως ταύτης ἀποβλέπουν τὰ συζητηθέντα μέτρα, τῶν ὅποιων ἡ ἐφαρμογὴ νίοθετήθη κατὰ βάσιν ὑπὸ τοῦ κ. Χατζηκυριάκου καὶ τῆς Διευθύνσεως Ἐ.Ν.

'Ἄλλ' ἂς μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ φρονοῦμεν—ἡ γενομένη διασάφησις ἀποκλείει πάντα κίνδυνον παρερμηνείας τῶν ἀπόφεων μας—ὅτι τὸ ναυτιλιακόν μας πρόβλημα εἶνε πολὺ βαθύτερον καὶ ὅτι η πραγματικὴ ἀντιμετώπισίς του, ἐν συνειδήσει τῆς ἑκτάσεως καὶ τῆς ὄξυτητός του, ἀπαιτεῖ μέτρα πολὺ εὐρύτερα ἐκείνων, ἐπιβεβλημένων ἀναντιρρήτως ώς πρωταρχικῶν, τὰ ὅποια συνεζητήθησαν καὶ πρόκειται νὰ ληφθοῦν.

Διότι οὔτε ὁ κανονισμὸς ἑνιαίου μισθολογίου τῶν πληρωμάτων, οὔτε ἡ καθιέρωσις τῶν φύλλων ποιότητος, οὔτε καὶ ἡ ἐν συνόλῳ ἀκόμη ὁρμήσις τῶν λοιπῶν ζητημάτων διοικητικῆς μορφῆς, ἀποτελοῦν τὰ ἐκ τῆς θέσεως εἰς τὴν ὅποιαν ἔχει περιέλθει η ναυτιλία μας ὑπαγορευόμενα φιλικὰ μέτρα διὰ τὴν διασφάλισίν της, ώς σημαίνοντος παράγοντος εἰς τὰς παγκοσμίους θαλασσίας μεταφορὰς, διὰ τὴν διάσωσιν τῆς ὑπάρξεως της.

"Ολα αὐτὰ τὰ ἐκκρεμῆ ζητήματα, τὰ ὅποια μετὰ τόσην ἐπιζημίαν καὶ φθοροποιὸν καθυστέρησιν ἐπιδεικνύει ἐπὶ τέλους τὴν διάθεσιν νὰ ἐπιλύσῃ τὸ Κράτος—ἐὰν στοιχειώδης ἡσκεῖτο ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ δὲν ὢλειχον δημιουργηθῆ καν—συνέβαλον, ἀναμφιβόλως, εἰς ἐπίτασιν τῆς κρίσεως, ποὺ διέρχεται η ναυτιλία μας, δὲν ἡμποροῦν ὅμως, ἐν πάσῃ περιπτώσει, καὶ νὰ θεωρηθοῦν, ὅτι ὑπῆρξαν τὰ εἰδικώτερα αἵτια ἐνεπατῶν δόπιοιν η παγκόσμιος κρίσις ὄξυτέραν ἔσχεν ἀπήχησιν καὶ ὄδυνηροτέρας προεκάλεσε συνεπείας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

"Άλλα εἶνε τὰ αἵτια αὐτά. Καὶ δὲν εἶνε εὐτυχῶς ἄγνωστα. Ἡ ἐπισήμωνσίς των ἐγκαίρως ἔχει γίνει ἀπό τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ τὰ ἐνδεικνυόμενα μέτρα θεραπείας ὅχι ἀπαξ, ἀλλὰ καὶ ἐπανάληψιν, ἔχουν ὑποδειχθῆ.

"Ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον τῶν μεγάλων τῆς ναυτιλίας μας προβλημάτων, ἀπὸ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ὅποιων καὶ μόνον ἔξαρταται τὸ μέλλον αὐτῆς. Ἡ ἐλάφρυνσις τῆς σημαίας μας ἀπὸ τὰ δυσβάστακτα ἀσφάλιστρα καὶ ἐπασφάλιστρα, ποὺ τὴν βαρύνουν, ἀποτελεῖ τὸ ἄλλο.

"Ἡ ἀντίληψις ὅτι, ἐὰν τὸ Κράτος δώσῃ τὴν ὁρθὴν λύσιν εἰς τὰ ἐκκρεμῆ διοικητικὰ ζητήματα, ἡ ἴδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἡ ὅποια θαύματα ἔχει ἐπιτελέσει εἰς τὴν πρόοδον καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας, εἶνε ἐπαρκής, ἐφόσον στοιχειώδως ὢλειχον ἐνισχύετο ἀπὸ τὸ Κράτος, τελεσφόρως ν' ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὰ δύο αὐτὰ προβλήματα, ποὺ δροῦνται ἐνώπιόν της, φρονοῦμεν καὶ ἀδιστάκτως ὑποστηρίζομεν ὅτι δὲν ἐναρμονίζεται πρὸς τὴν πραγματικότητα. Διότι ἀπὸ ἀντικειμενικῆς σκοπιάς κρίνοντες τὰ πράγματα εἰμεδα ὑποχρεωμένοι, τὴν ἀλήθειαν λέγοντες, νὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν θλιβερὰν διαπίστωσιν, ὅτι αἱ δυσχέρειαι πρὸς τὰς ὅποιας παλαίσι η ναυτιλία μας εἶνε ὑπέρτεραι τῶν ἰδίων αὐτῆς δυνάμεων σήμερον, δὲν σημαίνει καὶ ὅτι δὲν ἡμποροῦν νὰ ὑπερνικηθοῦν. Κάθε ἄλλο. Ἡ ἀνάληψις συντονισμένης προσπαθείας Κράτους, ἑλληνικοῦ κεφαλαίου καὶ

τῶν ξένων σημαιῶν μὲ προδήλως μειονεκτικὴν θέσιν εναντίον αὐτῶν, λόγῳ τῆς ποιοτικῆς ἐκπτώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της, συνεπείᾳ τῆς συστηματικῆς δυσφρημίσεως της εἰς τὸ ἔξωτερον διὰ τὰς γνωστὰς εἰς πάντας ἀφορούμας. 'Άλλ' ἐὰν αἱ δυσχέρειαι πρὸς τὰς ὅποιας παλαίσι η ναυτιλία μας εἶνε ὑπέρτεραι τῶν ἰδίων αὐτῆς δυνάμεων σήμερον, δὲν σημαίνει καὶ ὅτι δὲν ἡμποροῦν νὰ ὑπερνικηθοῦν. Κάθε ἄλλο. Ἡ ἀνάληψις συντονισμένης προσπαθείας Κράτους, ἑλληνικοῦ κεφαλαίου καὶ

ναυτιλιακῶν παραγόντων παρέχει ὑπερασφαλῆ τὴν ἐγγύησιν εὐχεροῦς ἀντιμετώπισεως ἀμφοτέρων τῶν προβλημάτων, ποὺ κλείουν εἰς τὴν ναυτιλίαν μας τὸν δρόμον τῆς πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν πρόοδον.

Καθήκον ἔχουν οἱ πλοιοκτήται ἥδη, ὅτε τ' ἄλλα ἐκπρεμῇ ζητήματα, ποὺ καθ' ἡμᾶς ἀποτελοῦν λεπτομερεῖας, οὐσιώδεις, δὲν τὸ ἀρνούμεθα, ἀλλὰ πάντως λεπτομερεῖας εἰσῆλθον εἰς τὴν ὁδὸν τῆς ἐπιλύσεως τῶν, νὰ ἀποβλέψουν εἰς τὰ εὐρύτερα καὶ γενικώτερα προβλήματα τῆς ναυτιλίας μας καὶ ἐναρμονίζοντες τὰς ἀντιλήψεις τῶν γὰρ θέσουν τὸ ταχύτερον ἐνώπιον τῶν κυβερνώντων

μελετημένας καὶ ἀρτίας λύσεις ἐπιζητοῦντες μὲ ἀποφασιστικότητα καὶ ἐπιμονὴν τὴν υἱοθέτησιν αὐτῶν, τὴν προγματοποίησίν των.

Ὑποχρέωσιν ἀποτελεῖ διὰ τὴν Κυβέρνησιν, ἐπαγγελθεῖσαν στοργικὸν νὰ ἐπιδείξῃ ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῆς ντυτιλίας, ὅπως μὴ ἀδρανήσῃ, ἀλλὰ μὲ τὴν αὐτὴν προδυμίαν, μὲ τὴν ὁποίαν προσεφέρονται νὰ διειθετήσῃ τὰ ἐκπρεμῇ διοικητικῆς φύσεως ζητήματα, ἐπιληφθῆ τῆς ἐπιλύσεως καὶ τῶν δύο βασικῶν τούτων προβλημάτων.¹ Εξαρτᾶται ἀπό αὐτὰ ἡ μελλοντικὴ θέσις καὶ ἡ καλὴ σταδιοδρομία τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Τό δεκαπενθήμερον

Θ' ἀπέτελει ἀπτὴν ἀπόδειξιν

Εἴκοσι καὶ πέντε ἐν δῷ φορτηγά σκάφη, χωρητικότητος 140 χιλιάδων περίπου τόννων (γκρός) καὶ μέσης ἡλικίας μικροτέρας τῶν 15 ἑτῶν, ἀνήκοντα εἰς "Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, εύρισκονται ἥδη ὑπὸ τὴν Παναμακήν σημαίαν.

Οἱ λόγοι, ὅτινες ἡνάγκασαν τοὺς "Ἑλληνας πλοιοκτήτας, παρὰ τὸ ἀδιαμφιστήτητον τοῦ πατριωτισμοῦ τῶν, νὰ ὑποστέλουν τὴν κυανόλευκον εἶναι τόσον γνωστοί, ὥστε νὰ παρέλκῃ ἡ ἐπανάληψί των.

Τὴν εὐθύνην διότι ὁ ἐμπορικός μας στόλος ἔχει ἀποστερηθῆναι μονάδων σημαντικῶν καὶ εἰς ἀριθμὸν καὶ εἰς ποιότητα, αἵτινες προστιθέμεναι εἰς τὴν δύναμιν του θὰ ἐβελτίωναν κατὰ πολὺ τὸ ποσοστὸν τῆς μέσης ἡλικίας τῶν φορτηγῶν μας, ὑπέχει ἐξ ὀλοκλήρου τὸ Κράτος. Αὔτοῦ διὰ τῶν ἀψυχολογήτων ἐπεμβάσεων του, τῶν ἔχθρικῶν ἐνέργειῶν ὠρισμένων λειτουργῶν του καὶ τῆς ἀνερματίστου ἔναντι τῆς ναυτιλίας πολιτικῆς του, ἐπέβαλεν εἰς τούς πλοιοκτήτας ν' ἀναζητήσουν ὡς ἔσχατον μέσον διασώσεως τῶν ὑπολειμμάτων τῶν περιουσιῶν αὐτῶν τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν σκαφῶν τῶν ἐκ τῆς ἐθνικῆς σημαίας.

Δέν ὑπάρχει γεγονός περισσότερον μειωτικὸν τοῦ κρατικοῦ γοήτεω, ἀλλὰ καὶ μᾶλλον ἐνδεικτικὸν τῆς κακοδιοικήσεως ἀπὸ τοῦ νὰ εύρισκονται εἰς τὴν ὁμάδην οἱ πολίται ἐνὸς Κράτους ν' ἀναζητοῦν ὑπὸ ἔναντι σημαίαν τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων των.

Εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ἡ ὑφωσίς τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας δὲν ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν στενῶν συμφερόντων, οὐδὲ ὑπῆρχεν ἀπότοκος ταπεινῶν οἰκονομικῶν ὑπολογισμῶν.² Ἀποκαρδιώμενοι οἱ πλοιοκτήται καὶ μόνον ἀφοῦ ἐπεισθησαν, ὅτι ἡ "Ἑλληνικὴ διοίκησις, παρὰ πᾶσαν προσπάθειαν, ἡτο δύο δύνατον ν' ἀντιληφθῇ πόσον καταστρεπτικὴ ὑπῆρχε διὰ τὴν ναυτιλίαν ἡ τακτικὴ τῆς, ἡναγκάσθησαν ν' ἀποβάλλουν ἐκ τῶν πλοίων τῶν ἐλληνικῆς ιθαγένειας.

Εἶμεθα ἀκόμη εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι μὲ ἔξαιρετικὴν χαράν τη ἔβλεπον οὗτοι πληρούμενας τὰς προϋποθέσεις ἔκεινας, αἵτινες θὰ καθίστων δυνατόν εἰς αὐτούς νὰ ὑψώσουν καὶ πάλιν τὴν ἐθνικήν σημαίαν καὶ ἐπαναφέρουν τὰ πλοῖα των εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Ἄλλ' εἰναι τὸση ἡ δυστιστία ἡτοι κατέγει, εὐλόγως τὸ σύνολον τῶν ναυτιλούμενών μας, ὡς πρός τὴν σταθερότητα τῶν ἐκάστοτε ὑπὸ τῶν κυβερνῶντων παρεχόμενων ὑποσχέσεων, ὥστε μόνον ἡ νομοθετικὴ κύρωσις τῶν ὑποσχέσεων αὐτῶν καὶ ἡ διασφάλισης τῆς ἐκπληρώσεως τῶν, θὰ ἡτο δυνατόν νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔχεγγυον ἐπιτέρπον ἀνάπτωσιν τῶν ἀποφάσεων αὐτῶν.

Ἡ σημερινὴ Κυβέρνησις, ἐπαγγελθεῖσα στοργικὸν νὰ ἐπιδείξῃ ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας θά ἔξεδηλους ἐμπράκτως τὰς προθέσεις τῆς ταύτας, ἔαν ἐπετύχανε τὴν ἐπανύφωσιν τῆς σημαίας μας ἐφ' ἔσθλον τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Θὰ ἡτο μία ἀπῆτη ἀπόδειξις, ὅτι τὸ Κράτος ἡρχεις ἀντιλαμβανόμενον τὸ καθῆκον του καὶ ὅτι νέαν ὀλαὶ ἀκόλουθει πολιτικήν ἔναντι τῆς ναυτιλίας, ἥδε Κυβέρνησης θ' ἀπεκόμιζεν ἀξιοσημείων τὸπιτυχίον τῶν ἀντανακλῶσαν εἰς τὴν δῆλην παρ' αὐτῆς ἀναληφθεῖσαν προστάθειαν ἀνασυγκροτήσεως τῶν παραγωγικῶν τῆς χώρας δυνάμεων.

Αἱ Τουρκικαὶ ἔξαγωγαι

Ἐντὸς τοῦ ἀρχαμένου μηνὸς ὁ Τούρκος ὑπουργὸς τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἐρχόμενος εἰς Ἀθήνας πρόσκειται νὰ προέλθῃ εἰς ἀπενθείας διαπραγματεύσεις μετὰ τοῦ "Ἑλληνος συναδέλφου του διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῶν δύο Χωρῶν.

Ἡ Τουρκικὴ Κυβέρνησις, ἀναγνωρίζουσα ὅτι οἰαδήποτε καὶ ἀν ἐ-

πέληθη συμβατικὴ ωδύμιας δῶν αφοροῦ τὴν προτίμησιν τῶν ἐλληνικῶν προϊόντων, λόγῳ τῆς ἐν πολλοῖς ὅμοιογενείας των πρὸς τὰ τουρκικὰ τοιαύτα, τὸ ισοζύγιον τῶν ἐμπορικῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν συναλλαγῶν, θὰ παραμείνῃ παθητικὸν διὰ τὴν Ἑλλάδα, προσέτεινεν ἥδη ὅπως τὸ ἀνισοσκελὲς τοῦ ισοζύγιου καλυφθῆ κατὰ μέρος, τούλαχιστον, διὰ τῆς συμμετοχῆς τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς τουρκικὰς μεταφοράς. Συγκεκριμένως μάλιστα η πρὸ τού τοῦ προσθόντου εἶς Ἀθηνῶν Τουρκικὴ Ἀντιπροσωπεία είχε προσφερθῆ, ὅπως διὰ τῶν κατόπιν τούς τουρκικῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων ἀναληφθῆ ἡ σχετικὴ πρωτοβούλια πρὸς ὑποστήσιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

Ἡ τουρκικὴ πρόστασις, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν είναι βεβαίως ἀξία πάσης προσοχῆς. Διότι είναι ἀναυφισθῆτον διὰ τὴν προαγωγὴν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων τῶν δύο χωρῶν δέοντος ἡ ἀναζητηθῆ εἰς ὅλη τὴν ἐπίπεδα τῆς πραγματικότητος, εἰδικῶς τεροῦν δὲ διὰ τὴν Ἑλλάδα η προσφορὰ τῶν ὑπορεστῶν τῆς ναυτιλίας τῆς δύναται πράγματι νὰ συμπληρώσῃ τὸ κενὸν τὸ δημιουργούμενον ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τουρκικῶν εἰσαγωγῶν.

Κατ' ούσιαν δῆμως ἔξεταζομένην ἡ ὑπόδειξις αὐτὴ τῶν Τουρκῶν ἀντιπροσώπων θεωρητικὴν μόνον δύναται νὰ ἔχῃ ἀξίαν. Διότι η ἐλληνικὴ ναυτιλία δὲν είναι ἀτυχῶς, εἰς θέσην νὰ ἐπωφεληθῆ σήμερον τῆς προσφορᾶς, ἀφοῦ δὲν κατώθισται εἰσέτι νὰ ὁρανωθῆ ὡς ἐπρεπεν ἐπὶ τῶν συγχρονισμένων ἐκείνων βάσεων, αἵτινες θὰ ἐπέτρεπον εἰς αὐτὴν τὴν συμμετοχήν της εἰς τὰς μεσογειακὰς μεταφοράς.

Κατ' ἐπανάληψην ἔχουμεν τούτους δύοσον ἐπιτακτικὴν καὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν δῆλην οἰκονομίαν μας είναι ἡ καθιέρωσις τακτικῶν γραμμῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ. Σημαντικὴ μεταφορικὴ ἐργασία διαφεύγει τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, διότι δὲν θύελλήσαμεν μέχρι τούδε νὰ μελετήσωμεν σοβαρῶς τὸ ζήτημα τῆς ναυτιλίας μας ὅργανωσες, ἐν συναφείᾳ πρὸς τὴν διατήρησιν τῶν ἐκ παραδόσεως καὶ γεωγραφικῆς θέσεως πλεονεκτημάτων μας ἐν τῇ Μεσογείῳ.

Τούναντίον αἱ ξέναι ναυτιλίαι, ιδίᾳ δὲ ἡ ιταλικὴ, διατησαντίον μεταφορῶν τῶν σημασίων τῶν μεσογειακῶν ἀγορῶν, ἐπέτυχον ἥδη νὰ διασφαλίσουν ὑπὲρ αὐτῶν τὸ σύνολον τῶν μόνον τῶν μικρασιακῶν μεταφορῶν, ἀπὸ τοῦ Πόντου μέχρι τῆς Ἀτταλείας, ἀλλὰ καὶ ἀκόμη ἐπικινδύνων νὰ κλονίζουν τὴν ἐν τῷ Δουνάβει πολυετή ναυτιλιακήν μας ἐπόστασιν.

Ἀρκετὰ εὐγλ̄ωττως περὶ τῆς ἐπιμόνου καὶ συσιηματικῆς προσπαθείας τῶν ξένων σημασίων δύμει καὶ τὸ γενονός, ὅπερ πρὸ τινῶν ἡμερῶν μᾶς ἀνέφερε φίλος ἐφοπλιστής. Φορτηγὸν τοῦ προερχόμενον ἐκ Δουνάβεως ἐπρόκειτο νὰ συμπληρώσῃ τὸ φορτίον του διὰ τῆς παραλαβῆς ἥξομεν τινὸς τῆς Προποντίδος, πλλάσιον τοῦ Μαρμαρᾶ, ὄκτακον τὸν τόννων βρώμως. Εἰς τὸ ἀλίμενον ἔκεινο μέρος συνήντησε παραλαμβάνοντα φορτίον δύο ιταλικὰ καὶ ἐν νορβηγικὸν φορτηγόν. Ὑπῆρξε βεβαίως δι' αὐτὸν, ἐπιβαίνοντα τὸν σκάφους του, ἡ συνάντησις αὐτὴ μία ἐξπλῆξις. Παρασχέθη δῆμως ἡ πληροφορία διὰ δὲν ἐπόρειτο περὶ ἔξαιρετικον γεγονότος. Τακτικὴ ξένα φορτηγὰ προσήγγιζον εἰς τὴν ἀλίμενον αὐτὴν παραλίαν καὶ σχέδιον ἀνεξόδως, μὲν ναύλους δὲ ἀρκετὰ ἱκανοποιητικούς, παρελάμβανον τὴν πρὸς ἔξαγωγὴν γεωγραφικὴν παραγωγὴν τῆς περιφερειας.

Σημειωτέον δητοις ξάρις εἰς τὰς τακτικὰς τῆς γραμμὰς ἡ ιταλικὴ ναυτιλία ἔχει ἐπιτύχει σχέδιον τὴν μονοπώλιον ὑπὲρ ἑαυτῆς τῶν ἐξαγωγῶν ἐκ τῶν λιμένων Σαμψούντος καὶ Τραπεζούντος, ἀπὸ τοὺς δύο διόποινς καθ' ἔβδομάδα μόνον ἐκ τῆς μεταφορᾶς αὐγὸν ἀποκομίζει οὐχὶ εὐκαταφρόνητα ποσά ναύλων.

Ἄλλ' ἐὰν η ναυτιλία μας παρὸ τὴν δραστηριότητα τῆς δὲν κατενόησε, δυστυχῶς, μέχρι τούδε τὴν πλοντοπαραγωγικὴν σημασίαν τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν, καθήκον ἔχει ἡ ἀρμοδιά κρατικὴ ὑπηρεσία, ἡ τεταγμένη διὰ τὴν μετέπειτα ἀκριβῶς τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, νὰ ἔξετάσῃ ἐπισταμένως τὸ ζήτημα, νὰ ὑποδειξῃ τὰ κατάλληλα μέτρα καὶ ἀναλαβῇ αὐτὴ τὴν πρωτοβουλίαν νὰ ὅψησῃ τὴν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα πρὸς οὐσιαστικῶς ἐπιδιώξεις, δηλαδή, εἰς τὴν ἔξασφάλισην τῆς ἐμπρεπούσης συμμετοχῆς τῆς σημαίας μας εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν ἔγγυς μας θαλασσῶν.

Tà «ύποπτα» ναυάγια

Είς τάς δυσμενεῖς κρίσεις τῶν ξένων περὶ τῆς ναυτιλίας μας, περὶ τῶν ὅποιών ἐλάβομεν ἀφορμήν ν' ἀσχοληθῶμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος, προσετέθη ὡς ἐπιστέγασμα ἡ ἔκθεσις τῆς «*Salvage Association*» κατά τὴν ἑτοίσαν γενικήν συνέλευσίν της. Ἀνοφέρεται ρητῶς εἰς τὰ πεπραγμένα τοῦ δργανισμοῦ τούτου, διεθνοῦς, ὡς γνωτόν, κύρους, διτοί αἱ ὑπεροξεῖς τῆς «*Salvage Association*» διηρέύνησαν τάς συνθήκας, ὑπὸ τάς ὅποιας ἔλαβον χώρας εἴκοσι, χαρακτηρίζομενα ὡς ὑπόπτα, ναυάγια, κυρίως σκαφῶν ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν.

Ο χαρακτηρισμός περὶ τοῦ «ύπόπτου» ναυαγίων τινῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν, δύον καὶ ἄν προέρχεται ἀπὸ δργανώσιν ἀμέσως ἔξαρτων τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου, δὲν εἰναι δυνατόν νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρητος ἐκ μέρους τῶν ὑπωδήποτε ἐνδιαφερομένων διά τὴν ἐλληνικήν ναυτιλίαν καὶ τὸ μέλλον της. Ἐπιτακτικὸν καθῆκον ἐπιβάλλει καὶ εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ εἰς τὴν ἐφοπλιστικήν μας οικογένειαν, διποὺς ἀπαλλάξῃ τὴν σημαίαν μας βιρυτάτης, ἀλλιθῶς, κατηγορίας, αἱ συνέπειαι τῆς ὅποιας δὲν ἀμφιβάλλομεν, διτοὶ ὑμποροῦν νὰ παραγνωρισθῶν. Ἀποκατάστασις δὲ τὸ ναυτιλιακὸν ἡμῶν κύρους θὰ ἐπέλθῃ μόνον, ἔφδον, ἐμπειριστατωμένη ἀνάκρισις, παρ' εἰδικῶν προσώπων διενεργουμένη, θὰ καθώριζε σαφῶς τὰς συνθήκας ἑκάστου ναυαγίου καὶ θὰ κατένευμεν ἀκριβοδικίαίς τὰς τυχόν ὑπαρχούσας εὐθύνας. Τὰ πρόσιμα τῶν ὑπερυψώσαν αὐτῶν ἀνακρίσεων θ' ἀπεδείκνυν, εἰμεθα βέβαιοι, τὸ ἀσύντατον τῶν διατυπωμένων κατηγοριῶν ἡ ὑπονοιῶν περὶ τοῦ «ύπόπτου» ἀπωλειῶν τινῶν. Ἄλλ' ἔαν διμως, παρὰ πάσαν πεποίθησιν ἡμῶν, ηθελε προκύψει ἔνοχὴ ἐσχάτου ἀδικήματος, στρεφομένου ἐναντίον τῆς ὑποστάσεως τῆς σημαίας μας, θὰ παρείχετο ἡ εὔκαιρια καὶ εἰς τὴν ἐφοπλιστικήν μας οικογένειαν ὅπως ἀποκαθάρῃ τὰς τάξεις τῆς ἀναξίων μελῶν, οτιγματίζουσα αὐτά.

Tὸ συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

Ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρέπει ν' ἀπότελεσθη τὴν πρότην ἐκδήλωσιν τοῦ κυβερνητικοῦ ἑνδιαφεροντος διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἀπασχολούντων τὴν ναυτιλίαν μας ζητημάτων. Ἡ σημερινὴ σύνθεσίς του — πλὴν ἐλαχίστων δυστυχῶν ἔξαιρέσεων — δὲν ἐπιτρέπει νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολὴν διὰ τὴν ὅποιαν καὶ ἑτάχθη, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἡδη διὰ τὰ ὑπὸ ὕνθιμους προβλήματα καὶ σοβαρώτατα εἰναι καὶ εἰς ὁξεῖτάν την εὑρίσκονται κατάστασιν, ἀπαιτούντα παρακολούθησιν καὶ μελέτην ἀπὸ πρόσωπα ἀπόλυτων εἰδικευμένα καὶ ἔχοντα ἐπίγνωσιν καὶ τῶν ἐλαχίστων λεπτομερειῶν.

Διὰ τὴν τραγικὴν θέσιν, εἰς ἥν πειρήθην ἡ ναυτιλία μας ἀπὸ διοικητικῆς ἀπόψεως, διὰ τὴν ἔλλειψιν πάσης γνώσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τῶν ναυτιλιακῶν συνθηκῶν καὶ τῶν γενικωτέρων ἐμποροναυτικῶν ἐπιδιώξεων, διὰ τὴν ὀλεθρίαν μακαριότητα, ἡ ὅποια ἐπὶ τόσα ἔτη ἐπεκράτησεν εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δὲν είναι διμούρον εὐθυνῶν καὶ τὸ Συμβούλιον αὐτῆς.

Δὲν δυνάμεθα βεβαίως ν' ἀμφισθῆσωμεν ὅτι εἰς τὸ Συμβούλιον τούτῳ μετέχουν πρόσωπα ἀνωτέρας ἐπιστημονικῆς ἀξίας, τὰ ὅποια διμως δχι μόνον στεροῦνται οἰουδήποτε δεσμοῦ πρὸς τὴν θάλασσαν, δχι μόνον δὲν ἔχουν ἐγκύψει εἰς τὰ σημερινὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα, ἀλλ' ἀκόμη τυπικῶς παριστάμενα καὶ τὰς συνεδριάσεις καὶ παρεμπιπόντως πληροφορούμενα ἀπὸ τὰς εἰσηγήσεις τῆς ὑπεροξεῖς τῶν θεμάτων ἐπὶ τῶν δόποιών καλούνται νὰ γνωμοδοτήσουν, ἐγκυροτάτας δυνατὸν νὰ παρέχουν νομιλάς συμβουλάς, καμμίαν διμως δὲν δύνανται νὰ προσδώσουν οὐσιαστικὴν κατεύθυνσιν ἐπὶ τῶν ὑπὸ κρίσιν ζητημάτων. Ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ Συμβουλίου δέοντος νὰ ἀπόλλεψῃ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν αὐτοῦ ἀπὸ πρόσωπα εἰδικευμένα εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα πατέχοντα πειραν καὶ πρὸ παντὸς ἐμπνεύμενα ἀπὸ θερμὸν διὰ τὴν μεγάλην ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν ἐνδιαφέροντα.

Aἱ «τακτικαὶ γραμμαὶ»

Ἀναγγόστης μας, δστις λόγῳ τῆς ιδιότητός του, είνε πλήρως κατατοπισμένος ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς καθιερώσεως ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων «τακτικῶν γραμμῶν», μας γράφει μεταξὺ ἀλλων καὶ τὰ ἔξις, ἀξια πάσης προσοχῆς:

Η μέχρι σήμερον διεξάχθεισα ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» συζητήσις περιεστράφη δυστυχῶς εἰς γενικότητας, ἐνῷ ή οὐσία δὲν ἔδιγη καν.

«Ἡ οὐσία δὲ είναι, ὅτι ἡ Ἑλλὰς εἰσάγει ἔτησίως περίπου 420.000 τόννους ἐμπορευμάτων μεταφερούμενων διὰ «λάινερς» καὶ ὅτι ἄλλα τόσα περίπου εἰσάγοντα εἰς Αἴγυπτον, Κύπρον, Συρίαν, κλπ., δηλαδὴ εἰς μέρη ὅπου τὸ ἐμπόριον εὑρίσκεται κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς χειρας διογενῶν μας. Δεδομένου, διτοί ὅτι ὁ «ἀγοραστής» κατὰ κανόνα ἔχει ἀπόλυτον δικαίωμα νὰ δώσῃ «routing instructions» δηλαδὴ νὰ ὑποδειξῇ πῶς θὰ μεταφερθοῦν τὰ ἐμπορεύματά του, είνε φανερόν ὅτι ημεῖς, ως εἰσαγωγεῖς, πληρωνόμοντας ἐτήσιως χιλιάδας λιρῶν εἰς τὰς ἔνεις ἑταῖρεις καὶ ὅτι ἔχομεν ὠδισμένα δικαιώματα νὰ ἀπαιτήσουμεν, ἐάν θελήσουμεν, ὅπως μέρος τούλαχιστον αὐτῶν τῶν ἐμπορευμάτων, διὰ τὰ ὅποια πληρωνόμονεν ἡμεῖς, μεταφέρωνται δι ' Ἑλληνικῶν πλοίων. Ἐπὶ τέλους ἔνα ἐλληνικὸν πλοίον ἔχει περισσότερα δικαιώματα νὰ με-

ταφέρῃ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὅποια ὡς ο. Γεωργιάδης ὡς ὡς. Ἀντωνιάδης ἀγοράζει ἀπὸ τὴν Γερμανίαν ἡ ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν, ἀπὸ τὰ δικαιώματα τὰ ὅποια ἔχει ὁ Νορβηγός ἡ ὡς Δανός ἐφοπλιστής. Δὲν είνε λογικῶν νὰ φαντασθῶμεν ὅτι είνε δυνατόν νὰ ὑπάρχουν «Ἐλληνικαὶ γραμμαὶ μεταξὺ Κόντινεντ καὶ Ελλάδος ἡ Ἀγγλίας καὶ Ελλάδος, δηλαδὴ διὰ νὰ μεταφέρῃ ἐμπορεύματα τὰ ὅποια ἔμεις οἱ ἰδιοὶ εἰσάγονται καὶ πληρωνόμονεν, είνε ἀπόλυτον δικαίωμα μας νὰ τὴν ἔχωμεν καὶ είνε δυνατὸν νὰ σταθῇ στὴ πόδια τῆς τοσούντον πάλλον καθότι αἱ ὅποιαι εἶται στοιχείων αὐτὰς τὰς γραμμὰς ἀναγνωστικὰ θὰ τὴν περιλάβουν εἰς τὸ «pool» τῶν ἔταιρων πρόσιται περὶ σοβαρᾶς προσπαθείας, μὲ βάσεις καὶ μὲ θετικὸν πρόγραμμα.

Ἐλεῖ τόσον λογικὸν τὸ περιεχόμενον τῶν ἀνωτέρω γραμμῶν, ὃστε νὰ παρέληπῃ πᾶν ἐπὶ αὐτῶν σχόλιον. Αἱ ἀπόφεις τοῦ ἀποτελοῦν ἐν ἀκόμη ἐπιχείρημα διὰ τὴν ἀνάγκην, ὅπως καὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀποκτήσῃ τακτικὰς γραμμάς, ἐκεῖ όπου τὰ ἐμποροβιομηχανικά μας συμφέροντα συντονίζονται.

Kai πάλιν ἡ σιδηροβιομηχανία

Κατὰ τὴν πρότινην ἡμεράν συνάντησίν των μετὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ Χατζηκυριάκου οἱ πλοιοκτῆται ἐτόνισαν πρὸς αὐτὸν τὰς παρουσιαζομένας δυσχερείας διὰ τὸν δεξαμενούμενὸν καὶ τὴν ἐπισκευὴν τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν, λόγῳ τῆς ὑπάρχεως μιᾶς καὶ μόνης δεξαμενῆς, ἡτις πολλάκις ἀπασχολεῖται καὶ μὲ τὰς ἀνάγκας τοῦ πολεμικοῦ Στόλου.

Ἐπέστησαν δ' ἀκόμη οἱ πλοιοκτῆται τὴν προσοχὴν τοῦ κ. ὑπουργοῦ ἐπὶ τῆς σημειουμένης ἀδικιολογήτου ἐκδοῆς συναλλάγματος εἰς τὸ ἔξωτερον ἐπὶ τῆς ἔλλειφεως δευτέρας δεξαμενῆς καὶ τῆς ἀνυπαρχίας συγχρονισμένων σιδηροβιομηχανικῶν ἔγκαταστάσεων εἰς παραλιμενίους χώρους.

Δὲν ἀρκεῖ δημος διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος, τόσον σημαντικοῦ διὰ τὴν ναυτιλίην Ἑλλάδα καὶ τὸ ὅποιον κατ' ἐπανάληψην ἀπογόνλησε τὰς στηλὰς μας, ἡ ἐπιδειχθεῖσα ὑπὸ τοῦ κ. Χατζηκυριάκου προθυμία διατάξαντος ὅπως τὰ ἐμπορικὰ σκάφη προτιμῶντα εἰς σειρῶν κατὰ τοὺς δεξαμενούμενους.

Ἐπιβάλλεται νὰ κατανοηθῇ γενικῶς, οἵτις οἱ λιμένες Πειραιῶς καὶ Σύρου, κέντρα καὶ ἔξοχὴ ναυτιλιακὰ, δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἐξακολουθήσουν στερούμενοι τῶν τεχνικῶν μέσων πρὸς πλήρη θεραπεύειν τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας μας.

Ἡ παρουσία εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας, τὸ ὅποιον είναι καὶ τὸ ἀρμόδιον, τοῦ κ. Π. Ράλλη, δστις εἰς ἀρχόντον του δημοσιευθέντος εἰς τὸ τεῦχος μας τῆς Ιτς Ιανουαρίου, τόσον σαφεῖς διετύπωνται ἐπὶ τοῦ προσεκμένου πόρφερος, παρέχει τὴν ἐγγύηνσιν ικανοποιητικῆς τοῦ ζητήματος ἐπιλύσεως. Θέλουμεν δὲ νὰ πιστεύωμεν, διὰ τοῦ ζητήματος έπιλυσεως. Θέλουμεν δὲ τὴν σχετικὴν πρωτοβουλίαν, προσφέρων ἀληθῆ ὑπηρεσίαν καὶ εἰς τὴν ιδιαιτεραν τοῦ πατρίδα καὶ εἰς τὴν καθόλου οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Ἡ ὄργανωσις τῆς ἀλιείας

Δημοσιεύομεν εἰς ἀλλήνην σελίδα ἐν περιλήψει, τὰ οἷςκα μέτρα, τὰ ὅποια ἔλαβεν ἡ Φασιστικὴ Κυβέρνησης διὰ τὴν ἀνάπτυξην καὶ συγχρονισμένην δργάνωσιν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας ἐν Ιταλίᾳ. «Οι αὐτοὶ οἵτος οἴταδες Πρωθυπουργοὶ ἐπέτρεψαν προσωπικός εἰς τὴν ἱληφιλού τῶν μέτρων καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν αὐτῶν ἀποτελεῖ τεμπημόν της ἴδιαζοντος οἰημάτων, τὴν ὅποιαν ἀποδίδει τὸ Ιταλικὸν Κράτος εἰς τὴν ἀλιεύονταν διὰ τὴν ἐπανήξην τοῦ ἐμπιρικοῦ διαπλαταστήρα.

Ἡ γεωργαντικὴ θέσις καὶ ἡ καθόλου διαπλαταστήρας τῆς χώρας μας δημιουργεῖ ἐξ ισον πόρων την περιεστράφησην τῆς Ιταλίαν τὴν ἀνάγκην, δημιουργητικήσην καὶ ἡμεῖς ἀπὸ τὴν θάλασσαν διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλούτου, ποὺ περιττεῖται, τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐθνικῆς μας παραγωγῆς, τὴν βελτίωσιν τοῦ παθητικοῦ μας ισοζυγίου καὶ τὴν ἐν μέρει ἀντιμετώπισιν τοῦ δημιουργαφικοῦ μας προβλήματος.

Οι ίδιωντες παρὰ μήνην, οἵτινες μέχρι τοῦδε ἡροκέσθησαν διὰ λόγων μόνον ν' ἀναγνωρίσουν τὴν ἐπιτακτικήν τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀλιείας, ἀς ἐμπνευσθεῖσην ἡ Ιταλικὴ Κυβέρνησης καὶ ἐφόδους διλα τὴν προσπαθείας ἐνισχύουν διὰ τὴν ενδόσιων μιᾶς προσπαθείας, ἀς θελήσουν νὰ πραγματοποιήσουν δι τὴν προεκτολογικῶς ὑπερσχέθησαν.

Μέτρον ἐπιζήμιον

Ἐίναι γνωστὸν ὅτι προκειμένου περὶ σοβιετικῶν ναυλώσεων, ρητῶς ἀναγράφεται εἰς τὰ σχετικὰ ναυλοσύμφωνα διὰ ὡς διαπρακτόρευσις εἰς τὸν περίπου εἰσάγοντας τὸν σκαφῶν ἀνατίθεται εἰς τὸν ἐπιτοφθικόν τοῦ πράτηρας τῶν σοβιετικῶν Σοβιετικῶν ἀντιπροσωπειῶν. Καταργεῖται οὕτω σοβιετικὸν πρινόν τοῦ πλοιοκτήτου, δημιουργητικής κατὰ παρατηρήσις, δημιουργητικής προσπαθείας τοῦ εἰσάγοντος τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἀπόλυτου ἐπιλογῆς του. «Ἐξ ἀλλού δέ, προκειμένου περὶ ἐλληνικῶν φροτηγῶν, ἀποτελούνται τῆς ἐργασίας τῶν τὰ ἐλληνικὰ ἐν τῇ ξένῃ πρακτορείᾳ, ἀποτελούνται τὰ ἀναπόσταστον τμῆμα τῆς ναυτιλίας μας ὁργανώσεως.

Δὲν γνωρίζουμεν τοὺς λόγους, οἵτινες ὠδήγησαν τὰ Σοβιετές εἰς τὴν λῆψιν τοῦ μέτρου τούτου, ἀντιθεμένου πρὸς αὐτὸν τὸν σκοπόν,

διὰ τὸν ὄποιον ὁ πλοιοκτήτης ἀναθέτει τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τὸν εἰς ἓν πράκτορα. Πάντως δῆμος καὶ παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὑπὸ τὴν παρούσαν ναυτιλιακὴν κρίσιν ἴποχρουνται πολλάκις οἱ πλοιοκτῆται ν' ἀποδεχθοῦν ἐν τῷ ναυλούσιον πορθμῷ καὶ ὅρους προδήλως ἀσύμφρονες, προσειμένους νὰ ἔξασφαλίσουν ἔργασιν διὰ τὰ σκάφη τῶν, ὅφειλουν νὰ ἀντιδράσουν εἰς τὴν σοβιτεικὴν ταῦτην ἀξίωσιν, ἐπικαλούμενοι ἐπικουρικῶς καὶ τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν, ὅπως ἀνασταλῇ μέτρον διττῶς ἐπιζήμιον διὰ τὴν ναυτιλίαν μας. Διότι εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀνάγκην ὁ πλοιοκτήτης νὰ προσφεύγῃ εἰς τὸν διορισμὸν καὶ δευτέρου πράκτορος — τῆς ἐμπιστούντης τοῦ πλέον — πρὸς προστασίαν τῶν δικαιωμάτων τοῦ πλοίου, ἀντιτιθεμένου πολλάκις πρὸς τὰ συμφέροντα τῶν φορτωτῶν.

Τὰ αίτηματα τῶν Ἐμποροπλοιάρχων

Ἡ Κυβέρνησις, πρὸς τὴν ὄποιαν ὑπεβλήθησαν ἡδη παρὰ τοῦ νέου διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς 'Ἐνώσεως Ἐμποροπλοιάρχων τὰ αίτηματα τοῦ κλάδου τῶν, ἔχει καθῆκον στοργικὸν νὰ ἐπιδειξῃ ἐνδιαφέρον καὶ μὲ ἀποφασιστικότηταν ν' ἀποβλέψῃ εἰς τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν μιᾶς τάξεως, συμπαθοῦντος, πληγείσης καιρίως ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν.

Οἱ 'Ἐλληνες Ἐμποροπλοιάρχοι, δημιουργοὶ καὶ στυλοβάται τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποστάσεως, δικαιοῦνται, ὅσον δίλιγαι, τίσως, τάξεις ἐργαζομένων, τῆς μερίμνης τοῦ Κράτους, πρὸς τὸ ὄποιον, δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, διὰ καὶ πολλαπλᾶς υπηρεσίας προσφέροντας κατὰ τοὺς τραχεῖς εἰς τὸ παρελθόν ἐθνικὸς ἄγωνας.

Εἰς τὴν σειράν τῶν ὑποβλήθεντῶν αἰτημάτων ὑπάρχουν πολλά, τῶν ὄποιων ἡ ἐπίλυσις δὲν ἀπαιτεῖ νομοθετικὴν πρόνοιαν, ὥστε νὰ δικαιολογήται οἰαδῆπος ἐπιβράδυνος. Τούναντίον ἡ λῆψις τῶν ἐνδεικνυμένων διοικητικῶν μέτρων εἶναι ἐπαρκῆς καὶ μὲν ἀσκήση εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν ὅχι μόνον ἐπὶ τῆς δυσχεροῦς θέσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῆς καλλιτερᾶς ὀργανωσεως καὶ ἀπόδοσεως τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, εἰς τὰς ὄποιας ὑδελεννούσιαν σινοθετῆη ἡ πρόσληψις ἀνέγνων Ἐμποροπλοιάρχων. 'Ὑποδεικνύεται συγκεκριμένως μεταξὺ ἀλλών διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς ἀνεργίας τοῦ κλάδου, α) ἡ πρόσληψις Ἐμποροπλοιάρχων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν φάρων καὶ φανῶν, εἰς τὰς φυλακίδας τῆς διώξεως λαθρεμπορίου, εἰς τὸν 'Οργανισμὸν Λιμένος Πειραιῶς πλ. β) τοποθέτησις ὡς τεχνικῶν συμβούλων εἰς τὰ λιμεναρχεῖα καὶ εἰςτὴν ἐπιτεθέωρησιν ἐμπορικῶν πλοίων Ἐμποροπλοιάρχων καὶ γ) ἡ ἀναστολὴ τῆς παροχῆς νέων διπλωμάτων, ἡ ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος ἔξοδος τῶν ὑπερηλίκων καὶ ἡ ἐλάττωσις τοῦ ὄριου ἡλικίας τῶν φαροφυλάκων εἰς τὸ δόνον ἔτος ἀντὶ τοῦ δύο.

Ο'Lίγη καὶ λέλαιος μόνον χρείαζεται νὰ ἐπιδειχθῇ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, ὅπως αἱ ἀνωτέρω ὑποδέξεις νιοθετηθοῦν ἀσέσως.

Οσον ἀφορᾷ τὰ ὑπόλοιπα αἰτήματα τῶν Ἐμποροπλοιάρχων, πρόκειται καὶ οὐδίαν περὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν ἀντών ἀπόφεων, αἴτινες πρέπει νὰ τύχουν τῆς προσοχῆς τῶν ἀρμόδιων κατὰ τὴν ὁρμήσιν τῶν γενικωτέρων ναυτιλιακῶν ζητημάτων.

Δὲν δύναται, πάντως, ν' ἀμφισβητῇ ὑπὸ τῶν ἰθυνόντων, ὅτι ἡ πραγνώσις τῆς συμβολῆς τῶν Ἐμποροπλοιάρχων εἰς τὴν καλὴν καὶ ἀποδοτικὴν λειτουργίαν ὠρισμένων ὑπηρεσιῶν, ζημιώνει αὐτάς ταύτας τὰς ὑπηρεσίας. Διότι είναι πρόδολον, ὅτι ἐλλείπονταν ἀπὸ τὰς εἰδικῆς θέσεις τὰ κατάλληλα πρόσωπα, τὰ ὄποια διὰ τῆς πειρασίας καὶ τῶν γνώσεων τῶν πολλὰ μὲν ὑδάνανταν νὰ προσφέρουν διὰ τὴν ἐντελεσθεραν ἐπιδύλωξιν τῆς ἀποστολῆς ὅλων αὐτῶν τῶν ὑπηρεσιῶν. Ήταν ἐπειδὴ τῆς ἀποστολῆς ὅλων αὐτῶν τῶν ὑπηρεσιῶν.

Ο νέος Διευδυντής τοῦ Ε. Ν.

Ἄπο τῆς 29ης Μαρτίου ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του ὁ νέος Διευδυντής τοῦ Ε. Ν. κ. Μ. Χρηστοφῆς, ἐπιλιμενάρχης α'. Εὐχόμεθα ὀλοψύχως τὴν τὴν καρποφόρον εὑνόδον τοῦ βαρυπάτου ἔργου, διπερ ἀναλαμβάνει, διὰ τὴν διοικητικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Ἡ μόρφωσις τοῦ κ. Χρηστοφῆς καὶ ἡ παρὰ αὐτοῦ ἐντελῆς γνῶσης τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἀποτελοῦν ἔχεγγυα ικανά, ὅπως μετὰ πεποιθήσεως ἀποβλέψουμεν εἰς τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν τῆς προσθετίας του.

Αἱ σκηναὶ τῆς "Αἰκ. Νικολάου,,

Κύριε Διευθυντά,

Ἄσφυφ τῆς ἀποσύναξης μου ἐξ 'Ελλαδός, ὡς ἐκ τοῦ ἐπαγγέλμάτος μου, μόλις ὥμερον ἔλαβον γνῶσην τῶν εἰς τὸ φύλλον τοῦ μοναδικοῦ μας Ναυτικοῦ περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Ιανουαρίου 1933 ὅμησειςθέντων σχολίων ἀναφορικῶν μὲ τὸ ἀπεισόδιον τὸ δημοσιευγήθεν ὑπὸ μερικῶν ἀνδρῶν

τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ τὴν κυβέρνησιν μου ἀπὸ «Αἰκατερίνη Νικολάου», στε τοῦτο σύρισκεται εἰσάπειρος εἰς τὸ Shields τῆς 'Αγγλίας.

Ἡ οιρά τῶν γεγονότων λίγα συμβολὰ ἔκτιστα: ἐν ἐπιστολῇ μου δημοσιεύθεισαν τὴν ἐφημέρην τῆς Shields Gazette, πρὸς τὴν ὁποίαν ἀπηγόρωνθην τὸν ἐπομένην 'τῆς ἡμέρας καθ' ὅπη γνωστάς τοῦ πληρώματος τοῦ ἀνωτέρω λιμένος ἀποδῦν εἰς βάρος τῶν ἐκεῖ καταφεύγοντων ἀγανάκτιας Ἐλλήνων ναυτικών, ἐθημοσίευσας συκοφαντικῶν λιθελλῶν κατὰ τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν.

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν μου τὰ γεγονότα ἐξειλιγμησαν περίπου ὡς εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀναφέρονται, μὲ τὴν δικαστρίαν μόνον διὰ τὸ Δικαιοτέρων δύον περιπέμφτησαν οἱ εὐδέλιμοι ἀνδρες τοῦ πληρώματος οἱ δημοσιευγήσαντες τὸ ἀπεισόδιον κατέδινον ἀκτινής, πεισθέντες διὰ δλῶν ἀδικιολογήσαντες ἡρανήμησαν νὰ ἐργασθῶσιν, ὑποκινηθέντες ὑπὸ τοῦ εἰρημένου γνωστοῦ τόπου.

Ὦπειρος ἡ δικαστρίας τὰ γεγονότα ἐξειλιγμησαν περίπου ὡς εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀναφέρονται, μὲ τὴν δικαστρίαν μόνον διὰ τὸ Δικαιοτέρων δύον περιπέμφτησαν οἱ εὐδέλιμοι ἀνδρες τοῦ πληρώματος οἱ δημοσιευγήσαντες τὸ ἀπεισόδιον κατέδινον κατέδινον ἀκτινής, πεισθέντες διὰ δλῶν διάκρισην τῆς ναυτιλίας, παρὰ τὰς μερονετικὰς ἀπὸ πάσης συνθήκας, ὡς εἰς σύτοντος ὑπὸχρεωμένοιν τὸ ἀγωνιστικόν.

'Ἀπειθώνω πρέπει ὑπὸ τῶν παρούσων μὲ τὴν παπούθησιν, διὰ τὴν παπούθησιν, διὰ τὴν παρούσην τοῦτο δι' αὐτῆν ταύτην τὴν ὑπερβολὴν τῆς ναυτιλίας μας ζητημάτων διὰ τὴν στάσιν τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ δύοις οἱ δύοις μετὰ τῆς παπούθησιν διὰ τὸν πληρώματος οἱ δημοσιευγήσαντες τὸν ἀπεισόδιον ἀντιτετωπίζουσαν τὴν λακίλαπα, ἡ ὑπὸ τὴν ἐνέσκηψην κατὰ τῆς ναυτιλίας, παρὰ τὰς μερονετικὰς ἀπὸ πάσης συνθήκας, ὡς εἰς σύτοντος ὑπὸχρεωμένοιν τὸ ἀγωνιστικόν.

Μετά της

ΙΩ. ΗΛΙΑΔΗΣ, Πλοιάρχος
τοῦ ἀπὸ «Αἰκατερίνη Νικολάου»

Ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ α'. Ζημηνὸν τοῦ 1933

Πρὸς μείωσιν τοῦ τοννάζ

Ἡ 1η Ιανουαρίου 1933 εὑρε τὴν 'Ἐλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ἀριθμοῦσαν δύναμιν 550 σκαφῶν 1.396.158 τόννων γκρός, ἐκ τῶν δύοιων δύον δέοντας ἀφιερεθεῖν τὸ σοβαρότατον τοῦτο δι' αὐτῆν ταύτην τὴν ὑπερβολὴν τῆς δημοσιευγήσαντος διαφοράν μετά τῆς παπούθησιν δεπτότητος, ἐνθα διό τούναντίον κατέδαλα πᾶσαν δυνατήν προσπάθειαν διὰ μόνον διὰ τὰ προφυλάξιν παράπονα τῆς δημοσιευγήσαντος διαφοράν περισσότερον παράπονα τῆς δημοσιευγήσαντος παρά τοῦ Κ. Νικολάου πορτγάδην General Church, διόπειρος Παναμαϊκήν σημαίαν. Μετά τὴν ἀφιερεσίαν τῶν 3 αὐτῶν πορτγάδων 10.024 τόννων γκρός ἡ καθαρά δύναμις τῆς ναυτιλίας μας κατὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου τρ. ἔ. ἀνήρχετο εἰς 547 σκάφη 1.380.134 τ. γκρός. 'Εκτοτε, διαρκοῦντος τοῦ α' ζημηνού ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων τὰ ἀκόλουθα 11 πλοῖα 42.762 τόννων γκρός:

Όνομα πλοίου	Πρώην σημαία	Τ.γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.
Aic. Γιώργης	ex Corfell	'Αγγλ.	2098	08 3.200
Αργολικός	Pear Branch	4786	21	7.000
Έκατ. Δρακούλης	Coniscliffe	5329	18	6.125
Καίτη Χανδρῆ	Tr. Vielleux	2948	14	3.000
Κύμα	Hesleyside	3994	12	6.300
Λάκης Νουικός	Garvelpark	927	01	1.200
Μαρή Χανδρῆ	Fr. Delmas	2365	04	2.300
Μαργαρίτης	Fotinia	'Αγγλ.	4584	17 5.500
Μόσ. Λ. Γουλανδρῆ	Ridderkerk	'Ολλ.	5199	18 5.800
Π. Θ. Κουνάνταρος	Dryden	'Αγγλ.	5839	12 4.700
Π. Ι. Γουλανδρῆς	Schouwen	'Ολλ.	4693	23 5.500

II φορτηγὰ τόννων γκρός: 42.762 50.625

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ διαφόρων αἰτιῶν τὰ ἀκόλουθα 10 φορτηγὰ 33.697 τόννων γκρός:

Όνομα πλοίου	Τ.γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Αἰτία διαγραφῆς
Άβυδος	1154	73	1.300	Ιταλοί πρός διάλυσιν
Βασ. Δεστούνης	3146	97	2.400	Ιταλοί πρός διάλυσιν
Κάτε	3089	98	2.250	Ιταλοί πρός διάλυσιν
Κάρολος	3308	00	2.300	Ηγοράσ. ὑπὸ Τούρκων
Μεσ. θούδρι	3550	98	2.750	'Αγγλοι πρός διάλυσιν
Μωρῆς	3734	02	2.650	Ιταλοί πρός διάλυσιν
Παν. Μ. Χαδούλης	3820	07	4.000	Ύψωσε σημ. Παναμά
Πανορμίτης	4387	05	3.650	'Αγγλοι πρός διάλυσιν
Στρατῆς	3893	05	—	Ἐβυθισθή Φινιστέρων
Τηθύς	3616	00	2.300	Ιταλοί πρός διάλυσιν
10 πλοῖα	33.697	—	23.600	

Ἐχομεν κατὰ ταῦτα:

'Εγγραφάς τριμήνου α)π		11 τ. γκρός	42.762
Διαγραφάς τριμήνου >	10	>	33.697
Διαφορά έπι πλέον >	1	>	9.065
Δύναμις Ιης Ιανουαρίου α)π	547	>	1.380.134
Σημειωνή δύναμις >	548	>	1.389.199

Η Παναμαϊκή σημαία

Υπήρχον δημοσιεύθηκε την Ιην Ιανουαρίου και 37 πλοία ύπο ξένας σημαίας, 125.759 τόννων γκρός, άνηκοντα εις "Ελληνας ιδιοκτήτας, έκ των όποιων τα περισσότερα ύπο την Παναμαϊκήν. Κατά τό διαρρεύσαν 3μηνον τό ύπο την Παναμαϊκήν σημαίαν Έλληνον τοννάζ έπραγματοποίησε σημαντικήν αύξησιν, διότι ήγοράσθησαν τα άκολουθα πλοία :

Όνομα πλοίου	Πρ. σημαία	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμή £	Σημαία
Αικ. Νικολάου ex G. Church	5177	17	9.000	Παναμά	
Βιργ. Νικολάου " Vechdijk	6869	20	9.500	>	
Μιρέϊγ " Π.Μ.Χαδούλ.	3820	07	4.000	>	
Νέλλου " Tideway	4826	13	6.250	>	
"Ορ. Ιβη " Ballena	5210	20	6.200	>	
"Ορ. Πέρα " Grelisle	5208	18	5.500	>	
"Ορ. Πήλιον " C.P. Lecocq	5704	17	5.400	>	
"Ορ. Ορθρυς " Newton	6509	19	5.500	>	
..... " Bernini	5242	18	5.500	>	
"Ορος Πάρνης " Charterhythe	3736	11	4.450	>	
..... " Rocio	3729	15	5.600	>	
..... " Teheran	677	79	—	Περούκη	
Άτμοπλοια 12 τ. γκρός :	56.707	66.900			

Αι κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα διαγραφαὶ Έλληνικών πλοίων ύπο ξένας σημαίας άνηλθον εις τάς κατωτέρω τέσσαρας :

Όνομα α)π	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμή λ.στ.	Αιτία διαγραφῆς
Γκάζελπαρκ, Αγγλ. 927	01	1.200	"Γένος Ελλην. σημαίαν	
"Ορος Πεντελεύκον, Παναρ. 5600	19	10.500	"Επωλ. εις Ιάπωνας	
Πράσσου, Αγγλ. 3791	07	3.300	Διαλύεται:	
Ρούχιαλ Στούπιρα, > 3838	06	—	Διαλύεται:	
Άτμοπλοια 4 τ.	14.156			

Κατόπιν των μεταβολῶν ἐπῆλθεν αὔξησις τοῦ δύκου των ύπο ξένην σημαίαν Έλληνικών σκαφών, ώς έξης:

Νέαι έγγραφαι	ά)π	12 τ. γκρός	56.707
Διαγραφαι	> 4	>	14.156
Καθαρά προσθήκη	> 8	>	42.551
"Υπάρχοντα	> 37	>	125.759
Σημειωνή δύνομις	> 45	>	168.310

Έξ αύτων τά ύπο Παναμαϊκήν σημαίαν είναι έν δλω 25 τ. γκρός 130.865, καὶ ύπο δλας ξένας σημαίας 20, τόννων γκρός 37.445. Οὕτω δὲ δλας τά εις χειρας Έλληνων ιδιοκτητῶν άτμοπλοιούσι συμποσοῦνται εις 593 συνολικής χωρητικότητος 1.557.509 τόννων γκρός.

Πρὸς μείωσιν τοῦ τοννάζ μας

Εἶναι χαρακτηριστικόν, διτι μετά τήν αφαίρεσιν των 25 τ. γκρός 13.865, καὶ ύπο δλας ξένας σημαίας 20, τόννων γκρός 37.445. Οὕτω δὲ δλας τά εις χειρας Έλληνων ιδιοκτητῶν άτμοπλοιούσι συμποσοῦνται εις 593 συνολικής χωρητικότητος 1.557.509 τόννων γκρός.

Τεθέντα ύπο τήν Κυανόλευκον	Τεθέντα ύπο τήν Παναμαϊκήν
Ναυπλήγησις	Ναυπλήγησις
Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός
1920 και έντεθην 2 9.479	1920 και έντεθην 2 12.079
1919 έως 1915 3 15.112	1919 έως 1915 6 31.569
1914 έως 1913 1 2.948	1914 έως 1913 1 4.826
Κάτω τῶν 20 έτῶν 5 15.223	Κάτω τῶν 20 έτῶν 2 7.556
11 42.762	11 56.030

Οσον αφορᾶ τάς διαγραφάς των ύπο Έλληνικήν σημαίαν σκαφών κατά τό διαρρεύσαν τρίμηνον, δύναται νά λεχθῇ, διτι απήλλαξαν αύται τήν ναυτιλίαν μας ἀπό ένα ποσοστόν πολὺ

παλαιάς χωρητικότητος, διότι έκ τῶν 10 διαγραφέντων φορτηγῶν, τό. έν 3820 τ. γκρός είχε ήλικίαν 26 έτῶν, έτερα 2 τ. γκρός 8280 είχον ήλικίαν 28 έτῶν, τά δέ λοιπά 7 τ. γκρός 21.597 ήσαν ήλικίας 30 έτῶν και ἄνω, μάλιστα δέ έν έξ αύτῶν 1154 τόννων ήριθμει 60 ολοκλήρους ένιαυτούς ζωῆς έν τῇ θαλάσσῃ ...

Η άργουσα χωρητικότης τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας

Στατιστική τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Εἰς τό τέλος τοῦ α' τριμήνου τρ. έτους έτέλουν έν παροτίλισμῷ εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Έσωτερικοῦ 63 Έλληνικά φορτηγά 181.382 τόννων γκρός και εἰς λιμένας τοῦ Έξωτερικοῦ έτερα 6 τ. γκρός 25.026, ήτοι τό άργουσαν τοννάζ τῆς ναυτιλίας μας άνηρχετο εις (*) 69 φορτηγά 206.458 τ. γκρός. Έν συγκρίσει πρὸς τό δέ τρίμηνον π. έ. ή άργουσα αὐτὴ χωρητικότης δεικνύει οὐδέσησιν κατά 26 πλοία 41.779 τ. γκρός, έναντι θέμας τοῦ άργουσαν παρούσας ζεταὶ μειωμένη κατά 23 πλοία καὶ 86.323 τ. γκρός. Ο κατωτέρω πίναξ έμφανιζει τόν δύκου τῆς ήδη άργουσας χωρητικότητος κατά λιμένας άργιας και έν άντιπαρασβολή πρὸς τό προηγούμενον 3μηνον και πρὸς τό άντιπαρασβολή πρὸς τό προηγούμενον 3μηνον τοῦ π. έ.

Λιμένες άργιας	α' 3μηνον 1933	δ' 3μηνον 1932	α' 3μηνον 1932
	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός
Πειραιεὺς	39 102.746	12 41.647	44 124.434
Σύρος	10 36.930	9 33.184	13 48.140
Χίος	7 21.679	4 13.546	11 34.749
Χαλκίς	2 4.700	—	—
Ίθακη	1 4.083	—	—
Θεσσαλονίκη	1 3.076	1 3.076	—
Αργοστόλι	1 2.993	3 9.098	3 9.098
Κρήτη	1 2.893	1 2.893	—
Πάτραι	1 2.282	1 2.282	—
Σπέτσαι	—	—	1 4.076
Χέλι	—	—	1 3.025
	63 181.382	31 105.726	73 223.522
Έξωτερικόν:	6 25.076	12 58.853	19 69.259
Σύνολον:	69 206.458	43 164.579	92 292.781

Η έξελιξις τῆς άργουσας Έλληνικής φορτηγού χωρητικότητος παρουσίασε κατά τήν τελευταίαν διετίαν τάς άκολουθους διεκυμάνσεις :

Ἐτος 1931

A'. 3μηνον	B'. 3μηνον	G'. 3μηνον	Δ'. 3μηνον
Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός
124 379.900	97 300.133	26 75.933	33 101.351

Ἐτος 1932

92 292.781	164 562.062	112 376.651	43 164.579
------------	-------------	-------------	------------

Ἐτος 1933

69 206.458	—	—	—
------------	---	---	---

Ἐκ τοῦ άνωτέρω πίνακος προκύπτει, διτι τό έλαχιστον δριον τῆς άργουσας χωρητικότητος μας κατά τήν διαρρεύσασαν διετίαν έσημειώθη τό γ'. 3μηνον τοῦ 1931 και τό μεγιστον δριον τό β'. 3μηνον τοῦ 1932. Κατά τά δύο πρώτα τρίμηνα έκάστου έτους παρατηρεῖται κατά κανόνα αὐξησις τοῦ παροπλιζμένου τοννάζ μας, ως διμεος συνέπεια τοῦ περιορισμού τῶν έξαγωγῶν ἐκ τοῦ Δουνάβεως και ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Τό έφετεινόν α' 3μηνον είναι, βεβαίως, μειωμένον εις δύκου άργιας έναντι τῶν α' 3μηνων τῶν δύο προγενεστέρων έτῶν, τοῦτο δημως δέν σημαίνει και βελτίωσιν τῶν δρων τῆς ναυτιλιακῆς έργασίας, ἀν ληφθούν διφιν οι άκολουθοι παράγοντες, χαρακτηριστικοί τῶν αύξομεισεων τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας:

ΕΤΗ Δύναμις ναυτιλίας 'Αργ. ρω. α' 3μήν. 'Απώλ. έν ναυαγ.-διαλ.

Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός	Πλοια T. γκρός
1931 575 1.487.623	124 379.900	35 100.403
1932 569 1.460.094	92 292.781	55 198.715
1933 548 1.389.201	69 206.458	9 29.804

Ἐκ τῶν δριθμῶν αύτῶν άποδεικνύεται σαφῶς, διτι ή μείωσις τῆς άργουσας ήδη χωρητικότητος έναντι τῆς άντιστοίχου περυσινῆς άνερχεται εις 23 πλοία 86.323 τόννων γκρός, ένων ἀπό 1ης Ιανουαρίου 1932 μέχρι 15ης Μαρτίου τρ. έ. είχομεν ἀπωλείσας 64 σκαφών 228.519 τόννων, έκ τῶν όποιων πάλιν αλί άπωλεισαν συνεπέια διαλύσεων παλαιών και κατά τό πλείστον άργούντων φορτηγῶν μας, ἀτινα έξηλθον τοῦ διαλύσεως, άντιπροσωπεύονται μέ 35 πλοία 132.013 τ. γκρός. Κατά συνέπειαν, έναν τά σκαφή ταῦτα δέν διελύσουν, άλλα παρέμενον εις τά άγυροκρόδια τῆς άργιας, ή παροπλισμένη χωρητικότης τοῦ α'. 3μηνου τρ. έτους θά υπερέβαινε

κατά πολὺ τὴν ἀντίστοιχον περιουσινὴν, χωρὶς νὰ ληφθῇ συγχρόνως ὑπ' ὄψιν καὶ ἔνας ἔτερος παράγων, ὅτι δῆλοδή ἀπὸ τῆς Ἰανουαρίου π. ἐ. μέχρι σήμερον, παρ' ὅλας τὰς πραγματοποιηθέσας νέας ἀγορᾶς, ἡ συνολικὴ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας παρουσιάζει πτώσιν κατά 20 πλοῖα καὶ 67.000 τόνους γκρός.

Ως πρός τὴν ἡλικίαν ἡ ἥδη ἀργοῦσα χωρητικότης κατανέμεται, ὡς ὁ ἀκόλουθος πίναξ δεικνύει ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δ'. καὶ α'. τριμηνα τοῦ 1932:

Ναυπήγησις	α'. 3μηνον 1933	δ'. 3μηνον 1932	α'. 3μηνον 1932	
	Πλοῖα	Τ. γκρός	Πλοῖα	Τ. γκρός
1930—1920	—	1	5.187	—
1919—1915	6	13.428	3	16.496
1914—1910	6	25.794	3	14.938
1909—1905	17	56.352	13	49.515
1904—1900	18	57.870	13	48.635
1899 καὶ πέραν	22	53.014	10	29.908
	69	206.458	43	164.679
			92	292.781

Οὕτω κατὰ τὸ πρῶτον 3μηνον 1932, ἐκ τῆς τότε ἀργούσης χωρητικότηος, 85 πλοῖα 268.419 τ. γκρός ἦσαν ἡλικίες ἄνω τῶν 20 ἔτῶν. Κατὰ τὸ δ'. 3μηνον, ἐπὶ συνολικῆς ἀργίας 164.679 τ. τὰ 36 πλοῖα 118.058 τ. γκρός ἦσαν ἡλικίες ἄνω τῶν 20 ἔτῶν. Καὶ κατὰ τὸ α'. 3μηνον τρ. ἔτους ἀπὸ 69 παρωπλισμένα πλοῖα 206.458 τ. τὰ 57 πλοῖα 167.236 τ. γκρός εἰνε ἡλικίες ἄνω τῶν 20 ἔτῶν. Καθίσταται φανερὸν ὅτι τὰ παλαιὰ πλοῖα ἀποτελοῦν τὰ 3/4 τοῦ ἑκάστοτε ἀργοῦντος δύκου τῆς ναυτιλίας μας, παρ' ὅλας δὲ τὰς πραγματοποιηθέσας διαλύσεις σοβαρὸν πάντοτε παραμένει τὸ ποσοστόν τῆς ἀργίας τῶν.

Ἡ αὐξησίς τοῦ παροπλισμοῦ τῶν φορτηγῶν μας ἔναντι τοῦ δ'. 3μήνου π.ἐ. εἰνε ἀπόρροια τῆς ἐλλείψεως πάσης ἔργασίας ἐκ Ρουμανίας, λόγῳ τῆς πήξεως τοῦ Δουνάβεως, τοῦ αἰσθητοῦ περιορισμοῦ τῶν Ρωσικῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐξαγωγῶν καὶ ἔν τινι μέτρῳ ἐκ τῆς χαλαρότηος τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλεύτη. Σημειώτεον, διτὶ οἱ κρατοῦσαι μέχρι τοῦδε προβλέψεις καὶ τὰ ἑκ τῆς ὑπαρχούσης πείρας δεδομένα, πείθουν ὅτι κατὰ τὸ β'. 3μηνον θὰ εὔρεθωμεν μᾶλλον πρὸ νέας αὐξήσεως τοῦ δύκου τῆς ἀργίας, παρὸ πρὸ μειώσεως τοῦ. Ἐπίσης, δύναται μετὰ βεβαιότηος νὰ λεχθῇ, ὅτι πολλὰ ἀπὸ τὰ ἀργοῦντα παλαιὰ φορτηγά μας θὰ πωληθῶσι πρὸς διάλυσιν, ἔαν δ' ἡ τιμὴ τοῦ παλαιοσιδήρου σταθεροποιηθῇ εἰς κάπιας ὑψηλότερα ἐπίπεδα, τότε αἱ διαλύσεις θὰ προσλάβουν εὐρύτεραν μορφὴν, ἡ δὲ ναυτιλία μας θὰ ἀπαλλαγῇ σεβαστοῦ ποσοῦ παθητικῆς χωρητικότηος.

Ο χρόνος τῆς ἀργίας τῆς ἥδη παρωπλισμένης χωρητικότηος δείκνυται ἀναλυτικῶς ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

Χρόνος ἀργίας	Πλοῖα	Τ. γκρός
Ἄπο τῶν ὀρχῶν Μαρτίου τρ. ἔτους	2	8.396
Διαφρούντος τοῦ Φεβρουαρίου τρ. ἔτους	21	50.835
Ἄπο τοῦ μηνὸς Ἰανουαρίου τρ. ἔτους	10	29.823
Ἄπο τριῶν μέχρι ἔξι μηνῶν	8	16.207
Ἄπο ἔξι μέχρι δώδεκα μηνῶν	14	50.021
Ἄπο ἕνος ἔτους καὶ πλέον	14	51.176
Σύνολον ἀργούντων:	69 (*)	206.458

* Αποδεικνύεται, δθεν, ὅτι ἔχομεν ἔνα πάγιον πυρῆνα ἀργούσης χωρητικότηος ἀπὸ τριῶν καὶ πλέον μηνῶν ἐκ 36 σκαφῶν 117.404 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν 13 φορτηγά 49.513 τ. γκρός ἀργοῦν ἀναγκαστικῶς, λόγῳ κατασχέσεως ἀπὸ τοὺς ἐνυποθήκους δανειστάς των.

(*) Ἡ ὡς ἄνω ἀργοῦσα χωρητικότης ἀφορᾷ μόνον τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν καὶ εἰδικῶς τὰ ἔχοντα χωρητικότητα ἄνω τῶν 500 τ. γκρός ἔκαστον, φορτηγά μας. Δὲν περιλήφθησαν δῆλαδὴ εἰς τὴν στατιστικήν μας: α) Τὰ 25 ἡχρηστευμένα ἀκτοπλοϊκά 13.900 τ. γκρός. β) Ἐτερα τινά ἀργούντα ἀκτοπλοϊκά. γ) Τὰ δύο ύπερωκεάνια «Εδισών» καὶ «Θεμιστοκλῆς», 17.059 τ. γκρός. Καὶ δ) Μία δεκάς μικρῶν φορτηγῶν μας κάτω τῶν 500 τόννων ἔκαστον.

Τουριστικά ταξίδια

Τρία Γιουγκοσλαυϊκά ἀτμόπλοια σιδερέα διετέθησαν διὰ τὴν ἐφετεινὴν τουριστικὴν περιόδον εἰς πλόας ἐν Βενετίᾳς ἀνά τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας. Οὕτω τὸ ύπερωκεάνιον «Βασίλισσα Μαρία» θὰ ἐπισκεφθῇ διαδοχικῶς εἰς σειρὰν ταξίδιων του ἀπὸ τοῦ τρ. μηνὸς μέχρι τοῦ Αύγουστου, τὴν Κέρκυραν, Κατάκωλον, Γύθειον, Ναύπλιον, Ἡράκλειον, Δῆλον, Πειραιᾶ, Κόρινθον καὶ Ἰτέαν. Ἐπίσης τὸ νεότευκτον θαλαμηγόν «Βασιλεὺς Ἀλέξανδρος» θὰ ἐκτελέσῃ ἀπὸ 11-20 'Απριλίου μίσην διαδρομὴν ἀνά τοὺς ἀνωτέρω λιμένας μὲ 250 περίπου σπουδαστὰς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Βιέννης. Τέλος τὸ θαλαμηγόν «Καραγεώργη» θὰ ἐκτελῇ διαρκοῦντος τοῦ θέρους συνεχῆ ἀνά 14ήμερον ταξίδια μεταξὺ Βενετίας—Δαλματικῶν λιμένων καὶ Πειραιῶς. Καὶ τῶν τριῶν τούτων Γιουγκοσλαυϊκῶν σκαφῶν τὴν ἀντιπροσωπείαν εἰς Πειραιᾶ ἔχει ἀναλάβει τὸ γνωστὸν ναυτικὸν πρακτορεῖον «Γκερεχτσάχμερ καὶ Σπάσιτς».

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE C^o LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD.

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΩΔΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε. Ν.

Ο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. I. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

Από τον παρόντος τεύχους δημοσιεύομενον ένδιαιφέρονταν μελέτην, σέιαν ιδιαιτέρας προσοχής όποι κάθε άρμόδιον, έπι τον έσωτερον όργανον τῶν έμπορικῶν πλοίων. Μόνη ή Έλληνική ναυτιλία, χαρακτηριστικὸν καὶ αὐτὸς τῆς κακοδιοκήσεως, ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς τὰ σκάφη μας, ιδίᾳ τὰ φορτηγά, στρείται ἐνδὲ κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, πρὸ σημείου σημένου εἰς τὰς ἔλληνας καὶ καθορίζοντος σαφῶς τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων.

Ἐκ τῆς ἐλλείψεως δὲ ταύτης, ζητήματα τάξεως καὶ πειθαρχίας δημιουργούνται καθημερινῶς, κλονίζοντα τὸ γόητρον τῆς σημαίας μας ἐν τῇ ἑνέη καὶ τῷ ἀρμόδιον τῆς συνεργασίας ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Αἱ γνώμαι τοῦ κ. Φαφούτακη πιθανὸν νὰ προκαλέσουν καὶ πεικησίεις. Πάντως δώμας εἰνε ἀναμφισβήτητον, διτὶ ή μελέτη του θέλει συμβάλλει εἰς τὴν προώθησιν ἐνδὲ κεφαλαιώδους διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ζητήματος.

Ἡ ἑξέλιξις τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ παρ' ἡμῖν, μετὰ τὰ προγρήματα ξένα Ναυτικᾶ, κατὰ τὴν τελευταίνην τριακονταετίαν, ἡ διαιρέσιας τῆς ἐσωτερικῆς λειτουργίας του, ἡ ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον συγχρητιμένη ἀντίληψις καὶ στάθμησις τῶν ἀναγκῶν τῆς καὶ ἡ ἐντεῦθεν ὅγμιουργία διαικεριμένων ἀρμόδιοτήτων, ἐπαγγελματικῶν κλάδων καὶ εἰδικοτήτων διὰ τὸ ἐπανδροῦν αὐτὸς πρωτικὸν, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπίδρασις τῶν ἐκ τοῦ χρόνου διδαγμάτων πρὸς καλλιέργειαν ὁγιεστέρων ἀντιλήψεων—ἀνθρωπιστικῶν, κοινωνικῶν καὶ ναυτικοῦ περιεχομένου—ἥγεται τοὺς μελετηγούς ἐρευνητὰς τῶν διοικητικῶν ζητημάτων τοῦ Ναυτικοῦ μας εἰς τὴν σπουδὴν τῶν μέσων καὶ τοῦ τρόπου, καθ' ὃν θά γέτο ἐφίκτη ἡ συνάρτησις κανόνων δημοσίας τάξεως δυναμένων νὰ διέπουν διοικητικῶν καὶ εὑρύθμως τὰ τῆς ὄργανωσεως τοῦ συγχρόνου πλοίου.

Πρὸ διωδεκατίας δλης, διπλοίαρχος κ. Μεταξᾶς ἑξέθηκεν εἰς σύντομον διατριβήν του (1), τοὺς οὖσαδεις λόγους οἱ δποίοι ἐπέβαλλον τὴν ἀνάγκην τῆς συντάξεως εἰδικοῦ ὄργανουμοι τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων, προβλέπων ἵσως ὅτι, σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, ὅτι ἀπέδαινεν ἐπικινδυνός ἡ συνέχισις τῆς ἀτάκτου συγκροτήσεως τοῦ πρωτικοῦ τῶν πλοίων, τοῦ ἀνοργανώτου τούτων καὶ τῆς ἐγκαταλείψεως θεμελιώδῶν ὑπηρεσιακῶν δικαίωσεων ὄργανοι καρακτήρος εἰς τὴν διάκρισιν τοῦ διοικοῦντος καὶ τῶν διοικουμένων, διπάς δηλαδὴ συνέδαινεν εἰς τοὺς πρωτογένους τρεχαντήρας.

Καὶ δὲν ἀποτελεῖ μὲν τίτλον τιμῆς διὰ τὸ Κράτος τὸ γεγονός ὅτι ἔκτοτε οὐδεμία ὑπεύθυνος ἐνέργεια ἐσημειώθη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην, παρέσχεν δῶμας πραγματικὴν ἀνακούφισιν εἰς τοὺς ναυτικοὺς τὸ ὑπὸ διαπρεποῦς λειτουργοῦν του, τοῦ Ἐπιλιμενάρχου κ. Σκαρπέτη, δημοσίευθέν πρὸ τριετίας περίπου (2) σχέδιον «κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων», τὸ δποίοι εὐτυχῶς δὲν παρέμεινεν ὡς ἡ μόνη εὐσυγείδητος καὶ ἐπικινετὴ προσπάθεια μέχρι τοῦδε.

Ἐτί τοῦ κειμένου τῆς ἀξιοσημειώτου αὐτῆς ἐργασίας εἰχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ὑποδέλω ὥρισμένας τιγάς πρακτικὰς ὑπηρεσιακὰς ὑποδείξεις ἀπαραιτήτων διορθώσεων (3), ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς προλήψεως ἀνακριβῶν δικτυώσεων αἰτινες, ἐάν μη ἐξ ἀρχῆς τιθέμεναι θὰ ἡδύναντο νὰ προκαλέσουν λίγην ἐπιζήμια ἀποτελέσματα ἐν τῇ ἐφαρμογῇ.

Βελτιωμένον πως κείμενον ἐπανεδημοσίευσεν ὁ κ. Μεταξᾶς μεταχειρεστέρως, εἰς σειρὰν δέρθων τοὺς περὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». (4)

Θά γέτο παράλειψις ἵσως, ἐξ ἀλλού, νὰ μη μηγμονεύσω ἐδῶ τὴν εὐμενήν ὑποδοχὴν τῆς δποίοις ἐτυχεν ἡ ἐργασία τοῦ κ. Σκαρπέτη μεταξῦ καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ὡς ἀποδεικνύεις σχετικὴ δημοσίευσις τῆς Ἑγίστεως Ναυτοθερμαστῶν, εἰς τὴν «Ἐπιθεώρησιν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ», Νοεμβρίου 1930 (5).

(1) «Ἐπιθεώρησις Ε. Ναυτικοῦ», Μάρτιος 1921.

(2) «Ἐπιθεώρησις Ε. Ναυτικοῦ», Ιούλιος 1930.

(3) ...» Σεπτέμβριος 1930.

(4) «Ναυτικὰ Χρονικά», 1931 Νοέμβριο.

(5) ...«Ἀπεραίτητος τυγχάνει, πρὸς ἀποκατάστασιν μιᾶς τάξεως πραγμάτων ἐντὸς τῶν πλοίων, εἰς κανονισμὸς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, δεῖται θὰ καθώριζε τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις ἐνδὲ ἔκδοσιον ἐκ τῶν ὑπηρετῶντων εἰς τὸ πλοῖον, θὰ ἐργάζεται τὸν τρόπον τῆς ἐργασίας, θὰ καθώριζε τὰς ἐργασίας τῶν πλοίων ἐπλήκτων ἀλιμένων καὶ θὰ συντάθεται σπουδαῖος εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς πειθαρχίας, ἵτης ἔχεις κλονισθῆ λόγω τῶν συνεχῶν προστιθῶν ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων καὶ αἰτινες προσέρχονται κυρίων ἐκ τῆς μη ὑπάρχειας ἐνδὲ ἐπισήμων κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων.

Πέρυσιν, ἀκολούθως, ἔτερος προσεκτικὸς παρατηρητὴς τοῦ ναυτικοῦ δίου, δ. Ἐπιλιμενάρχης κ. Ζάρκος, ἐδημοσίευσε σχέδιον «κώδικος ναυτικῆς ἐργασίας» (6) ὅπερ ἀφορᾷ τὴν ρύθμισιν τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως σχέσεων ἰδιωτικοῦ δικαίου, μεταξῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ ναυτικῆς ἐργασίας, περιέχει δημώς καὶ διατάξεις τινᾶς αἱ δποίοι εἰνε ἐκ τῶν δημοσίων διά τὴν στοχείωδην τάξιν τῆς ἐσωτερικῆς ὄργανωσεως τῶν πλοίων· τοῦτο δὲ ἀκριβῶς εἰνε τὸ σημεῖον εἰς τὸ δποίοιν δ. καθεδρικὸν ἀντέξ, ἀφορῶν, δ. ἐλέχθη, ζητήματα οἰκονομικῶν διεκδικήσεων καὶ ἀποδέπτων εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν συναφῶν πρὸς αὐτὰ διαφορῶν, τείνει νὰ υποκαταστῇ τὰς καὶ εἰς δημόσιον ἔσωτερον ἀποστολής διατάξεων, τὴν θεραπείαν τῆς δημοσίας ἀποσκοπεῖ τὸ ἀξιέπαινον σχέδιον.

Οὐδεὶς δεδειώς ἀμφιοδητεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς θεσπίσεως νομοθετικοῦ μέτρου προνοούσης περὶ τούτων πάντων, δεδομένης μάλιστα τῆς διασπορᾶς καὶ τῆς ἀσκεψίας τῶν περὶ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διατάξεων, τὴν θεραπείαν τῆς δημοσίας ἀποσκοπεῖ τὸ ἀξιέπαινον σχέδιον.

Ἐρντάται δημοσίευμα ἐν προκειμένῳ, ἐκ μέρους πάντοτε ἐκείνου οἱ δποίοι ἐμελέτησκαν καὶ κατενόησαν τὰς ἀνάγκας τοῦ Ναυτικοῦ καὶ διεῆλθον τὸ κείμενον ἀμφοτέρων τῶν ἐν λόγῳ ἐργασίων καὶ τῶν συγκράψην δημοσίευμάτων: Δὲν θά γέτο, ἀφά γε, ἀπείρων δρώτερος ὁ χωρισμὸς τῆς ὄλης ἐργασίας ταύτης καὶ ἡ ἐκδήλωσις τῆς νομοθετικῆς προνοίας εἰς δημοσίαν διακεριμένα σώματα ἀποδέπτωνται, τὸ μὲν εἰς τὴν ρύθμισιν διατάξεων στοχείωδους ἀνάγκης δι' αὐτήν τὴν ὑπάρχειν τῶν πλοίων, τούτεστι κανόνων διεπόντων τὴν συγκρότησιν, τεραρχίαν καὶ ὑπηρεσιακὴν ἐξέκτησιν τοῦ πληρώματος, τὰ εἰδικὰ καὶ γενικὰ καθήκοντα, τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα ἐκάστου πρωτώπου, τὴν ἐνδαιτήσιν καὶ διγεινήν, τὴν τάξιν τῆς ὑπηρεσίας καὶ τῆς ἐσωτερικῆς λειτουργίας ἐν γένει, τὸ δὲ εἰς τὸ διακανονισμόν τῶν ἐντελῶς ἰδιωτικῆς φύσεως σχέσεων μεταξῦ ἐργαδόστου καὶ ἐργάτου, τούτεστι τὸν δρόμον τῆς συμβάσεως καὶ ναυτολογήσεως:

Ἡ σηφέστερον ἔτι: Δὲν θά γέτο λογικώτερον καὶ δικαιότερον νὰ μη εὐρίσκωνται ἀνακεμειγμένα εἰς τὸ αὐτὸν κείμενον ἀφ' ἐνός μὲν ζητήματα τάξεως, τὰ δημοσίας καὶ γενικῆς τῶν ὑπάγοντα εἰς τὸ ρύθμισιν παγίας μορφῆς, δηλαδὴ ρύθμισιν δημοσίας ἢ δημοσίας δὲν είνε δυνατόν νὰ μεταβληθῇ οὐσιωδῶς ἀφ' δεσον τὰ πλοία δὲν παύνουν νὰ είνε πλοία, ἀφ' ἐτέρου δὲ ζητήματα καυτρώς οἰκονομικῶν διεκδικήσεων ἢ υποχρεώσεων ἀστικῶν, υποκειμένων εἰς συχνὰς ἢ οὐσιώδεις τροποποιήσεις ἢ μεταβολῆς, κατὰ συνέπειαν συμφωνῶν μεταξῦ τῶν ὄργανων τῶν ἐνδαιτημένων ναυτικῶν καὶ πλοιοκτητῶν:

Δὲν νομίζω ὅτι δύναται: νὰ στηριχθῇ ἐπὶ σοδαρᾶς ἐπιχειρηματολογίας ἀρνητικὴ ἀπάντησις. Διότι, οἰδεὶς δημοσίευτος καὶ ἀν εἰνε σήμερον, δ. αὔριον, δ. μεθαύριον, οἱ δρός των συμβάσεων ναυτολογήσεως τῶν πληρωμάτων, εἰς μισθώσ, δ. δικτροφήν, δ. νοσήλεια, δ. διπλάνκας παλιγνοστήσεως, δ. ἀλλας διλιάκας ἀπολαυκάς, οἱ κανόνες τῆς συγκροτήσεως τοῦ πρωτικοῦ τῶν πλοίων καὶ τῆς ἐσωτερικῆς ὄργανωσεως καὶ λειτουργίας των, οἱ συναφεῖς πρὸς δ. τινας νοεῖται: ως ρυθμός καὶ ως τάξις, οἱ κανόνες τοὺς δημοσίους ὑπαγορεύεις αὐτὴς ἡ φύσις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, αἱ εἰδικαὶ συνήθειαι, οἱ κίνδυνοι, αἱ ἀνάγκαι τῆς πειστολῆς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ τὸ

(6) «Ἐπιθεώρησις Ε. Ναυτικοῦ», Ιανουάριος Φεβρουάριος, Απρ., 1930.

στοιχείον εἰς τὸ δόποιον κινεῖται καὶ δρᾷ, παραμένουν ἀγαλλοίωτοι.

Ἡ εἰς ἑνίκαιον κείμενον συγκέντρωσις τοῦ συνόλου τῶν κανόνων αὐτῶν ἀπετέλεσε τὸν σκοπὸν τῆς παρούσης προσπαθείας ἡ ὁποία, μακρὰν ἀπὸ τοῦ ν' ἀξιοῦ ὅτι κομίζει: γλαῦκα ἐπ' Ἀθήνας, συνετάχθη ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ εἰλικρινοῦς συμβολῆς εἰς τὴν γενικωτέραν προσπάθειαν τῆς συγχρονισμένης ὀργανώσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τοῦ προσωπικοῦ του καὶ τῆς ἐξασφαλίσεως ἐντεῦθεν εὐρύθμου καὶ ἀπροσκόπου λειτουργίας τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας αὐτοῦ, κατὰ τρόπον καὶ σύστημα ἀρμόδιοντα εἰς Ναυτικὸν φιλοδρέσιον καὶ φιλοτιμῷεν γὰρ προσαχθῆ καὶ νῦν δράσῃ.

Ἡ δλη ἐργασία — τῆς δποίας ἡ δημιουρείνεις θ' ἀρχίση ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς τεύχους τῷ, «Ναυτικῷ Χρονικῷ» — σύγκειται ἐκ τοῦ κειμένου σχεδίου «Ἐτωτερικοῦ Ὀργανισμοῦ Ἐμπορικῶν Πλοίων» καὶ ἐκ τῆς κατ' ἀρχὴν ἀναλυτικῆς ἐκθέσεως ἐν τῇ δποίᾳ πρέπεται ἡ αἰτιολογία ἑκάστης διατάξεως ἐκείνου.

Ἡ τεχνικής τῆς ὅλης ἐγένετο κατὰ τρόπον εὐχεραίνοντα τὴν ἀναγωγὴν εἰς τὰς διαφόρους διατάξεις, ἀρμονικῶς ἀλλωτες κατεταγμένης.

Τὸ κείμενον διηγέρθη εἰς τέσσαρα μέρη.

Τὸ πρῶτον μέρος περιέχει τοὺς γενικοὺς δρισμοὺς, διὰ τῶν δποίων ἡρ' ἐνδὲ μὲν ὅριζονται: τὰ πλοῖα ἐφ' ὧν ἐκτείνεται ἡ ἴσχυς; τοῦ Ὀργανισμοῦ, ἡρ' ἐπέρου δὲ παρέχεται: ἡ ἔννοια ἑκάστου τῷ κυρίων δρων. Ἐπὶ τῷ πρώτῳ σημείῳ οὐλὴ τὸ σκόπιμον γὰρ σημειώθη ἐκ τῷ προτέρῳ διὰ τὸ δλον κείμενον ἔχει: συνταχθῆ καὶ συναρμολογηθῆ κατὰ τοιςὶ τοῦ τρέπον ὥστε πᾶς διάταξις νῦν εἶναι ἐφαρμοστέα ἐπὶ παντὸς πλοίου — ἐκ τῶν εἰς τὴν ἴσχυν τοῦ Ὀργανισμοῦ ὑποκειμένων καὶ τῶν ἀναλογιῶν τηρουμένων πάντατο—οίκοδήποτε χωρητικότητος ἢ εἰδους, ἀπὸ τοῦ μεγαλειτέρου ὀλεκανοπόρου ἐπιβατηγοῦ ἢ φορτηγοῦ μέχρι καὶ τοῦ μηκοῦ ἀγχιπλοίου, ἀσχέτως δὲ τῆς ἡριθμητικῆς εἴτε κατὰ διθυμοὺς καὶ κλάδους ἢ εἰδικότητας συνθέσεως τοῦ πληρώματος ἢ τοῦ εἰδους τῆς τεχνικῆς πρωσεως, αἰτινες οὐδὲ μοισιδιοὶ προσδιορίζονται ἢ προδικάζονται, ὡς ἀποτελοῦσαι στοιχεῖα μεταβλητὰ καὶ ἐν γένει λαρβάνεται πᾶσα πρόνοια περὶ τῆς περιπτώσεως παντὸς πλοίου ἀτομικῶς.

Τὸ δεύτερον μέρος ἀναφέρεται: εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου, τὰ ἀναγόμενα εἰς τὰς ποικίλλας ὑποχρεώσεις καὶ τὰς δικρείας εὐθύνας αὐτοῦ, ἰδιαιτέρως ἐκεὶ ὅπου ἡ κειμένη νομοθεσία σιγῇ ἡ διάταξη τῆς σχήμης διάταξις δὲν ὑπάρχει.

Τὸ τρίτον μέρος, τὸ ἀναγόμενον εἰς τὰ καθήκοντα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πληρώματος, ποδικαὶ ρεῖται: εἰς ἐπτὰ κεφάλαια πραγ-

ματευόμενα, κατὰ σειρὰν, τὴν συγκρότησιν τοῦ δλον Πληρώματος τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ ἔξαρτησιν τῶν εἰς πλήρωμα σκάφους καὶ εἰς πληρώματα μηχανῆς διακρινομένων, τὰ εἰδικὰ καθήκοντα τοῦ προσταμένου, τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ κατωτέρου πληρώματος, τοῦ τε σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς κεχωρισμένως, τὰς γενικὰς διατάξεις τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, τὰς εἰδικὰς τοιαύτας τῆς ἐν δρμῷ καὶ τῆς ἐν πλῷ ὑπηρεσίας κεχωρισμένως, τέλος δὲ τὰς συμπληρωματικὰς διατάξεις τὰς ἀφορώσας, κατὰ σειρὰν, τὴν ἀπὸ τῆς ὑπηρεσίας ἔξαιρεσιν τῶν ἀσθενῶν, τὴν μεταχειρίσιν τῶν τυχόν παρεισάκτων ἐπαγγελματικῶς ἀνικάνων ἀνδρῶν, τὸν ἀτομικὸν ἔφοδος ασμὸν τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος, τὴν ἐνδιαιτητικάτων τῶν ἀξιωματικῶν, τὰς συσσιτίκας καὶ διανομὴν τροφίμων, τὰς ἀπηγγορευμένας ὡς ἐπικινδύνους ἐργασίες, τὴν ἑκτέλεσιν μέτρων ἀσφαλείας ἢ τάξεως καὶ τὴν ἐκ μέρους παντὸς προσώπου δικτύπωσιν οἰκοδήποτε ἀτομικῆς αἰτήσεως ἢ παραπόνου.

Τὸ τέταρτον μέρος περιλαμβάνει: δύο κεφάλαια, ὡν τὸ πρῶτον ἀναφέρεται εἰς τὰς κοινάς διὰ τὸ πλήρωμα καὶ τοὺς ἐπιδίτικας διατάξεις ἀστυνομικοῦ περιεχομένου, τούτεστιν ὕρισμάν καὶ παγορεύσεις στοιχειώδους ἀσφαλείας καὶ τάξεως, δικτάξεις περὶ διγεινῆς, περὶ προσφυλάξεως ἀλλοτρίων πραγμάτων καὶ περὶ ὑποκειμένων ἀτομικῶν ἀποσκευῶν. Τὸ δεύτερον περιέχει τὰς ἀπαρατήτους ποινικὰς κυρώσεις, τὰς προνοούσας περὶ τῶν ἐπὶ παραδόσεις διαφόρων διατάξεων τοῦ Ὀργανισμοῦ ἐπιδιλητῶν ποιγάνων ἐκ τῆς κειμένης νομοθεσίας βαρυτέρων, διὰ τὸν Πλοίαρχον, ἐλαφρότερων διὰ τὰ πρόσωπα τοῦ Πληρώματος καὶ ἀστυνομικῶν τιγών ποιγάνων διὰ τοὺς Ἐπιβάτες.

Τοικύνη, ἐν γενικαῖς γραμματίκας, ἡ οἰκονομία τοῦ κειμένου, ἀντίστοιχος δὲ καὶ ἡ κατανομὴ τῶν στοιχείων τῆς ἀμέτων ὕστερου ἀκολουθούσης αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως.

Πᾶσα προσπάθεια κατεβλήθη διὰ τὴν, κατὰ τὸ δυγκωτόν, σύντομον καὶ σφήνη ἀπόδοσιν ἀμφοτέρων εἰς γλῶσσαν διαυγεστέρων τῆς διακονικῆς.

Κατὰ πόσον ἡ ἐργασία αὕτη εἶναι ἢ δχι ἐπιτυχής, δὲν ἀπόκειται: εἰς ἐμὲ αὐτὸν ν' ἀποφανθῶ.

Ἡ μετὰ τὴν μελέτην δύμας καὶ καταγόησιν αὐτῆς ἀμερόληπτος κρίσις, παγτὸς ex officio ἀρμοδίου, θὰ εἶναι ἀσμάνως δεκτὴ πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἐπιδιωκυμένου σκοποῦ, δὲ πότες μεγάλως ἐνδιαφέρει τὸ Ναυτικὸν γενικῶς καὶ τὸ προγράμματος προσωπικόν του εἰδικότερον.

Πλοιαρχος I. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ

ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT ANTIFOULING COMPOSITION FOR SHIPS' BOTTOMS REGULARLY SPECIFIED by LEADING GREEK SHIOPWNERS



THE RED HAND COMPOSITION CO
48 FENCHURCH STREET LONDON
CONTRACTORS TO THE BRITISH ADMIRALTY

AGENTS FOR GREECE: THE SHIPPING
CHARTERING & FORWARDING CO.S.A.
OMIROU 16 PIRAEUS



Γαλλία

Η κρίσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

Η «Ενωσις τῶν Γάλλων Εφοπλιστῶν» ἐπιθυμοῦσα νὰ παράσχῃ εἰς τὴν Γαλλικὴν κοινὴν γνώμην μίαν πλήρη εἰκόνα τῶν δυσχερειῶν τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς χώρας ταύτης καὶ νὰ ἀποδεῖξῃ πόσον μικρά εἶναι ἡ πρός αὐτὴν παρεχόμενη κυβερνητική ἀρωγή ἔναντι τῆς ἑντὸνου καὶ πολυμόρφου κρατικῆς προστασίας τῶν βιομηχανιῶν τῆς Ἑρδᾶς, προστασίας, ητὶς συχνὰ καταλήγει εἰς βάρος τῆς ναυτιλίας, ἔξιδωκες διεξοδικωτάτην ἔγκυκλιον ἀποκαλύπτουσαν δι’ ἀριθμῶν τὴν μειονεκτικήν αὐτῆς θέσιν ἔναντι τῶν λοιπῶν ἑθνικῶν βιομηχανιῶν.

Ἐκ ἀρχῆς ἡ ἔγκυκλιος ὑποδεικνύει ὅπόσης σπουδαιότητα ἔνεχει ἡ Ναυτιλία, ὡς πολύτιμον ἑθνικὸν κεφάλαιον καὶ πόσον συμβάλλει εἰς τὸν ἐνεργητικὸν τῶν δημοσίων ἑσδόμων. Κατὰ τὴν «*Revue de l'Economie Politique*» τὰ ἔσοδα τῆς Γαλλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀνήλθον κατὰ τὸ 1929 εἰς 3 δισεκατομμύρια φράγκων, κατὰ δὲ τὸ 1931 εἰς 2400 ἑκατ. φράγκων. Η ναυτιλία κατέλιπεν ἐν Γαλλίᾳ εἰς μισθούς, λιμενικά τέλη, φόρους καὶ προμηθείας ωλικῶν καὶ ἐφοδίων περὶ τὰ 410 φράγκα κατὰ τὸν νομὸν Ἑρδᾶς, ητοι ποσὸν δῶν τοῦ 1.000.000.000 φρ., ἐνῷ συγχρόνως συνετήρησε 50.000 ναύτας, 16.000 λιμενεργάτας καὶ 20.000 ἐργάτας τῶν ναυπηγείων, χωρὶς νὰ συνυπολογίζωνται καὶ πλειστά ἄλλα ἐπαγγέλματα ἐμμέσως ἀποζῶντα ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν.

Ἡ Γαλλικὴ κοινὴ γνώμη πλήρως κατατοπιμένη περὶ τῶν δυσχερειῶν, τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζουν αἱ βιομηχανίαι τῆς Ἑρδᾶς, εὔνοει δλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς κυβερνητικῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἔνισχοιν των. Πράγματι, σπανίως παρέρχεται ἡμέρα χωρὶς νὰ ληφθῇ ἔνα μέτρον ἀρωγῆς πότε ὑπὲρ τοῦ ἔνδον καὶ πότε ὑπὲρ τοῦ ἄλλου κλάδου τῆς Γαλλικῆς παραγωγῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ή τῶν πιστωτικῶν τῆς Χώρας ἰδρυμάτων, δι’ ὑγορῶν ἢ ἔκχωρησεως δανείων ἐπὶ τῶν βιομηχανικῶν ἀποθεμάτων ἡ καὶ ὑπὸ μορφῆς προστασίας ἔναντι τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰσαγωγῶν. Πάντα τὰυτα δημος ἀποτελοῦν μὲν μέτρα βοηθείας καὶ προστασίας τῶν βιομηχανιῶν Ἑρδᾶς, ἀλλ’ ἀσκοῦν ἀμεσον ἐπίδρασιν εἰς βάρος τῶν ἔργαιον τῆς Ναυτιλίας.

Μὲ μειωμένους ναύλους 50 οῷο κάτω τοῦ προπολεμικοῦ τῶν ἐπιτέδου — συνεχίζει ἡ ἔγκυκλιος — μὲ νομισματικάς διαταραχάς καὶ ὑπὸ τὸν σοφοδρότατον ξενικὸν ἀνταγωνισμόν, ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία ἐπλήγη καιρίως. Οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἀργούσης χωρητικότητος τῆς δὲν δύνανται νὰ ἀπεικονίσουν πλήρως τὴν κρίσιν τῆς, διότι κυρίως τὸ Γαλλικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν περιλαμβάνει λάγινες, τὰς ὅποιας ἔξυπρετοντὰν ωρισμένας τακτικάς γραμμάς δὲν εἶναι δυνατόν νὰ παροπλισθοῦν. Πραγματικὴν δημος ἰδέαν τῆς κρίσεως δύναται νὰ σχηματίσῃ κανεὶς ἐκ τῆς θέσεως τοῦ στόλου τῶν Γαλλικῶν ἀνθρακοφόρων πλοίων (*coaliers*), ἐπὶ τῶν ὅποιων τὰ 60 οῷο, ητοι 280.000 τόννοι ἐπὶ συνόλου 470.000 τόννων, εὑρίσκονται ἐν παροπλισμῷ.

Ἡ κοινὴ γνώμη εἶχε μορφῶσει τὴν ἀντίληψιν, ὅτι ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία ἔχει διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἡ πραγματικότης δημος εἴναι πολὺ διάφορος. Ἐκ τοῦ ὄλου Γαλλικοῦ τοννάσ σκάφη 425.000 τόννων, ητοι ποσοστὸν 12 οῷο, ἀφορᾶ λάγινες ἐργάζομενα εἰς ἐπιχορηγημένας γραμμάς, ἔτερα δὲ σκάφη 675.000 τόννων, ητοι ποσοστὸν 19 οῷο, ἀφορᾶ σκάφη ἔξυπητρετοῦντα ἔθνικάς γραμμάς. Τὰ ὑπόλοιπα 690ο ἡ Γαλλικῆς χωρητικότητος ἀπαρτίζονται ἀπό φορτηγά πλοία, ἀτίνα καὶ ἐργάζονται ἀνεῦ οὐδεμιας ἐπιχορηγήσεως, οἱ δὲ πλοιοτῆται τῶν, πλὴν τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων, ἔχουν ν’ ἀντιμετωπίσουν καὶ τὰ ἔσοδα τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου περὶ ὀκταώρου, καθὼς καὶ τοὺς διασφόρους ἐν ἴσχυι περιορισμοὺς τοῦ ἐμπορίου.

Μία τελωνειακή ἀνασκόπησις παρέχει κατάλογον 200 περιοριστικῶν ἀρθρῶν, εἰς τὰς ὅποιας ὑπόκεινται αἱ Γαλλικαὶ εἰσαγωγαὶ, μὲ ποσοστὸν ἀπαγορεύσεων κυμανόμενον ἀπὸ 7 ἕως 98 οῷο ἐπὶ τῶν κανονικῶν εἰσαγωγῶν καὶ μὲ συνήθη μέσον δρον ἀπαγορεύσεων 50–60 οῷο. Τὸ συμπέρασμα εἶναι, ὅτι δὲν δύναται ἡ τοιούτη δέσμευσις τοῦ ἐμπορίου νὰ συνεχιοθῇ ἐπὶ μακρόν, χωρὶς νὰ ἐπιφέρῃ ἀνεπανορθώτους συμφορᾶς εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Δέοντος ἐν τούτοις νὰ σημειωθῇ, ὅτι κανένας σημεῖον δὲν δεικνύει σήμερον, διότι ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις οκεπεταῖ νὰ χαλαρώσῃ τοὺς ἐμπορικοὺς περιορισμούς, ἀφοῦ πρόσφατα εἰδικά Διατάγματα μειώνουν ἔτι δεραιτέρω τὴν εἰσαγωγήν.

Η βελτίωσις τῶν Γαλλικῶν λιμένων

Υπὸ τὴν κρίσιν τῆς Γαλλικῆς βουλῆς, μὲ εὔνοϊκάς προβλέψεις διὰ τὴν τελικὴν φήμιον του, ἐτέθη Νομοσχέδιον, διὰ

τοῦ ὅποιου χορηγεῖται πίστωσις 589 ἑκατομμυρίων φράγκων, ἵνα χρησιμοποιηθῇ εἰς λιμενικά ἔργα κατὰ κύριον λόγον, καθὼς καὶ εἰς τινὰς ἄλλους συναφεῖς πρὸς τὴν ναυτιλίαν κλάδους. Ἡ πρακτικὴ δέσια τοῦ νέου Νομοσχέδιου εἶναι διτή, πρῶτον διότι προάγει τοὺς λιμένας ἐπ’ ὠφελεῖ τῆς ναυτιλίας, τὴν δόσιν καὶ ἐνισχύει καὶ δεύτερον, διότι πρόκειται νὰ παράσχῃ ἐργασίαν πρὸς ἀνακούφισιν μεγάλου τημάτος ἀνέργων.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τῶν 589 ἑκατομ., φράγκων, τὰ 520 ἑκατομμύρια προσφίζονται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν προέκτασιν καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν λιμένων, 14 ἑκατ. θὰ δαπανηθοῦν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ φαρικοῦ δικτύου, 16 ἑκατομ., διὰ τὴν ναυπήγησιν δύο ναυαγωστικῶν ὀκεανῶν, 12 ἑκατ. διὰ τὴν ναυπήγησιν δύο σωσισμῶν οκαφῶν μὲ μηχανὴν Ντηζελ, 5 ἑκατ. διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν παρακτίων σταθμῶν βοηθείας, 5 ἑκατ. διὰ τὴν μετασκευὴν ἐνός ὑπάρχοντος πλοίου, ώστε νὰ καταστῇ εἰδικὸν διὰ τὰς μεταφορὰς βανάνων κλπ. Τὰ προβλέπομενα λιμενικά ἔργα κατανέμονται ὡς ἔξι:

Δουνκέρκη: Κατασκευὴ εἰδικῆς νηδόχης διὰ τὰ τάνκερς καὶ δημιουργία νέας λεκάνης διὰ τὴν ἀνετονέαν τῶν ἐλιγμῶν τῶν πλοίων.

Χάρβη: Βελτιώσεις εἰς τὰς διώρυγας, αἰτίνες ὁδηγοῦν εἰς τὸν λιμένα καὶ αἰσχησίος τοῦ βάθους των, ώστε νὰ καθίσταται δυνατός ὁ εἰσπλούς τῶν μεγάλων υπερωκεανῶν.

Ρουέν: Βελτιώσεις καὶ ἐκβαθύνσεις τῶν υπαρχουσῶν διαύλων, ώστε νὰ καθίσταται δυνατός εἰς τὰς οἰλανδήποτε ώραν ὁ εἰσπλούς εἰς τὸν λιμένα φορτηγῶν πλοίων ἔχοντας βοηθίσματα μέχρι 26 1/4 ποδῶν.

Χερβούνγον: Δημιουργία μεγαλυτέρων βαθῶν τῆς λιμενικῆς λεκάνης πρὸς διευκόλυνσιν τῆς κινήσεως τῶν μεγάλων λάγινερ.

Σαΐν Ναζαίρ: Συμπλήρωσις τῶν ἐργών τῆς κατασκευῆς μιᾶς νηδόχης μὲ πολὺ εὐρεῖον τὴν εἰσόδον, μήκους 1148 ποδῶν καὶ πλάτους 164.

Λά–Ροσέλλ: Κατασκευὴ ἐνός κυματοθραύστου.

Βορδώ: Βελτιώσεις ἐντὸς τοῦ λιμένος καὶ εἰς τὴν περιοχὴν του.

Μασσαλία: Προέκτασις τοῦ λιμένος πρὸς τὸ στόμιον κλπ. συμπληρωματικά ἔργα.

Ἡ δαπάνη τῶν 589 ἑκατ. φράγκων προβλέπεται νὰ καλυφθῇ διὰ τῆς ἐκδόσεως ἐντόκων γραμματίων 30ετοῦς ἔξοφλησεως καὶ μὲ μικρὸν τόκον.

Τὸ παρωπλισμένον τοννάζ

Ἡ κατὰ τὴν Ιην Μαρτίου ἀργοῦσα Γαλλικὴ χωρητικότης ἀνήρχετο ἐν συνόλῳ εἰς 983.412 τόννους γκρός ἔναντι 986.502 τ. ἀργούντων τὴν 1ην Ἰανουαρίου, ἀντιπροσωπεύουσα τὸ 1/3 περίπου τῆς δυναμεώς τοῦ Γαλλικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Κατὰ τηγαρίας πλοίων ἡ παρωπλισμένη αὐτὴ χωρητικότης κατανέμεται εἰς ἐπιβατικά πλοία 244.610 τόννων, εἰς μικτά καὶ καθαρῶς φορτηγά 710.461 τόννων, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἀφορᾶ τὰ ρυμουλκά καὶ τὰ λιστοφόρα.

Ἡ *Journal de la Marine Marchande* ἀναλύουσα τοὺς ἀριθμοὺς τούτους τονίζει, ὅτι ἡ δυσαναλόγως ἀργοῦσα φορτηγὸς χωρητικότης προέρχεται ἐκ τῆς ἀδυναμίας τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν, ὅπως κρατήσουν τὰς ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ζημιάς. Προβλέπεται ἐκ τούτου, ὅτι ὁ παροπλισμός θά προσλάβῃ εύρυτερων εἰσέτι ἔκτασιν, ἔφοδον ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις δὲν ἥθελε προέλθει ἀρωγὸς συντομεύουσα τὴν ὑπὸ τῆς βουλῆς ἐπιφήφιοιν τοῦ νομοσχέδιου τοῦ βουλευτοῦ *Tasso*.

Συμπληρωματικῶς πρὸς τὸν τοννάζ ἔγνωσθη ὅτι εἰς μίαν τελευταῖαν συνεδρίασιν τῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Γαλλικῆς βουλῆς καὶ κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ E. N., ὁ βουλευτὴς τῆς περιφερείας Βορδώ κ. *Tasso*, ἐτόνισεν ὅτι τὸ Κράτος διέφελε νὰ στρέψῃ τὴν ποσοχήν του, δῆλον πρὸς τὰς ἐπιχορηγουμένας γραμμάς, ἀλλά καὶ πρὸς τὸν ἐλεύθερον ἐφοπλισμόν, διότις ἀντιπροσωπεύει τὰ 80 οῷο τοῦ Γαλλικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Αἱ ζέναι χωραὶ, προσέθηκε, κυρίως δὲ ἡ Γαλλία καὶ ἡ Γερμανία, ἐφήρμοσαν ἡδη τὴν πολιτικὴν τῆς ἐν τῷ συνδλῷ ὑποστρέψεως τῆς ναυτιλίας των. Τὸ αὐτὸς ἐπίσης ἐπράξαν ἡ Ισπανία, ἡ Ολλανδία καὶ ἡ Ιαπωνία..

Γερμανία

Αἱ νέαι ναυπηγήσεις

Τὸ «Βορειο—γερμανικὸν Λόδδο» μελετᾷ τὴν ναυπήγησιν διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ ἐνός νέου σκαφοῦς 8000 τόννων, ἐφεδιασμένου μὲ ἀρτίαν ἐγκατάστασιν ψυγείων καὶ ἀναπτύσσοντος ταχέτητα 16 μιλίων. Ἡ ἀξία του ὑπολογίζεται γάρων τῶν 3.600.000 μιλ.

καιν καὶ θά καλυφθῇ ἀπὸ τὴν ἔξοφλησιν τῶν γραμματίων, αἵνια ἑχογήησαν εἰς τὴν ἑταῖραν τὸ Σοβίετ διὰ τὰς τελευταῖς παρ' αὐτῶν ἀγορᾶς ἀρκετῶν ἀνηκόντων εἰς τὸν στόλον τὸν «Βορειοεγερμανικὸν Λόνδ.

Συγχρόνως προστίθεται ἡ πληροφορία ὅτι καὶ ἡ «Deutsche Levant Linie», ήτις ἀποτελεῖ ἔξαρτημα τοῦ ὅμιλου «Hapag», δὲν είνει ἀπίθανον ὅτι θά δυνηθῇ νὰ πραγματοποιήσῃ τὴν ἐπιθυμίαν τῆς διὰ τὴν ναυτιγήησην δύο ἀδελφῶν ἀτμοπλοίων, ἔπαστον τῶν ὅποιων ὅτι ἔχει χρηματικότητα 4000 τόννων.

Τὰ κέρδη τῆς ναυτιλίας

Ἡ Γερμανικὴ ὑπηρεσία στατιστικῆς, βασιζομένη εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοὺς παρασχεθέντας ἀπὸ τὴν Ὀμοστονδίαν τῶν Γερμανῶν ἑφοπλιστῶν, κατήστησε πίνακας τῶν εἰσπράξεων καὶ τῶν ἔξδων τῆς Γερμανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον 1926 ἕως 1932. Οὕτω κατὰ τὸν τριετίαν 1926—1929 αἱ εἰσπράξεις ἀνήλθον ἀπὸ 563 ἑκατ., μάρκα κατὰ τὸ 1926, εἰς 760 ἑκατ. μ. κατὰ τὸ 1929, ἀλλὰ κατὰ τὸ 1931 κατῆλθον εἰς 494 ἑκατ., διὰ νὰ φθάσουν τὸ 1932 εἰς 340 ἑκατομ. μάρκα. Αἱ ἔξ ἐπιβατῶν εἰσπράξεις ἔφθασαν τὸ 1930 εἰς τὸ ἀνάτατον δριον τῶν 210 ἑκατ. μάρκων, διὰ νὰ περιορισθοῦν τὸ 1931 εἰς 155 ἑκατ. καὶ τὸ 1932 εἰς 135 ἑκατ. Εἰς τὰ κονδύλια ταύτα δὲν ὑπολογίζονται ίδιαιτεραὶ τινὲς εἰσπράξεις 31 ἑκατ. μάρκων κατὰ τὸ 1931 καὶ 25 ἑκατ. μάρκων κατὰ τὸ 1932.

Ἄφ' ἔτερον τὰ ἔξδα τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας ἀπὸ 311 ἑκατομ. μάρκα κατὰ τὸ 1926, ἀνήλθον εἰς 441 ἑκατ. κατὰ τὸ 1929, διὰ νὰ μειωθοῦν τὸ 1931 εἰς 305 ἑκατ. καὶ τὸ 1932 εἰς 225 ἑκατ. μάρκα.

Κατὰ ταῦτα ἀπέμεινεν εἰς τὴν χώραν ἔνον συνάλλαγμα ὡς εἰσδῆμη· ματὶ τῆς ναυτιλίας κατὰ μὲν τὸ 1931 ποσὸν 375 ἑκατ., κατὰ δὲ τὸ 1932 ποσὸν 275 ἑκατ. μάρκων. Ἐκ τοῦ τελευταίου αὐτοῦ ἀριθμοῦ τὰ 140 ἑκατ. μάρκα ἀφοροῦν τὸ προϊὸν ἐκ τῶν ναύλων ἐμπορευμάτων. Τὰ ἐναπομένοντα κανθαρὰ κέρδη είνεις ἀσήμαντα, κυρίως δὲ προέρχονται ἀπὸ τὰς ναυαγοσωσικὰς ἐπιχειρήσεις, τὰς ὑπηρεσίας ρυμουλκῶν, τὰς ταχυδρομικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ πλ.

Γιουγκοσλαυΐα

Ἡ πλωτὴ σχολὴ δοκίμων

Εἰς τὰ ἐν Ἀμβούργῳ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα τελεῖ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ὑπὸ κατασκευὴν τὸ σκάφος «Jadran» προοριζόμενον νὰ χρησιμεύῃ ὡς πλωτὴ σχολὴ τῶν Γιουγκοσλαύων ναυτικῶν δοκίμων. Ἡ ναυπηγησίας τοῦ ἑκπαιδευτικοῦ τούτου πλοίου, γενομένη ἔναντι τῶν πρὸς τὴν Γιουγκοσλαύων Γερμανικῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων, διεκόπη ἀφοῦ τὸ έκηρυχθεὶ τὸ χρεωστάσιον Χοῦβερ. Ἀναγγέλλεται ἡδη, ὅτι κατόπιν μακρῶν διπραγματεύσεων ἐπῆλθε συμφωνία μεταξὺ τῶν κυβερνήσεων Βελιγραδίου καὶ Βερολίνου διὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν, ὑπόλογίζεται δὲ ὅτι θά παραδοθῇ τὸ «Jadran» τὸν προσεχῆ Ιούνιον.

Νέα γραμμὴ Πειραιῶς — Ἀδριατικῆς

Ἀπὸ σήμερον ἔγκαινιάζεται νέα ἔβδομαδιαία ταχεῖα γραμμὴ ἐκ Πειραιῶς διὰ τὸν Ἀλβανικὸν καὶ Δαλματικὸν λιμένας μὲ τέρμα τὴν Τεργέστην διὰ τῶν ἀτμοπλοίων «Βεογάδα» καὶ «Σερπίν» τῆς Γιουγκοσλαύης Ἐταιρίας «Γιαδράνσκα Πλοβίδμπα».

Τὰ θαλαμηγὰ ταῦτα ἀτμόπλοια θὰ προσεγγίζουν εἰς τὸν λιμένας Αγίουν Σαράντα, Αύλωνος, Δυρδαχίου, Ἀντίβαρι, Κατάρου, Δουμπρόβιν (Γραβόζης), Χράρ, Σπαλάτου, Σούσακ, Φιούμε καὶ Τεργέστης.

Τὴν γραμμὴν ταύτην ἔξετέλουν ἀπὸ πολλῶν ἡδη ἐτῶν τὰ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοια, ἀλλὰ μόνον μέχρι Πατρῶν, ἡδη δὲ ἀπὸ πρώτης Ἀπριλίουν δύο ἔχουν ὡς ἀφετηρίαν τὸν Πειραιά. Τοῦτο θὰ ἔξυπηρετῇ σπουδαῖος τὸν τὸν τὸν ἔξαγωγες ἐμπορευμάτων ἐκ Πειραιῶς διὰ τὸν ἀνιστρέψιο λιμένας, δύον καὶ τὸν δι' Ἀλβανίαν καὶ Δαλματίαν ταξιδίωτας.

Δανία

Σοβιετικὴ ἀποστολὴ πρὸς ἀγορὰν πλοίων

Ἀφίγετο πρὸ τοὺς εἰς Κοπεγχάγην Σοβιετικὴ ἀποστολὴ ἐπιδιώκουσας τὴν ἄγοράν ἐπὶ πιστώσει Δανικῶν πλοίων, ἥλικις οὐχ ἀνωτερούς τῶν δέκα ἐτῶν. Ἡ πληρωμὴ τῶν τυχόν ἀγορασθησιῶν σκαφῶν θά γίνη ἐντὸς τετραετίας δι' ἔξαμηνον δόσεον. Ἡ Σοβιετικὴ αὕτη ἀποστολὴ, πρὸ τοῦ φθάσης τῆς τὴν Δανίαν, ἐπεισέφθῃ τὸ Ἀμβούργον, καθὼς καὶ τὰ σπουδαιότερα ναυτικά κέντρα τῆς Ἀγγλίας.

Ἄφ' ἔτερον ἐν τὸν ἐν Κοπεγχάγῃ ναυπηγεῖον «Burmeister & Wain» κατεύλινθυσθῶν πρὸ ἡμέρων δύο ἀδελφῶν ἀλιευτικῶν μότοροπλοίων πατασκευᾶσθαι διὰ λόμπον τὸν Σοβίετ καὶ ἔχοντα διαστάσεις μῆκος 65.5 μέτρων, πλάτους 11, ὕψους 5.80 μ. καὶ χρονικούτητος φροτίου 700 τόννων.

Αἱ ναυπηγήσεις μότοροπλοίων

Τὸ ναυτικὸν περιοδικόν «Motorship» δημοσιεύει ἐνδιαφέροντα στατιστικὴν ἐπὶ τὸν δούλειόν παραγγέλλων πρὸς ναυπηγήσην πλοίων κατὰ τὸν διαρρέεσσαντας ἐξ μῆνας. Τὸ σύνολον αὐτῶν ἀνήλθεν εἰς 76 πλοῖα 266.450 τόννων γραδού, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 23, ἢτοι πλοῖα 175.600 τ. γραδού θὰ ἐφοδιασθῶν μὲ μηχανᾶς Ντῆζελ καὶ μόνον τὸ ἔτερον 13 θὰ φέρῃ ἀτμομηχανάς. Ἡ δύναμις τῶν μηχανῶν Ντῆζελ, αἱ δοπιαὶ, συμφέρονται πρὸς τὰ διάφορα συμβόλαια, προβλέπεται νὰ τοποθετηθοῦν

ἐπὶ τῶν παραγγελθέντων μότοροπλοίων, θὰ είνει τετράκις λιγχιστέρα ἀπὸ τὴν τὸν ἀτμομηχανῶν τὸν ἀπ. ἡ δὲ μέση ταχύτης τῶν νεον μότοροπλοίων θὰ είνει 11.12) μίλια τὴν ὥραν ἔναντι 11.12) τὸν ἀτμοπλοίον. Σημειώνονται ἀπόμονη, ὅτι αἱ κατὰ τοὺς ιδίους διῆμνος μῆνας ἀπωλεῖσα πλοίων ἐν ναυαγίων ἡ διαλύσεων είνει πολὺ μεγαλύτερα ἀπὸ τὰς δοθείσας παραγγελίας, οὗτος ὥστε ὁ Ηπαγόριος στόλος βαίνει πρὸς μίαν σταθεράν μείωσιν τῆς δυνάμεως του.

Ίταλία

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἀλιείας

Παράδειγμα ἀξιομίητον καὶ διὰ τὴν χώραν μας ἀποτελεῖ ἡ ὑπὸ τῆς φασιστικῆς Ἰταλίας ἀκολουθηθεῖσα πολιτικὴ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιείας τῆς καὶ τῶν συνεχῶν πρὸς αὐτὴν βιομηχανιῶν. Αύτὸς οὗτος ὁ Μουσολίνι ἐτέθη ἐπὶ κεφαλῆς τῆς καταβληθείσης προσπαθείας προεδρεύων τοῦ Ἐθνικοῦ συμβουλίου ἀλιείας, διὰ νὰ καταδείξῃ ὅποσην σημασίαν ἀπέδιδε τὸ Κράτος εἰς τὴν ἐνίσχυσιν πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου τὸσον προσαρμοζόμενον μὲ τὴν γεωργαφικὴν θέσιν τῆς Ἰταλίας. Ἐπετεύχθη πρωταρχικῶς ἡ ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ καὶ ἡ δημιουργία ἐν τῷ συνόλῳ τῆς μιᾶς τελείας ὄργανωσες δυναμένης τὴν μὲν αἰδούσαν παραγωγὴν τῶν προϊόντων τῆς ἀλιείας νὰ διαθέτῃ καταλήλως καὶ εἰς τεύθηντας τιμὰς εἰς τὴν κατανάλωσιν, τὴν δὲ βιομηχανίαν κατεργασίας τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων νὰ τὴν προσαρμόσῃ εἰς τὰς τελευταῖς ἐπιστημονικάς μεθόδους.

Αἱ ἀλιευτικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπέβαλον, διὰ τῶν ληφθέντων μέτρων, τὴν τόσον γνώριμον πλαιάν οἰκογενειακὴν τῶν μορφήν, τῆς πράγματι ἐμπόδιον ἀπετέλει, δύος ἡ ἀλιεία ἀναχθῆ εἰς τὴν πειραπτὴν σοβαρᾶς βιομηχανίας καὶ τραπῆ πρὸς εύρυτερούς δρίζοντας δράσεως. Τὸ Κράτος ἀποβλέποντας εἰς τὴν μιῶσιν τῶν ἔκτικον εἰσαγωγῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων, ἀλλὰ καὶ συνάμα εἰς τὸ νὰ ἔθισθῃ ὁ Ἰταλικὸς λαός εἰς τὴν κατανάλωσιν μεγαλυτέρας ποσότητος ἰχθυόων εἰς τιμὰς εύθυνας, ἀναπτηρωθοῦν δ' ἐν μέτρῳ, αἱ ἔκ του ἔξωτερικοῦ ἐπίσης εἰσαγόμεναι μεγάλας ποσοτήτες τερετίων τε κρεάτων, δέν ἔφροντισε μόνον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς, ἀλλά καὶ διὰ τὴν εύχερη καὶ ταχείαν μεταφοράν τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων εἰς τὰς καταναλωτρίας ἀγοράς τοῦ ἔσωτερικοῦ, ἀκούμη δεῖ καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔξαγωγῆς τῶν πλούσιων προϊόντων, διπλάσιας τοῦ προλάβουν τὴν ἀπογύμνωσιν τῶν Ἱταλικῶν θαλασσῶν διά των γυωτῶν καὶ παρ' ἡμίν μεθόδων.

Παρεχωρήθησαν εἰς ἑταῖρίας τὰ ἔθνικά ὅδατα πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἰχθυοκαλλιεργείας, ἐλήφθησαν δὲ καὶ δλα τὰς ἀνεδικυνόμενα Νομοθετικά μέτρα τὰ διασφαλίζοντα τὸν θαλασσιόν πλοῦτον καὶ δυνάμενα νὰ προλάβουν τὴν ἀπογύμνωσιν τῶν Ἱταλικῶν θαλασσῶν διά των γυωτῶν καὶ ταχείαν μεταφοράς τοῦ ἔσωτερικοῦ εἰσαγωγῆς τῶν περιόδους περιορίσαντας τὴν αποστολήν τοῦ Απλαντικοῦ κατεσανού, λόγῳ δὲ τῆς αὐξήσεως τῶν ἀποστολῶν μεταξὺ τῶν ἀλιευτικῶν ζωνῶν καὶ τῶν κέντρων κατεργασίας καὶ καταναλώσεως, διτιμετώπισαν ἐπιτυχῶς τὴν αὐτομάτως ἀνακύψασαν ἀνάγκην ἀνακαινίσεως τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ τῶν διά μεγαλυτέρων σκαφῶν καὶ τῆς ἐπ' αὐτῶν ἔγκαταστάσεως ψυγείων, βάσει τῶν τελευταίων ἐπιστημονικῶν δεδομένων, ἀτινα ἐπιπρέπουν τὴν διατήρησιν τῆς παραγωγῆς ὑπὸ τοὺς εύνοικωτέρους δρόους φήμεως.

Ἄπο ἐμπορικῆς οκοπιμότητος ἐπεδιώχθη τὸ εύθηνόν της τιμῆς καὶ ἐπετεύχθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ μείωσις τῆς χονδρικῆς πωλήσεως τῶν ἱκανομικῶν παραγόντων, δηλαδὴ εἰς τὴν ἀνεδαρτησίαν τῆς Ἰταλίας κατὰ 15 ο. πράγμα πού ἐπέτρεψε τὴν αὔξησην τῆς ἔθνικης παραγωγῆς καὶ ἀντιστοίχως τὸν πειροπλοίον τῶν εἰσαγωγῶν. Ἡ κατὰ τὸ 1932 Ἰταλικὴ παραγωγὴ ἡγέθη ἔναντι τοῦ 1931 (ἔτους, καθ' ὅ εἶχεν αὐτὴν ἀνέλθει κατ' ἄξιαν εἰς 700 ἑκατ. λιρεττῶν) κατὰ 25 ο. ἐνώ τούναντίον ἡ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγῆ ἐμειώθη εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Πρὸ τὸν οκοπόν ἀφ' ἔτερου τῆς ἀνισχύσεως τῆς καταναλωτικῆς ικανότητος τοῦ Ἰταλικοῦ λαοῦ διεδόγεται μία σοβαρά κατὰ πόλεις προπαγάνδα ἀπὸ μέρους τῶν ἀκαστοτάχοις τοπικῶν ὄργανων τείνουσα νὰ καταδείξῃ δχι μόνον τὴν οἰκονομικὴν συμβολὴν τῆς ἀλιείας εἰς τὴν εύημερίαν τοῦ τόπου, ἀλλὰ καὶ πόσον ἀπὸ τῆς ὑγεινῆς πλευρᾶς εἰνὲ ὀφέλιμος ἡ χρήσις τῶν προϊόντων τῆς θαλασσῆς. Διὰ τὸ εύθηνόν της τιμῆς τῶν εἰλικρήσαντας τελευταίας, ἀκόμη ἐβδομάδας καὶ νέα μέτρα ἀπαλλάσσοντα τὴν παραγωγὴν ἀπὸ ωρισμένα βάρη, ὡς λ.χ. δύον ἀφορᾶ τὰς τιμὰς τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἀλιείαν ύλικῶν καὶ περιορίζοντα εἰς λογικά σημεῖα τὰ μεταξὺ χονδρικῆς καὶ λιανικῆς πωλήσεως πειριθρία τῶν ἐμπορικῶν κερδῶν.

Αί πρὸς τὴν «Αντριάτικα» ἐπιχορηγήσεις

Ο ἑφόπλιστικός σμιλος «Adriatica» τῆς Βενετίας, θὰ λαμβάνῃ, καθ' ἄρα ἔγνωσθη, ἑτοῖσαν ἐπιχορηγοὺς παρὰ τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως ἐκ 54.800.000 λιρέττων, μέχρι τοῦ 1946, διὰ τὴν ἔξυπηρέτην 13 τακτικῶν γραμμῶν, αἱ οἵοις ἐνώνουν τούς λιμένας τῆς Ἰδριατικῆς μὲν τὴν Ἐλλάδα, τὴν Ρόδον καὶ τὴν Αίγυπτον, καὶ ἀτέρων 19 γραμμῶν τοῦ δικτύου συγκοινωνιῶν μεταξὺ τῶν Ἰδριατικῶν λιμένων. Η «Adriatica» διὰ τῆς συμβάσεως τῆς μὲν τὸ Κράτος ὑποχρεοῦται νὰ ἐνισχύῃ τὸν στόλον τῆς μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου τρ. ἔ. διὰ δύο ἀκόμη μότοροιπες, ἐνὸς 1500 τ. γκρός καὶ ἑτέρου 8000 τόννων. Τὰ δύο ταῦτα τελοῦν· ἡδη ὑπὸ ναυπηγησιν τὸ μὲν ἔνα εἰς τὴν Ἀγκώνα, τὸ δὲ ἄλλο εἰς Μομφαλκόνε.

Ομαδικὴ διάπτησις τοῦ Ἀτλαντικοῦ

Κατὰ τὰς ἐκ Ρώμης πληροφορίας μία Ἰταλικὴ μοῖρα ἔξ εἰκοσιν ἰσχυρῶν ὑδροπλάνων πρόκειται νὰ πραγματοποιήσῃ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς θέρους δι' ὅμαδικῆς πτήσεως τὴν μετ' ἐπιστοφῆς διαδρομὴν Ἰταλίας — Ἕνων. Πολιτεῖν. Πρὸς τὸν σοποτὸν αὐτὸν ἐναλλάχθησαν ἡδη ἥπο τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως ἔξ Ἀγγλικᾶ ἀλιευτικᾶ, ἀτινα σταθμένωνται εἰς ισάριθμα ἐπίκαια σημεῖα τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ ἐψιδαισμένα δι' ἀσυμάτων μεγάλης ἐντάσεως, θέλουσι χρησιμέσσει ως σύνδεσμοι καὶ ὁδηγοὶ τῷ ἐπινυδόντον τούτον ἀεροπορικὸν ἐγχειρήματος.

Μεγάλη Βρεταννία

Αἱ Σοβιετικαὶ προτάσεις διὰ ναυπηγήσεις

Κατὰ τὰς ἐκ Μπάλφροτ πληροφορίας εἰς τὴν δουλήν τῆς Βορ. Ἰρλανδίας Σοβιετικῆς δουλευτῆς κατηγόρησε τὴν Ἰρλανδικὴν κυβέρνησιν, διὰ λόγῳ τῆς ἀρνήσεως τῆς νὰ θεωρῇ τὰς προτάσεις τῶν Σοβιετῶν διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων ἐπὶ πιστοῖς: ἀπεστέρησης τὴν χώραν μιᾶς σοσκαρᾶς ναυπηγικῆς ἐργασίας, ἡτοις θὰ ἀπέφερε τὴν εἰσροήν ἐπικοτομηρίων τινῶν λιτῶν, ἐνὸς συγχρέσεως θὰ ἔλουν δὲ τὸν κανακὸν χρωματικὸν διατίτημα τὸ πρόσδημα τῆς ἀνεργίας τῶν προσωπικῶν τῶν Ἰρλανδῶν καθὼν ναυπηγέων.

Ο ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν παρεδέχθη, διὰ τὸ δηνι μία Σοβιετικὴ ἀντιπροσωπεία φύσασα εἰς Μπάλφροτ ὑπέδειλε προτάσεις διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἀρκετῶν οικαρῶν σπουδαίας συνολικῆς ἀξίας, οἱ δροι: δημως τῆς πληρωμῆς δὲν ἔχουν καθολικοὶ ὑγκάριστοι. Ἐπεζῆτουν, δηλασῆ, τὰ Σοβιετά νὰ μὴ πληρώσουν ἐπὶ δύο ἔτη τίποτα, οὗτα καὶ ἀπλῆν καν προκαταβολὴν, οὕτως ὅτε δὲ ἡ ἀξία τῶν ναυπηγουμένων πλοίων θὰ κατεβάλλεται ἔξ δισκάληρου ἀπὸ τὸ ἀγημένον Ταμεῖον τῆς Ἰρλανδίας...

Μετὰ τὴν διετίαν τὰ Σοβιετά θὰ κατέβαλον μίαν δύσιν, ἀντιπροσωπεύουσαν μικρῶν ποσοτῶν τῆς δλίνης ἀξίας, τὸ δὲ διπλάσιαν κρέσον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, θὰ τὸ ἐπλήρωναν μετὰ παρέλυσιν ἐπτὰ ἑτάδων!. Καὶ δ' Ἰρλανδές ὑπουργὸς κατέληξε: «Ἄγνωσθὲ τὸ προσεξαν δη τὸ ἡδύναντο νὰ πράξουν ἀλλαὶ χώραι εἰς ἐπωφελεῖς οἰκονομικῶν συνδυασμούς, πολὺ ἀμφιβάλλω, δημως, ἢν θὰ ὑπῆρχε Χώρα εἰς τὴν Εὐρώπην, ἡτοις θὰ ἦτο διατεθειμένη νὰ πράξῃ εἰς μίαν ὑπὸ τοιστούς δρουσι συμφωνίαν μὲ τὰ Σοβιετά».

Η ἀσφάλεια τῆς ζωῆς ἐν τῇ δαλάσσῃ

«Ἀπὸ τῆς τελευταῖς ἀναγγελίας νέων κυρώσεων παρὰ διεκφόρων ναυτικῶν κρατῶν τῆς διαθέντος ουμάδασσος τοῦ 1929 περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῷ θαλάσσῃ», ἡτοις δὲ γνωστὸν—ἐπέιθεν ἐπιχειρεῖτο τῆς Ιηγ. Ιανουαρίου τρ. ἔ., παρέσχον εἰδοποιήσεις, δητοις συγκατατίθενται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς καὶ αἱ κυβερνήσεις τῆς Βρετανίας, Οὐγγαρίας, Ισλανδίας, Πορτογαλίας, Κίνας καὶ τῆς ἀλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσικην. Η σύμβασις θὰ ισχύσῃ διὰ τὰς χώρας ταῦτας τετελεσμένης καὶ τῆς εἰδοποιήσεως των, ἡτοι διὰ τὴν Βρετανίαν καὶ Οὐγγαρίαν ἀπὸ σήμερον ίην Ἀπρίλιον, διὰ τὴν Ισλανδίαν καὶ Πορτογαλίαν ἀπὸ τῆς θης Ἀπρίλιον, διὰ τὴν ἀλευθέρας πόλεων τοῦ Δάντσικην ἀπὸ τῆς 30ης Ἀπρίλιον καὶ διὰ τὴν Κίναν ἀπὸ τῆς 14ης Μαΐου. Μέχρι σήμερον ἡ ἐν λόγῳ σύμβασις ἔχει: τεθῆ εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν, Καναδάν, Δανίαν, Φινλανδίαν, Γαλλίαν, Γερμανίαν, Ιταλίαν Ολλανδίαν, Νορβηγίαν, Ισπανίαν καὶ Σουηδίαν.

Η «Μαυριτάνια» πλωτὴ λέσχη

Πληροφορίαι ἐκ Λονδίνου ἀναφέρουν, δητοις ἡ «Cunard Line» σκέπτεται νὰ μετατρέψῃ τὸ παρωπλισμένον ὑπερωπικάν τῆς «Mauretania» εἰς «first floating night - club». Ηρέτοις ἀπεσυγήνει τὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Νόμου τοῦ ἀπαγορεύοντος τὴν πώλησιν οἰνοπνευματώδων μετὰ τὴν 10ην νυκτερινήν, ἡ «Μαυριτάνια» θά ἀνάγεται εἰς τὸ πίλαγος, πέραν τῶν Βρετανικῶν χωρικῶν ὑδάτων. Τὰ 800 μέλη τῆς πλωτῆς ταύτης λέσχης θὰ δύνανται νὰ ἐπιδιώκουν μεταξὺ τῶν ἀλλων, εἰς ἀθλητικὰ παιγνίδια τάννους, γκόλφ, κολυμβήσεως κλπ.

Λέγεται, δητοις καὶ ἡ «Οὐδέτερ Στάρ Λάιν» ἀντιμετωπίζει τὴν διάθεσιν ἐνὸς ἐκ τῶν μεγάλων ὑπερωπικῶν τῆς εἰς παρομοίαν ἐπιχείρησιν.

Τὸ γδατόφραγμα ἀπό....φορτηγὰ πλοῖα

«Ἐνας Ἀγγλος μηχανικὸς πρόστεινε κατ' αὐτάς τῆς χρησιμοποίησιν 100 παλαιῶν φορτηγῶν πλοίων διὰ τὴν κατακούσην διατοφράγματος ἐντὸς τοῦ Severn καὶ εἰς τὸ βαθύτερον αὐτοῦ σημεῖον μεταξὺ Νούθπορτ καὶ Ἀβρονικού. Τὰ φορτηγά, μετὰ τὴν ἀφύπαρσιν τῆς πρύμνης καὶ τῆς πρώρας τῶν καὶ ἀφοῦ τὰ κύτη τῶν πληρωμῶν: τοιμέντου, θὰ βαθισθεῖσιν εἰς καταλλήλους θέσεις, διὰ νὰ χρησιμεύσουν—διὰτοις διγκολίθων—ῶς βάσεις τοῦ μελτεωμένου νὰ κατακούσηται διατοφράκτου.

Τὸ ἑκπτωσις τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορίου

Εἶναι ἀρκετὰ εὐγλωττοὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς ὑπὸ τοῦ «Board of Trade» καταρτισθεῖσης ἐπισήμου στατιστικῆς διὰ τὴν κίνησιν τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορίου κατὰ τὸ 1932. Οἱ ἀριθμοὶ ἔχουν σημειωθῆναι, βάσει τῆς στερλίνας καὶ δεικνύουν ἐναντὶ τοῦ 1931 μίαν πτώσιν 24.6 οὑο διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 24.8 οὑο διὰ τὰς ἔξαγωγὰς. «Ἐναντὶ τοῦ 1930 ἡ ἑκπτωσις φθάνει εἰς τὸ ποσοστὸν 43.5 οὑο διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 44.9 οὑο διὰ τὰς ἔξαγωγὰς, ἐναντὶ δὲ τοῦ 1929, ὅποτε καὶ ἔξεδηλώθησαν τὰ πρώτα σημεῖα τῆς κρίσεως, ἡ ἑκπτωσις ἀνήλθεν εἰς 54.1 οὑο διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 56 οὑο διὰ τὰς ἔξαγωγὰς.

Εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα δεικνύουνται αἱ ἐπελθοῦσαι μεταβολαὶ εἰς τὴν ἀξίαν, τὸν δροκὸν καὶ τὸν μέσον δρον τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν κατὰ τὸ 1932 τῶν ἐπτὰ κυριωτέρων Κρατῶν ἐναντὶ τοῦ προγενεστέρου ἔτους 1931:

Τὸ διακύμανσις τῶν Εἰσαγωγῶν

ΧΩΡΑΙ	Ποσοστὸν τοῖς οὑο	Μέσος δρος
	Κατ' ἀξίαν	Κατ' δρον
Ἀγγλία	-18.2	-11.8
Δανία	-22.1	-27.3
Νορβηγία	-20.0	-14.0*
Γερμανία	-30.6	-8.7
Γαλλία	-29.3	-20.2*
Ἴταλία	-29.2	-8.2**
Ὕν. Πολιτεῖαι	-36.7	-17.0*

Τὸ διακύμανσις τῶν ἔξαγωγῶν

ΧΩΡΑΙ	Ποσοστὸν τοῖς οὑο	Μέσος δρος
	Κατ' ἀξίαν	Κατ' δρον
Ἀγγλία	-6.5	+ 0.4
Δανία	-14.1	-2.6
Νορβηγία	+21.7	+29.0
Γερμανία	-40.2	-30.2
Γαλλία	-35.3	-23.8
Ἴταλία	-33.4	-21.3
Ὕν. Πολιτεῖαι	-33.4	-21.0

* Η σύγκρισις ἀφορᾷ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ Ιανουαρίου μέχρι Σεπτεμβρίου καὶ διὰ τὸ δύο ἔτη. ** Ομοίως η σύγκρισις ἀφορᾶτο ἀπὸ Ιανουαρίου μέχρι Οκτωβρίου διάστημα.

Τὸ ἀποπεράτωσις τοῦ «Κιουνάρντερ

Ἐνώπιον τῆς βουλῆς τῶν Κοινοτήτων καὶ κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 22ας Μαρτίου, ὅποτε συνεζητήθη τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεργίας, διὸ πονηρὸς τὸν Οἰκονομικῶν την Neville Chamberlain ἀνερέθη καὶ εἴπε τῆς ἀποπεράτωσεως τὸν νέον «Cunarder», τονίσας ὅτι ἀπαραιτήτος προϋπόθεσις διὰ τὴν παροχὴν τῆς κυβερνητικῆς βοηθείας πρὸς ἀπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τὸν κολοσσαῖον σκάφους, εἰναι ἡ ἐπίτευξις συμφωνίας διὰ μίαν στενὴν συνεργασίαν τῶν δύο μεγάλων Βρετανῶν ἑταῖρων, αἰτίνες ἔχυτησεν τὴν γραμμήν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ.

«Η «Cunard»—εἰπεν ὁ ζ. Τσάμπερλαϊν—δύναται νὰ ἀκολουθήσῃ οινδήποτε ἄλλο σχέδιον θέλει διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ «Κιουνάρντερ». Προκειμένου διὸς νὰ νέψῃ τὸν ἀπιδίζετον ταῦτην διὰ τῆς κυβερνητικῆς πιστεύει, διὰ αὐτοῦ μεγάλαια βρετανικὰ ἑταῖραι, διὸν δὲν δυνηθεῖν ποτὲ ν' ἀντιμετωπίσουν ἀποτελεσματικῶς τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμούν ποτὲ τελείωσεν τὴν γραμμήν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Διὰ τὴν Ἀγγλικὴν κυβερνητικὴν ἀποτελεῖ ξενική περιπολίδων σημασίας η σύμπραξη τῆς «Cunard» καὶ τῆς «White Star», διότι θὰ θέσῃ τέρμα εἰς τὴν διαπλασία τῶν Αγγλικῶν δυνάμεων. Η κυβερνητικὴς πράτει τὸ πάν, διότις ἐπιτύχη τὴν ποιαντην σύμπραξην, ἀνεν τῆς ὁποίας εἰναι πρόδηλον, ὅτι δὲν θὰ θελήσῃ νὰ βοηθήσῃ ύλιζος τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν εἰπονέοντας τὸν νέον «Cunarder». Η καταστήσεις της «White Star», διότις θὰ θέσῃ τέρμα εἰς τὴν Αγγλικὴν δυνάμεων. Η κυβερνητικὴς πράτει τὸ πάν, διότις ἐπιτύχη τὴν ποιαντην σύμπραξην, ἀνεν τῆς ὁποίας εἰναι πρόδηλον, ὅτι δὲν θὰ θελήσῃ νὰ βοηθήσῃ ύλιζος τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν εἰπονέοντας τὸν νέον «Cunarder».

Κατὰ τὴν αὐτήν συνεδρίασιν ὁ ἐργατικὸς βοηθείης Neil MacLean, ὅμιλῶν ἐπὶ τὸν ἀνοτέρον θέματος ηδελησε νὰ πληροφορηθῇ τοὺς δροὺς ὑπὸ τοὺς δροὺς αἱ τοῦ θερμήσεων συγχώνευσιν, καθὼς καὶ διὰ ποτὸν ἀπότερον σοποτὸν σύναμμετετατοῦνται οἱ κυβερνητικῆς εἰς τὰς ἐργασίας δύο μεγάλων ἑταῖρων. Μόνον αὐτὸν αὐτὰς ἑταῖραι—εἰπε—πάρασχον εἰς τὴν Ἀγγλίαν. «Η μῆτρας η κυβερνητικὴς θὰ ἐφαρμόσῃ παρομοίων τακτικὴν καὶ διὰ τὰς ἀλλας;

Περαιτέρω ὁ αὐτὸς Ἀγγλος βοηθείης της «Κιουνάρντερ», ὃπος ἡ κυβερνητικὴ βοηθείη της «Κιουνάρντερ», παρεδόθη πρὸς ἡμερῶν εἰς τὴν Νορβηγίκην ἑταῖριαν «Westfal Larsen Co» τὸ τρίτον κατά σειράν των πανηγυρικῶν διὰ λογαριασμού τῆς ταχύπλουν μότοροιτ «Moldanger», ἀφοῦ προγενέμενως ἔχετελεσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του. «Η ἑταῖρια Larsen

Τὸ Ολλανδία

Παράδοσις νεοτεύκτου μότοροσιπ

«Υπὸ τοῦ Ναυπηγικοῦ Οίκου «Amsterdam Shipbuilding Co, Ltd», τοῦ «Αμοτερντάν», παρεδόθη πρὸς ἡμερῶν εἰς τὴν Νορβηγίκην ἑταῖριαν «Westfal Larsen Co» τὸ τρίτον κατά σειράν των πανηγυρικῶν διὰ λογαριασμού τῆς ταχύπλουν μότοροιτ «Moldanger», ἀφοῦ προγενέμενως ἔχετελεσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του. «Η ἑταῖρια Larsen

είχε παραγγείλει τρία όμοια μότορσιπς, τό δέ «**Moldanger**» έπφορετο νά παραδοθῇ δεντρεον κατά σειράν. Την 15ην Ιουνίου όμως 1932 καὶ ἀργιθεος 11 ἡμέρας μετά τὴν καθέλκυσιν του ἔξεργάγη ἐπ' αὐτῷ μεγάλη πυροβολία, ἦτας κατέστησε τὰ κύτη No 2 καὶ 3, καθὼς καὶ τὰ διαιροφίατα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἀξιωματικῶν. Κατόπιν τούτων ἐπεταχύνθη ἡ κατασκευή καὶ παράδοση τοῦ τούτου μότορσιπα «**Trondanger**», τὸ δέ «**Moldanger**» ἀπέμεινε τελευταῖον.

"Αμή τη παραδόσει του το «*Moldanger*» έπανδυθέν με πλήρες Νοθητικόν πλήρωμα απέπλενσεν άμεσως διά το πρώτον του ταξίδιον. Τό σχάφος τούτο έχει διαστάσεις μήκους 486 ποδῶν, πλάτους 61 και διαγωνιού βάθους χωτῶν 39,6, δύναται δέ να παραλάβῃ φορτίον 9.400 τόνων πάνωρ, όποτε και έχει βάθυτρα 26,10' ποδῶν. Είνε τέτοιον κλειστού σελτερ-ντέρ και διαθέτει χόρον διά ψηφια 120.000 κυβ. ποδῶν, μεγάλιτερον ἀπό τὰ δύο ἄλλα ἀδελφά αυτοῦ πλοῖα. Έχει μηχανάς Ντηζελέ νέου τύπου, ἀνευ συμπειστοῦ, συστήματος *Stork-Hes-selman* καὶ δυνάμεως 6700 ίππων, φέρει δέ 18 βαρούλκα ἡλεκτροφοίνητα. Έπιστις καὶ ὅλα τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρόματός του βοηθητικά μηχανῆματα είνε ἡλεκτρογενήτα. Διαθέτει 12 θέσεις δι' ἐπιβάτας, ἔξαστην ὅποιον είνε ἐφιδιασμένη καὶ μὲ ίδιαίτερον λοντρόν, ἀναπτύσσει δέ ταχύτητα 18 μιλίων, θά ταξιδεύῃ ὅμως μὲ ἑπτηρεσιακή τοιαύτην 15,12 μιλίων καθ' ὥραν.

Πολωνία

Ἡ Γδύνια ἐναντὶ τοῦ Δάντσιγκ

Ο διάσος ἀνταγωνισμός, δυστις ἐπικρατεῖ μεταξύ τῶν δύο Βαλτικῶν λιμένων τῆς Γδύνιας καὶ τοῦ Δάντσιγκ, ἐκ τῶν δύοίσιν δὲ πρώτοις ἀποτελεῖται προϊόν τοῦ μεταπολεμικοῦ Πολωνικοῦ θητουργοῦ, ἐνώπιον δὲ δεύτερος ἀνήκει: εἰς μίαν ἀπὸ ἑνὸς δοκολήγρου αἰδίνοντος ἔλευθερον πόλιν καὶ ἡ ἐπίδρασις τῆς Γδύνιας πετεῖ τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ Δάντσιγκ, ἐμφανίζονται ἐντόνως εἰς τὰς δημοσιευθείσας προσφάτως στατιστικὰς τοῦ Πολωνικοῦ δημοσιευτικού τοῦ Ἐμπορίου.

Ούτω κατά τό 1913 ή κίνησις τοῦ λιμένος τοῦ Δάσκαλουγκ ήτο κατά τι μικρότερά ἀπό τὴν κίνησιν τῶν λιμένων Λόρηπος καὶ Λιμπάδου, η ἡμίσεως δὲ ἔναντι τῆς κίνησεως τῶν λιμένων τοῦ Στέτιους καὶ τῆς Ρίγας. Τότε δημος δὲν υφίστατο ή Γέραια. Κατά τό 1932 δὲ λιμήν τῆς Γέραιας ἐνεργίας κίνησης ἐμπορευμάτων 5.000.000 τόννων, δηλαδὴ σχηματίζεται δὲν ὑπερέβαλον τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν προαναφερθέντων τεσσάρων λιμένων, ἀλλὰ ὑπερέβη καὶ τὴν τῆς Βρέμνης, τῆς Κοπεγχάγης, τῆς Στοκχόλμης καὶ τῆς Καναδού.

Κατά τό 1932 έπεισθησαν τόν λιμένα τής Γλύνικς 3600 πλοῖα, τών δύοιων τό συνολικόν τοννάρη ήτο τριπλάσιον τῆς νυκτιλίκαιης κινήσεως τοῦ Δάντωνικ γ κατά τό 1913. Η Πολωνική στατιστική δέν αναφέρει τό ποσόν τῆς μέσφ Δάντωνικ εἰσιγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς ἐμπορευμάτων, ἀλλ' εἰς ἀμφι- τέρας τάς περιπτώσεις είναι ἀπολύτως δεδικιον, διτοί οἱ ἀριθμοί τῆς Γλύνικς είναι κατά πολὺ ὑπερτεροι. Η ἀξία τῶν μέσφ τῆς Γλύνικς διακομισθέντων ἐμπορευμάτων ἀνήλθε κατά τό 1931 εἰς 400 ἑκατ. Εξότου, ή δέ τοῦ Δάν- τωνικ εἰς 735 ἑκατ. Κάτιο.

Ο κατωτέρω πίνακας της κατά τὴν τελευταίαν τετραετίαν ναυτιλίας ή
κινήσεως τῶν δύο ἀνταγωνιστούμενων λιμένων είναι ἀρκετά δηλωτικός τῆς
ταχείας προσδότη τῆς Ηδωνίας.

Έτη		Δάντσιγκ	Γδύνια
1929	τ. γκρός	8.559.650	2.822.505
1930	>	8.213.093	3.625.746
1931	>	8.330.505	5.334.622
1932	>	5.476.052	4.224.800

Ναυπήγησις δύο ύπερωκεανίων

"Η Πολωνική ἑταῖρα «Gdynia-American Line» ἀπεφάσισε τὴν ναυπήγησιν δύο νέων ταχυπλόων ὑπερωκεανίων διὰ τὴν διετίουν τῆς ἁμ-
προτομημάτων παρ' αὐτῆς τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ Γδυνίας καὶ Νέας Γ-
ρύκης. Η εἰδησης διὰ τὰς δύο νέας τάξεων ναυπηγήσεως γνωθεῖσα ἀρχι-
κῶς ὡς φύμη κατά τὰς ἀρχές Μαρτίου, ἐπεδεινώθη ἥπη ἐκ συντετυπώσεων,
τὴν ὁποίαν παρέσχε δὲ πράεδρος τῆς ἑταῖρας πρός τὸν Ἀμερικανικὸν τόπον.
Τὰ νέα Πολωνικά λάινερς θὰ ἔχουν χωρητικότητα 15 ἔως 20 χιλ. τ. γκρε-
εκατοντῶν, οἱ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 20 μιλίων καὶ θὰ δύνηνται νὰ ἐκτελεσ-
τὸ τελεῖδιον Γδυνίας - Νέας Γρύκης, μὲ τινας διαμέσους προσεγγίσεις, ἐν-
τὸς ὅπτικης μηδενί. Πρόκειται ἥπη νὰ δηγματίσῃ προσφοράκι πάντα τὴν Ἀγγλικὴν
καὶ Ἰταλικὴν ναυπηγείαν διὰ τὴν κατακεκυρωμένην των, τοινέποιαν διὰ τοῦ
πραδοθέου περὶ τὸ τέλον τοῦ 1931 καὶ διὰ ἕκαστον ἓντι τοῦ θάλαττον διαιρε-
ριομάτα δι' 800 ἀπειδάτως «cabin - class» καὶ τρίτης θέσεως.

Παλαιστίνη

Τὰ λιμενικὰ ἔργα τῆς Χάϊφας

Κατ' ἄλλοτε τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἡγούμενοι μὲν τὸν λιμένα τῆς Χάλιψφας καὶ τὰ ἐν αὐτῷ ἔτελοισθεντα συντόμως μεταξὺ τῶν καλλιτελέων λιμένων τῆς Ἀνατολικής Μεσογείου. «Ηδη, ἐπ' εἰκασίᾳ τῆς ἐπικαιρόμενῆς ἀποφερατώσεως τῶν ἔργων, θά δώσομεν μίαν πλήρεστάριν περὶ αὐτῶν εἰκόνα. Ο κυριος κυριατοθραύστης ἔχει μῆκος ἑνὸς καὶ ἡμίσεως μιλίου, διὰ δὲ τὴν κατακευὴν του ἔχειταισθεντα 76.000 τετρ. μέτρα ὅγκολιθων. Ο κυριατοθραύστης οὗτος ἐπεριβάθμη τελείων, ἔκτος τῶν ἔπιχρισθων του ἐπιχρισθεων. Δεύτερος κυριατοθραύστης, μῆκος, ἡμίσεως μιλίου, κατακευασθείς πρὸς τὸ ὑπήνευτον τμῆμα τοῦ λιμένος, προστατεύει ἐπαρκῶς αὐτὸν ἀπὸ τῆς θαλα-

εστικαρχής και πικρές είς τὰ καταπλέοντα σκάφη ἔνα ἀσφαλές ἄγκυρο-
βόλιον. Τὸ στόμιον τοῦ λιμένος μεταξὺ τῶν δύο ἄκρων τῶν ἐν λόγῳ κομι-
τεύθρων οἰκητῶν ἔχει πλάτος 600 ποδῶν.

"Η κυρία λημενική λεκάνη είναι εύρυτατη, η οδοποιία δ' ανθητής έπιφανειας είσι μίαν έκτασιν 392.462 τ. μ: έχει βάθος 37 ποδών, έπερχε δὲ ουλασσία λωρίδης έκτασις 227.576 τ. μ. πρόκειται ν' ἀποκτηθή ἐλάχιστον βάθος 31 ποδών. Αἱ λημενικαὶ ἔστι φυκιὶ ἐπιφάνειαὶ εἰναι εἴκασις 364.140 τ. μ.

Αναγείρονται ηδη έπι αὐτῶν λιμεναποθήκαι καὶ ὑπόστεγα, ἐκ σιδηροπλαγών κοινάμυκτος καὶ ἐπὶ θεματίων βάθους 50 ποδῶν ἔντος τοῦ μαλακοῦ καὶ ἀμμώδους ὑπεδάφους, σύντος δέ τα κτίρια νά είναι σταρβότακτα.

Τα κρηπιδώματα έχουν μήκος 2210 πόδων και μέγιστον δάθυρο 31 πόδων, καθιστάται δύο δυνάτων το σύγχρονα πλευρικά τρίποντα μεγάλων φορητήγων πρός φορτοεκφόρτωσην κατ' εὐθείαν ἀπό τα σιδηροδρομικά βαγόνια τη βοηθεία γερκνών. Τα κρηπιδώματα έχουν ἑφοδιακόθυ καὶ μὲ σιδηροδρόμηστήρας καὶ ἡ πρὸς αὐτῷ θαλασσίη ἐπιφάνεια μὲ σημαντήρας, εἰς τρέπον θάτα νὰ δύνανται τὰ σκάφη νὰ προσεγγίζουν μὲ τὴν πρόμνην εἰς τὴν προκυπίκαια καὶ νὰ φορτεψηφοτίσουν ἀπό ἀμφοτέρας τὰς πλευράς των εἰς φορητήγων.

Τελευταίως ἐλλήφθη πρόνοια και διὰ τὴν διευκόλυνσιν τοῦ πλευρίσματος τῶν μεγάλων ὑπερωκεανών, ἀτ. να συχνά φιλοξενοῦται: εἰς τὰ Παλαιοτεννακά διατάσσεται πέροντα περιτυγγιτά πρὸς ἐπίσκοψιν τὸν 'Αγίου Τόπουν. Τοῦτο ἐνέγκει: Ιδαῖς τέραν πρατηγήν, ἀξίαν διὰ τὰ ὑπερωκεανά, ὑποχρεωμένα μέχρι τούτους γ' ἀγγυροδολούσιν εἰς τὸν θνοιτόν και τελείως ἔκταθεμένον δρμον τῆς Ιόνην.

Μέ τὰ σοσσαρά αὐτὴ λιμενικά ἔργα καὶ μὲ τὴν βοῆθειαν τοῦ συγκοινωνιακοῦ παράγοντος τοῦ ἐν τῷ ἕγρῃ δικτύου, δύναται κανεὶς νὰ εἴη θεῖ λαμπρὸν διαχρήστη τοῦ μέλλον τοῦ λιμένος τῆς Νάπλφας. Πρέστι τὸ πάρον οὐλα τὰ προϊόντα ἑκατὸν πρᾶξι τῶν λειψανῶν Θάλασσαν περιοχῶν καὶ τὸ διατετρικοῦ τῆς Νακατίνης διέρχονται διὰ τῆς Νάπλφας μὲ τὰ προπάρχοντα μέσα, διεβάγαται δὲ μίσθιος αὐτῆς καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν τοῦ ἔξαγωγοκοῦ ἐμπορίου τῶν σταχυφόρων καὶ τῶν πορτοκαλλιών. "Η ἐμπορικὴ αὐτῆς κίνησις διέκυντον, καθότι καὶ αἱ πάσαι Νάπλεων εἰσήγαγον πορθῆσται απο-

των επιχειρήσεων, κακώς και με μεγάλη προστίμη την επιχειρηματική ανταγωνιστικότητα στην Ελλάδα να αποτελείται από την λειτουργίαν των έργων, η τελεία των διοικητικών συμφέρουσών της όχι πραγματικοποιήθηκε παραστάχη 'Οκτωβρίου με συνολικής άξονας την περιοχή Δυτικής Ελλάδας πάνω από 1.250.000 λιτρών.

παντανη προστατηθεί, στις σημαντηριστικές προσεδαφίες και η μετά των πετρελαιοπηγών όπου ήραν ασθλήσιμες, άρχισαν έτσι να κατασκευή της γραμμής της μελλούσας νότια έννοιας την Χάλιφφαν με τὸν σιδηρόδρομον της Βγχδάτης, δηπότε θά καποδή ο λαϊκής της Χάλιφφας ή πρακτικωτέρα και φυσική διένεργη μιας έκτασης ήσυχης ένδιχωρας.

Poumavía

΄Η διέξοδος τής Τσεχοσλοβακίας

Τό Ρουμανικόν υπουργείον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἀπεφάσισε τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν τυμάτως ἐλευθέρας ζώνης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γαλαζίου. Ἐπιτέρπεται τοιούτοτρόπων εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν, διόπις ἀποκτήση μίκην ὑπερθέραν ἐμπορεικὴν βάσιν διὰ τὴν διέδοδον τὴν πρέση τῶν Μαύρην Θαλασσῶν καὶ δι' αὐτῆς πρός τὴν Μασσάρειον, χάρις εἰς τὰς τελευταῖς ληγχθείσες καὶ ἥδη ἔκτελουμενὰς ἀποφάσισε τῆς διασκέψιως τῆς Μικρᾶς Ἀντάντ.

Σουηδία

· Ή μείωσις τῶν μισθολογίων

Ἐκ Στοιχθέμης ἄγγελλεται, διτὶ διεκόπησαν καὶ πάλιν αἱ ματαῖν τῶν Σουηδῶν ἐφρόπτεστῶν καὶ τῆς Ὀμοσπονδίας τῶν κατωτέρων πληρωμάτων διαπραγματεύσας πρὸς ἀνανέωσιν τὴν συμβάσισαν τῷ μισθολογίᾳ. Ὁ μεσολαβῶν κυβερνητικὸς διαιτητὴ προστίθεται ἔκπτωσιν τῶν μισθών κατὰ δικαίων μέσουν δρον 5 αρ), τὴν δὲ πρότασίν οὗ ἀπεδέχθη ἡ «Ἐνωτική τῶν Ἐφοπλιστῶν», τὴν ἀπέρριψεν διμοσ τὸ σωματεῖον τῶν ναυτῶν.

Κατόπιν τῆς ἐπειλθυσσῆς δικαιοητής δὲν θρίσταται: πλέον καμιαὶ συμφωνίαι, εὐτὰς λογίες: ή καταγγελθείσος πυκλαῖς σύμβασις, δύνανται: δὲ τὰ κατώτερα πλήρωμάτικά νῦν ἔγκατταίσθιον τὰς θέσις των, ἀρκεῖ νὰ προειδοποιή-

σου περὶ τούτων πρό μικρὸς ἔδιδασθος.
Ηροστίθεται ἐξ ἀλλού, δέ, μία προγραμμένη συμφωνία μεταξὺ ἑποκλι-
τῶν, ἀξιοτάτων καὶ μηχανικῶν καὶ ἑτέρᾳ παρομοίᾳ μεταξὺ ἑροκλιτῶν,
ἀσφυρκτιστῶν καὶ θαλαμηγόπλων, δι' ὧν καθιερώντο ἐλαφραὶ τινὲς μετώ-
σεις τῶν μιθολογίων, ἀνενενθόσαν τὴν Τὴν Μαρτίου διὰ χρονικῆς περι-
οδοῦ λόγων τῶν Σίνων Ἀγριανούπολης 1934.

·Η διάλυσις τῶν παλαιῶν πλοίων

Τό Σουηδικόν υπουργείον τής 'Εμπορικής ναυτιλίας ἀπηρθύθηθή πρέξ τά κυριώτερά Σουηδικά ναυπηγεία ζητήσαν νά πληροφορηθῆ τάξ ἀπέψεις των ἐπί τῆς πρακτικῆς ἀξίας τῆς προσάσσων, δησος ή Κυβέρνησης διατέθη πίστωσιν 2.800.000 μάρκων, ός ἀμοιβήν διὰ τῆν διάλυσιν τῶν παλαιών Σουηδικῶν πλοίων. Τά ναυπηγεία **"Möhögs Mek. Werkstad"** τοῦ Σουντοχαλλ, ἀπεκτινθντα εἰς τό ἑρθόντημα τοῦ υπουργείου ἀνέφεραν, διτ: ή ὑπόθεσις τῆς διελάλυσεως τῶν παλαιών πλοίων ἔμεταθη ἐπισταμένων παρ' αὐτῶν, μὲ ουπέρρωμα, διτ: ὅπο τάς σημαρινάς τιμάς τοῦ παλαιοτεθῆσον πράπετα τά πλοία γά δρθθω: δωρεάν, διτ: ἀπό τὴν ἐν τῷ ἀγορᾷ διάθεσιν τοῦ διλικού των, θά καλύψθησι μάρον αὶ διπάναι τῆς διελάλυσης. 'Εξαίρεσις δύναται: νῦ γίνη δι' ὥραιμάντες περιπτώσεις, καθ' ἀρ' οἱ αιωληγας τῶν διεκλυμένων πλοίων εἰς ζάλικινοι, αὶ δε μηχανικοὶ τῶν παρέχουν μίκιν καλλή ἀναλογίαν μετάλλων, δητε πο μηνηθὲν ναυπηγεῖον θά δύναντο νά πληρώσω διὰ ταυτάκα σκάρη 1 ἵσως ἡ κορώνας κατά τὸνν γυρός. 'Εν τέλει ὑποστηρίζεται, διτ: ή πρότασις περὶ διελάλυσεως, βάσει τῆς κυβερνητικῆς ἀρωγῆς.

Θά άποδηγή επ' ωφελείσι της Έμπορικής ναυτιλίας της Χώρας.

Ἐν τῷ μεταξύ εἰς τὸ Σουηδικὸν κοινωδόλιον κατέσθη Νομοσχέδιον, διὰ τοῦ διετοῦ ἀπαγορεύεται ἡ ἀναγνώρισις ὡς Σουηδικῶν πλοίων, οὐκ φάν ήλικίς ἀνω τῶν 25 ἔτῶν καὶ σίκαδοι ποτὲ καταγγορίας. Τὸ μέτρον τοῦτο ἐλήφθη κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν ἡδη κρατοῦν ἡ Νορβηγία, δῆτα ἀναγράφεται ἡ εισαγωγὴ πλοίων ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἔτῶν.

Τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Ὑπὸ τῆς Σουηδικῆς κυβερνήσεως ἐτέθησαν εἰς ἑραρημογήν οἱ ἀπὸ τοῦ 1929 ἐγκριθέντες κανονισμοὶ διὰ τὴν ἀνετον καὶ σημειῶν παραμονῆς τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τὸν Σουηδικὸν πλοίον. Οἱ Σουηδοὶ καὶ ἡ ὄλοτη σχέδιον τὸν Σουανδινανὸν ναυτιλλομένουν διακρίνονται διὰ τὴν πολύτελειαν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων διαμερίσμάτων τοιν. "Ολα τὰ Σουηδικὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα χωρητικότητα 1200 τόννων γρόδες καὶ ἀνω ὑπερχρεώθησαν διὰ τῶν νέων κανονισμῶν νὰ διαθέτουν επαρχή ἀριθμὸν καπιτών μὲ δύο μόνον κλίνας, τὸ μέτρον δ' ἀντὸ ἔχην γάγκασε πολλοὺς πλοιοτήτας νὰ ὑποβληθοῦν εἰς σοβαράν δαπάνην διὰ νὰ πραγματοποιήσουν τὴν ὑποδειχθεῖσαν διαρροήθμασιν τῶν ναυτῶν εἰς τὰ ὑπάρχοντα σκάφη τοιν.

Εἰς μόνον ἐφοπλιστικὸς Οίκος τοῦ Γρόττεμπονδργες ἐνέρθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ τροποποιήσῃ ἄρδην τὰ πρόστεγα ὅλων τῶν πλοίων τοιν καὶ ἡ ἀντικαταστήσιμη τελείως τὰ εἰς αὐτὰ διαμερίσματα τοῦ πληρωμάτου καπιτών μὲ δύο μόνον κλίνας, τὸ μέτρον δ' ἀντὸ ἔχην γάγκασε πολλούς πλοιοτήτας νὰ ὑποβληθοῦν εἰς σοβαράν δαπάνην διὰ νὰ πραγματοποιήσουν τὴν ὑποδειχθεῖσαν διαρροήθμασιν τῶν ναυτῶν εἰς τὰ ὑπάρχοντα σκάφη τοιν.

Ἐπίσης εἰς διὰ τὰ διαμερίσματα πάντων ἀνέξαιρέτως τῶν Σουηδικῶν πλοίων ὀφείλει νὰ ὑπάρχῃ κεντρικὴ θέματαν, ἥλεκτρον τῷ φῶς, ἴδιατερος ἥλεκτρον ιητούσης ἀνεμοτιῷ, ἀπόμη δὲ δίστυν προφυλακτικὸν διὰ τοὺς κωνωπας, ἐφόσον τὸ πλοίον προορίζεται εἰς ταξίδια ἀνὰ τὰς τροπικὰς ζώνας. Λι' ἔχαστον ἄνδρα ἐκ τοῦ πληρωμάτου προβλέπεται ἴδιον κυρβίτων διὰ τὴν φύλαξιν τῶν ἐνδύματων τοιν, ἔτερον δὲ κυβότων διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν σκευῶν τοῦ φαγητοῦ δύο προσωπῶν. Τὰ ἀνώτερα τὸν διαμερίσματα πρέπει νὰ ἔχουν ἐπίστρωσιν νὰ τοποθετηται ἐπὸ τὸ κατάστρωμα μὲ διάκενον τινὰ ἐπ' αὐτοῦ χρόνον εἰς τρόπον ὃστιν ὅτι τὸν ὕπερον ὅτις ἔχειται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν ἀστηραὶ διατάξεις διὰ τὸν φυσικὸν καὶ τὸν κανονισμὸν τῶν σκευῶν τοῦ φαγητοῦ δύο προσωπῶν. Τὰ ἀνώτερα τὸν διαμερίσματα πρέπει νὰ ἔχουν ἐπίστρωσιν νὰ τοποθετηται ἐπὸ τὸ κατάστρωμα μὲ διάκενον τινὰ ἐπ' αὐτοῦ χρόνον εἰς τρόπον ὃστιν ὅτι τὸν φυσικὸν καὶ τὸν κανονισμὸν τῶν σκευῶν τοῦ φαγητοῦ δύο προσωπῶν. Προβλέπονται ἐπίσης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν ἀστηραὶ διατάξεις διὰ τὸν φυσικὸν καὶ τὸν κανονισμὸν τῶν σκευῶν τοῦ φαγητοῦ δύο προσωπῶν. Προβλέπονται ἐπίσης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν ἀστηραὶ διατάξεις διὰ τὸν φυσικὸν καὶ τὸν κανονισμὸν τῶν σκευῶν τοῦ φαγητοῦ δύο προσωπῶν.

Πρέπει ἀπόμη νὰ ὑπάρχουν ἐφ' ἔκάστον πλοίον νοσοκομειακοὶ θάλαμοι μὲ δύο κλίνας, ἐάν τὸ πληρωμα ἀπαρτίζεται ἀπὸ 19 ἔως 30 ἄνδρας, μὲ τρεῖς κλίνας ἐάν ἀπὸ 31 ἔως 45 ἄνδρας, καὶ μὲ τέσσαρας κλίνας, ἐάν τὸ πληρωμα ἀριθμῇ δύνανται 45 καὶ πλέον ἄνδρον, ὅποτε ἡ μία ἀπὸ τὰς κλίνας δύναται νὰ είναι καὶ αἰώρα. Διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς προβλέπεται ἀνὰ εἰς τὸν θάλαμο μὲ μίαν κλίνην καὶ ἴδιατέρα αἰθούσα φαγητοῦ τοῦ.

Σοβιετική Ρωσσία

Τὰ νέα ναυλοσύμφωνα διὰ τὴν ξυλείαν

Εἰς πρόσφατον ἐγκύρωλιον πρὸς τὰ μέλη της ἡ «Διεθνής Ναυτική Συνδιάσεων» τῆς Βαλτικῆς ἔχεται τὸ ίστορικὸν τῆς τροποποιήσεως τῶν διὰ τὰς φροτώσεις ξυλείας Ρωσικῶν ναυλοσυμφωνίων. Κατ' ἀπόφασιν τῆς ἐπετεστικῆς επιτροπῆς τῆς διασπέφεως, ἡ ηφεστίσις πρὸ καροῦ, κατεβλήθησαν διαρκοῦντος τοῦ 1932 προστάθμειαι, ὅποις περιθούν τὰ Σοβίέτ καὶ ἀρχίσουν διαπραγματεύσεις διὰ τὸν καταρτισμὸν καὶ τὴν ἀμφοτέρωθεν αποδοχὴν ἐνὸς δικαιούν καὶ λογικοῦ ναυλοσυμφωνού. Επειδὴ κατ' ἀρχὰς τὰ Σοβίέτ δὲν ἔφαντο διατεθεῖμένα νὰ ὑπονύψουν, ἐπλήθησαν αἱ ἔθνικαι ἐφοπλιστικαὶ ἐνόσεις αἱ μετέχουσαν τῆς Διασκέψεως καὶ ὑπέγραψαν κοινὸν συμφωνητικὸν, δῆτας ἀπόδογον πάσις ναυλώσεως σκαφῶν τοιν εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσσίαν διὰ μεταφορᾶς πριν ιστισμένης ξυλείας, ξυλείας μεταλλείων ἡ καὶ ξυλοπολοτοῦ ἐκ Λένινγραδ ἡ ἐν Λευκῆς Θαλάσσης, ἔτσος μόνον ἐάν η μεταφορὰ διήπειτο ἀπὸ τοὺς ἀπολούθους ὅρους :

α) Εἰς τὸν λιμένα τῆς φροτώσεως αἱ Κυριακαὶ, ἔορται ἡ ἄλλαι ἔξαρτεται ὁδαὶ, νὰ μετρηθοῦν, ἐάν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιν συνεχίζεται ἡ ἐπὶ τὸν πλοίον ἔργασία.

β) Λι' σταλίαι τοῦ πλοίουν εἰς τὸν λιμένα τῆς φροτώσεως νὰ μετρηθοῦν μετά τὴν πάροδον 24 ὡρῶν ἀπὸ τὴν ἀφίξεως τοῦ πλοίουν εἰς τὸν λιμένα ἡ ἔξωθι αὐτοῦ, εἴτε τὸ πλοίον εὑρίσκεται εἰς τὴν θέσην τῆς φροτώσεως τοῦ ἐν τῷ λιμένι (berth) εἴτε οὔτι. Καὶ :

γ) Οἱ πλοιοκτήται πάντα διορίζουν τὸν πάρκορο τῆς ἀρεσκείας τοιν εἰς τὸν λιμένα, ἔνθα πρόσκειται νὰ ἐκφράστη τὸ πλοίον τοιν.

"Οταν ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισται διὰ τὰς ἐξ Λένινγραδ καὶ Λευκῆς Θαλάσσης φροτώσεις ξυλείας προσεχόμενοι εἰς τὴν συμφωνίαν καὶ ὑπέγραψαν τὸ σχετικὸν πραγματούν, τὰ Σοβίέτ ἡλικάζαν τακτικήν καὶ ἐποποιήσαν τοὺς ὄρους τῶν ἰσχνῶν ναυλοσυμφωνῶν ξυλείας. Αἱ ἐν λόγῳ τροποποιήσεις μετέλουσαν νὰ ἐφαρμοσθοῦν ἀπὸ τὴν προεκτή περίοδον τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν, ἀναφέρουν μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἀκόλουθα:

Λένινγραδ.—Θά γίνεται διὰ τὰς ἐπεῖθεν φροτώσεις ξυλείας ζωῆς ναυλοσυμφωνίου τοῦ τύπου: «Net Baltwood Charter», μὲ τινὰς ἔξαρτεσις, ὡς λ. γ. ὁ λιμὴν τῆς Βρέμης καὶ οἱ Βορρεῖο—γραμματοίοι λιμένες τῆς Βορ. Θαλάσσης, εἰς τοὺς οποῖους γίνεται ζεῦσης τοῦ ναυλοσυμφωνίου «Weserholtz Charter», θά πληρώνονται διὰ τὴν φόρτωσιν 4)—σελίνια ἀντὶ τῶν 7/6 καὶ τὸ ἀνώτατον 2 οἱ ἀντὶ τοῦ 3 οἱ.

Λευκὴ Θαλάσσα.— Διὰ τὰς ἐπεῖθεν φροτώσεις θά γίνεται ζωῆς ναυλοσυμφωνίου τοῦ τύπου τοῦ τύπου: «Mer-blanc Charter», μὲ τὰς ἀπολούθους ἔξαρτεσις: Τὰ ἔξοδα φροτώσεως ὄριζονται εἰς 6)—σελίνια ἀντὶ τοῦ 9)—καὶ αἱ προσθήκαι, βάσει τοῦ ναυλού, εἰς σελ. 3/6 τὸ στάνταρ διὰ τὰς κάτω τῆς 1^η σανίδας καὶ 3)—τὸ στάνταρ διὰ τὰς σανίδας, ὅταν αὖται ἀποτελοῦν πλέον τοῦ 1/3 τὸ φροτό.

Αμφότερα τὰ μέρη.— Εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐνφροτώσεως ὁ πράξιος καὶ οἱ στοιβακταὶ θά διορίζονται παρὰ τοῦ πλοιοπτήτου, δὲν θά πληρώνονται τέλη καταμετόπεσεως, ὁ δὲ χρόνος θά μετράται ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φροτώσεως, ἀλλὰ καὶ ἀνώτατον ὄφιον 24 ὥρας μετά τῆς παροχῆς ὑπὸ τοῦ πλοίου τῆς εἰδοποίησεως, διη εἰνε τοιν πρὸς φροτώσεων, ἀρετεὶ ἡ εἰδοποίησης νὰ διδεται ἐντὸς τῆς χρονικῆς περιόδου τοῦ ἔργασιμου ὡρῶν καὶ ἀσχέτως ἐάν τὸ πλοίον εὐθίσκεται εἰς τὴν θέσην τῆς φροτώσεως η ὥρη. Αἱ ἡμέραι Κυριακὴ καὶ Δευτέρα θά μετρῶνται ὡς πλήρεις ἡμέραι εἰς διεξάγητα καὶ αὐτὰς ἔργασία ἐπὶ τὸν πλοίον. Τὸ ἀρθρον διὰ τὰ βασοντὰ ἀπλήσιειθη, οἱ δὲ ἔργαται (βιστιέρηδης) θά λαμβάνονται εἰς τῆς Ξηρᾶς μὲ τέσσοδο τῶν ναυλωντον. Τέλος ταπαργεῖται ἡ διὰ τὴν μὴ ἐπιλήφωσιν προμήθεια τοῦ 2 1/2 οἱο.

Καὶ ἡ ἔγκυλος τῆς Διεθνῆς Ναυτικῆς Διασπέφεως τῆς Βαλτικῆς παταλήγει: «Μολονός οἱ ὑπογράφαντες τὸ συμφωνητικὸν ἐφοπλισταὶ ἀπαλλάσσονται τῆς περιατέρῳ τηρήσεως τοῦ, ἐν τούτοις ἡ διοίκησης τῆς Διασπέφεως συνεχίζει τὰς προσπαθείας τῆς πλησίον τῶν Σοβίέτ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ περισποτέρας ἀκόμη βελτώσεις τῶν διὰ τὴν ξυλοσυμφωνίων.

Τουρκία

Τὸ ναυάγιον τοῦ Ρωσσικοῦ «Χάρκοβ»

Εἰς τὴν εἶσοδον τοῦ Βοσπόρου ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ παρὰ τὴν ἀπόκρημνον ἀκτὴν τοῦ Καραμπούρνου προσήραξεν, ὡς καὶ εἰς προηγούμενον τεχνός μας ἀνεγράφαμεν, τὸ Σοβιετικὸν ἀτμόπλοιον «Charkow» τ. γκρός 6580 καὶ ναυπηγήσεως 1914. Η θεοίς τοῦ οκάφους λόγω τῆς τρικυμίας ἀπέβη σοβαροτάτη, τὸ δὲ πληρωμά τοῦ ἡναγκάσθη, χάριν ἀσφαλείας νὰ ἀποβιβασθῇ εἰς τὴν ξηράν, διότι ἀπαντά τὰ κύτη καὶ τὸ μηχανοστάσιον ἐπληρώθησαν.

Εἰς τὸν τόπον τῆς προσαρέξεως ἔφθασε τὸ Τουρκικὸν ναυαγοσωστικὸν «Adalet», ὅπερ ὄμως δὲν ἡδυνήθη καν νὰ προσεγγίσῃ τὸ οκάφος, λόγω τῆς κακοκαρίας. Ἐπίσης ἔφθασαν παρὰ τὸ ναυάγιον δύο Ρωσικοὶ παγοθράψταις. «Toros» καὶ εἰς ἔτερος, ἔζητηθη δὲ ἐξ Ἀγκύρας διὰ τῆς διπλωματικῆς ὄδοις νὰ ἐπιτραπῇ, διῶς ἐργασθοῦν διὰ τὴν ἀνέλκυσιν. Πράγματι ἡ Τουρκικὴ κυβέρνησις δεχθεῖσα τὴν ἐκ Μόσχας περάκλησιν ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς δύο Ρωσικοὺς παγοθράψτας νὰ ἐργασθοῦν, ἀλλ' ἐν συνεργασίᾳ πάντοτε μὲ τὸ «Adalet».

Πρόκειται περὶ μᾶς σοβαρᾶς ναυαγιατρεσίας διὰ τὴν ὄποιαν θά ἀπατηθῇ χρονικὸν διάστημα διμήνου ἐργασίας καὶ μὲ τὴν προ-ύποθεσιν συνεχοῦς καλοκαιρίας. Πρίν ἐπιχειρηθῇ ἡ ἀνέλκυσις θά ἐκφορτωθῇ μέγα τμῆμα τοῦ φροτίου. Οἱ ναυαγοσωστικοὶ Τουρκοί καὶ κύκλοι διατυπωνούν τὴν γνώμην, διη ἡ ἀνέλκυσις εἰνε προβληματική, διότι ἡ θεοίς τῆς προσαρέξεως εἰνε ἐκτεθειμένη, τὸ δὲ πλοίον κινδυνεύει ἀπὸ στιγμῆς εἰς στιγμὴν νὰ κοτῆ εἰς δύο.

Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας διεπιστώθη πράγματι, διη τὸ κατάστρωμα τοῦ «Charkow» ἐφοράγεισα καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸ μῆκος πληροῦσι τὸν κόπους Νο 3, εἰς ἀμφοτέρους δε τὰς πλευράς παρατηρεῖται ἡ δημόσια ένοδος ποδός καὶ 6 [ντων], ἀπόδειξις, διη τὸ πλοίον ἐκόπη εἰς δύο. Ἐν τῷ μεταξύ δὲ της Τρικυμίας καὶ τὰ σοφόρα ἐτοῦ πλοίου τοῦ πελάγους ρεύματα ἐσχημάτισαν εἰς τὰ ὑφαλα κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου ἀμμώδη ύφαλον ψύους διωδών. Τὸ οκάφος εἰνε πλευρισμένον κατὰ μῆκος τῆς παρασλίας καὶ ἔχει κλίσιν 20 μοιρῶν πρὸς τὰ δεξιά.

Τὰ νέα ναυαγοσωστική ἔταιρία

Η ιδρυθεῖσα νέα ναυαγοσωστική ἔταιρία, ητις ἀνέλαβε τὸ προνόμιον τῶν ναυαγιατρεσίων εἰς τὰ Τουρκικά Ίδατα, ἡ «Turkish Monopoly Salvage Company», ἄρχεται τῶν ἐργασιῶν τῆς ἀπό τοῦ ἀρέσαμένου μηνὸς Ἀπριλίου, ἡ δὲ μέχρι τοῦδε ὑφισταμένη «Τουρκική Ναυαγοσωστική ἔταιρία, Ltd», ἀνεκοίνωσε τὴν παύσιν τῶν ἐργασιῶν καὶ τὴν διάλυσιν τῆς ἀπὸ τῆς 15ης Μαρτίου. Τὸ ἐνεργυτικόν τῆς περιέρχεται εἰς τὴν νέαν ἔταιρίαν, ητις θά παραλήψῃ καὶ δύο ναυαγοσωστικά, ἀτίνα μέχρι τοῦδε εἰργάζοντο διὰ λιμόδων τῶν μὴ μετεχόντων τῆς παλαιάς ἔταιρίας Ιδιοκτητῶν τῶν. Τὰ ναυαγοσωστικά ταῦτα εἰνε τὸ «Alemdar» 363 τ. γκρός τῆς «Σειρὶ Σεφαΐν» καὶ τὸ «Adalet» 1206 τ. γκρός τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Μαυρῆ καὶ Στ. Ἐλευθεριάδη.

**Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ—ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων **“FLOTSKY,,**

ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

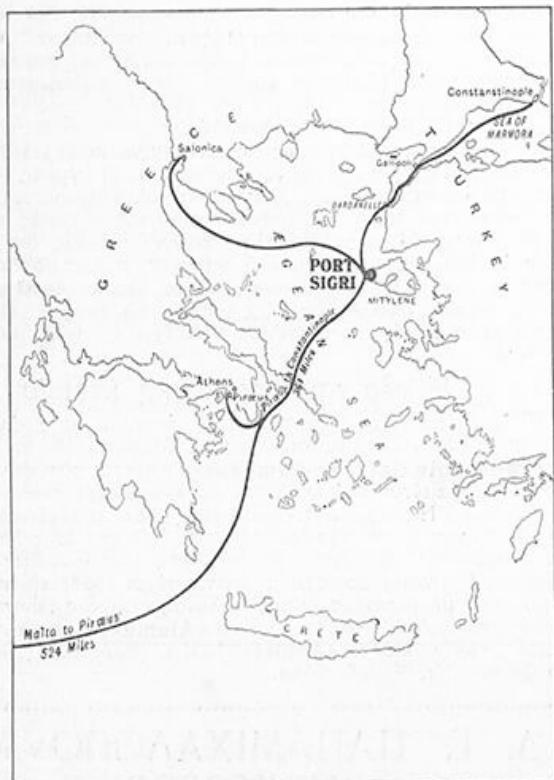
ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ



ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

TOMEPHY—PIRAEUS

Τὸ Λιμενικὸν καὶ ναυτιλιακὸν πρόβλημα τῆς Ἰταλίας

ΓΕΝΟΒΑ. Μάρτιος. (Ἴδαιτέρα ἀνταπόκρισις). — Εἰς τὴν Ἰταλίαν, τόσον ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους ναυτικούς κύκλους, ὅσον καὶ ἀπὸ τὴν Κρατικὴν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπηρεσίαν, μετὰ προσοχῆς παρακολουθοῦνται: τὰ διεθνῆ ναυτιλιακὰ προβλήματα, ἐκ τῆς πορείας τῶν δροίων ἔχαρταται: αὐτὸ τοῦτο τὸ μέλλον τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, ἵδια τῆς φορτηγοῦ. Διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν Ἰταλικῶν σκαρφῶν συγέβολον σπουδαῖων μέχρι τοῦτο ἀρκετοὶ τοπικοὶ εὐνοϊκοὶ παράγοντες, οἵτινες ἡδη ἀρχίζουν σὺν τῷ χρόνῳ γὰ ἐκλείπουν. Λόγου χάριν, τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Ἰταλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἡτο ἡ μεταφορὰ ἀπόσης τῆς ποσότητος τῶν γεννημάτων πρὸς κάλυψιν τῶν Ἰταλικῶν ἀγαγκῶν ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, ἐνῷ ἡδη ἡ φορτιστικὴ κυβέρνησις, κατόπιν συντόνου πολυετοῦς προσπαθείας, ἐπέτυχε τὴν μείωσιν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν εἰσαγωγῶν αὐτῶν διὰ τῆς ἐνισχύσεως τῆς ἐγχωρίου σιτοκαλλιεργείας.

Ἐτερος παράγων ἐργασίας ἡτο ἡ εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Ἰταλίαν 10.000.000 τόννων γαιανθράκων ἑταῖσις, ἐξ ὧν περὶ τὰ 3.000.000 τόννους ἀπερρόφων οἱ Ἰταλικοὶ αἰδηρόδρομοι. Ἡδη, δὲν ὄπαρχει ἀμφιβολίας ὅτι ἡ ὁσμηρέπια αὐξανομένη ἡλεκτροκίνησις τῶν αἰδηροδρόμων καὶ ἡ εὐρυτέρα χρησιμοποίησις εἰς διάστασις διομηχανίας ἔγρατης τῆς ἡλεκτρικῆς δυνάμεως, θὰ σημάνῃ μείωσιν τῶν εἰσαγωγῶν γαιανθράκων, αἴτινες καὶ σήμερον ἀκόμη ἀντιπροσωπεύουσιν ἔνα σοβαρὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν Ἰταλικῶν λιμένων. Εἶναι δέθεν φυσικὸν ὅπο τοιαύτας συνθήκας γὰ ἐγείρεται: τὸ ἐφώτημα ποιον θὰ είνε τὸ μέλλον τῶν Ἰταλικῶν λιμένων, ἀλλὰ καὶ τῶν Ἰταλικῶν τράπους, ἔστω καὶ ἐὰν ἀκόμη τὸ Πλαγκόδημον ἐμπόριον ἐπανέλθῃ εἰς τὴν κανονικὴν αὐτοῦ θέσιν, ἐφ' ὃσον διὰ τὸ ἐλάχιστον περιορισμὸς τῶν εἰσαγωγῶν γεννημάτων καὶ ἡ μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν γαιανθράκων δὲν ἥθελον ἀντικατασταθῆ διὰ ἀλλων πηγῶν ἐμπορικῆς κινήσεως.

Ἐάν κανεὶς μορφώσῃ ὡρισμένας γνώμας ἐκ τῆς τηρουμένης τακτικῆς τῆς κυβερνήσεως, φαίνεται: ὅτι καὶ διὰ τὸ λιμενικὸν τοῦτο πρόβλημα ἔχουσιν ἡδη καταστροθῇ ἀνάλογα σχέδια, βάσει τῶν δροίων ὁ Αὐτόνομος Ὀργανισμὸς τῆς Γένοβας ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν εἰς τὰς νεοπαγεῖς νησοδόχους Μουσσολίνι: τεσσάρων νέων προκυμαιῶν μὲ 12 λιμενικοθήκας ἐκ μπετόν, διαστάσεων 330 μέτρων μήκους, 30 πλάτους καὶ 12 μ. ὅψους καὶ ἐφωδιασμένων διὰ 120 ἡλεκτροκινήτων ἀνελκυστήρων (elevators) καὶ γερανῶν. Η ἀπόφασις αὕτη δεἰκνύει: τὴν τάσιν τοῦ Αὐτονόμου Λιμενικοῦ Ὀργανισμοῦ τῆς Γένοβας εἰς τὸ γενικὸν ἐμπόριον καὶ εἰς τὰ φορτηγὰ λάγνερς τὰς πλέον ἀνακουφιστικάς εὐκολίας. Ἀπομένει: δημως γὰ ἰδωμεν μέχρι ποίου σημείου δύνανται αἱ φορτεκφορτωτικαὶ εὐκολίαι, ἐάν δὲν συγκεντροῦν ἀπὸ μείωσιν τῶν λιμενικῶν τιμολογίων καὶ ἀπὸ συνδυασμὸν τῶν γαύλων μέτα τὰς σιδηροδρομικὰς κόμματα (Ἀμβούργου—Ρόττερνταμ) καὶ μὲ τελωνειακάς εὐκολίας, γὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ γὰ στρέψουν τὴν διέξοδόν του πρὸς τὴν Γένοβαν, τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Βενετίαν.

Ἄγαμένεται, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ μέλλοντος τῶν Ἰταλικῶν λιμένων θάττον ἡ βράδιον θὰ τεθῇ ἐπὶ τάπητος πρὸς συζήτησιν καὶ παχίαν ἐν τῷ συνόλῳ του ρύθμισιν. Λόγῳ τῆς γειτνιάσεως τῶν λιμένων Γένοβας καὶ Σαδόννας θὰ ἔξετασθῇ κατὰ πόσον συμφέρει ἡ συγκέντρωσις ἀπάσχεται τῆς ἐργασίας τῶν γαιανθράκων εἰς τὴν Σαδόνναν, ὅπως ἡδη ἐγένετο μὲ τὴν δημιουργίαν βάσεως δρυκτελαίων εἰς τὸν πλησίον τῆς Σαδόννας κόλπου Vado καὶ γὰ μείγη ἡ Γένοβα ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου, ὡστε γὰ παύσῃ ὁ ἡδη ὑφιστάμενος μεταξὺ τῶν δύο τούτων λιμένων συγκαγνισμός.

Παρακηρεῖται: ἀκόμη ὅτι ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ αὐδάνει: σπουδαῖως ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων μικρῶν Ἰταλικῶν λιμένων, ὃς τοῦτο ἀποδεικνύεται: λ.χ. ἀπὸ τὴν αὔξουσαν ναυτιλιακὴν ζωηρότητα τῆς Τσιριτσάνης, ἡ ὅποια προσελκύει: εἰς Terni τὰς μέσω Αγκώνος μέχριες ἐσχάτων διεισαγομένας εἰσαγωγάς.

Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία

Παραλλήλως τονίζεται, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας συνδέεται στενῶς πρὸς τὴν κατάστασιν τῆς ἐργασίας τῶν Ἰταλικῶν λάγνερς, καθὼς καὶ μὲ τὴν θέσιν τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, μέγις ἀριθμὸς τῶν δροίων διελύθη ἀπὸ τῆς Ιησούκα-

ρίου 1932, χωρὶς γ' ἀντικατασταθῆ διὰ καινουργῶν σκαφῶν. Εἰνε ἀναμφισθῆτον, ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις εἰνε συνυφασμένη μὲ ἔνα πρόγραμμα γένουν ναυπηγήσεων, οἱ Ἰταλοὶ δημως ἐφοπλισταὶ δέν φαίνονται γάλιχον μέχρι τῆς στιγμῆς πεισθῆ περὶ αὐτοῦ, διότι ὑπολογίζουν ἔναντι τῶν ὀφελημάτων ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν καινουργῶν σκαφῶν, τὸ ἀντίστοιχον βάρος τῶν ἀπαιτουμένων μεγάλων κεφαλαίων διὰ τὴν ναυπηγήσιν των. Ἐξαρέσει διάλγων μεμονωμένου ἐφοπλιστῶν, τονίζεται: ὅτι τὰ εἰς χειρας τῆς ἐφοπλιστικῆς πλειονότητος καινουργὴ φορτηγὴ σκάρφη, περιήλθον ὅπο τὸν ἐλεγχον τῶν Τραπέζων, ὅμοιο δὲ μὲ τὰ ἔσοδα τῆς κινήσεως των προσετέθη καὶ δ λογαριασμὸς τοῦ πληρωτέου εἰς τὰς τραπέζες τόκου. Καθίσταται δέν φανερόν, ὅτι τὸ μέλλον τοῦ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ δέν ἀπόκειται τόσον εἰς τὴν κυβερνητικὴν βούθειαν, δησον εἰς τὴν πρακτικωτέραν πρωτοδουλίαν τοῦ ἰδιωτικοῦ κεφαλαίου.

Τὰ φορτηγὰ καὶ γενικῶς ἡ ναυτιλία τότε καὶ μόνον θὰ εύτυχήσουν ἐκ νέου, διαν ἡ ἐργασία των βισισθῆ ἐπὶ τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἐξ οἰκοδήποτε πλευρᾶς. Ἀποτελεῖ αὕτη ἐν τῇ πρωγματικότητι παράγοντα σοβαρώτατα ὄποιοισιμοι διὰ τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον. Εἰς πλειστας χώρας ἡ ἐργασία τῆς ναυτιλίας διαστίζεται: ἀκόμη ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς διαχείρισεως, ἡτις προέρχεται: καὶ ἐξ αὐτῶν ἔτι τῶν ἀσφαλίστρων τῶν πλοίων, ἐπως ἴδαιτέρως συμβίνει: εἰς τινας χώρας τῆς ἐγγύης Ἀνατολῆς (Ἐλλάς—Γιουγκοσλαβία) ἡ ἐκ τῆς παρεχομένης κυβερνητικῆς ἀρωγῆς. Ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου ἀνεγράφη τελευταίες τὸν Ἰταλικὸν ναυτιλὸν τύπον, ὅτι πρόκειται: συντόμως νὰ συγκληθῇ εἰς τὰς Ἀθήνας μία συνδιάσκεψις, εἰς τὴν δροῖαν θὰ μετάσχουν αἱ κυριώτεραι Βαλκανικαὶ χώραι, καὶ τῆς δροίας τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει: μεταξὺ ἀλλων καὶ τὴν καθώρεων εὐνοϊκῶν τελωνειακῶν διασμῶν ἐπὶ τῶν ἐμπιρευμάτων τῶν μεταφρομένων διὰ πλοίων τῶν Βαλκανικῶν κυνηγατικῶν.

Διστυχῶς εἰς τὴν Ἰταλίαν κρατεῖ μία ἐσφαλμένη ἀντίληψις ἐπὶ τοῦ ἀσκουμένου προστατευτισμοῦ. Ἡ οἰκονομικὴ ἀρωγὴ τῆς κυβερνήσεως διὰ τὰς καγονικὰς ταχυδρομικὰς ὑπηρεσίας, ἡ ὑπαρξίας τῶν δροίων ἐπιβάλλεται: ἀπὸ λόγους πολιτικῆς σκοπού: τοῦ παραχρέμενας πρὸς πρόληψιν εὐρυτέρας ἀνεργίας ἔχουν προκαλέσει: ποιάν τινα σύγχισιν ὡς πρὸς τὴν οὐσιαστικῶν παρεχομένην Κρατικὴν διστήριον εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν τὴν διενεργοῦσαν μόνον μεταφορὰς ἐμπορευμάτων. Ἡ περιωρισμένη κυβερνητικὴ ὄλικη βούθεια πρὸς τὴν ναυτιλίαν ταύτην φαίνεται: καὶ ἐκ τοῦ ὅτι, παρ' ὅλην τὴν οἰκονομικὴν ἀρωγὴν πρὸς τὰς Ἰταλικὰ φορτηγὰ κατὰ τὸ 1932, τὰ πλοῖα τῶν ξένων σημασιῶν κατώρθωσαν νὰ διατηρήσουν τὴν ὑπεροχήν των ἔναντι τῶν Ἰταλικῶν εἰς τὰς εἰσαγωγάς γαιανθράκων εἰς τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας ἐκ τῆς Βορείου Θαλάσσης. Ἐπίσης πλειστα ἀτμοπλοιακὰ φορτώσαντα σίτον ἐξ Αὐστραλίας διὰ τὴν Ἰταλίαν ἥσαν ξένα.

Τὰ γεγονότα διμοίσιν ἀφ' ἔκυπρην, δησον ἀφορᾶ τὴν χαραχθησομένην τακτικήν, διὰ νὰ ἐπέλθῃ ἀναδίωσις τῆς ναυτιλίας. Ἡ τακτικὴ αὕτη ἔγκειται: κατὰ τοὺς ἀφοπλιστικοὺς κύκλους εἰς τὴν μείωσιν τῶν ἔξδων διαχείρισεως τῶν πλοίων καὶ ἵδια τῶν προξενικῶν τελῶν, λιμενικῶν τιμολογίων, μισθοδοσιῶν κλπ. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὕτης διὰ τὰς ναυτιλιακὰς τόπους, διμοίσοειται, ὅτι εἰρίσκεται ἐν δικαίῳ διστήριον, ὅτι ἡ πρόδοσις τῆς Ναυτιλίας δὲν πρέπει ν' ἀναμένεται: μὲ τὸ νὰ τεθῇ πρὸ τῆς προσεχοῦς Παγκοσμίου Οἰκονομικῆς Συνδιάσκεψεως τὸ ζήτημα τῆς καταργήσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἀλλὰ μᾶλλον νὰ ληφθῇ ὅπ' ὅψῃ τὸ σύνολον τῶν τιθεμένων ἐμποδίων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς καὶ πρὸ παγκότες ἡ ἀπαλλαγὴ τῆς ἀπὸ τῶν πολυποικίλλων ἐπιβαρύνσεων.

Οἱ Ἰταλικοὶ ναυτικοὶ κύκλοι: ἐκπλήσσονται: ἐξ ἀλλου, διότι εἰς τοὺς διεθνεῖς κύκλους ἐπικρατεῖ, κατὰ πλειονότητα, ἡ ἀντίληψις, διότι τὸ ζήτημα τῆς διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων πρέπει νὰ λυθῇ διποχεωτικῶς. Καμμία χώρα δὲν θὰ θελήσῃ νὰ ἔσῃ μειούμενον τὸ ναυτιλιακόν της γόντρον ἐφ' ὀφελεῖσι τῆς ναυτιλιακῆς πρόδοσις τῶν ἀλλων. Ἀγιθέτως πρὸς τὰς ταῦτα, εἰνε γεγονός, διότι ἡ Ἰταλία πολλὰ παλαιὰ σκάρφη τῆς, διέλυσεν ἡδη, χωρὶς νὰ σκεφθῇ παρόδιον τι. Τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας ἔξαρτάται: ἀπὸ τὴν διατήρησιν μιᾶς ισορροπίας εἰς τὴν ἐμπορογνωστικὴν δύναμιν ἑκάστης χώρας, διότι ἐάν κάθε Κράτος ἐπιζητήσῃ αὐξήσειν τοῦ δγκού του ἐμπορικού του στόλου εἰς δάρος τῶν ἀλλων, τότε ποτὲ δὲν θὰ ἔλειψουν ἡ ἐκπτωτικής καὶ αἱ σημεριναὶ δυσχέρειαι τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— Ἀσφάλεια φορτίου καὶ ναυταπάτη

Ἡ ὑπόθεσις τοῦ ἀτμοπλοΐου «Θράκη», περὶ τῆς ὁποίας καὶ ἀλλοτε ἡ σχολήθηκεν τὸ «Ναυτικὰ Χρονικά», ἐπαγγήλθε κατὰ Φεβρουάριον τρ. ἔ. ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου τῶν Παρισίων, συνεπείᾳ δευτέρας προσφυγῆς τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ φορτίου του κατὰ τῆς ἐκδοθείσης πρωτοδικοῦ ἀποφάσεως. Οἱ ἀσφαλισταὶ, ἀν καὶ εἶχον καλύψει καὶ τοὺς ἐκ ναυταπάτης κινδύνους τοῦ φορτίου, προσεπάθουν ν' ἀποφύγουν τὴν πληρωμὴν τῆς ἐκ τοῦ ναυαγίου προξενηθείσης ζημίας εἰς τὰ καταστήματα Lemoine παραλήπτας αὐτοῦ, μὲ τὸ αἰτιολογικόν, διτὶ τὰ ἐκ τῆς διεξαχθείσης πονικῆς ἀνακρίσεως συμπεράσματα διεπίστωσαν, διτὶ τὸ μετά τοῦ σκάρους συναπολεούμενον φορτίον δὲν ἀνταπεκρίνετο, εὔτε ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν, εὔτε ὡς πρὸς τὴν ποσότητα, μὲ τὰ ἀναγεγραμμένα ποιῶν εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον. Ἐπομένως, κατὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, τὸ συμβόλαιον ἔδει νὰ θεωρηθῇ ἀκυρόν, λόγῳ οὐσιαστικῆς ἀνυπαρξίας τοῦ δικαιούσου στοιχείου διὰ τὸ ὅπειον ἐκαλύφθη ὁ κίνδυνος.

Τὸ ἱστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως ταύτης καὶ τῶν ἐκδοθείσων προγενεστέρως ἀποφάσεων ἔχει ὡς ἔξις: Τὸ ἀπὸ «Θράκη» δὲ 68 τόνων γκρές, ἐναυαγήσει τὸ 1924 περὶ τὸ Cape Rizzuto, μὲ φορτίον τεμαχίων χαλκοῦ καὶ δρειχάλκου, λειψάνων τοῦ Ἰταλοτουρκικοῦ πολέμου καὶ τῆς πιρακαῆς τῆς Σμύρνης. Τημῆτα τοῦ φορτίου του εἶχε καταλλήλως ἀντικατασταθῇ κατὰ τὴν φόρτωσιν διὰ παλαιοῦ αἰθέρου εὐτελεῖς ἀξίας. Τὸ ἐν λόγῳ φορτίον προσρίζετο διὰ τὸν Οίκον Lemoine ὁ ὅποιος τὸ ἥγρότασεν ἀπὸ ἔνα Ἑλληνοτουρκικὸν Οίκον καὶ τὸ ἄσφαλισεν ἀντὶ 1.000.000 φράγκων.

Εἰς τὸ πρωτοδικόν: οἱ ἀσφαλισταὶ ἡγρήθησαν νὰ ὑπέθεσις, οἱ ἀσφαλισταὶ ἡγρήθησαν νὰ πληρωσουν τὴν ἀσφάλειαν ἰσχυρισθέντες, διτὶ ὁ κίνδυνος δὲν ἦτο τοῦ κεκαλυμμένος ἐκ τοῦ λόγου, διτὶ τὸ πραγματικὸν φορτίον παρέμενεν εἰς τὴν Ἔηράν. Τὸ δικαστήριον τοῦ Σηκουάναν εἰς τὴν πρωτόδικον ἀπόφοισιν του κατεδίκασε τοὺς ἀσφαλιστάς μὲ τὸ αἰτιολογικόν, διτὶ τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον ἐκάλυπτεν δλοὺς τοὺς κινδύνους, ἀκόμη καὶ τοὺς ἐκ ναυταπάτης.

Ὕγερθη τότε ἔφεσις, τὸ δικαστήριον τῶν Παρισίων κατεδίκασε καὶ αὐτὸ τοὺς ἀσφαλιστάς, ἀλλὰ μὲ διάφορον αἰτιολογικόν. Ἐδέχθη, δηλαδή, διτὶ τημῆτα μόνον τοῦ ἄσφαλισμένου φορτίου εἶχεν ἀντικατασταθῇ καὶ μάλιστα εἰς ποσότητα ἀκαθόριστον. Ἡ τυχοσκληροῦ ἡτοί εἰς δέρρες τῷ παραλήπτην καὶ δὲν ἦδυντο ν' ἀπλλάξῃ τοὺς ἀσφαλιστάς ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως πληρωμῆς τῆς προσγενομένης εἰς τοὺς ἀσφαλιστέας ζημίας. διέτι οἱ τελευταῖοι οὐτοὶ «καλῇ τῇ πίστει ἥγροςσαν, ἐφόρτωσαν καὶ ἡσφάλισαν τὸ φορτίον των, μὴ ὑπέχοντες οὐδεμίαν εὐθύνην διὰ τὸ παρ' ἄλλων καὶ ἐν ἀγνοίᾳ των δικαστηρίων ἀδίκημα τῆς ναυταπάτης».

Κατὰ τὴν νέαν δικάσιμον ἐνώπιον καὶ πάλιν τοῦ Ἐφετείου ἐτοιούσιη, διτὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπλοκον ὑπόθεσιν, τὰ καταστήματα Lemoine ἔξηπατήθησαν καὶ αὐτά. Κατέβαλον εἰς τινὰ Sticman ποσὸν 10.000 λιρῶν κατὰ Σμύρνην τοῦ 1923, ἐνκυτὶ ἐνὸς συμβόλαιοις διὰ τὴν παράδοσιν 500 τόνων ὑπολειμμάτων παλαιοῦ χαλκοῦ καὶ δρειχάλκου, ἀτινα ἔδει ν' ἀντιπροσωπεύουν τὸ φορτίον τοῦ ἀπὸ «Θράκη». Συνέβηδμως τοῦτο: Οἱ φορτωταὶ μετὰ τὴν πόλησιν εἰς τὰ καταστήματα Lemoine τοῦ ἀνω φορτίου καὶ μετὰ τὴν ναυλώσιν τὴν 4ην Ιαν. 1924 τοῦ ἀπὸ «Θράκη», ἐφόρτωσαν ἐπ' αὐτοῦ, ἀντὶ τῶν συμφωνηθέντων, μίαν μικροτέραν ποσότητα χαλκοῦ καὶ διάφορα ὑπολειμμάτα εὐτελεῖς ἀξίας παλαιοισθέρων καὶ συνεφώνησαν μὲ τὸν πλοιάρχον, ὅπως πλοιον καὶ φορτίον ἀπολεσθούν κατὰ τὸ ταξίδιον, ἐπὶ τῷ σκοπῷ νὰ ἀπατήσουν τοὺς παραλήπτας καὶ τοὺς ἀσφαλιστάς. «Ἐτι: δὲ πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἀπάτης, ὁ πλοιάρχος μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ ναυλούσυμφωνου καὶ τὴν διεξαγωγὴν τῶν σχετικῶν συνενοήσεων μὲ τοὺς φορτωτὰς ἥγροςσε τὸ προσριζόμενον διὰ τὴν ναυταπάτην ἀπὸ «Θράκη» καὶ ὑπέργραψε φορτωτικᾶς διὰ τὸ φορτίον μὲ τὴν παρατήρησιν: «Ποσότης, κατάστασις καὶ ποιότης ἄγωστος» καίτοι ἀνεφέρετο τὸ βάρος τῶν δύο παρτίδων, ἥτοι 400 τ. διὰ τὴν μίαν καὶ 100 τ. διὰ τὴν ἑτέραν.

Μετὰ τὸ ναυάγιον καὶ τὴν παρὰ τῶν καταδιωκτικῶν ἀρχῶν ἐξακρίβωσιν τῆς ναυταπάτης, οἱ ἀσφαλισταὶ ἡγρήθησαν τὴν πληρωμὴν τῶν ζημιῶν προτάζαντες τὴν διαπραχθεῖσαν κλοπὴν τοῦ φορτίου διὸ τῶν φορτωτῶν καὶ στηρίζοντες ἐπὶ τῆς πράξεως ταύτης τὸ ἐπιχείρημα, διτὶ τὸ ἀπολεσθὲν φορτίον δὲν ἦτο τὸ καλυπτόμενον διὸ τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαῖου.

Τὸ Ἐφετεῖον μετὰ νέαν λεπτομερῆ ἔξετασιν τοῦ ζητήματος ἀπεφάνηθε διτὶ, ἐφόσον διὰ τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαῖου ἐκαλύπτετο ὁ κίνδυνος τῆς ναυταπάτης, εἰς ἀσφαλισταὶ δὲν ἦδυντο ν' ἀποφύγουν τὴν εὐθύνην των διὰ τὰς ἐκ πολεμικῶν τοῦ φορτίου, λόγῳ οὐσιαστικῆς ἀναγεγραμμένα ποιῶν εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιοι. Εἰς τὴν καταστροφήν της, ἐφόσον τὸ ἀσφαλιστηρίον ποσὸν ἀναγράφεται εἰς λιρας στερλίνας, ή ἐκπλήρωσις τῆς ὑποχρεώσεως τῶν ἀσφαλιστῶν θὰ ἔδει νὰ γίνη εἰς τὸ αὐτὸν νόμιμη, ἀσχέτως τῶν μετολαβησάντων ἔκτοτε συναλλαγματικῶν διαφορῶν.

— Ἀκύρωσις μεταφορᾶς, λόγω κακῆς στοιβασίας τοῦ φορτίου.

Τὸ ἀττικόπλοιον «Στυλιανδές», εἶχεν ἐκφορτώσει: πρὸ κακοῦ εἰς τὴν Ραβέννην μίαν ποσότητα ἀρραβούσια εἰς τοιαύτην κατάστασιν, ὥστε διχὶ μόνον οἱ παραλήπται ἡγρήθησαν νὰ τὴν παραλέσουν, ἀλλὰ καὶ ἡ γειονογία καὶ ἀρχαὶ τοῦ λιμένος διέτοξεν τὴν καταστροφήν της. Κατόπιν τούτου η παραλήπτρια ἐταίρια δὲν ἐπλήρωσε τὸν γαλόνον, ἤγειρε δὲ καὶ ἀγωγὴν κατὰ τῶν πλοιοκτηγτῶν καθησιώσαντας αὐτοὺς ὑπεύθυνους διὰ τὴν ὀλάβην, διφειλομένην εἰς τὴν κακὴν στοιβασίαν.

Αἱ ἐκδοθεῖσαι, πρωτοδικάθημοις καὶ δευτεροδικάθημοις εἰπὲ τῆς ὑπόθεσεως ταύτης, ἀποφάσεις τῶν Ἰταλικῶν δικαστηρίων ὑπῆρξαν καταδικαστικαὶ διὰ τὸ σκάφος, δι πλοιοκτήτην τοῦ ὅποιος κατέψυγεν εἰς τὸν «Αρειον Πάγον». Τὸ ἀνώτατον αὐτὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὴν προσφυγὴν καταδικάσαν τὸν πλοιοκτήτην καὶ εἰς τὰ ἔξοδα τῆς δίκης καὶ καθώρισεν, διτὶ ἡ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀναγεγραμμένη παρατήρησις: «Ἄγων τὴν ποιότητα», δὲν δύναται: ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει νὰ προταχθῇ διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς εὐθύνης, ἐφόσον διεπιστώθη ἀπὸ μέρους τῶν δικαστικῶν ἀρχῶν, διτὶ τὸ ἐμπόρευμα ἐβλάβη, συνεπεια τῆς κακῆς στοιβασίας.

Ἐπεκύρωσεν ἀκόμη δικαστήριος Πάγος καὶ τὸ σκεπτικὸν προγενεστέρας ἀποφάσεως, καθ' ὃ «διὰ τὴν στοιβασίαν διφείλει: πάντοτε νὰ καθίσταται: ὑπεύθυνος ὁ πλοιάρχος, ἔστω καὶ ἐὰν αὕτη διενηργήθῃ ἀπὸ εἰδικὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν φορτωτῶν». Καθώρισεν ἐπίσης, διτὶ ἡ ζημία τῆς ὑποίσιαν ὑπεύθυνη τὰ μεταφερθέντα ἐμπορεύματα, λόγῳ τῆς κακῆς στοιβασίας, εἰνε τοιαύτη, ὥστε νὰ ἀκυρωῖ ἐν τῇ πραγματικότητι, λόγῳ τῶν συνεπειῶν της, τῶν σκοπῶν δι: ἐν ἐπετελέσθη ἡ μεταφορὰ καὶ δὲν δικαιολογεῖται πλέον ἡ πληρωμὴ ναύλους ἢ οἰασδήποτε διμοιρίας εἰς τὸν μεταφορέα. Αναγνωρίζεται, δηλαδή, εὐσιαστικῶς, διτὶ ἡ μεταφορὰ πρέπει: νὰ θεωρηθῇ, ὡς μή ἔκτελεσθείσα.

— Η ΠΛΗΡΩΜΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΔΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΡΑΔΗΦΟΤΕΝΟΣ «ΚΑΛΗ ΤΗ ΠΙΣΤΕΙ».

Εἰς ναυλοσύμφωνον συναρθέν μεταξὺ μιᾶς Ἀγγλοϊταλικῆς ἑταῖρίας γαιανθράκων καὶ τῶν ἀττικητῶν τοῦ ἀττικοπλοίου «Gilda», περιελήφθη καὶ διὰ δρος τοῦ «affidavit» (καλῇ τῇ Πίστει), βάσει τοῦ ὅποιος κατὰ τὸν πλοιοκτήτην τοῦ σκάφους εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ μεταφερεῖται: πλέον ἡ πληρωμὴ ναύλους ἢ οἰασδήποτε διμοιρίας εἰς τὸν μεταφορέα. Αναγνωρίζεται, δηλαδή, εὐσιαστικῶς, διτὶ ἡ μεταφορὰ πρέπει: νὰ θεωρηθῇ, ὡς μή ἔκτελεσθείσα.

ρατήρησιν «δάρος ἄγνωστον».

Οἱ παραλήπται ἔξι ἀλλοὶ ισχυρίσθησαν, διτὶ εἰχον τὸ δικαιώματα νὰ διαμαρτυρηθεῖσιν διὰ τὸ ἐλλειπέσ τοῦ φορτίου, βάσει δὲ τῆς τοιαύτης δικαιολογίας των ἡρηγόθησαν νὰ πληρώσουν τὸν γαύλον. Τότε οἱ ἑφοπλισταὶ ἀπηγυθύνθησαν εἰς τὸ δικαστήριον, διὰ τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως τοῦ δικοίου ἐδικαιώθησαν αἱ ἀπόψεις των, χωρὶς διμως νὰ ἀποκλεισθῇ εἰς τοὺς παραλήπτας καὶ τὸ δικαιώματα τῆς ἐγέρσεως ἀγωγῆς διὰ τοῦ μετὰ τὴν καταβολὴν τοῦ γαύλου προσγενομένας εἰς αὐτοὺς ζημίας ἔχει τοῦ ἐλλειπούς τοῦ φορτίου.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινε τὴν ὑπόθεσιν ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἔννοιαν, τότε δὲ ἀμφότεροι οἱ διάδικοι κατέψυγον εἰς τὸν Ἀρειον Πάγον. Οἱ παραλήπται προέταξαν διτὶ τὸ ἀνεκτέλεστον ἐκ μέρους τοῦ πλοιού τοῦ ἀναλαμβάνοντος τῶν γαυλού συμφώνου, ὡς λ.χ. τοῦ δρου διστις ἐπέδιδε τὸ κλείσιμον, πάσης συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν γαυλού συμφώνου καὶ τῶν καταβολῶν τοῦ πλοιού καὶ τῶν κατών, καθὼς καὶ τοῦ διτὶ θατοῦ θεραπείας γὰρ ἀνεγράφετο εἰς τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ποσόν τῶν μπωνερές, ὅπερ ἑφερεν ἐπ' αὐτοῦ τὸ πλοιον, περιέπλεκον τὴν ἴσχυν τοῦ δρου «affidavit».

Οἱ πλοιοκτήται ἔξι ἀλλοὶ ἀντέταξαν, διτὶ δρου τοῦ «Affidavit» καθίστα ἀνεπίδεκτον οἰκεῖδή ποτε αἰτησιν ἀποζημιώσεως ἐκ μέρους τῶν παραληπτῶν, ἐὰν πρωτίστως οὗτοι δὲν ἔξεπλήρουν τὴν ὑποχρέωσιν των περὶ τῆς καταβολῆς τοῦ γαύλου, συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν «solve e repete» (ἴσχοφλησις τοῦ γαύλου καὶ εἰτα ἔγερσις ἀπαιτήσεως). Ἐπομένως αἱ δύο προηγούμεναι ἀποφάσεις αἱ ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἐκδοθεῖσαι γύρω ἀπὸ τὴν τοιαύτην ὑποχρέωσιν καταβολῆς τοῦ γαύλου, ὥφειλον νὰ ἐκτελεσθοῦσιν, χωρὶς οἱ παραλήπται νὰ ἀναμένουν τὴν κρίσιν τῶν δικαστηρίων ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς των διὰ τὴν τυχὸν προσγενομένην εἰς αὐτοὺς ζημίαν καὶ τὴν ἔκδοσιν τῆς ἀποθέματος τοῦ γαύλου ὑπὲρ αὐτῶν ἀποφάσεως ἀποζημιώσεως.

Τὸ Ἀνώτατον δικαστήριον, μετὰ λεπτομερειακὴν ἔξέτασιν τῆς νομικῆς ἔννοιας τῶν δρων «affidavit», καὶ «solve e repete», ἀπεφάνη διτὶ, ἐὰν εἰς μίαν φορτωτικὴν ἔχει τεθῇ δὲ δρος τοῦ «affidavit» ὁ παραλήπτης δὲν δύναται γ' ἀργηθῇ, διτὶ οἰονδήποτε λόγον, τὴν πληρωμὴν τοῦ γαύλου, ἔστω καὶ ἐὰν ἔχῃ γὰρ προτάξῃ δύσματα ἐπιχειρήματα ὡς πρὸς τὸν τρόπον καθ' ὃν ἔκτελέσθη τὸ γαύλον συμφώνου. Ἔχει μόνον τὸ δικαιώματα νὰ ζητήσῃ διτὶ ἀγωγῆς του καὶ τῷ ἐπιστραφοῦν δύσα ποσά ἀδίκως ἀπλήρωσε.

Καθώρισεν ἀκόμη τὸ Ἀνώτατο δικαστήριον, διτὶ δρος «solve e repete», ἀπόρροια τοῦ δρου «affidavit», ἐπιθάλλει εἰς τὸν παραλήπτην ἐνδὲ φορτίου νὰ μὴ ἔγειρῃ ἀγωγὴν ἀποζημιώσεως διὰ τοῦ γαύλου ζημίας του, πρὶν διτὶς πρωτίστως καταβάλῃ τὸν γαύλον εἰς τὸν θαλάσσιον μεταφορέα. Ἐπομένως—κατὰ τὸν Ἀρειον Πάγον—ἡ πρωτόδικος ἐπι τῆς προκειμένης ὑποθέσεως ἀπόφασις, ήτις ἐπέδιχε τὴν πληρωμὴν τοῦ γαύλου πρότον καὶ εἰτα τὴν ἔγερσιν ἀγωγῆς διτὶ ἀποζημιώσιν, δρῶθις ἐπεκυρώθη ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου. Καὶ ἐν τέλει: Ἐάν δὲ δρος τοῦ «affidavit» δημιουργῇ ἔνα γομικὸν συμπέρασμα τῆς καλῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου ἀπό

μέρους τοῦ πλοιού, δὲν τὸν ἀπαλλάσσει διμως καὶ τῆς εὐθύνης, ἐὰν δὲ παραλήπτης εἰναι εἰς θέσιν ν' ἀποδεῖξῃ τὸ ἐναντίον.

—ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΩΣ.

Ἐνώπιον τοῦ Ἀγγλου δικαστοῦ κ. Roche ἔξεδικάσθη πρό νημερῶν ἐνδιαφέρουσαν ὑπόθεσις προελθοῦσα ἀπὸ ἀπαίτησιν τῶν πλοιοκτητῶν κατὰ τῶν γαυλωτῶν διτὶ ἔκτακτον ἀσφάλειαν τοῦ ἀτμοπλοίου των, συμφώνως πρὸς τοὺς δρους «Ναυλοσυμφώνου ξυλείας Λευκῆς Θαλάσσης» τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ 1899. Τὸ γαυλοσύμφωνον, ὑπογραφὲν τὴν 9ην Ὁκτωβρίου 1931, προέδλεπεν, διπλαὶς τὸ ἀτμόπλοιον τῶν ἐναγόντων «Robert», ἀργοῦν εἰς Γκόττεμπουργκ, ἀναλάβῃ τὴν μεταφορὰν φορτίου ξυλείας ἀπὸ τοῦ λιμένος Soroca εἰς Χούλλ, περιελάμβανε δὲ καὶ ἔνα ἀρθρον ἔχον ὡς ἑξῆς:

«Οἱ γαυλωται ἀναλαμβάνονται διωτις φορτώσουν τὸ ἀπὸ **«Robert»**, καθορίσουν ἀπακριθῶν τὴν φορτωθεῖσαν ποσότητα καὶ προσκομίσουν εἰς τὸν πλοιαρχεον τὰς φορτωτικὰς πρὸς ὑπογραφὴν ἔγκαίρως, ὥστε νὰ δυνάμῃ ὁ πλοιογέρες καὶ δηγγήσῃ τὸ ἀτμόπλοιον ἔχον τοῦ λιμένος μέχρι τῆς 31ης Ὁκτωβρίου τὸ δραδύτερον. Ἐν ἐναντίοις περιπτώσει, οἱ γαυλωται ὑποχρεοῦνται νὰ καταβάλουν τὸ σύνθημα ποσόν, διπλαὶς πληρώνονται οἱ πλοιοκτήται πρὸς τοὺς ἀσφάλειας διτὶ ἔκτακτα ἀσφάλειστρα, δάσος: τοῦ παρόντος γαυλοσύμφωνον, ἔκπιρουσμένων τῶν περιπόσεων καθυστέρησεως τῶν προερχομένων ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήταις ἢ ἀπὸ τὸ ἀτμόπλοιον.

Τὸ ἀπὸ **«Robert»**, ἀνήκον εἰς τὴν Σουηδικὴν ἐταιρίαν **«Bylgia»**, δὲν ἔγινη διτὶ ἀποπλέυση ἐκ τοῦ λιμένος Soroca μέχρι τῆς 6ης Νοεμβρίου, συνεπείδει δὲ τούτου οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτήται ἐπλήρωσαν 1)4 ο) διτὶ ἔκτακτα ἀσφάλειστρα, ἀτίνα καὶ ἀπύτουν ἥδη γὰρ τοῖς ἐπιστραφῶσι παρὰ τῶν ἐναγόμενων, ἦτοι παρὰ τῆς γαυλωτρίας **«Αγγλο-Σούδιτικής ἐταιρίας»**. Ἐάν τὸ **«Robert»** κατώρθωνται γὰρ ἀποπλέυση μέχρι τῆς 5ης Νοεμβρίου, τότε μόνον 3)4 ο) θα ἐπληρώνονται ὡς ἔκτακτα ἀσφάλειστρα.

Οἱ ἐναγόμενοι γαυλωται ὑπεστήριξαν, διτὶ δὲν ἥτο γαυσίπλουν, ἀπόδειξεις δὲ τούτου εἶναι τὸ γεγονός, διτὶ καὶ διτὸν κατηγορίανετο εἰς Soroca πρὸς φόρτωσιν, εἰχε παρεκκλίνει τῆς κανονικῆς πορείας του. Φαινότας, διτὶ κατὰ τὸν πλοῦν του πρὸς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως τὸ ἀπὸ **«Robert»** ὑπέστη σειράνην ἔχει ἀτυχημάτων, συμπεριλαμβάνομένης καὶ συγκρούσεως, συνεπείδει τῶν ὅποιων καὶ ἐπεδραδύνθη διτὰ πλάπλους του ἐπὶ τινας ἥμέρας.

Ο δικαστής κ. Roche ἐτόνισεν εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεώς του, διτὶ, ἀφοῦ τὸ πλοιον ἐτέλει εἰναι παραπλισμῷ, δὲν ἥτο φυσικὰ τελείως γαυσίπλουν, ἐπῆλθε δὲ ποιά τις καθυστέρησις ἔως διτού ετοιμασθῇ πρὸς πλοῦν. Ἐπίσης διτὶ **«Αγγλος δικαστής** ἔκτασιν, διτὶ ἥ ἀργοπορία τοῦ κατάπλοιου εἰς Soroca δικρύνει τὸ πλοιον, διπλαὶς δρῶθις ἐπεκυρώθη ὑπὸ μετοπλοίου πρὸς τῆς 5ης Νοεμβρίου, διτὶ δὲν προκειμένῳ ἀργοπορίᾳ του βικρύνει τοὺς γαυλωτάς. Οὕτω, οἱ μὲν πλοιοκτήται κατέστησαν ὑπεύθυνοι γὰρ πληρώσουν τὰ 3)4 ο) τῶν ἔκτακτων ἀσφαλίστρων, οἱ δὲν γαυλωται ὑπεχρεώθησαν νὰ καταβάλουν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὸ ὑπόλοιπον 1)2 ο), διπλαὶς ἀντιπροσώπευσε τὴν ἔκτακτον δαπάνην διὰ τὴν πέρχη τῆς 5ης Νοεμβρίου καθυστέρησιν τοῦ πλοιον.

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,"

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν
γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις
ἀτμοπλοίων.

'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

"NAYTIKA XRONIKA,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ, ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA,"
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Καὶ ἄλλο Παναμαικὸν

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Charterhythe» 3736 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911, παραληφθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ ὑψωσε παναμαικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ορος Πάρνης» («Mount Parnes»).

Ὑποδηκολόγια

Ἡ ἐπὶ τοῦ ἀπὸ «Ναγός» 4110 τ. γκρός ἔγγεγραμμένη ὑποθήκη διὰ λίρας 13.750 ἥρθη. Ἐπίσης ἥρθη ἡ ὑποθήκη τοῦ τάνκερ «Πετρόιλ» τ. γκρός 4634, διὰ λίρας 4.000 καὶ ἐνεγράφη ὑποθήκη παρὰ τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης ἐπὶ τοῦ ἀπὸ «Αἴς - Γεωργῆς» τ. γκρός 2098, διὰ δρ. 1.253.902.

Ἀγοραὶ σκαφῶν ὑπὸ τῆς «Ἀκτοπλοΐας»

Ὑπὸ τῆς «Ἀκτοπλοΐας» τῆς Ἑλλάδος, Α.Ε., ἡγοράσθησαν τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ἀτμόπλοια «Φωκίς» ἀντὶ 1.650.000 δρ., «Ἀγγελικὴ Βενετούλανο» ἀντὶ 4 ἑκατ. 200 χιλ. δρ. καὶ «Ἐλλη Τόγια» ἀντὶ 5 χιλ. λιρῶν.

Ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων

Τὰ 2/3 τοῦ ἀπὸ «Υδρα» τ. γκρός 231, ἡγοράσθησαν παρὰ τοῦ κ. κ. Πετσάλη ἀντὶ 1 ἑκατ. 500 χιλ. δρ.

— Τὸ ἀπὸ «Κλεονίκη» 125 τ. γκρός ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρίαν «Μεγαρίς» εἰς τὸν κ. κ. Εὐάγγ. καὶ Κωνστ. Στριφούλην, Ἀνδρ. Σιάτραν καὶ Σοφίαν Χατζηκωσταντῆ ἀντὶ 312.500 δρ.

— Τὰ 30 οὐροῦ τοῦ φορτηγοῦ «Εύαγγ. Τόγια» τ. γκρός 3022, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Εμμ. Α. Καραβίαν εἰς τὸν κ. Εὐάγγ. Κ. Τόγιαν ἀντὶ 360 χιλ. δρ.

— Τὸ ἀπὸ «Δανάη Χ.» τ. γκρός 468, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς ἀδελφοὺς Χατζηκωσταντῆ εἰς τὴν κ. Σοφίαν Κουτσοπετάλλου, ἀρθείσης καὶ τῆς ἑκ 3617 λιρῶν ὑποθήκης τοῦ.

Νηολογήσεις καὶ μεταγραφαὶ

Ἐνηρογήθησαν εἰς Πειραιᾶ τὰ φορτηγά «Παν. Θ. Κουμάνταρος» (ex «Dryden») τ. γκρός 5839, τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κουμάνταρου καὶ «Δάκης Νομικός» (ex «Garvelpark») τ. γκρός 927, τοῦ κ. Εὐάγγ. Π. Νομικοῦ, μετεγράφη δὲ ἐκ Θυνίκης εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὸ μικρὸν ἀπὸ «Κώστας» 175 τ. γκρός, ἐπ' ὄνόματι τῆς κ. «Ἐλλῆς Εὔσαγ. Τόγια».

Δύο νέαι ναυτικαὶ ἑταῖριαι

Ἴδρυθησαν μὲν ἔδραν τὸν Πειραιᾶ δύο νέαι ναυτικαὶ ἑταῖριαι, ἡ μία ὑπὸ τὸν τίτλον «Τρανσπετρόλ» καὶ ἡ ἔτερα ὑπὸ τὸν τίτλον «Πετρέλαια». Εἰς τὴν «Τρανσπετρόλ» μετεβίβασθη ὑπὸ τῶν κ. κ. Ἰω. Α. Γαλάνη καὶ Γεοσούα Μπεχάρ ἀντὶ τιμῆς 4.946.175 δρ. τὸ τάνκερ «Πετρόιλ» τ. γκρός 4634, εἰς δὲ τὴν ἑταῖριαν «Πετρέλαια» μετεβίβασθη ὑπὸ τῶν κ. κ. «Οθ. Δημητριάδη, Ἰω. Γαλάνη καὶ Γεοσούα Μπεχάρ ἀντὶ τιμῆς 3.760.250 δρ. τὸ τάνκερ «Κατερίνα» 2494 τ. γκρός.

Δύο ἀγοραὶ ἀλιευτικῶν

Τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν ἀτμοκίνητον ἀλιευτικὸν «Norian» τ. γκρός 278, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γεωργ. Χατζηδάκη ἀντὶ τιμῆς 1 ἑκατ. 520 χιλ. δρ. Τὸ σκάφος παραληφθὲν εἰς Πειραιᾶ μετωνομάσθη «Μιράντα». Ἐπίσης τὸ ἀτμοκίνητον ἀλιευτικὸν «Άγιος Ιωάννης» (ex «San Juan») τ. γκρός 309, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν κ.

Ἐλένην Λιβιεράτου εἰς τὸν κ. Γ. Χατζηδάκην ἀντὶ τιμῆς 1 ἑκ. 250 χιλιάδων λιρῶν.

Μετονομασίαι ἀτμοπλοίων

Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Κλεονίκη» τ. γκρός 125, μετωνομάσθη «Αετός». Ἐπίσης τὸ ἀτμοκίνητον ἀλιευτικὸν «Άγιος Ιωάννης» τ. γκρός 309, μετωνομάσθη «Χαρίκλεια».

Τὸ ἀργοῦν φορτηγὸν «Φιλομήλα»

Τὸ φορτηγὸν «Φιλομήλα» τοῦ πλοιάρχου κ. Καταπόδη, τ. γκρός 3175 καὶ ναυπηγήσεως 1899, ὅπερ ἀργοῦν εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 27ῆς Ιουνίου 1932, εἰτέ περιέλθει εἰς χεῖρας «Ἄγγλων ἐνυποθήκων δανειστῶν, ἀπέμενε τεικώδης εἰς τὸν ίδιοκτήτην τοῦ καὶ μετονομάσθεν «Στάθης Κ.» τίθεται ἐν νέου εἰς ὑπηρεσίαν.

Ἐνηολογήθη ἡ «Άγια Θαλασσινὴ»

Παρελήφθη εἰς Ταῖν καὶ ἔλαβε προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, μὲν μεταγραφήν εἰς τὰ νηολόγια «Ἀνδρου», τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Λ. Κεράνη ἀντὶ τιμῆς 5.125 λιρῶν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Montague Seed» τ. γκρός 309 καὶ ναυπηγήσεως 1911. Εἰς τὸ νέον τοῦτο σκάφος ὑψώθη ἡ «Ἐλληνικὴ σημαία καὶ ἔδοθη τὸ δόνομον «Άγια Θαλασσινὴ». Τὸν Μάιον τοῦ 1929 εἰχε πωληθῆ τὸ πλοῖον τοῦτο ἀντὶ 26 χιλ. λιρῶν.

Διαγραφὴ φορτηγοῦ

Ἐκ τῶν νηολογίων «Ἀνδρου» διεγράφη τὸ πωληθὲν φορτηγὸν «Παναγῆς Μ. Χαδούλης», τ. γκρός 3821 καὶ ναυπηγήσεως 1907. Τὸ σκάφος τοῦτο κατέπλευσεν εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα τὴν 21ῆν Μαρτίου ἐξ «Ἀργεντινῆς» μὲν γεννήματα, ἡγοράσθη δὲ παρὰ τῆς ἑταῖρίας Ολιβιέ. Μετά τὴν ἐκφόρτωσίν του θά ύψωσῃ σημαίαν Παναμᾶ, μετονομάσθεν «Mireille».

Παράδοσις Παναμαικοῦ

Τὸ ὑπὸ Παναμαικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ορος Πεντελικὸν» τῆς ἀτμοπλοΐας «Ἀτλαντικός» Α.Ε., τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ, πωληθὲν — ὡς γνωστόν — εἰς Ιαπωνας, παρεδόθη εἰς τοὺς νέους ἀγοραστάς του εἰς τὸ Νιούπορτ καὶ ύψωσαν Ιαπωνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Kinshu Maru». Εἰς ἀντικατάστασίν του, ἐνεγράφη ἐπ' ὄνόματι τῆς ἑταῖρίας «Ἀτλαντικός» τὸ νεοαγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bernini» τ. γκρός 5242 καὶ ναυπηγήσεως 1918. Τὸ πλοῖον τοῦτο τίθεται ὑπὸ Παναμαικὴν σημαίαν καὶ κατὰ πάσαν πιθανότητα θὰ μετονομασθῇ «Ορος Πεντελικόν».

Νέοι πλοηγικοὶ σταδμοὶ

Ὑπεγράφη Διάταγμα, διὰ τοῦ ὁποίου ιδρύονται εἰς Σητείαν, Ἀγ. Νικόλαον καὶ Πασχείαν «Αμμον», τῆς Κρήτης, Ισάριθμοι ὑποσταθμοὶ προαιρετικῆς πλοηγίας.

Τὸ νέον φορτηγὸν τῆς ἑταῖρίας «Κάσος»

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Κάσος», μέσω τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ, Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Fantee», τελεῖ ἡ δη ὑπὸ παραλαβῆν εἰς Dartmouth. Τὸ σκάφος τοῦτο καθ' ἄμας ἀνακοινοῦται, μετονομάσθεν «Ακτή», θὰ ύψωσῃ Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ κατὰ ηνολογηθῆ εἰς τὴν Σύρον.

Ἐπωλήθη ὁ «Νίκος Μάρκου»

Τὸ φορτηγὸν «Νίκος Μάρκου», τοῦ κ. Ε. Μάρκου, τ. γκρός 4235 καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Π. Ι. Πατέρα καὶ Σια, εἰς ἀντικατάστασίν του πρὸ καιροῦ πωληθέντος πρὸς διάλυσιν φορτηγοῦ των «Χαράλαμπος Π.». Ο κ. Ε. Μάρκου μετέχει εἰς τὸ νεοαγορασθὲν Παναμαικόν «Ορος Πάρνης».

NEAI ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ ἡγοράσθησαν ἀντὶ τιμῆς 18.000 λιρῶν περίπονταν καὶ μὲν παράδοσιν, ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκονται εἰς Dartmouth, τὰ ἀκόλουθα τρία φορτηγά τῆς ἑταῖρίας «Elder, Dempster & Co, Ltd», ἐξ ὧν τὸ ἐντεῖλε ναυπηγηθῆ ἐν Αγγλίᾳ καὶ τὰ ἄλλα δύο εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Εἰς αὐτῶν τὸ ἀπὸ «Fantee» ἡγοράσθη διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Κάσος» ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

«Fantee» Ἀγγλικόν, μὲν κλάσιν 100 A1 παρὰ τῷ Λόῳδ, τ. γκρός 5663, νέτ 3527 τ., φορτίον 9100 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1920 (Φριόν) παρὸ τῶν ἐκ Νιούκαστλ ναυπηγείων «Northoumberland Shipbuilding Co, Ltd». Εχει σερβέη Νο 2 τοῦ 1927, βύθισμα 26.3' ποδῶν, ἐν καταστάσωμα καὶ «σελτερ-ντέκ», μὲν πρόστεγον 37 ποδῶν ἐπὶ τοῦ «σελτερ-ντέκ» καὶ διαστάσεις μήκους 399.5 ποδῶν, πλάτους 53 καὶ διαγωνίου βάθους κντῶν 32.8 ποδῶν.

Ἐργα ὑδατος χρησιμοποιεὶ 1430 τόννους. Αἱ μηχαναὶ του κατασκευασίας «Palmers & Co Ltd» τοῦ Νιούκαστλ καὶ δυνάμεως 517 ὄμοιαστικῶν ἵππων, εἰνε τρικόλινδροι μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ μὲ διαδρομὴν ἑμβόλου 48'' ἵντων. Φέρει τρεῖς λέβητας πιέ-

σεως 180 λιθρών κατά τετραγωνικήν ίντσαν και είνε έφωδιασμένον με φαδιογωνιόμετρον.

"Jebba" Αγγλικόν, με κλάσιν 100 Al παρά τῷ Λόῦδ και σερβέϋ τοῦ 1926, είνε τόννων γκρός 5875, νέτ 4278 και φορτίου 9.600 τόννων, με βύθισμα 27.1' ποδών. Κατεσκευάσθη τὸ 1917 (Σεπτέμβριον) εἰς τὰ Κόμπη Ιαπωνικά ναυπηγεῖα «Kawasaki Co», με μηχανάς τῶν ιδίων, φέρει δύο καταστόματα και ἔνα πορνμαίον και ἔχει διαστάσεις μήκους 385.3 ποδών, πλάτους 51.2 και διαγωνίου βάθους κυτών 25.5' ποδών.

"Ερμα" θύδατος χρησιμοποιεῖ 1337 τόννους. Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 440 ὄνομ. ἵππων, είνε τρικύλινδροι μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 26'', 43 1/2'', 72'' και διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ίντσῶν. Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 200 λιθρῶν και ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 200 ἐπίσης λιθρῶν κατά τετραγωνικήν ίντσαν και ἔχει τεχνήτων ἐλκυσμόν.

"Jekri" Αγγλικόν, με κλάσιν 100 Al παρά τῷ Λόῦδ και σερβέϋ No 2 τοῦ 1926. Είνε τόννων γκρός 5875, νέτ 4278 τ. και φορτίου 9.600 τόννων με βύθισμα 27.1' ποδών. Κατεσκευάσθη τὸ 1917 (Νοέμβριον) εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα «Kawasaki & Co» τοῦ Κόμπη, με μηχανάς τῶν ιδίων, φέρει δύο καταστόματα και ἔνα τρίτον εἰς τὴν πρύμναν, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 385.3 ποδών, πλάτους 51.2 και διαγωνίου βάθους κυτών 25.5 ποδών.

"Ερμα" θύδατος χρησιμοποιεῖ 1337 τόννους. Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 440 ὄνομ. ἵππων, είνε τρικύλινδροι μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 26'', 43 1/2'', 72'' και διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ίντσῶν. Φέρει δύο λέβητας και ἔνα βοηθητικόν, ἀπαντας πιέσεως 200 λιθρῶν κατά τετραγ. ίντσαν και χρησιμοποιεῖ τεχνήτων ἐλκυσμόν.

"Montague Seed" Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Λ. Κεράνη εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πωληθέντος φορτηγοῦ τοῦ «Mesopotamia» πρὸς διάλυσιν. Τὸ ἀγορασθὲν φορτηγὸν ἔχει κλάσιν 100 Al παρά τῷ Λόῦδ και σερβέϋ No 1 τοῦ 1928. Είνε τόννων γκρός 3809, νέτ 2375 και φορτίου 6500 τ. με βύθισμα 21.9 1/2 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1911 (Νοέμβριον) ὑπὸ τῶν ἐν Σούντερλαντ ναυπηγείων «W. Pickersgill & Sons, Ltd» και ἔχει διαστάσεις μήκους 348.5 ποδῶν, πλάτους 50.2 και διαγωνίου βάθους κυτών 23.5 ποδῶν, με πρόστεγον μήκους 37 ποδῶν, μεσόστεγον 100 και ἐπίστεγον 30 ποδῶν.

Φέρει ἔν κατάστρωμα, χρησιμοποιεῖ ἔχοντας 1044 τόννους και διαθέτει χώρον διὰ φορτίου εἰς χώμα 329.000 κ. ποδῶν, διὰ δέματα 310.000 κ. π. και διὰ μπώνκερς 31.378 κυβ. ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «G. Dickinson & Sons Ltd» τοῦ Σούντερλαντ και δυνάμεως 307 ὄνομ. ἵππων, είνε τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 24 1/2'', 40'', 66'' και μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 45 ίντσῶν. Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιθρῶν και ἔνα βοηθητικόν τῆς ιδίας πιέσεως, χρησιμοποιεῖ δὲ τεχνήτων ἐλκυσμόν.

Τὰ ἀ)π "Ιφιγένεια," και "Ασπασία,"

Τῇ ἐπισπεύσει τοῦ ἐνυποθήκου δικαιειστοῦ κ. Π. Γ. Καλλιμανούπολου ἔξετέθησαν τὴν παρελθόνταν Κυριακήν 26η Μαρτίου ἐν Πειραιεῖ εἰς ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμὸν τὰ ὑπὸ Αγγλικὴν σημαίαν ἐπιβιτακὰ ἀτρόπλοια τοῦ "Ιφιγένεια" τ. γκρός 4792 και ναυπηγήσεως 1906 και τοῦ "Ασπασία" τ. γκρός 3571 και ναυπηγήσεως 1904, ἀμφότερα τῆς ιδιοκτητρίας κ. Mabel Vardy, τὰ ὅποια — ὡς γνωστὸν — ἔξετέλουν τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρείας — Πειραιῶς — Μασσαλίας και ἀπὸ 11ης και 19ης Ιουλίου 1931 παρέμενον ὑπὸ κατάσχεσιν εἰς τὸν Πειραιῶν λιμέναν.

Κατὰ τὸν πλειστηριασμὸν δύο μόνον μειοδόται προσῆλθον, οἵτινες και ἀπεσύρθησαν, ἐνδιαφερθέντες μόνον διὰ τὸ ἀ)π "Ιφιγένεια" μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν τριῶν ἑκατ. μμβρίων δραχμῶν, οὕτω δὲ τελικῶς ἀμφότερα τὰ σκάφη κατεκρύθησαν. ἐπ' ὄνδρατι τοῦ ἐπισπεύδοντος δικαιειστοῦ μὲ τὸ ποσὸν τῶν 3 1/2 ἑκατ. δρ. διὰ τὴν "Ιφιγένειαν" και 1 ἑκατ. δρ. διὰ τὴν "Ασπασίαν".

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Μία σημαντικὴ πώλησις ὀλοκλήρων στόλου τῆς «Australian Commonwealth Line» ἀνηγγέλθη τὴν 17ην Μαρτίου ὑπὸ τοῦ πρωθυπουργοῦ τῆς Αὐστραλίας. Οκτὼ λάινερος τοῦ κυβερνητικοῦ στόλου τῆς Αὐστραλίας, ἀπὸ τὰ ἔξυπηρτοῦντα τὴν πρὸς τὴν Αγγλίαν ταπικὴν γραμμὴν ἡγοράσθησαν ἀντὶ 500.000 λιρῶν ἀπὸ μίαν νέαν ἐταιρείαν ιδρυθείσαν ὑπὸ τοῦ λόρδου «Essonentor, τοῦ κυριωτέρου — ὡς γνωστὸν — μετόχου τῆς μεγάλης Αγγλικῆς ἑταῖριας «Furness Withy & Co». Ή πωληθεῖσα κυβερνητικὴ ἀποτολοία τῆς Αὐστραλίας είχεν ιδρυθητὸν τὸ 1916 ἀντὶ δαπάνης 5.000.000 λιρῶν, ἀπέφερε δὲ ἥξιμετάλλευσις τῶν πλοίων τῆς μέχρι σήμερον μίαν ζημιάν εἰς τὸ Δημόσιον Θησαυροφυλάκιον ἐκ 12.000.000 λιρῶν. Τὰ ἀγορασθέντα λάινερος είνε τὰ ἔξης:

"Esperance Bay"	ναυπηγ.	1922	και τ.	γκρός	14.176
"Hobsons Bay"	"	1922	"	"	14.198
"Jervis Bay"	"	1922	"	"	14.164
"Largs Bay"	"	1921	"	"	14.184
"Moreton Bay"	"	1921	"	"	14.145
"Fordsdale"	"	1924	"	"	9.949

Α)π 6 T. γκρός 80.818

Τὰ ἀνωτέρω σκάφη, διόν μὲ τὸ ναυαγῆσαν παρὰ τὸ Αλγέριον τὸν Ιούνιον π. ἔ. ἀ)π «Ferndale» 9.947 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1924, είχον ἀγορασθῆ τὸν Απρίλιον τοῦ 1928 ὑπὸ τῆς «Οὐάιτ Στάρ Λάϊν» διὰ τοῦ λόρδου Kylsant ἀντὶ 1.900.000 λιρῶν, μὲ πληρωμὴν εἰς ἑτησίας δόσεις. Λόγῳ δημος μὴ καταβολῆς τῆς δόσεως τοῦ π. ἔ. ή ἀγορὰ ηγυανῷ θῆσης ἑταῖρος μετέχει και ἡ "P. & O."

— Τὰ Σοβιέτε ἔξ αλλοι συνεχίζοντα τὰς ἀγορὰς φορτηγῶν σκαφῶν ἐπὶ πιστώσει, ἐπέτευχον νά ἀγοράσουν τὰ ἀργοῦντα εἰς Αμβούργον Οὐγγρικὰ φορτηγὰ «Balaton» 2274 τ. γκρός, 3630 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1918 και «Badacsony» 2325 τ. γκρός, 3650 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 15.000 λιρῶν διὰ ἀμφότερα τὰ σκάφη ταῦτα θὰ παραδοθοῦν, ὡς ἔστι και εὐρίσκονται, ἡ δὲ αποπλωμὴ τῶν θὰ συντελεσθῇ ἐντὸς διετίας δι' θυμήνων δόσεων.

— Η "Ρουμανικὴ ἀποτολοία" μετα τὴν παραλαβὴν τοῦ πρώτου ἐκ τῶν δύο παρ' αὐτῆς ἀγορασθέντων μικτῶν Γερμανικῶν σκαφῶν, τοῦ "Adolf Beyer", διόρει μετωνόμασε «Peles», παρέλαβεν ἐν Αμβούργῳ και τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Carl Legien» τ. γκρός 5700 και ναυπηγήσεως 1922. Τὸ δεύτερον αὐτὸδ σκάφος μετωνομάσθη «Alba Julia».

— Εξεικονούμησαν ἐπίσης και αἱ παρὰ Τούρκων ἐφοπλιστῶν ἀγοραί. Οὗτω παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ τῆς Κωνιόπολεως Χουσσεΐν "Αβνί" ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 3.000 λιρῶν και ὑπὸ τὸν δρον τῆς παραλαβῆς εἰς τὴν Τεργέστεν, τὸ Γιουκοσταύλιον φορτηγὸν «Rosina Topic», τῆς ἑταῖριας «Ilirija Dionicko drustvo za Brodarstvo». Τὸ σκάφος τοῦτο είνε 3038 τ. γκρός, 5080 φορτίου και ναυπηγήσεως 1901, είχε δὲ πωληθῆ τὸν μὲν Οκτώβριον τοῦ 1914 ἀντὶ 16.000 λιρῶν, τὸν δὲ Δεκέμβριον τοῦ 1927 ἀντὶ 14.750 λιρῶν.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150θμερον είνε αἱ ἀκόλουθοι:

"Fotd Castler" Αγγλικόν, 1881 τ. γκρός, 2800 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερδέον No 1 τοῦ 1929, ἐπωλήθη εἰς Βεζονόνδη ἀντὶ 4000 λιρῶν.

"Haliotis" Αγγλικὸν τάνκερ, 2007 τόννων φορτίου και ναυπηγήσεως 1931, ἡγοράσθη παρὰ Ιταλών ἀντὶ 27.500 λιρῶν. Ή ἐν "Ολλανδίᾳ ναυπηγήσεις του κατὰ τὸ 1931 εἰχε κοστοῖς 51.000 λιρῶν.

"Plum Branch" Αγγλικόν, τ. γκρός 4798, φορτίου 7000 τόννων και ναυπηγήσεως 1921, ἔχον ζημιάς τινάς ἐκ πλειάρκειας προσκρύσεως, ἐπωλήθη εἰς Χίλιανδον, ὡς ἔστι και εὔρισκονται, ἀντὶ τιμῆς 6500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι ἀδελφὸν πλοίον τοῦ νεοχρορευσθέντος ἀντὶ 7000 λιρῶν παρὰ τοῦ κ. Μαρή "Εμπειρίου" ἀ)π "Agricola" (ex "Pear Branch").

"Quercus" Αγγλικόν, τ. γκρός 4564, φορτίου 8.000 τ. και ναυπηγήσεως 1927, ἀνπιπάσσον τεχνήτης 10 μιλίων μὲ κατενάλωσιν 27 τόννων γειανθράκων τὸ Βιωρόν, ἡγοράσθη παρὰ "Αγγλιων ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν. Ή ναυπηγήσεις του είχε κοστοῖς 68.000 λιρῶν.

"Kilstroom" Ολλανδικόν, 2618 τόννων φορτίου και ναυπηγήσεως 1922, ἐπωλήθη εἰς Φλάνκενδον ἀντὶ τιμῆς 140.000 guilders.

"Fiona" Αγγλικόν, 4471 τόννων γκρός 7300 τόννων φορτίου και ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερδέον No 2 τοῦ 1929, εὔρισκονται ἐν παροπλαστῇ εἰς Καλκούταν, ἐπωλήθη εἰς τὴν Αγγλο-Εθνικήν ἑταῖρικν, τῆς Κίνας, ἀντὶ 5100 λιρῶν, ὑπὸ τὸν δρον τῆς παραδόσεως εἰς τὴν Σκηνάνην.

"Knight of the Rose" Αγγλικόν, τόννων γκρός 3865, φορτίου 6200 τόννων και ναυπηγήσεως 1929 ἡγοράσθη παρὰ "Αγγλιων ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

"Buckleigh" και «Chulmleigh», ἀδελφὴ Αγγλικά φορτηγά, 5074 τ. γκρός ἔκκοστον, 8330 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερδέον No 2 τοῦ 1922 και τεχνήτης 10 μιλίων και δρον μὲ κατενάλωσιν 30 τ. γανθυράκων τὸ Βιωρόν, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν ἑταῖρικν «Tatema» τοῦ Κάρδιφ, εἰς τὴν ἑταῖρικν «Scindia» τῆς Βορείης ἀντὶ 25.000 λιρῶν ἔκκοστον.

"Nivaa" Δανικόν, 1813 τ. γκρός, 2875 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1918, ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν ἀντὶ 4250 λιρῶν.

"Trewellard" Αγγλικόν, 4292 τ. γκρός, 7500 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1914, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούδ ἀντὶ 7.500 λιρῶν.



Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Έπωλήθησαν όπ' έτέρου πρός διάλυσιν κατά το διαρρεύσαν 150ήμερον και τα άκολουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	T. γκρός	Ναυπ.	Τιμή £	Διαλυταί
Chenan, Αγγλ.	2209	03	1.600	Κινέζοι
1) Lutterworth, Αγγλ.	1007	91	960	"Αγγλοι"
Durango, Ισπαν.	3067	95	2.600	"Ισπανοί"
Collodi, Ιταλ.	4997	09	3.800	"Ιταλοί"
2) Roepat, Ολλ.	7563	14	12.000	"Ιάπωνες"
Thessaly, Αγγλ.	3135	07	2.600	"Αγγλοι"
Rustemiye, Τουρκ.	1065	83	—	Τούρκοι
Tisza, Ούγγρ.	4201	05	3.400	"Ούγγαροι"
Amboim, Πολων.	3635	98	2.800	—
Annina, Ιταλ.	4534	04	3.300	"Ιταλοί"
Blois, Βελγ.	2291	90	1.800	"Βέλγοι"
3) Alstad, Νορβ.	3057	96	2.200	"Νορβηγοί"
Broadgarthe, Αγγλ.	3751	95	2.750	"Αγγλοι"
Holywell, Αγγλ.	4867	07	3.700	"Σκωτσές"
4) Bueland, Νορδηγ.	3667	00	6.000	"Ιάπωνες"
5) Nereo, Εσθον.	1535	91	775	"Αγγλοι"

1) Τον Νοέμβριον τοῦ 1931, δροῦ μὲ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ πλοίον «Stavely», εἰσὶν ἄγραφοι ἀντὶ 5.000 λιρῶν. 2) Παράδοσις εἰς ἔνα λιμένα τῆς Ἰαπωνίας. 3) Τὸ σκάφος τοῦτο ἡτο τὸ ἀλλοτε Ἐλληνικὸν «Χριστόφορος Βαλλιάνος», οὐ παραδοθῆ ὅτι εἰς τοὺς διαλυτάς του, ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται εἰς Σταύχηχο. 4) Εὔρισκεται εἰς "Ινδίας καὶ οὐ παραδοθῆ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν". 5) Επωλήθη εἰς Ἀγγλους διαλυτάς κατόπιν ἀγμορεάσεως εἰς τὸ Χρηματιστήριον Baltic, τοῦ Λονδίνου.

Μεγαλεπήθολα σχέδια ἀλλ' ἀπραγματοποίητα

Πρὸ μηνῶν εἶχον μεταδοθῆ πληροφορία: ἐκ Λονδίνου, καθ' ἀρχής Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, μεταξὺ τῶν δόπιων ἀνεψέρετο καὶ τὸ σονομα τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου, ἐμελέτα τὴν ἐφαρμογὴν προγράμματος ἀκτοπλοϊκῶν ἐν Ἐλλάδi: ἐργασιῶν καὶ καθιερώσεως τακτικῶν γραμμῶν ἐκ Πειραιῶς δι'. Ἐλληνικῶν σκαφῶν μὲ τὰ Μεσογειακὰ κέντρα.

Τὸ πρόγραμμα τοῦ ἐν λόγῳ διμίλου, ἔχαρτώμενον ἀπὸ ὥρισμένας προϋποθέσεις, ἐφ' ὅσον δηλαδὴ θὰ ἐτύγχανεν εἰδήκων τινῶν προγομίων, προέβλεπε τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν καὶ τινῶν ἔχωτερικῶν τοιούτων διὰ νεοτεύκτων μέτοριπες.

Αἱ παλαιαι αὐταὶ σκέψεις παρέμειγαν ἔκτοτε εἰς τὸ περιθώριον τῶν συζητήσεων καὶ τίποτε δὲν δεικνύει, ὅτι πρόκειται γὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματοποίησεως. Πάντως προκαλοῦν ἐκάστοτε δρισμένα σχόλια καὶ φῆμας, αἴτινες εὐρίσκουσιν ἀπῆχθσιν καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Λονδίνου γνωτικοῦ τύπου. Οὕτω τὸ «Λόδδ' Λίστα» τῆς 15ῆς π. μ. Μαρτίου ἀνέφερεν «ὅτι ἐκυκλοφόρησαν καὶ πάλιν ἐν τῇ Βρεταννικῇ πρωτεύουσῃ φῆμα, καθ' ἀς μερικοὶ κορυφαῖοι Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ μελετοῦν τὴν ἀντικατάστασιν παλαιῶν τινῶν σκαφῶν τῆς Ἐλληνικῆς ἀκτοπλοΐας».

»Αἱ φῆμαι αὐταὶ — προσθέτει τὸ «Λόδδ'» — εἰνες ἀδύσματος. Συμφώνως πρὸς αὐτάς, ἀναψέρεται ὅτι θὰ ἐνακυπηγοῦντο εἰς Βρεταννικὰ γνωπηγεῖς 23 πλοῖα, ἔχοντα μῆκος 250 ἔως 350 ποδῶν, κατάλληλα διὰ τὰς Ἐλληνικὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκατανομὰς καὶ ὅτι δὲν ἡ διπλάνη διὰ τὴν κατασκευὴν των, δροῦ μὲ ἔνα πρόγραμμα ἀνεγέρσεως μερικῶν γένων ἔνοδος εἰσίνειν ἐν Ἐλλάδi: θὰ ἀνήρχετο εἰς ποσόν 2.000.000 λιρῶν περίπου.

»Μία ἔρευνά μας μεταξὺ τῶν κορυφαίων Ἐλληνικῶν ἐφοπλιστῶν κύκλων τοῦ Λογδ.γου ἀπέδειξεν ὅτι, καίτοι τελείως ἀνεγνωρίζετο παρ' αὐτῶν τὸ κατώτερον ἐπίπεδον τοῦ Ἐλληνικού ἀκτοπλοϊκοῦ δικτύου καὶ τὸ ἀδύνατον γ' ἀνταγωνισθῆ ἐπιτυχῶς πρὸς τὰ ὅπερ ἔνην σημαίνειν σκάφη, ἐν τούτοις δὲν ἐκρίνετο ἀκόμη ὡς εὑθετος ἡ στιγμὴ διὰ τὴν γνωπηγγεῖν κακιούργων πλοίων, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἐσταθεροποιεῖτο προτήτερον ἡ πολιτικὴ καὶ οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς Ἐλλάδος.

»Τὰ δύο ταῦτα ἀποτελοῦν δικαιούχους παράγοντας, αἱ δὲ συζητήσεις μεταξὺ τῶν Ἐλληνικῶν κύκλων ἔξακολουθοῦν, χωρὶς δῆμως καὶ νὰ ἔκτείνωνται πέραν τῶν διατυπώσεων τῶν ἐλπίδων, ὅτι ὁ Ἐλληνικὸς ἀκτοπλοϊκὸς στόλος θὰ καταστῇ τέλειος, δικαὶ ἐπιστῇ ὁ κατάλληλος καιρός. Αἱ συζητήσεις αὐταὶ παρέσχον λαβῆνες εἰς τὰς κυκλοφορησάσας φῆμας, ἡ εὐρύτης των δὲ ἡτο τοιαύτη,

ώστε ἀντιπρόσωποι: δύο ἡ τριῶν γνωπηγγεῖν Οὔκων καὶ μηχανογρικῶν κατατετημένων ἐδοιλοσκόπησαν τοὺς Ἐλληνικούς κύκλους τοῦ Λονδίνου πρὸς ἔξακριθσιν τῆς ἀληθείας.

ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ "ΦΑΙΔΩΝ,, ΕΝΑΥΑΓΗΣΕΝ ΕΙΣ ΤΑ ΙΣΠΑΝΙΚΑ ΠΑΡΑΛΙΑ

Τὴν αὐγὴν τῆς 23ῆς Μαρτίου ἐναυάγησεν εἰς τὰ Ἰσπανικὰ παράλια τὸ μικρὸν Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Φαίδων», ἐνῷ χρόνῳ κατηγορύνετο ἐν Βαρκελώνῃ εἰς τὴν Μασσαλίαν πρὸς ἐκφόρτωσιν γεννημάτων, ἀτινα εἰχε παραλάβει ἐκ τοῦ Δουνάβεως. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν παραλαβόν ποδὶ μηνὸς ἡ Βαρκελᾶς καὶ Γαλαζίου περὶ τὰ 60 βαγόνια ἔκλεισε καὶ 2100 περίπου τόννους γεννημάτων κατηγορύνθη ἀρχικῶς εἰς Παλέρμο καὶ εἰτα εἰς Τοσιταβένιαν, ὅπου καὶ παρέδωσε τὸ φορτίον ἔκλεισε.

Τὰ γεννύματα προωρίζουν διὰ Βαρκελώνην καὶ Μασσαλίαν. Τὸ σκάφος καθηγορύνθη ἐκ Τοσιταβένιας εἰς τὴν Βαρκελώνην, ὅπου καὶ ηρχιετε τὴν ἐκφόρτωσιν. Διαφορόντος δῆμως ταῦτης ἡγεμόνησαν διαφοροὶ μεταξὺ τῶν ἐμπόρων παραληπτῶν τῆς Βαρκελώνης καὶ τῆς Μασσαλίας, ἀφοῦ δὲ τὸ πλοῖον καθυστέρησεν ἐπὶ 15 ἡμέρας εἰς τὸν Ἰσπανικὸν αὐτὸν λιμένα, διετάχθη ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς νὰ ἐπαναφορτώσουν τὸν φορτίον καὶ νὰ πλένεται εἰς τὴν Μασσαλίαν, ὅπου καὶ νὰ ἐκφορτώσουν διὸλκησον τὴν ποσότητα.

Οὗτο καὶ ἔγενετο. Τὸ ἀλόγον «Φαίδων» συμπληρώσαν τὴν ἑσπέραν τῆς 17ῆς Μαρτίου τὴν ἐπαναφόρτωσιν τοῦ ἀπέπλευσεν ἐκ Βαρκελώνης τὴν πρωταγωνίαν τῆς 18ῆς. Κατά τὸν πλοῦν τοῦ δῆμως συνήντησε σφροδότητάν τοῦ τρικυμίαν, ἐξ η καὶ ὑπέστη διαφόρος ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ. Μεγάλα κύματα τὸ ἔκτυπον, τὸ δὲ σκάφος βαρέως κλινώντος προύχθωσε βραδέως καὶ διέτρεψεν ἀπὸ στιγμῆς εἰς τὴν πλευράν τοῦ διάσημου κύματος τοῦ Rosa, κείμενον μεταξὺ Βαρκελώνης καὶ Port Ventres. Ἐκεῖ παρέμεινεν ἡγυροδιοβολημένον τὸ πλοῖον ἐπὶ τρία ἡμερονύκτια, ἀφοῦ ἐν τῷ μεταξὺ ἀπεπειράθη δις νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον του, ἀκάρπως διότι ἡ κακοκαρία ἔξηκολούθη.

Ολίγον μεταξὺ τοῦ μεσονύκτιον τῆς 23ῆς Μαρτίου ἡ τρικυμία ἤχοισε νὰ κοπάξῃ τὸ δὲ ἀλόγον «Φαίδων» ἐγκατέλειψε τὸ ἀγκυροβόλιον τοῦ καὶ ἡνοίχθη εἰς τὸ πέλαγος, ὅπως συνεχίσῃ τὸν διὰ τὴν Μασσαλίαν πλοῦν του. Μίαν δῆμως ὥστα μετὰ τὴν ἀναζώρησιν του ἐσηρούντο διασροῇ τῶν κυμάτων του, ηις ἡγάκακας τὸν πλοίοντος νὰ ποδίσῃ ἐκ νέου εἰς τὸν δῆμον Rosa πρὸς ἀποφυγὴν βυθίσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸ πέλαγος, ὅποτε καὶ διάσωσις τοῦ πληρώματος, λόγῳ τῆς κακοκαρίας, θάτη προβληματική.

Αἱ ἀντίλαι τοῦ σκάφους συνεκράτουν τὴν διαρροὴν, διαρκοῦντος δῆμως τοῦ ἐπανάπλου, τὸ σκάφος προσεγγίσαν, λόγῳ τοῦ πυκνοῦ σκότους, πρὸς τὴν ἀπέκτην, προσέκρουσεν ἐπὶ τὸν πύραλον περὶ τὴν Ζηριάνην ὥστα, ὑπέστη δὲ ὅρημα εἰς τὰ ὑφάλοι τῆς πρώτης. Ἡ εἰσοδοὶ τῶν δύτων ἦταν ἀκατάσχετος, τὰ κύτη ἐπληρούντο δύταν τὸν πλοῖον τοῦ ἀλλού, ἡ δὲ συγκράτησης τοῦ σκάφους εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἦτο ἀδύνατος. Πρὸ τῆς μοιραίας βυθίσεως ὁ πλοίος διέτρεψε νὰ σύφουν τὰς λέμφας εἰς τὴν θάλασσαν, τὸ δὲ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν πληρούντος ἔχοντας, κωρίς οὐδεὶς ἐπὶ τῶν 22 ἀνδρῶν νὰ πάνη τι.

Τὸ ἔγκαταλειψθὲν σκάφος ἔβαθμόθη μετ' ὀλίγον.

Τὴν ἐπομένην οἱ Ἐλληνες ναυλυγοὶ ἐφιστάσαν εἰς τὴν Βαρκελώνην, ὅπου καὶ ὑπεβλήθησαν εἰς ἀνακρίσιμες τόσον παρὰ τῷ Ἐλληνικῷ προβενείῳ, ὅπως καὶ ὑπὸ τῶν Ἰσπανικῶν λιμενικῶν ἀρχῶν. Ἡδη πρόκειται κατ' αὐτὰς δύλκησον τὸ πλήρωμα νὰ μεταβῇ εἰς Μασσαλίαν, ὅποθεν δι' ἀποτολούσιν τῆς γραμμῆς θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Πειραιά.

Τὸ ναυαγῆσαν ἀτμόπλοιον, μικρᾶς ἀξίας λόγῳ τῆς παλαιότητός του, ἦτο ἀναστράφαστον, ἀνήκε δὲ εἰς τοὺς κ.κ. Ιω. Ἀμπαζόγλου 40 ο), Π. Ἀλεξάντον 40 ο) καὶ Γ. Χατζηδημητράδην 20 ο). Τὸ «Φαίδων» ἦτο τὸ πρώτην Ρουμανικὸν «Monica» τ. γκρός 1882 καὶ ναυπηγήσεως 1889, εἰχε δὲ ἀρχομένη τὸ 1925 ἀντὶ τιμῆς 8.000 λιρῶν.

'Ατυχήματα εἰς 'Ἐλληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ ληξιν 150ήμερον ἐσγηρεύθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια:

«Ἄγιος Γεράσιμος». «Οπως καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεθέρξις μικρᾶς ἀνεγράφομεν, προσήρχεται τὸ φορτηγόν μας τοῦτο πλοῖον τοῦ Γκρότεμπουργκ, τοῦ δέ πρωταρίου τμῆμα ἐπιληρώθη δύταν. Ήπειρά τὸν τόπον τοῦ ἀνεγκάτικατος ἔτη ξεθύσαν δὲ ἐν Γκρότεμπουργκ ἐπιθεωρήσης τοῦ Λόδδο, δὲ πλοιαρχος τοῦ σκάφους ὑπέγραψε διὰ τὴν ἀνέλκυσιν συμβόλαιον τούποι Λόδδο, τηλεγραφήσας συγχρόνως εἰς τὸ Λονδίνον τὰ ἀνέλκυσιν Νο 1 δύταν. Τημῆν τοῦ φορτίου ἔκφρτωσμαν συντάσσεις εἰς φορτηγίδας. Οἱ δύται ἔξετάσκεται τὰ ὑφάλοι ἀνεύδρους ζημίας κατέστη: τῆς πρώτης. Ἐπιχρετε καλές καιρόδες, λόγῳ δῆμως τῆς ποινῆς διμήλης αἱ ἀποσταλεῖσαν: ἐκ Κοπεγχάγης φορτηγίδες καθυστέρησαν. Τὸ σκάφος εὐρίσκεται προσηγραμμένον ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ, τὸ δὲ πρωταρίον τημῆν τοῦ ξεθύσαντα δύτατο.

Κατὰ γεννατικής πληροφορίας αἱ ἔρευναι: τῆς ἀνελκύσεως εσυνεχίσθησαν,

άρκατόν δὲ τημία φορτίου μεταφέρθη εἰς φορτηγήδας. Τό φορτίον τῶν κυρίων Νο 1 και 2 ὑπέστη ασφάρπαν βλάβης ἐκ τῶν ωδάτων. Η ἔργασία ἡμιποδίζεται ὑπό τῆς κρατούσῃς πυκνῆς ὄμιχλης, ητὶς καθίστα δυσχερή τὴν ρυμούλησιν τῶν φορτηγίδων. Περὶ τῆς πορείας τῶν προσπεθεῖσιν τῆς ἀνελκύσεως ἔλασον οἱ "Ἄγγλοι: ἀσφαλίσται τὸ ἀκίσουσθον ἐν Γκόττεμπουργκ τηλεγράφημα: «Τὰ ὑγκάλια τῶν πρωρικῶν τραματοց τοῦ σκάφους ἀπὸ τοῦ ποδοστάτου και ἐνταῦθεν φέρουν ἀρκατές ζυμίκες ἐπὶ ἑκτάσεως μῆκος 30 ποδῶν. Ἐπολογίζεται, ὅτι 300 τόννοι κυάμων και 1500 τόννοι ἀλαιοπλακούντων τῶν κυτῶν 1 και 2 ἐδαργήσαν ἀπὸ τὰ εἰσρεύσαντα ωδάτα. Τό φορτίον τῶν πρυμαίων κυτῶν εἶναι ἀδιάβατο. Ο κυρίος εἶναι ὥρας, ἀλλὰ λόγῳ τῆς πυκνῆς ὄμιχλης ἵπερχεται ἀργοπορία εἰς τὴν ἀνελκύσιαν ἐμποδίζομένης τῆς διὰ τῶν φορτηγίδων μεταφορῆς τοῦ ἀνελκυστικού φορτίου.

Μέχρι τῆς 14ης Μαρτίου είχεν ἀνελκυσθεῖ ἀπὸ τὸ προσηγραμένον σκάφος 300 τόννοι φρασούλων και 280 τόννοι ἀλαιοπλακούντων, ἀπαντὰ ἀδλασσῆ. "Ἐτερος 50 τόννοι ἀλαιοπλακούντων ἐρριψθεῖσαι εἰς τὴν θάλασσαν, τόσον ὃς ἡ ἀνελκύσια εἰς φορτηγίδας, δουσι και τὸ σύμμα τημάτος βεβλαμένου φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν ἐσυναχθεῖσαν. "Ἐτερος 600 τόννοι περίου ἐξεφορτώθησαν τὴν ἐπομένην, ὃς πνεύσας ἀλαφρός ἀνεστάλη κατ' εἰδίσταν εἰς Ἀδριανός. "Η ἀνέλκυσίς ἐπετεύχθη τὴν πρωί της 15ης, εὐθὺς δὲ ὡς ἐπεπλευσει τὸ σκάφος ἐπληρώην ωδάτων τὸ κύτος Νο 1, ἐνῷ τὰ εἰσρεύσαντα εἰς τὸ κύτος Νο 2 ὑδάτα συνενεκτοῦντο ἀπὸ τὰς ἀντλίας. Τό σκάφος ἐρυμούλησθη και ἡγκυροδόλησαν ἀσφαλῶς εἰς τὸν γειτονικὸν κόλπον Ei-losfjord, ὅπου οἱ δύται θάψαντα πρός συγκράτησιν τῆς διαρροής.

"Οταν τούτο κατωρθώθη, τό φορτηγόν, συνεδεύσθην και ἀπὸ τὸ Σουηδικὸν ναυαγούσωστικόν "Harald", ἐπελευσει εἰς Γκόττεμπουργκ διὰ προσωρινάς ἐπισκευάς. "Εκ τοῦ φορτίου τοῦ μόνον 50 τόννοι κυάμων ἐδαργήσαν, πλὴν τῶν ριψέντων εἰς τὴν θάλασσαν 50—60 τόννον ἀλαιοπλακούντων.

Μετά τὴν διφίεν και ἀσφαλή ἀγκυροδολίαν του εἰς Γκόττεμπουργκ διετάχθη ἡ ἀνελκύσια τοῦ σκάφους και κυρίως 800 τόννον ἀλαιοπλακούντων βεβλαμένουν, ἵνα διευκολυνθῇ ὅς δεξαμενούμεσ και ἡ ἐπισκευή τῶν ωδάτων τοῦ πλοίου.

(Μαρτ. 14—17)

«Ἄγγελης Καμπίτσης». Κατὰ πληροφορίας ἐκ Μπλέρτες αἱ ἐπισκευαὶ τῶν ζυμίων εἰς τὸ μηχανημα τοῦ πηδαλίου τοῦ φορτηγοῦ "Άγγελης Καμπίτσης" ἐπερχατώθησαν και τό σκάφος λαβόν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας ἀπέπλευσε.

(Μαρτ. 18)

«Δάφνη». Προερχόμενον ἐκ Βορδώ κατέπλευσεν εἰς Ρουέν πρός ἀνελκύσιαν τοῦ υπολοίπου φορτίου τοῦ γεννημάτων τὸ ἀριποτόπος "Δάφνη", διπερ εἰχε προσερχεῖσαι εἰς τὸ Δουνάδιν και κατόπιν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Προποντίδος. Συνεπάδει διαρροής τοῦ κύτους Νο 4 ὑπάρχει ἐκτεταμένη ζυμία εἰς τὸ ἐν κώτῳ φορτίον.

(Μαρτ. 19)

«Φανερωμένη». Κατευθυνόμενον ἐκ Μπουένος "Αὔρες εἰς τὴν Κατάνην ἀπόδισεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Περναπούκο, συνεπειά ἀδελενίας τοῦ πλοίουρχου.

(Μαρτ. 16)

«Άναστ. Πετρούτσης». Μὲ υπόλοιπον Ρουμανικοῦ ἀραβοσίτου διὰ λογαριασμῶν τῆς "Άγροτικῆς Τραπέζης προσήρχεται εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σαγιάδας, ζητήσαν δούλησιν. "Εκ Πειραιῶς ἀπέπλευσαν ναυαγούσωστικαὶ, ἡ δὲ ἀνέλκυσί του ἀνετέθη εἰς τὸ ναυαγούσωστικόν "Άγιος Γεώργιος". Κατὰ ριδιστηληγράφημα ἐκ τοῦ φορτηγοῦ, η θέσις τοῦ πλοίου δὲν ήταν ἐπικινδυνος, ἀγέντο δὲ τρυματική ἀνελκύσια εἰς τὸ σκάφος.

Κατὰ σιμπληρωματικάς εἰδήσεις τὸ σκάφος ἐπικάθηται ἐπὶ μαλακοῦ δυοῦ, τὸ δὲ δάσος τῶν ωδάτων εἰς τὸν πρώτων και τὴν πρύμνην εἶναι 9 πόδες. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ὑπεργάφη συμβόλαιον τόπου Λέση, τὸ δὲ εἰς τὰ κύτη τοῦ πλοίου υπελοπον φορτίου ἀραβοσίτου ἀνέρχεται εἰς 1500 τόννους. Τὴν 29ην Μαρτίου ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσί του κατόπιν ἀνελκυστικούς 600 τ. ἀραβοσίτου.

(Μαρτ. 20—29)

«Καλούδω». Εκ Μπουένος "Αὔρες ἀγγέλλεται, ὅτι ἀποποθετήθη ἐπὶ τοῦ πλοίου νέας Ελλές και ἀξιών, τῷ ἀνεργητικῇ δὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας.

(Μαρτ. 23)

«Γρίανα». Αποπλέοντος ἐκ Μπουένος "Αὔρες διὰ Λάζ Πάλλικης προσήρχεται εἰς τὸν δυοὺς χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ, δύον και παρέμανεν ἐπὶ 11 ὥρας. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ εἰργάσθησαν δύο συμβόλαια. "Η θέσις τῆς προσερχέσαντος ἡτο λαοπόδης, τὰ δὲ ὑφαλα τοῦ πλοίου οὐδὲπινταν ζημιάν υπέστησαν. Η "Τριαντανα" ἐσυνέχεισι κατόπιν τούτου κανονικῶς τὸ ταξίδιόν της.

(Μαρτ. 24)

«Νικόλας Πατέρας». Κατὰ πληροφορίας ἐκ Δάντσιγκ ἐξερράγη πυρκαϊδὲς τοῦ ἐκατόνταρχον πρέσβεων γιανιανθράκων "Ελληνικοῦ φορτηγοῦ "Νικόλας Πατέρας". Τό πέρι ἐξενήλθωθη ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου και κατεσδέθη ὑπὸ τῆς πυροδοσίας ἡ οὐηρεσίας τοῦ Δάντσιγκ, ἀφ' ὅσ προσέγνησε ζημίας εἰς τὴν αἴθουσαν τῶν χαρτῶν και εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ πηδαλίου.

(Μαρτ. 24)

«Πεταλοί». Κατευθυνόμενον κανόνιν εἰς Δουνάβιν πρέσβεων φορτωσιν ἐξεκίνειεν εἰς τὸ Νότιον στόμιον τοῦ ποταμοῦ και παρὰ τὴν ἀκτὴν "Άγιος Γεώργιος" ἐπὶ τῆς Μαύρης θάλασσας. Εἰς δούλησιν τοῦ ἐπελευσεν ἐκ Κωνσταντίνης τὸ "Άγγλικὸν ναυαγούσωστικόν "King Lear".

(Μαρτ. 25)

Αι ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸν μῆνα 'Ιανουάριον

"Επημοσιεύθη πρό τυνων ἡμερῶν ἐν Λευδίνῳ ἡ στατιστική τοῦ «Λέση» διὰ τὰ θάλασσας ἀποχήματα τὰ σημειωθεῖσα κατὰ τὸν μῆνα 'Ιανουάριον. Αἱ διλικαιὲς ἀπώλειαι πλοίων ἐπὶ 7 τόννων γκρές 14.319 ἔναντι 12 πλοίων 23.598 τ. γκρές ἀπολεσθεῖσαν τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1932 και 8 πλοίων 21.410 τόννων ἀπολεσθεῖσαν τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1931. Αἱ ἐφετεινὲς ἀπώλειαι κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους ἐπτὰ σηματάς:

'Ελληνικά	1	τ. γκρές	3893	Γαλλικά	1	τ. γκρές	966
'Ιταλικά	1	>	3823	Φινλανδικά	1	>	603
'Αγγλικά	1	>	2929	'Αμερικανικά	1	>	557
'Ιαπωνικά	1	>	1576	Σύνολον	7	>	14.349

Τὸ ναυαγγήσαν 'Ελληνικὸν ἡτο τὸ ἀριποτόπος "Στρατής". Τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1932 είχε ναυαγγήσει ἵνα 'Ελληνικόν φορτηγόν 3004 τ. γκρές και τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1931 έτερον ἐν 1278 τόννων.

Αἱ διλικαιὲς ἀπώλειαι και μερικαιὲς ἀδιάριται κατὰ 'Ιανουάριον τοῦ θεούς ἀνήλιθον εἰς 495, ἔναντι 556 τοῦ 'Ιανουάριον 1932, ἔναντι 612 τοῦ 'Ιανουάριον 1931 και 901 τοῦ 'Ιανουάριον 1930. Αἱ ἐφετεινὲς ἀδιάριται κατανέμονται εἰς τὰς κατωτέρω αἰτίας:

Ζημία: ἐκ τρικυμίας	48
Ναυάργια και ἐγκαταλείψεις	4
Ζημία: συνεπειά προσερχεῖσας	124
Συγκρούσεις και προσερχούσαις	115
Πυρκαϊκή και ἐκρήγεις	27
Βλάβεις μηχανῶν, δέσμων και πηδαλίου	71
'Επισφρόνων ἀλλων ἀποριμῶν	106
Σύνολον ἀδιάριτον 'Ιανουάριου :	495

Η γέφυρα τοῦ Δουνάβεως Και οι Ρουμανικοὶ λιμένες

Καθ' ἡ ἐγγόνωσθη, αἱ μεταξὺ Νοτιοσλαυανίας και Ρουμανίας διαπραγματεύσεις διὰ τὴν κατασκευὴν γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως προώθευσαν τελευταίων μέχρι τοιούτου σημείου, ὅποτε νὰ προβλέπεται ἡ εναργεῖς ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους τῶν ἐφασικῶν διὰ τὴν κατασκευὴν της. "Ο Νοτιοσλαυανῖκος τύπος ἐξαίρεται ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὴν σημασίαν τῆς γεφύρας ταύτης ἐπὶ τῶν συγκοινωνιῶν τῶν 'Αδριατικῶν λιμένων μετά τοῦ Βορρᾶ και τῆς 'Ανατολῆς και ὑποστηρίζει, ὅτι ἔχουν ν' ἀποκομίσουν ἐκ τῆς τοιαύτης ἐνώσεως πολλὰ ὀφελήματα και οι λιμένες τοῦ Αιγαίου πελάγους.

"Ἐν συνεχείᾳ τῶν σχολίων τοῦ διεθνούς τηλεγραφικήν προφίλων, καθ' ἡν ὑπαρξεῖς μιᾶς γεφύρας ἐνόυσης τῆς Ρουμανίαν μὲ τὴν Νοτιοσλαυανίαν, παρακολύει, ἀν μὴ καταώνει, τὴν κατασκευὴν ἐτέρους γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ἐνόυσης τῆς Ρουμανίαν μὲ τὴν Βουλγαρίαν. "Ἐν τούτοις δὲ τὸν προκειμένον τὴν σημασίαν τῆς γεφύρας ταύτης νὰ τονίζει, ὅτι ἡ οικονομικὴ κατάστασις τῆς Βουλγαρίας δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ σε πελάγην τὴν κατασκευὴν τῆς πρώτης ἡ νὰ ἐπιδιώξῃ, δημοσίευση ὃς κορυφὴ τῆς γεφύρας.

"Ισχυροδάταν δόπλον εἰς κείρας τῆς βουλγαρικῆς διπλωματίας διὰ τὴν επιτυχίαν τῆς προσπαθείας των ταύτης, ἀποτελεῖ — κατὰ τὰς ἐφημερίδας τῆς Σφρίας — η κοινότης τῶν συμφερόντων βουλγαρικής ποτάμους δοχθῆς δέ τοι πρώτη, ἀπὸ τοῦ 1921, η πολωνία συνηψε μετά τῆς Ρουμανίας στρατιωτικῶν συμμαχίαν.

"Τὴν 1ην Μαρτίου τρ. ἔ. ἐξ ἄλλου ἐτέθη ἐν ισχύι η Ρουμανο-πολωνική σύμβασις περὶ λιμενικῶν τελῶν, διὰ ἡς παρέχονται εἰς τὴν Ρουμανίαν ἐξπτωσίες ἐπὶ τῶν σιδηροδρομικῶν κομίστρων διὰ Ρουμανίας πολιτικῆς. "Ολόκληρον τὸ Πολωνικὸν σχέδιον—λέγοντας οι Γερμανοί—βασίζεται ἐπὶ τῆς στενῆς συνεργασίας μετά τῆς Ρουμανίας, δεδομένον μάλιστα ὅτι πρώτη, ἀπὸ τοῦ 1921, η πολωνία συνηψε μετά τῆς Κίρκιεν βιβλίον τοῦ Στέττιν και τοῦ 'Αμβούργου, ἐνῷ ἀπ' ἑταῖροι τοῦ Κίρκιεν—προορίζεται νά ἀνταγωνισθῇ τοὺς Γερμανούς λιμένας τῆς Βρέμης, τοῦ Στέττιν και τοῦ 'Αμβούργου, ἐνῷ ἀπ' ἑταῖροι τοῦ Κίρκιεν τείνει νά ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωνισμὸν τῆς Τερέγης.

"Ο Κίρκιεν προτείνει εἰς τὸ βιβλίον του, «ὅπως συγκεντρωθῇ τὸ ἐξαγωγικὸν Πολωνικὸν ἐμπόριον εἰς τὸ Γαλάτισιο δημιουργούσωμένης εἰς τὸν μιάς ἐλευθέρας Πολωνικῆς ζώνης ἐν συνδυασμῷ πρὸς διαφόρους συγκοινωνιακάς διὰ ἡσάρχας εὐκολίας. Οι πραγματικοὶ και κύριοι σκοποὶ τῶν Πολωνικῶν αὐτῶν τάσσονται—ἐπιλέγοντας οι Γερμανοί κακολοι—ἀποβλέποντας εἰς τὴν διασφάλισιν μιᾶς ἀπολύτου και ἀπεριορίστου Πολωνικῆς ἡγεμονίας ἐπὶ τοῦ κάτω ροῦ τοῦ ποταμοῦ Βιστούλα.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, 1932

ΤΟΜΟΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,, ΤΟΥ 1932, ΧΡΥΣΟΔΕΤΟΙ, ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΑΣ ΑΝΤΙ ΔΡ. 250.

Μία σύγκρισις ἐξόδων κινήσεως 'Αγγλικοῦ καὶ 'Ελληνικοῦ πλοίου

Τό Λογδίνειον παριστάνεικόν «Fairplay», εἰς τὸ τεῦχός του τῆς 9ης Μαρτίου εἶχε δημοσιεύσει τὸν λογαριασμόν, δι' ἣν κωκλικόν ταξίδιον τοῦ Πλέιτ, Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ χωρητικότητος 9300 τόννων φορτίου, ἐξ οὗ προσέκυπτε, διὶ τὸ ἔν τοι λόγῳ σκάφος ἀπώτιμος καθαρὰν ζημίαν 2015 λι-ρῶν. Καὶ τὸ «Fairplay» κατέληγε μὲ τὴν δικτύωσιν τῆς ἀπορίας ποι-αν τάχα ζημίαν Θὰ ἔχουν τὰ ταξίδιαντά εἰς τὸ Πλέιτ «Ελληνικὰ φορτη-γά, πολὺ πλατιώτεράς ναινογγήθεως τοῦ Ἀγγλικοῦ, καὶ πολὺ δύναται ταῦτα νὰ καλύπτουν τὰ ἔσοδά των. Εἰς τὸν δημοσιευθέντα λ)αμρὸν ἀπήγνητος» Ελλην-ἀστροπλιτῆς τοῦ Λογδίνεον, δικτυώνων τὰ ἐκ τῆς μελέτης τῶν διαφόρων κονδυλίων ομηράρχατα του. Η ἀπάντησης δημοσιεύεται: εἰς τὸ τεῦχός του «Fairplay» τῆς 16ης Μαρτίου, ἐξ οὗ καὶ τὴν παραλαμβάνομεν, ὡς ἐνέγουσαν ἀκετόν τεῦχαρέσον.

Ένα χρόνο δε "Ελλήνη έφοροπλιστής τονίζει, διτί δύο δύναται νά πιστεύση, πωδες ένα φορτηγόν 9300 τόννων υπό "Αγγλικήν σημαίαν, έχεις ήμερήςια εξόδου 36 λιτρών, έκτός προβλέψων δι' έπιπλεώρησιν, άποδέσειν, έκτακτα εξόδου συντήρησεως ακλ., εἰς πιστώσην δε της γνώμης του ταύτης παραθέτει πινακικά τιμών έξισων. Αγγλικούς έπιστηνε φορτηγών 9000 τόννων, έχοντα ώς έξις:

"Εξοδα διά μισθοδοσίαν μηνιαίως, περίπου	λ. στ.	300
Τοοφοδοσία 1)6 ήμερησίως, διά 34 άνδας, μηνιαίως	»	76.10.0
"Υλικά και έφόδια 2 λ.στ. ήμερησίως: Μηνιαίως	»	60. 0.0
"Ασφάλεια συμπεριλαμβ. και μικρο-άσφαλειών (club)	»	180.—
"Έξοδα πλοιάρχου 10) — ήμερησίως: Μηνιαίως	»	15.—

Σύνολον μηνιαίας δαπάνης: » 631.10.0

Συνεπώς τὰ ἡμερήσια ἔξοδα τοῦ Ἀγγλικανοῦ τούτου φορτηγοῦ ἀντιστοχοῦν πρός λίρας 21. Ἐνα καινουργές Ἀγγλικὸν φορτηγὸν δύναται νὰ ἐργασθῇ μὲ δίλιγωτέρκας διπλάνας ἀπὸ ἕνα παλαιὸν Ἑλληνικόν, διότι τὸ Ἀγγλικόν ὑπόκειται εἰς τὸν πληρωμῶν ἡμίσεων ποσοῦ ἀσφαλιστρων, πρᾶγμα οὐ πάλαι τοποθετεῖται.

Ἐν συνεχείᾳ Ἀγγλος ἐφοπλιστής συγκριῶν τὰς λεπτομερείας καὶ ἀναλύων ἐν πρόσθ ἐν τὰ πονδύλια τοῦ λογοιοῦ τούτου εἰπαν ἐν συμπεράσματι τὰ ἀκόλουθα:

«Ως πρός τὰ ὑμερήσια ἔξοδα 36 λιρῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ τῶν 9300 τόννων, δύναμαι νὰ ὑποδεῖξω, ὅτι κατά τοὺς δύο τελευταίους μῆνας ἐπεισῆχθη ἡ μειώσις τοῦ κονδυλίου εἰς 32 λίρας, λόγῳ μικροτέρας ἀσφαλίσεως καὶ ἐλαφράς τινος οἰκονομίας περὶ τὴν ὄλην τοῦ πλοίου διαχειρίσαντον, ἀλλὰ δὲν εὑρέκουν κανέναν ἀλλον τρόπον ἐπιτρέποντα καὶ νέαν μειώσιν κατώ τῶν 32 λιρῶν, ἐάν τὸ μηνύθεν ἀτμόπλοιον πρέπει νὰ τὸ διαχειρίζεται τις καλλίτες, νὰ τὸ διατηρήῃ καλῶς καὶ νὰ τὸ ἀσφαλίζῃ καλῶς.

Τάκη κονδύλια, έτικαια έμφανήζει δι «Ελληνή έποπλιστής» εἰς τό «Fair-play» δι^τ ένα φορτηγόν τού μεγέθους τών ίδιων μας άνων πέρασουν συνολικά μηνιαία $\text{Σεζόν} 631.10.0$ λιρών, και περιλαμβάνουν, διπλάνην μισθοδοσίας πληρώματος 300 λιρών. Αι ίδιαι μας μισθοδοσίαι ανέρχονται εἰς 330 λιρών κατά μήνα και άντα ποκερίνονται πρός έκειναν τάξ διπλανών πληρώμουν διά τά σκάφη των και οι αργοράτεροι τών συναγωνιστῶν μας «Αγγλών έποπλιστῶν, έφ^τ δεσον ήδουνήθημεν νά έξεκριθώσωμεν τούτο.

>'Εάν Αγγλικόν τις φορτηγών της άνω χωρητικότητος έχει μηνιαίον μισθωτόλγιον 300 λιμρών τούτο αγκαίνει, διότι τό πλοίον αυτό δέν θα έχη γ'. πλοιαρχούν, δ' μηχανικών και ξυλουργών. Είναι άλλαθές, διότι μερικοί Αγγλοί πλοιοκτήταις δέν ναυτολόγουν επί τον σκαφών των ξυλουργών, τούτο δέ άποτελεῖ σφράγις και εύζεμλαν άπικέρει: οικονομίαν, διότι δεν τό πλοίον των φθάσει εἰς Αγγλικόν λιμένα θα έχη άναγκην μεγάλυτάρκες έπικουευθή, παρά δέν οπήρχεν έτ' αύτον ξυλουργός.

»Ως πρός τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἔχουσεν 38 ἵως 40, ἀναλόγως τῶν ἐπιθεινόντων δοκίμων. Εἰς μερικὰ ταξιδιά ή τροφοδοτία μας είναι 1)Β κατ' ἀπομον., συγκέντως δύμως δέ μέσως δρος φύλαντα τὰ σελ. 119 καὶ δέν είναι δυνατόν νά ἔνησηθῇ, πως θὰ ουπάρχει τροφοδοτία μὲ μικρότερον δεπάνων, μελανούς—όνς λέγεται—οἱ Γιουνκοσλαβοί καὶ οἱ "Ελλήνες δεπάνων" πολὺ δὲ γιώτερα.

Ο έν λόγῳ "Αγγλος πλειστηή της συνεχιζον τάς κρίσεις του ἐπὶ τῶν ἔξδων τῶν 631.10.0 λιρών τοῦ 'Αγγλοκού φορητηγού τῶν 9 000 τόννων, δηγραφεν εἰς τό 'Fairplay' τά ἀνδουλικά: «Εἰς τάς 631.10.0 λιρας, ἀπι-
πον παρουσιασθεν δ' Ἐλλήνιν ἐφοπλιστής, δὲν περιλαμβάνεται οὐτε μία πέννα διὰ τής διαδύνειν τοῦ πλοίου, διὰ τήν διαπάνην ἀσυμμάχου καὶ διὰ μικρο-
έσσονα. Ὑποθίτω, διτι πράπει νά ὑπάρχη κάποιο κονδύλιον διὰ μισθού ἐπι-
θεωρητοῦ (**superintendent**), καθώς καὶ διὰ τήν παλιννόστησιν ἀνδρῶν
τοῦ πληρώματος, διότι, ὡς εἰνα γνωστόν, ἐάν ἐπι πλήρωμα απολυθῇ εἰς
τὸ Λονδίνον, οἱ ἀνδρες τοῦ Ήπ άποσταλούν ἐκεί διπού ἐναντολογήθησαν, λ.
χ. εἰς Κάρδιφ, Γλασκωδῆν ή Λίβερπουλ, ή δὲ διαπάνην ἀνέργεται εἰς αρ-
κετόν ποσόν. Δέον νά προστιθούν ἀκόμη η φωτογράφησις τῶν ἀνδρῶν, τὰ
προεντικά τέλη, τὰ δικαιώματα τῆς ναυτικῆς δημοσιονομίας, η λατρική ἁμέ-
τασις τ.δ πληρώματος, λ.)εμός ιατροῦ, τηλεγραφήματα, κοινωνική ἀσφά-
λισις τοῦ πληρώματος κ. ά., διὰ τά δποια η μηνιαία διπάνη θολογίεσται
εἰς 30 λιρας.

>Αλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀσφαλείαν — συνεχίζεις δὲ Ἀγγλος ἐφοπλιστής — οὐδεμία δύναται νὰ γίνῃ σύγκρισις μεταξὺ Ἀγγλικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ ἀποπλοίου. Εν τῷ πραγματικότητι τὸ ἀσφαλιστρόν μας είναι χαρηλόν, ἀλλ᾽ αἱ ἀσφαλιζόμεναι εἶναι τῶν πλοίων μας είναι μεγάλα. Καὶ ἐάν ἀκόμη προδομέων εἰς ἀλλατών τὸν ἀσφαλιζόμενον ἀξίων καὶ πάλιν τὰ ἀσφαλιστρά θὰ ἔχουν, ἀνάλογικιθε, ὑψηλότερα. Ως πρός τὰ οὐκινά τὸ ποσόν τῶν 2 λι-ρῶν ἡμερησίων δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς γελοτόν. Μᾶς στοιχίζει 150 λιρας μηνιαίων ή δεκάνη διά τὸν θερινούς ποσούς τοῦ πλοίου, βάθυμο τὸν 6-

φάλων του, ἐπισκευάζεις διαρκοῦντος τοῦ ταξιδίου καὶ παντός εἰδους ἔφοδια,
ἀφοῦ μόνον δὲ λογαριασμὸς τῶν σχοινίων εἶναι διαρύτας, διδομένου διτὶ εἰς
αποβαθρούς μεταχειρίζονται ἀποκλειστικῶς σχοινία ἐκ κανανάδεων καὶ τίποτε
ἄλλο. Ἐχουμενὸς ἐπίσης ἀρκετὴ γῆγενέμονος τῶν λογαριασμῶν τῶν χρωμάτων
καὶ ἔλατων, διότι ἐάν τοῦ χαλκόθενον σκάφος δὲν διατηρηθῇ καλῶς πρεγμα-
λλαγμέον διὰ στρώματος θεμφῆς δὲ ίδιοντες θεμφή οὐ πολὺ μεγα-
λυτέραν διαπάνηγν ἀπὸ τῆς φθερᾶς τοῦ πλεύσεως του».

‘Ο λογαριασμὸς ἐνὸς Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ

'Αφ' ἔτερον δὲ τὸν Ἐλληνὸν ἀποτικτῆντας διὰ νῦν ἀποδεῖται, διότι οὐδεμία διαφορὰ ὑφίσταται μεταξὺ τῶν τρεχουμένων ἐνός τοῦ Ἐλληνικοῦ καὶ ἐνός τοῦ Ἀγγικοῦ φυστηγοῦ, παρέσχε τὸν κατοτέρω λόγονόν ἐνός τῶν ἀντιπλοίων τοῦ διά ταξιδίου τοῦ Πλλέοντος μαζί ἐπιστροφής, συνοδεύεις δὲ αὐτὸν μὲν τὰ ξένη σχόλια :

«Είναι πράγματα: αληθής, διτι αἱ μισθοδοῖς εἰς μῆς ἀντιπροσωπεύουν τὰ 2/3 τῶν Ἀγγλικῶν, παραλλήλως δῆμος θά γνωρίζεται, διτι ἐνῷ ἔνα 'Ἀγγλικὸν ἀπόλλεσιον ἀπολέσεις ἀμέσως τὸ πλήρωμά του, εὐθὺς ὡς καταπλευρεῖς εἰς 'Αγγλικόν λιμένα, καὶ τοις, διτι μόνον κρυπτοδημον τὰ πληρώματα μῆς δι' ἀλον τὸν καρόν, ἀλλὰ καὶ σὶς τυχόδημα περίπτωσιν ἀπολέσεις ἔχομεν νὰ πληρώσωμεν ἔξοδος παλινοστήσεως διὰ τὴν 'Ελλάδα, τὸ δ' ἀπειτούμενον αυνολικὸν ποσὸν ὑπερβαίνει τὸ 1/3 τῆς διαχορός, ην ἔχομεν ἐκ τῆς οἰκονομίας τοῦ μικροτέρου μισθοδούς».

X Τό ταξίδιον, είς τό δόπον ἀναφέρεται ὁ κατωτάρῳ λογικασμός Βλα-
ληνικοῦ φορτηγοῦ, ἀφορὶ μεταφορῶν γυανωθράκων ἐν Ρόττερνταμ εἰς Pion-
'ιανέρφον μὲ ναῦλον 8) — καὶ ἐπιστροφὴν μὲ σιτηρᾶ Ἀργεντινῆς ἀπὸ Νε-
'ότοσκα εἰς Ἀμβέρσαν μὲ ναῦλον 13) ἀελινών. Τὸ κυκλικὸν αὐτὸ ταξίδιον
(round voyage) ἔξεταλέοθη κατὰ τὰ ἀρχάς τοι τρ. ἔτους καὶ θιήρικ-
σαν 122 ἡμέρας.

ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ: Ναῦλος ἀπὸ Ρόττερνταμ στὰ Ρίον 'Ιανέν·
— που μὲ 6058 τόν. καὶ 491 κιλὰ πρὸς 8)—: Λίγαι 2423. 7.5

Ναύλος έπιστροφής από Νεκταρεα με 6624,77 τόνους γεννημάτων δι' Αμέρισαν, πρός σελ. 13)6 : Λίραι 4471.13.8

ΕΞΟΔΑ : Εις άσφαλείας (club)	λ. στ.	106. 9.8
Δαπάναι δι' έκτελεσθείσας έπισκευάς	»	77.15.5
'Αμοιβή διὰ μισθοδοσίαν πληρώματος	»	746. 7.4
Δαπάνη διὰ τὴν τροφοδοσίαν	»	309.11.6
		1246. 2.9

	Αριθμ.	1240.3.11
Ναυτιλιακή-φορτωτικά εἰς Ρόττερνταμ	λ.στ.	513.11.4
Ναυτιλιακή-φορτωτικά εἰς Ρίον	»	1172.18.6
Ντίσπατς εἰς Ρίον 'Ιανεΐδον	»	225. 0
Ναυτιλιακή-φορτωτικά εἰς Νεκότσεα	»	821.14.2
Ντίσπατς εἰς Νεκότσεα	»	110. 2.6
Λιμενικά ναυτιλ. κλπ. 'Αμβέρσης	»	208.19.0
'Εγκαταστάσεις 'Αμβέρσας	»	277.12.0 3.329.17.6

Εκφροτωτικά εις Αμβροσαν	»	277.12.0	3.329.17.0
Διά γενικά ξέσδα	Δίχται	213.10.0	
Δαπάνη διά μπλοκερός	»	1.814.12.11	
Διά άγοράν έφοδίων και ώλικων	»	184.12. 2	
Διά μεσιτείων και προμηθείας	»	482.14. 9	
Εις δάφορα μικροξέσδα	»	6. 3. 4	
Διά ασφάλειαν	»	492. 0. 0	
		<u>2.762.14.7</u>	

"Εξοδα	»	7.763.14. 7
Μείον συναλλαγματική διαφορά	»	83.19. 4
Συνολικά έξοδα	»	7.679.15. 3
Εισπράξεις ναύλων	»	6.895. 1. 1

Προκύψασα ζημία: Λίγαι 784.14. 2

Τέλος λέγεται το σύντομο κακολικό ταξίδιον απομόνωσης είναι οι νήσοι

27 έτιθεν τον πρώτον και λαϊκόν ταχίστων απομνημόνων είναι η φάρα.

στήν, διντήν ἔταιρίας φορτηγών σκαφών, διτίς ἀβεβίτιστασαν, ὅτι Ἑναὶ ιδίκεν

του ἀτμόπλοιον κατά τι μεγαλύτερον τοῦ Ἐλληνικοῦ ἔχει ἐπὶ πλέον ἡλι-
ρήσια ἔξιδα κατὰ 10 λίρας, ἢν δὲ ἔξτατες τὸ ἀνωτέρῳ ταξίδιον θὰ ἀπέ-
φερε ζημίαν 1300 λιρών ἔναντι 750 τοῦ Ἐλληνικοῦ. «Ἐτερος ἐφοπλιστής—
γράφει τὸ «Fairplay»—μελετήσας τὸν λαόμορφον τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγού
εἰπεν, ὅτι δὲν δύναται νὰ καταποθῇ εἰς τὸ κονδύλιον τῆς ἀσφαλείας,
μολονότι φαίνεται μᾶλλον, ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον αὐτὸν είναι ἡσφαλισμένον ἀν-
τὶ 6.000 λιρών κατὰ τοῦ κινδύνου δὲικης μόνον ἀπωλείας.

Όπε πρός τό κονδύλιον τῶν 213 λιρῶν διά γενικά ἔσσοδος, δὲ Ἀγγλος πλο-
στικής εἰπεν, δέ τι δέν γνωρίζει, ἐάν εἰς αὐτὸν περιλαμβάνονται τὰ ἔξαρ-
θνασις, συστριβά, μισθώς ἀπίστρωτον καὶ τινὰ ἔκτακτα τοιαῦτα, πάντα
φένταντα δέιται οἱ ἔφοροι πιστοῖς τοῦ σκάφους αὐτοῦ δέν ἀπολαμβάνειν οὐδεμένα
ἴσιωντάρκας ἀμοιβῆς. Τό τεχνίδιον δεικνύει: Λημματά 781 λιρῶν μὲν ναῦλον 13) δέ
οστινίων, ἐπισιδὴ δὲ ἡδη (15 Μαρτίου) οἱ ναῦλοι ἐπιστροφῆς είνε κατά 6
πάντας μικρότεροι. Θά προστιθένω εἰς τὴν Λημμάτα ταῦτην ἀλλα 150 λιραί,
εἰς τρόπον ὥστε πλοιον ταξιδεύον μὲν ναῦλον 13) — Θά ξεχιτά Λημμάτα γύρω τῶν
1000 λιτρών.

Ἐν συνεχείᾳ δὲ αὐτός "Ἄγγελος ἐφοπλιστής, ὑπολογίζεις διτ., ἵνα ὁ ἐκ Νεκρῶν ναῦλος ἡτο 1639, τὸ μὲν Ἐλληνικὸν φορτηγόν θά ἐκάλυπτεν ἀκριδῶς τὰ ἔξοδά του, ἐνῷ τὸ ἰδεῖκόν του φορτηγόν, χωρητικότητος 9300 τόνων οὗτος μὲ τὸν αὐτὸν ναύλον ζημίαις 450 λιρῶν. Τούτο σημαίνει, διτ. τὰ παλαιά πλοῖα, ἅπινα κατέχουν οἱ Ἐλληνες, δύνανται τὰ ἕργα σύνδεν μὲ ὅληντα πλοῖα ἔξοδα, παρὰ τὰ συγχρονισμένα καὶ νεοναυπηγητα Βρετανικὰ σκάπα.

"Επροσ ουμείον, συνεχίζεται το «Fairplay» που δέσιν νά ληφθεί όπ' όψιν, είναι ή απακούμηνη διαπλάνη, δημος διέλθη τό αερβάτη που έναν παλαιόν πλεον. Διά την περίπτωσιν ακίνητη γινεταί κεφαλή μυείναι εἰς τόν λογαριασμόν, κατ' έαν άκοντη δέδηπανθωτο ποσά τινά άπο ταξιδίου εἰς την

εἰδίσιον διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, καὶ πάλιν ἡ συνολική δαπάνη δὲ
ἡτοῖσι σεβαστή.

Μερικοὶ "Ἄγγελοι" ἐφοπλισταὶ δαπανῶσι σπουδαῖα χρηματικά ποσά διὰ
τὴν διατήρησιν εἰς ἀριστην κατάστασιν τῶν σκαφῶν των, διὰ νὰ τὸ ἐπι-
τυχούν δὲ ὅπο τὰς σημειώνας συνθήκης τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, φθάνουν
μήκει τοῦ σημείου νὰ θυσιάζουν καὶ τὰς ἐκ τῆς διευθύνσεως ἀποδοχῶν
των, παρὰ νὰ πάνουν ἔξοδούντες διὰ τὰς ἀποκευάς τῶν πλοίων των.

Μία πρωτόγονος μέδοδος μεταφορᾶς ξυλείας

Εἰς τοὺς Σκανδιναվικοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους ἐλήφθησαν
πληροφορίαι ἐκ Ρωσίας, καθ' ἃς τὰ Σοβίέτη προτίθενται νὰ ἐνερ-
γήσουν προσεχῶς μεταφορᾶς χονδρῆς ξυλείας ἐκ Ρίγας εἰς Σουη-
δίαν μὲ τὴν πρωτόγονον μέθοδον τῶν πλωτῶν σχεδιῶν, τῶν ἀπορ-
τικομένων ἀπὸ ὄμβας κορμῶν. Η μέθοδος αὗτη θίγουσα καιρίως
τὰ συμφέροντα τῆς ναυτιλίας, ἀπὸ τὴν δοπίαν ἀφύιρεται πασο-
στὸν ἐργασίας, προεκάλεσε τὴν ζωηρὰν ἔξέγερσιν καὶ τὰς διαμαρ-
τυρίας τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν.

Πρὸ ἑκατονταετίας ἐσημειώθησαν δύο τοιαῦται: μεταφορᾶς
φορτίων ξυλείας ὑπὸ μορφὴν τετραζήτου πλωτῆς σχεδίας ἐκ κορ-
μῶν δένδρων, καταλλήλως συνδεδεμένων, μήκους 100 μέτρων καὶ
πλάτους 17, ἀπὸ Κέμπεκ τοῦ Καναδᾶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Η πρώ-
τη σχεδία ἐφθασεν εἰς τὸν προορισμόν της, ἡ δευτέρα διέκ-
κειλεν εἰς τὰ Βρεταννικὰ παράλια καὶ διελύθη. Ἐπίσης κατὰ τὸ
1918 ἐπραγματοποιήθησαν ἀρκεταὶ παράδοις μεταφορᾶς ξυλείας
ἀπὸ τοὺς Φιγλανδῖκοὺς λιμένας εἰς τὴν Κοπεγχάγην.

Ο τρόπος αὐτὸς τῆς μεταφορᾶς εἶναι, βεβαίως, διγύρωτερον δι-
πλανηρός, περικλείει: ἔμως αἰσθητὰς δυσκολίας καὶ πλείστους δ-
σσους κανδύνους. "Ἐφ" ὅσον δὲν εἶναι φυσικά, δυνατὸς ὁ ἐφοδιασμὸς
τῶν πλωτῶν σχεδίων μὲ ίδιαν κινητήριον δύναμιν ἀποιτοῦντα: Ι-
σχυρὰ ρυμουλκὰ διὰ τὴν μεταφοράν των. Ἔναν δὲ συγχρόνως δε-
χθῆται, ως εὔκολον τὴν στερεάν σύνδεσιν μιᾶς χιλιάδος χον-
δρῶν κορμῶν, εἶναι καὶ πάλιν ἀμφίσβολον ἂν θά δυνηθῇ νὰ δια-
σφαλισθῇ ἡ ἀντοχὴ καὶ ἡ ἐντήξη τῆς σχεδίας εἰς πάντα καιρόν.
Η τυχόν διάλυσίς της ἐν τῷ πελάγει ἀποτελεῖ σοβαράν διὰ τὴν
υκοσιπλοΐαν ἀπελήνη, εἶναι δὲ γνωστὸν ποιὸν κανδύνον διατρέχουν
τὰ πλοῖα ἀπὸ τὰς προσκρούσεις των ἐπὶ πλεόντων κορμῶν ξύ-
λων.

Διὸ διοίσιον τοὺς λόγους εἶναι εὐνόητος ἡ δυσφορία καὶ αἱ
διαμαρτυρίαι τῆς ναυτιλίας κατὰ τῶν μεθόδων αὐτῶν. Εἰς τοὺς
μεγάλους πλωτοὺς ποταμούς, Νείλον, Λά Πλάταν, Ἀμαζόνιον,
Δούναβιν καὶ λοιπούς, διὰ τῶν ὑποίων ἐνεργοῦνται μεταφορᾶς ξυ-
λείας, χρησιμοποιοῦνται σλέπια ρυμουλκούμενα ἢ καὶ σλέπια μὲ
ιδιαν δύναμιν προώσεως, φέροντα δὲ ἀντὶ ἔλικος ἡ τροχῶν εἰς τὰ
πλάγια, πτερυγωτοὺς τροχούς εἰς τὴν πρύμνην καὶ ἀποφεύγοντα
εὕτω ἤπιαίς ἀπὸ τυχόν πρόσκρουσιν εἰς τὴν ἔλικα ἡ τοὺς πλα-
γίους τροχούς, δύκινον κορμῶν δυναμένων νὰ ἐκφύγουν ἀπὸ τὸ
κατάστρωμα τοῦ σλέπιου εἰς τὸν ποταμόν.

Οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ ἀντιδρῶντες κατὰ τῶν Ρωσικῶν αὐ-
τῶν σχεδίων προσβάλλουν ὡς κύριον αὐτῶν ἐπιχειρήματα τοὺς ἐξαι-
ρετικοὺς κανδύνους τῆς ναυτιπλοΐας εἰς ἥν τυχόν περίπτωσιν μία
ἀπὸ τὰς ρυμουλκούμενας ἐκ Ρίγας εἰς Σουηδίαν σχεδίας ηθελε
διαλυθῆται καὶ οἱ ἀποτελοῦντες αὐτὴν δύκινοι κορμοὶ δένδρων πα-
ρασυρθεῦν εἰς τὸν ώκεαγόν.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

"Η κατάστασις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς οὐδεμίαν ἐσγειμέως
μεταβολὴν κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον. Η ζήτησις χωργητικό-
τητος ἔξ οἰλων τῶν τομέων, μηδὲ τοῦ Πλέετ ἐξαιρουμένου, ὑπῆρξε
πτωχή, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν ἑτοίμων πλοί-
ων κατῆλθον εἰς τὰ χαμηλότερα ἐπίπεδα τὰ σημειωθέντα κατὰ
τὸ ἔτος τοῦτο. Η κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ β'. 150ήμερου πα-
ρατηρηθεῖσα ἀναβίωσις τῶν ἐκ πορτώσεων δὲν ὑπῆρξεν ι-
κανὴ νὰ ἀπορροφήσῃ τὰ ἀργοῦντα ἀπὸ μηδὲς καὶ πλέον καὶ ἀνα-
μένοντα τὴν βελτίωσιν τῆς ἀγορᾶς εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντι-
νῆς ἔτοιμα σκάφη. Ἀτυχῶς, παρὰ πάσχων ἐλπίδα, ἡ περιωρισμένη
ζήτησις ἀραδοσίου ἔκ τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν καὶ αἱ ἐπικρα-
τήσκαι εἰς τὰ χαμηλότερα ἐπίπεδα τὴν περιγραμμόδισαν τὴν
εἰς μεγαλυτέραν ἔκπτωσιν συγκέντρωσιν φορτίων εἰς τοὺς λιμένας
φορτώσεως, ἐδημιουργησαν πραγματικὸν ἀδιέξοδον διὰ τοὺς πλοι-
οκτήτας ἑκείνους, στινένες εὑρέθησαν ἔχοντες σκάφη ἀναύλωτα
εἰς τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας.

"Ἐφόσον δὲ ἡ ἀγορὰ τῆς Ἀργεντινῆς ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν τὸ κύ-
ριον κέντρον παροχῆς ἐργασίας εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, δὲν
ὑπῆρχεν ἀμφιβολία, διτὶ ἡ ἔκπτωσις τῆς θά ἐπέδρα ἀντανακλαστι-
κῶς καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν ἀγορῶν. Εἰναι ταχακηριστικὴ ἡ θέσις
τῆς ναυλαγορᾶς τῆς Αὐστραλίας, ἐκ τῆς ὁποίας ἐναυλώθησαν
πλοῖα εἰς τὰ σελ. 20).—διὰ φορτίων εἰς χύμα καὶ 23)3 διὰ φορ-
τίων εἰς σάκκους ἀπὸ Δυτ. Αὐστραλίαν διὰ Εὐρώπην μὲ ἀμεοσον
φορτωσιν. Ἐπίσης παρὰ τὴν ἐπάνδον εἰς σχετικὴν ὀμαλότητα
τῆς Ἀμερικανικῆς χρηματαγορᾶς καὶ τὴν αὐξήσιν τῶν τιμῶν τῶν
προϊόντων, οὐδεμίαν ἐσγειμέως ζωγροτέρα κίνησις διὰ φορτώσεως
ἐκ τῶν Αμερικανικῶν λιμένων, ἀπὸ δὲ τὸ Μόντρεαλ, ἐνῷ ηδη
ἡ ἐποχὴ τῶν ἑκείθεν φορτώσεων προσεγγίζει, καὶ διαταγῇ κυκλο-
φοροῦν μὲ ἀσθενεστατον τόνον.

Αἱ λοιποὶ ἀγοραὶ τῆς Ἀπο Αγατολῆς δὲν ἐνεφάνισαν καὶ
αὐταὶ ζωγρότητα τινα, ἀλλὰ μίαν συνήθη ἐργασίαν φορτώσεων δ-
ρύζης καὶ κυάμων, εἰδίκως δὲ διὰ τοὺς κυάμους Μαντζουρίας, λόγῳ
τῆς ἐλλείψεως ἐτοίμου χωρητικότητος ἐνεφανίσθη πρὸς στιγμὴν μία
κίσθητη ἡ βελτίωσις τῶν ναύλων, ἥτις δημοσίευσεν εἰδίκην
φορτωταὶ ἐκάλυψαν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας των.

"Ἀπὸ τὰς Μεσογειακὰς ἀγοράς, διὸν καταστάθησαν τὰς αὐξήσεις τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων, αἱ αὐξήσεις διαταγαὶ καλύπτονται τόσον
εὐκόλως ἀπὸ τὰς προσφορᾶς τοῦ πληθωρικοῦ τοννά, ωστε αἱ τι-
μαὶ τῶν ναύλων νὰ παραμένουν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Οἱ Σοβιετι-
κὲς παράγων ὑπῆρξεν μὲ μίαν συνήθη ἐργασίαν φορτώσεων
γκανθράκων καὶ μεταλλευμάτων διὰ μέτρια σκάφη.

"Τὸ τοιαῦτην κατάστασιν ἐμφανίζεται ἡ ἐργασία τῆς ναυτι-
λίας. Ο παροπλισμὸς τῶν σκαφῶν, διτὶς ηδη ἡρχισεν ἀλιρός εἰς
τοὺς ξένους λιμένας, εἶναι τὸ ἀναπόφευκτον ἀποτέλεσμα. Κατὰ δι-
αφόρους τομεῖς ἡ ἀγορὰ παρουσίασε τὴν κατωτέραν εἰκόνα:

ΠΛΕ·Ι·Τ.—Η μικρὰ καλλιτέρευσις τῶν τιμῶν, ἥτις ἐσημειώθη
εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 150ήμερου δὲν κατέστη δυνατόν νὰ διατηρηθῇ.
Οἱ ναύλοι, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν δυσμενῶν συνθηκῶν τῆς ἐλλείψεως
ἔργασίας, τῆς ἀθρόας χωρητικότητος καὶ τῆς κακοκαιρίας, ὑπέρω-
ησαν εἰς τὰς αποστρεπτικὰ ἐπίπεδα. Μεγάλα πλοῖα ἐναυλώθησαν
ἀπὸ ἀνωνύμων εἰς τὰ 15)6 δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ (μέχρι Χάβρος
—Αμβούργου) δι' Ἀπρίλιον—Μαΐουν. 14)9 δι' Αμβέρσαν, 15) — δι'
"Αμστερνταμ καὶ 16) — διὰ Μεσόγειον μὲ ὄψιόν δύο λιμένων. Ἐπί-
σης ἐναυλώθησαν σκάφη τινα δι' Ἐλλάδα ἀπὸ Μπουένος Αὔρες,
Λά Πλάταν ή Μπάχιαν Μπλάγκαν ἀπὸ σελ. 15)6 ἔως 16) — διὰ
Μάρτιον—Μάρτιον—Απρίλιον, μὲ ὄψιόν τέσσαρας λιμένας ἐφόρ-
τωσεως 6 πέννας ἔξτρα δι' ἔκπτωσιν εἰς τὸ πλέον λιμένα. Ἀπὸ Μπά-
χιαν Μπλάγκαν δι' Αμβέρσαν ἐπληρώθησαν 12)9, Μάρτιον—Απρί-
λιον, διὰ μὲν μικρότερα πλοῖα ἀπὸ ἀνωνύμων ποταμὸν 15) — ἔως 15)6 διὰ
φόρτωσις Απρίλιον δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ (Χάβρος—Αμβούργον),
έσαν Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 6 πέννας διλγύτερον.

ΚΑΝΑΔΑΣ—ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ. —Τὸ Μόντρεαλ σημειοῦται μὲ
5 1)2 σόντες τὰς 100 λίβρας δι' Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ, 8 σόντες
διὰ Μασσαλίαν ή Γένοβαν, 1)9 σόλιντα τὸ κουωρτέρ δι' Αγγλίαν,
φόρτωσις τέλος Απρίλιον—ἀρχαὶ Μαΐου.

"Απὸ Βαγκούμβερ ἐναυλώθη σκάφος 7000 τόννων εἰς τὰ 19) —
δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ. Οἱ λοιποὶ λιμένες τῆς Βορ. Αμερικῆς ἐν
πλήρει ἀπραξίᾳ.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ. —Τὸ πολιτικὴ κατάστασις τῆς

"BUGSIER,"

REEDEREI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG - DANZIG - NEUFAHRWASSER
TOWAGE-SALVAGE
AGENT IN GREECE: PANOS D. SARANDIS
SPYRAKI BUILDING-PHONE 40337-TEL. SARAD.-PIRAEUS

"Άπω Άνατολής έδημούργησε πλήρη κατάπτωσιν και της άγορας ταύτης. Πλήν των κυάμων Μαντζουρίας, τών όποιων οι ναῦλοι διά πλήρη φορτία έσημειώθησαν εἰς τὸ 243 ἔως 25)— από Βλαδιβούστοκ καὶ 22)— ἀπό **Danly** διά Ρόττερνταμ—Αμβούργον, ούδεμία ἄλλη ἀξιοσημείωτος ἐργασία προέκυψε.

"Άπο τὴν ὁκτηνή Madras προσφέρονται 23)- ἔως 24) διάφορτία φυσικών Απρίλιον ἢ Απρίλιον·Μάϊον ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ λιμένων ἐφορτώσεως.

Οἱ ναῦλοι ἀπό Αὔστραλίαν ἐν πλήρει ἐκπτώσει, 20)— διὰ φορτία εἰς χῆμα ἀπό Δυτ. Αὔστραλίαν καὶ 23) εἰς σάκκους διὰ Μεσόγειον—Ἄγγλιαν—Κόντινεντ, Μάρτιον, μὲν ἐλαχίστοις διαταγάς διὰ περιτέρω φορτώσεις.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ—ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.—'Από τὸν Δούναβιν αἱ τιμαὶ τῶν σελ. 13) δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ, 14) δι' Ἀγγλίαν, 15)— ἔως 15) διά Δανίαν, εἶναι αἱ ἐπικρατοῦσαι. 'Από Κωνστάντζαν 10) δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, 10) δι' Ἀμβέρσαν·Αμβούργον.

'Ἐλαχίστη ἡ ἐργασία ἀπό τοὺς Σοβιετικὸς λιμένας. Διὰ μεταλλεύματα ἀπό Πότι ἢ Νικολάεφ σημειοῦνται τὰ 9)— δι' Ἀγγλίαν ἢ Κόντινεντ. Διὰ γαύληνθρακας αἱ συνήθεις τιμαὶ διὰ Δυτ. Ιταλίαν, Ρουέν, Ἀμβέρσαν ἢ Αμστερνταμ.

Προσεφέρετο ὁ ναῦλος τῶν 16)—διὰ φορτία ἀλατος διὰ Βλαδιβούστοκ ἢ Γιοκοχάμαν f.i.o., δύο λιμένας ἐκφορτώσεως καὶ 15) 12 γενικά ἐμπορεύματα καὶ ἄλλας διὰ Βλαδιβούστοκ μὲν ὀψιῶν Καμτοάτκαν 3)— ἔξτρα.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἀπειλεῖσαν αἱ κάτωθι:

— 'Εκ Ρίβερ Πλεῖτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

'Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κούλ.) ἐκ Ροζέριο 6000 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ (ἐξαιρέσει: **Gulway**, **Sligo** καὶ **Tralee**) σελ. 16) δι' Απρ. 8—20.

'Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κούλ.) ἐκ Σάντα Λορέντζο 7400 τ. δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 15)—, 'Απρ. 10—25.

'Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κούλ.) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7300 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, 'Αμστερνταμ 14) δ, δύο λιμένας Κόντινεντ 9 πάννες ἔξτρα, φόρτωσις 5—20 'Απριλίου.

'Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κούλ.) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7600 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλλ, Αίβερπούλ, Μπρίκενχιτ, Κάρδιφ, Μπάρεϋ, "Αθενούσιον ἢ Ρόττερνταμ 14) δ, Ἀμβέρσαν 14) δ, ἐψιλον Λονδίνου καὶ Χούλλ ἢ Λονδίνου καὶ Κάρδιφ 15) δ, φόρτωσις 18—25 'Απριλίου.

'Θέτις» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6300 τ. δι' Ἀλλάδα 16)— μὲν 6 πάννες ἔξτρα δι' ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων, φόρτωσις 10—25 'Απριλίου.

'Ακρόπολις» ἐκ Μπουένος 'Αϊρες 7500 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 14) δ, ἀ. φ.

'Μαρουκά Πατέρα» ἐπὶ Νεκτάρει 6200 τ. δι' Ἀμβέρσαν 14) δ, ὀψιῶν Ρόττερνταμ 15)—, ἀ. φ.

'Ιω. Φράγκος» ἐκ Σάντα Φέ 5200 τ. διὰ Χάρρην—'Αμστερνταμ 16)— ἀμετον φόρτωσις.

'Α) π 'Ελληνικὸν ἐκ Μπουένος 'Αϊρες—Αλλάδας ἢ Μπάχιας Μπλάγκας 6500 τ. δι' Ἀλλάδα 15) δ, 'Απρ. 15—30.

'Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κούλ.) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6500 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, ὀψιῶν 'Ελλάδα 15) δ μὲ 6 πάννας ἔξτρα δι' ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων, φόρτωσις 15—25 'Απριλίου.

'Δραγώνη» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 5100 τ. διὰ Μασσαλίαν — Γένοβαν 15)— ἵνα λιμένα, 15) δ ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας, ὀψιῶν Τεργέστην—Φιόνια 16)— ἵνα λιμένα, 16) δ δύο λιμένας, ἵνα Γένοβαν καὶ Τεργέστην ἢ Φιόνια 16) δ 1) δ, ἵνα Μασσαλίαν καὶ Τεργέστην ἢ Φιόνια σελ. 16) δ 1) δ, ἀ. φ.

'Ιω. Π. Γονιλανδρῆς» ἐκ Μπουένος 'Αϊρες 5500 τ. δι' Ἀλλάδα 15) δ 1) δ, 'Απρ. 7—20.

'Μαΐρη Ν.» ἐκ Σάντα Φέ 6000 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ—'Αμστερνταμ 14) δ, 'Απρ. 3.

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870

ΕΦΟΤΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde

Τηλεγραφήματα: *Kunstmania, Stettin.*

K O D I K E S

Scott's 1906, 1896, 1885, Watkins & Appendix, Seidenst.
Boe. Telephones. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036

— 'Εξ Ἀγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«'Ανδριώτης» ἐπὶ Εμπειρ. 5000 τ. διὰ Σάντος 8)— καὶ 500 τ. κάθι 11)—, ἀ. φ.

«Ιωάννης» ἐκ Κάρδιφ 6800 τ. διὰ Πειραιᾶ 6) δ, ἀ. φ. φόρτωσις.

«Ιω. Μ. 'Εμπειρίκος» ἐκ Κάρδιφ 6200 τ. διὰ Πόρτ Σατζ 6)—, ἀ. μετον φόρτωσις.

«Εργούλα» ἐκ Σουάνς 5500 τ. διὰ Χάρρην 7)— ἀ. φ.

«Εύθαλια» ἐκ Κάρδιφ 6 Η Μπάρρου 5800 τ. διὰ Μοντερίδεο 8) δ, ἀ. φ.

— 'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«Εύγενία Σ. 'Εμπειρίκον» ἐκ Κωνστάντζας, Βάρηνς ἢ Μπουργκάς 7600 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10) δ, δύο λιμένας 10) δ, ἀμετον φόρτωσις.

«Ἐπαμ. Κ. 'Εμπειρίκος» ἐκ Δουνάβεως 7000 τ. σιτηρῶν διὰ Ρόττερνταμ 13) δ, ἀ. φ.

«Μαριγά Λ.» ἐκ Δουνάβεως 5600 τ. σιτηρῶν διὰ Λονδίνου καὶ Χούλλ 14)—, δύο λιμένας—τίσμε, ἀ. φ.

«Αγιος Γεώργιος» (Βλαχεσπούλου) ἐκ Δουνάβεως 6000 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13) δ, ὀψιῶν Βερράδω—'Αμβούργον 14)—, ἀ. φ. φόρτωσις.

«Δελφίν» ἐκ Δουνάβεως 5700 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 11) δ, 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον 12) δ μὲ 6 πάννας στοιχειώτικα, φόρτ. ἀρχής 'Απριλίου.

«Αννα Βούλγαρη» ἐκ Κωνστάντζας, Βάρηνς ἢ Μπουργκάς 7500 τ. σιτηρῶν δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10) δ, δύο 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον 10) δ, ἀ. φ. φόρτωσις.

«Αγαμέμνων» ἐκ Δουνάβεως 240 βαγ. Ἰολείας διὰ Νεάπολιν—Ταξιδέψικον λ. στ. 7 κατὰ βαγόνιον, 'Απρ. 5.

«Αγιος Μάρκος» (Τριλλάδος) ἐκ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13) δ, ἀ. φ.

«Δημήτρης» ἐκ Δουνάβεως 4500 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 15)— 'Απρ.

— 'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Αντ. Γεωργαντής» ἐκ Πότι ἢ Νικολάεφ 5.800 τ. μαγγανέας διὰ Μπανάσι: 9)—, φόρτωσις ἔως 10 'Απριλίου.

«Χρυσάνθη» ἐκ Μαρκανουπόλεως 5500 τ. δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 9) δ, συνήθεις ὅρους, ἀ. φ.

«Μαρία» (Λαζαρίδος) ἐκ Νοδορωσίου 4000 τ. ταξιμέντον διὰ Μάρα 9) δ f.i.o., ἀ. φ. φόρτωσις.

«Δελφίν» ἐκ Χαροπόντος 7000 κ. μ. Ἰολείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 5)— φόρτ. παλλάγκο, ἀ. φ.

— 'Εκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«'Αδαμ. Ι. Πειθῆς» ἐπὶ 'Αλεξανδρείας 350.000 κ. π. δαμάσκεος πόρου διὰ Χούλλ καὶ Αήθο 9) δ τοὺς 60 κ. πόδας, ἀ. φ.

«Μαρία» (Λαζαρίδος) ἐκ Λένινγραδ 1600 στάνταρ Ἰολείας δι' 'Ολλανδίαν 31) δ κατὰ στάνταρ, φόρτωσις τέλη 'Απριλίου—ἀρχής Μαΐου.

«Μαριόκα Δ. Θερμιότηρ» ἐκ Χάρπτον Ρέδες 6000 τ. γαλανθράκων διὰ Λα Πλάτανος 1.80, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου,

«Πολέμης» ἐκ Κοσσεύρ 2800 τ. φωσφάτου διὰ Βενετίαν 13) δ, ἀ. φ.

«Θάσος» ἐκ Κύπρου 2500 τ. μεταλλεύματος διὰ Σαδόνναν 8) δ, 'Απριλίου 1—10.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΩΝΣΤ. Θ. ΖΟΥΜΠΟΥΛΙΔΗ. «ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ». Πειραιεύς 1932.

Εἶναι ίσως ἡ πρώτη φορά που ἐκδύεται: ιστορία τοῦ λιμένου Πειραιῶς. Εὔχουν γραφεῖν βέβαια σποραδικῶς εἰς μελέτας, μνογραφάς ἢ καὶ ἄλλοι διάφοροι σχετικά μὲ τὴν ιστορίαν τοῦ Πειραιῶς ἀρκετά, ἀλλ᾽ ἀσφαλῶς εἶναι ἡ πρώτη φορά τώρα ποὺ γράφεται: μὲ προσοχήν, συνοχήν καὶ ἀξιοσημειώτον ιστορικῶν ἀκριβειῶν ἡ ιστορία που πρότου λιμένος τῆς χώρας μας ἀπό τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τῶν ἡμερών μας. Ή παρατίθεμένη βιβλιογραφία περιτυπώει διὰ διαγγραφέων ἔξηγητος καθάς σχεδὸν πολὺν πληροφοριῶν διὰ τὴν ιστορίαν τοῦ λιμένου Πειραιῶς ἀπό τῆς ἐποχῆς ἀκόμη τῆς προϊστορίας, ποὺ ἀπετέλει: δ Πειραιεύς νῆσον, καὶ διὰ τὴν ἐξέλιξιν του κατά τὰς διαφύρουσας ἐποχές, τὴν μεσοχιλιανήν, τὴν Βοζαντινήν, τὴν τῆς Βενετοκρατίας, τῆς Τουρκοκρατίας ἦντο τὴν νεοτέραν, τὴν μετά τὴν ἀπελεύθερωσιν τῆς χώρας ἐποχήν.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1903

CAPT. E. GOUDGE.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "GOUDGENSON,"

ALBERT E. GOUDGE

E. GOUDGE & SON

ΓΕΝΙΚΑΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ,

ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΓΕΝΝΗΜΑΤΩΝ.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ "VERITAS,"

GALVESTON, TEXAS HOUSTON, TEXAS CORPUS CHRISTI, TEXAS

U. S. A.

Η τελευταία είκών τῶν ναύλων

Αἱ μεταβιβούσιαι ἐκ Δογδίου τελευταίαι πληροφορίαι περὶ τῆς καταστάσεως τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ἀναφέρουν, ὅτι συνεχίζεται πανταχοῦ σχεδὸν ἡ χαλαρότης τῶν τιμῶν καὶ ἡ πτωχὴ ζήτησις χωρητικότητος. Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ δέπερ ποτὲ χαλαρὰ καὶ ἀπονος δὲν ἐμφανίζεται, δυστυχώς, εἰμὴ μίαν ἐλαχίστην ζήτησιν χωρητικότητος, εὐκόλως καλυπτομένην εἰς τιμᾶς πολὺ χαμηλάς, λόγῳ τῆς ὑπερπροσφορᾶς ἑτοιμών πλοίων. Εἶναι τέσσερις ἡ πιέζουσα τὸ Πλέιτ χωρητικότης, ὥστε μία διαταγὴ 6700 τ. σίτου ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας δι^τ Ἑλλάδα ἐκλείσθη τὴν 28ην Μαρτίου εἰς τὰ σελ. 15)—, ἑτοιμον δὲ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἐναυλώθη τὴν ἴδιαν ἡμέραν (πλήρες φορτίον) δι^τ Ἀδριατικὴν εἰς τὰ σελ. 16)—. Τὴν 29ην ἔτερον Ἑλληνικὸν φορτηγὸν 5200 τ. ἐναυλώθη ἀπὸ Νεκότεσα δι^τ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 15)9, μὲν ἀμεσον φόρτωσιν.

Μετὰ τὴν 29ην Μαρτίου ἡ ἔκπτωσις ἐσυνεχίσθη, Ἀγγλικὸν δὲ σκάφος, τὸ ἄπ^τ «Kingsbury» ἐκλείσθη διὰ 5500 τ. 10 ο^ρ ἀπὸ Σάντα Φὲ δι^τ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲν ἀμεσον φόρτωσιν, εἰς τὴν ἔτι χαλαρωτέραν τιμὴν τῶν 15)3 σελλινίων. Τὴν ἀγορὰν ἐπεδείνωσε μετὰ τὴν ἀνωτέρω πρᾶξιν ἡ ἐμφάνισις Ἰταλοῦ πλοιοκτήτου, διστις ἐδέχθη καὶ ἔκλεισε τὸ φορτηγὸν «Teseo» εἰς τὰ 15)—δι^τ 6500 τ. φορτίου ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι^τ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ (10 ο^ρ πλέον ἡ ἔλαττον) καὶ φόρτωσιν 25 Ἀπρίλιον ὡς 10 Μαΐου.

Ἐλληνικὰ φορτηγὰ ἀναυλωταὶ καὶ παρέχοντα ἀμεσον φόρτωσιν εὑρίσκονται εἰς τὸ Πλέιτ ἡ τὴν Βρετανίαν τὰ ἀκόλουθα: «Ἀντ. Γ. Λευδός» εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Φερίου, «Κλεάνθης» εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 7 Μαρτίου, «Ἀρχων» εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 26 Φερίου, «Θρασύβουλος» εἰς Μπουένος Ἀύρες ἀπὸ 14 Φερίου, «Ιω. Βάτης» εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 7 Μαρτίου, «Μιχαλάκης» εἰς Μπουένος Ἀύρες ἀπὸ 17 Μαρτίου (θ' ἀναχωρήση κενὸν ἐκ Πλέιτ δι^τ Ἀτακοράδι τῆς Ἀφρικῆς πρὸς φόρτωσιν μεταλλευμάτων) καὶ «Ἐκατόνταρχος Δρακούλης» εἰς Περγαμπούσκον ἀπὸ 2 Φερίου.

Ἐξ ἄλλου κατευθύνονται εἰς τὸ Πλέιτ (ἀναυλωταὶ μέχρι 23ης Μαρτίου) τὰ ἄπ^τ «Ν.κ. Ἀγγελος» κενὸν ἐξ Ὁράν, «Ορος Ταύγετος» ἐξ Οὐαλλίας, «Ειρ. Κυριακίδου» ἐκ Κάδιξ μὲ ἄλλας, «Νίκης» ἐκ Ρόττερνταμ μὲ γιανθρώκας, «Στέφ. Κωστομένης» ἐξ Οὐαλλίας μὲ γιανθρώκας, «Μαριόγκα» ἐκ Ρόττερνταμ μὲ γιακας, «Ειρήνη Σ. Ἐμπερίκου» ἐκ Ρόττερνταμ μὲ γιακας, «Ἀρχάγγελος» καὶ «Μίνα Ε. Τρικόγλου» ἐξ Οὐαλλίας ἐμφορτα, «Ἀναστ. Ηατέρας» ἐκ Χούλ μὲ γιακας, «Ἀποίκια» ἐξ Οὐαλλίας ἐμφορτον, «Νόμφη» ἐκ Χούλ καὶ «Γεώργ. Μ. Λιβανός» ἐξ Οὐαλλίας ἐμφορτα, «Δημη. Ν. Βιγιατζίδης» ἐκ Ρόττερνταμ μὲ γιακας, «Φραγκ. Β. Γουλανδρή» ἐκ Ρόττερνταμ, «Νογόδης» ἐκ Μπάρρου, ἀμφότερα ἐμφορτα, «Δέσποινα» κενὸν (ἐξεφόρτωσεν εἰς Λάς Πάλμας) «Ἀγριώτης» ἐξ Εμδεν, «Ταξιάρχης» καὶ «Παπαλαιωμές» ἐκ Μπάρρου ἐμφορτα.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.—«Καλλιόπη» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6700 τ. 10ο^ρ δι^τ Ἑλλάδα 15)—, φόρτωσις 1—10 Ἀπρίλιον «Καλούδω» (ἀκυρωθείσης λόγω ἀβορίας τῆς προγενεστέρας ναυλώσεως του) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7.000 τ. 10 ο^ρ δι^τ Ἀδριατικὴν 16)— ἀμ. φ. «Μιχ. Ζυλάξ» ἀπὸ Νεκότεσα 5200 τ. 10 ο^ρ δι^τ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 15)9, ἀ. φ.

Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπὸ Σάντα Φὲ 5300 τ. γεννημάτων δι^τ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 16)— ἀ.φ. Καὶ ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σάντα Λορέντζο 7500 — 7800 τ. δι^τ Ἰσπανικούς λιμένας Μεσογείου 16)— ἔνα λιμένα καὶ 6 πέννας ἔκτοτε δι^τ ἔκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τριῶν, φόρτωσις 15)20 Ἀπρίλιον.

Δι^τ Ἀγγλικούς γιανθρώκας ἡ Οὐαλλία καὶ ἀγορὰ παρουσιάσθη κακπιῶς σταθεροτέρα καὶ ἐπίζεται νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τιμὴν γαύλου 9)6 διὰ Μπουένος Ἀύρες (ἀντί 8)9 ὡς 9)— σελινίων). Ἐκλείσθη ἐξ ἄλλου σκάφος 7.000 τ. τ.έξ Οὐαλλίας διὰ Μπάχιας Μπλάγκαν (Fuel)εἰς τὰ σελ. 10)4 1)2, τιμὴν ἥτις ἀντιστοιχεῖ διὰ γιανθρώκας σελ. 9)4 1)2. Αἱ διὰ Μεσογείου φορτώσεις γιανθρώκων συνήθεις καὶ μὲ τιμᾶς ἀμεταβλήτους. Ἀπὸ Δάντιγκ καὶ Γδύνια σύδεμία ναύλωσις Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐγένετο, διότι δὲν ὑπάρχει ἑτοιμας Ἑλληνικὴ χωρητικότης εἰς τοὺς Βορείους λιμένας.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.—«Αγία Θαλασσινή» (ex «Montague Seed») ἐκ Τάιν 6200 τ. διὰ Μπανιόλι 6)— ἀ. φ.

Ποιά τις ἐργασία ἐσημειώθη ἀπὸ μιᾶς ἀδδομάδος καὶ δι^τ φορτωτέως εἰς τῆς παραλίας Madras, ὅποθεν καὶ ἐκλείσθη τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Κάτε» 6600 τ. μὲ φόρτωσιν ἐκ τεσσάρων λιμένων δι^τ ἔνα λιμένα Ἀγγλίας — Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 23)9 καὶ φόρτωσιν 15—30 Μαΐου.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης οἱ Ρέθισσοι παρουσιάσαν ἐσχάτως μίαν διαταγὴν διὰ γεννήματα, (6000 τ. 10 ο^ρ) καὶ φόρτωσιν 12—22 Ἀπρίλιον, προσπεκθούν δὲ νὰ ἔχεσφαλίσουν δι^τ Κόντινεντ ἀτμόπλοιον μὲ βάσιν 9)— σελίνια. Δι^τ γιανθρώκας συνήθεις ἐργασία, κατωρθώθη δὲ ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν νὰ κλείσθῃ Ἑλληνικὸν — δυστυχώς — ἀτμόπλοιον ἐκ Μαριανουπόλεως δι^τ Ἰταλίαν 5500—6000 τ. εἰς τὴν χαλαρὰν καὶ ἐπιζήμιαν τιμὴν τῶν 7)— σελινίων.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.—«Μαϊθιός» ἐκ Μαριλέως 4000—4 300 τ. γικῶν δι^τ Ἀμβέρσαν 10)3, όφιδον «Αμετερνταμ 10)6 ἀ.φ. «Πόπηρ ἐκ Νοβορωσίκης 3000 κ.μ. ξυλείας διὰ Μπάρι 8)6 μὲ 1)9 φορτωτικά, Ἀπρ. «Αρτεμίς Πήγα» ἐκ Νοβορωσίκης 3200 κ. μ. διὰ Καζαμπλάγκαν, Κενίτρα καὶ Ραμπάτ 11)— καὶ διὰ τοὺς τρεῖς λιμένας, Ἀπρ. «Αγ. Βλάσιος» ἐκ Μαριανουπόλεως 5500 τ. γιανθρώκαν διὰ Ρουέν 9)6, όφιδον Νικολάεφ ἡ Θεοδόσιας 9)3, Ἀπρ. 1—10. «Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης» ἐκ Μαριπόλεως 3600 τ. πίσσης διὰ τρεῖς λιμένας Ἀφρικῆς 11)3, Ἀπρίλιον. Καὶ «Διώνηρ» ἐκ Μαριλέως 5900 τ. πίσσης διὰ Σέπταν 8)6, καντόστελλο 10 Ἀπρίλιον.

Ἐκ διαφόρων ἄλλων τομέων ἐναυλώθησαν τὰ ἄπ^τ: «Χρυσάνθη» ἐκ Λένινγραδ 1450 στάνταρ δι^τ Ὁλλανδίαν 32)— συνήθεις δρους, φόρτωσις τέλη ስπριλίου. Ατμόπλοιον ἔκ Χέρνοσαντ 1800 στάνταρ ξυλείας διὰ 3 λιμένας Ἐλλάδος 41)9, ስπριλίου. Ἐκ Θεονίκης ἀτμόπλοιον 6000 τ. μεταλλεύματος δι^τ Ἀμβέρσαν 6)9, ስπριλίου 7—12. Μία διαταγὴ διὰ 4000 τ. μεταλλ. ἀπὸ Λάριμναν διὰ Στέπτην, δι^τ ἦν ἐνδιεφέρθη Ἑλληνικὸν φορτηγόν, ἔκλεισθη εἰς τὰ 8)6 παρὰ Γερμανικοῦ λάινερ.

Τέλος ἐναυλώθη ἐκ Βοστώνης τὸ ἄπ^τ «Κονλούντας—Ξένος» 33.000 κουωρτερες οίτου δι^τ Ἀμβέρσαν 5 1)2 σέντες τὰς 100 λίβρας, δι^τ αμεσον φόρτωσις.

Τὸ ἄπ^τ «Πεταλοί,, ἀνειλκύσθη

Κατά νεωτέρας τηλεγραφικάς πληροφορίας ἐκ Κωνσταντζῆς τὸ ἔξοκεῖλαν παρὰ τὴν ἀκτὴν τοῦ Ἀγίου Γεωργίου φορτηγὸν «Πεταλοίς» ἔφερεν ἔνα ὑπόλοιπον 800 τόννων γεν. φορτίου, ἀνειλκύσθη δὲ τῇ βοηθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν καὶ ἀφοῦ προηγουμένως ἔξεφορτώθησαν 400 τόννοι ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ φορτίου του. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ οκάφους ὁ πλοίορχος εἶχεν ὑπογράψει συμβόλαιον τύπου Λόδδη. Τὸ ἄπ^τ «Πεταλοίς» συνοδεύθησεν ἀπὸ τὰ τρία ρυμουλκά διήλθεν ἐκ Σουλινῶν καὶ τὴν 28ην Μαρτίου ἔφθασεν εἰς Βραζιλίαν, ὅπου καὶ θά ἐπιθεωρηθῆ.

W^M. H. MÜLLER & C^O. S.A.
AGENTS FOR GREEK STEAMERS
AT BELGIAN PORTS.
ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL.,

CHARLES HILL & SONS .

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

BRISTOL

Γραφεῖα εἰς Avonmouth, Sharpness, Gloucester καὶ Portishead.

Ως ἐφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτήται.

Τὰ πλοῖα τῶν ὄποιων ἡ πρατιδρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ὑμᾶς θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδιού μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θὰ είναι ὅσον τὸ δυνατόν καμηλότερα μὲ ταχίστην διεταγωγὴν τῆς ἐργασίας.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "HILLS., BRISTOL, AVONMOUTH, SHARPNESS, GLOUCESTER.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Μὲ μικρὸν τὸ ἐνδιαφέρον ἡ ἀγορὰ καθ' ὅλον τὸ 150ήμερον, παρουσίασε τὴν ἀκόλουθον κατ' εἰδῆ φορτίων εἰκόνα:

Γεννήματα: Δυστυχῶς, οὐδεμία ἀξία λόγου κίνησις ἐσημειώθη, διὰ δὲ τὸ 6'. 10ήμερον τοῦ "Απριλίου ὑπάρχει: μία διαταγὴ δι: 6000 τ. ἐκ Μαύρης Θαλάσσης δι: "Αγγλίαν, Κόντιγεντ, Δαγκίνην ἢ Σκανδιναվίαν, μὲ προσφερομένην δέσιν ναύλου 9)— ἔως 9)3 σελίνια. Διὰ τὴν διαταγὴν ταύτην, λόγῳ τοῦ ἔξευτελιστικοῦ τῆς τιμῆς οἱ πλοιοκτήται: δὲν ἐνδιεφέρθησαν.

Συγχρόνως οὐδεμία πρόβλεψις ζητήσεως σκαφῶν ὑπάρχει: καὶ διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, φαίνεται: δὲ μᾶλλον πιθανόν, διὰ οἱ ἀφοπλισταὶ θ' ἀναγκασθοῦν νὰ ἀναμείνουν τὴν νέαν ἰσοδείκην, περὶ τῆς δοπίκας πάλιν τίποτε τὸ δέσιμον δὲν δύνεται: μέχρι τῆς στιγμῆς γὰρ προβλεψθῇ.

Γαιάνθρωπος: Ἐκλείσθησαν ἀπ 4300 τ. ἐκ Μαρζοπόλεως δι: "Αμβέρσαν 10)3, ἐὰν "Αμτερνταμ 10)6. Ἐπερον ἐκ Θεοδόσιας 5300 τ. δι: "Αμβέρσαν 9)6, ἐὰν Ρουέν 9)10 1)2 καὶ ἔως τρίτου 5200—5500 τ. ἐκ Μαρζοπόλεως δι: Ρουέν 9)6, συνήθεις δρους.

Τὸ πάραχε: ἥδη μία διαταγὴ δι: 5500—6000 τ. γκαϊνθράκων ἐκ Μαριανουπόλεως δι: "Ιταλίαν, ἀλλ' οἱ πλοιοκτήται: ζητοῦν ναύλον 8)— δι: 7)6 λιμένα καὶ 8)6 διὰ δύο λιμένας, σχι: 2 πέννας διὰ "shore appliances". Ἐὰν γίνῃ χρήσις διντισέρηδων τοῦ λιμένος, ἡ σχετικὴ διπλάνη νὰ διαρρύῃ τοὺς ναυλωτὰς, καθότι: ὡς πληροφορούμεθα, μὲ τὴν σημερινὴν τιμὴν τῆς λίρας ἔχουνται τοῦ Σοδιετικοῦ νομίσματος χρεώνονται: τὰ ἀτμόπλοια: ἀπὸ 100 ἔως 200 λίρας Ἀγγλίας, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητός των, δεδομένου δι: ἀγρούδην εἰσέπι πολλοὶ πλοιοκτήται: τὴν προγραμματίσηται, διὰ δηλαδὴ ἡ ἀμοιβὴ τῶν διντισέρηδων ὑπολογίζεται: γύρω τῶν 18)—

Συλεία: Ἐγκαλώθη ἀτμόπλοιον 5700 κ.μ. περίπου ἐκ Νορωσίσκης διὰ τρεῖς λιμένας Ἰταλίας εἰς τὰ σελ. 8)— ἔνα λιμένα καὶ 3 πέννας ἔξτρα δι: ἔκκαστον πρόσθετον λιμένα, μὲ 1)9 φορτωτικὰ καὶ μὲ συνδυκασμόν 1000 τ. μεταλλεύματος ἐκ Πότιδιας Μασσαλίαν 9)6, Νικολάϊεφ terms.

Ἐκ Λένινγραδ καὶ Ἀρχαγγέλου ἐκλείσθησαν μερικὰ ἀτμόπλοια δι: "Ολλανδίαν εἰς τὰ σελ. 31)6 (ἔως 32)— καὶ ἐξ Ἀρχαγγέλου 1300—1400 στάνταρ δι: "Ελλάδα 51)— σελίνια, ὑπάρχουν δὲ ἀκόμη καὶ διάφοροι ἀλλοι δικταγοί.

Πίσσες: Μία ἐνδιαφέρουσα ἐργασία διὰ μεταφορὰν ἐκ Βατούμ πίσσης εἰς δικρέλια, ἐκλείσθη ἡπὸ τὸ ἀπ 『Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης διὰ Βόρ. Αφρικήν δέσιν 10)—, μὲ δὲ πέννες ἔξτρα δι: ἔκκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων. Ή ναύλωσις αὗτη ἐπραγματοποιήθη κατόπιν συναγωγῆς πρὸς πρὸς δύο ἀτμόπλοια, ἀλλ' οἱ ναυλωταὶ προετίμησαν τὸ νεώτερον ἐκ τῶν τριῶν προσφερθέντων σκαφῶν, πληρωτάτες 1)— ἐπὶ πλέον.

Δούναβις.—Ποιά τις γκαλάρωσις ἐπήγλει τελευταίως καὶ οἱ Dreyfus ἐκλείσθη ἀπ 5800 τόννων καὶ διὰ φόρτωσιν 5—12

Ἀπριλίου εἰς τὰ σελ. 14)— μόνον δι: "Αμβέρσαν ἢ Ρότερνταμ. Ἐπίσης παρουσιάζονται: μερικαὶ διαταγαὶ, λόγῳ ὥμως τοῦ «pool» τῶν ἐν τῷ Δουνάβῃ: ναυλωτῶν, φαίνεται: δι: οἱ ναύλοι: οὐδὲ διατηρηθοῦν εἰς χαλκρὰ ἐπιπέδων.

Άγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων

Ἐκ Λονδίνου ἀγγέλλεται, διτι κατά τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου ἐλάχισται ἀγοραπωλησίαι πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν ἐσημειώθησαν, περιορισθεῖσαι κυρίως εἰς οκάφη πολὺ μικρά. Κυριωτέρα πράξις ἡτοι: ἡ παρ "Ελλήνων ἀγορὰ τοῦ ἀπ "New Georgia" τῆς Ἐταιρείας "Elder, Dempster & Co, Ltd", ὡς ἀλλαγοῦ γράφειν. "Αφ." ἔτερου ἐκ Τεργέστης ἐγνώσθη, δι: τὸ ἀγορασθεῖν παρ "Οθωμανῶν Γιουγκοσλαβικῶν φορτηγὸν "Rosina Topic" 3038 τ. γκρός, παραληφθὲν εἰς τὸν ἑκεὶ λιμένα μετωνομασθῇ "Altay".

Αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Ζωηροτέρα ἦτοι ἡ ἀγορά τῆς πωλήσεως παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, ἡγοράσθησαν δὲ παρὰ διαφόρων ἐργοστασίων πέντε ἀκόμη ἀτμόπλοια 12.996 τ. γκρός. Τὰ οκάφη ταῦτα είνε τὰ ἀκόλουθα: "Ονομα πλοίου Τ. γκρός Ναυπ. Τιμὴ λ. στ. Διατίνται Dalegarth, Ἀγγλ. 1660 85 1.250 Σκώτωι Lynton Grange, Ἀγ. 4252 12 3.000 Ἰταλοι Myrsheil, Ἀγγλ. 2636 02 1.500 Ἰάπωνες Patrol, Ἀγγλ. 3132 03 — Ιάπωνες Peht Ugland, Νορβ. 1316 91 — Νορβηγοί

Καθ' ἡ πληροφορούμεθα ἡγοράσθη παρ "Ελλήνων ἐποπλιστῶν τὸ "Αγλικὸν φορτηγὸν "New Georgia", ἀνήκων εἰς τὴν "Elder, Dempster & Co, Ltd", ὃ καὶ παραληφθῇ εἰς τὸ Ντάρτζιουθ, διποὺ εὑρίσκεται παρωπλισμένον.

Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει: παρὰ τῷ Λευτὸν κλάδιον 100 Α 1, εἶναι δὲ τ. γκρός 6566, νέτ 4044, φορτισμός 10.500 τόννων περίπου μὲ ἔμφορτον δύθ:ση 28.3' ποσδῶν καὶ ἐπανυγήθη τὸ 1919 (Ἄγγειον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα "Harland & Wolff Co, Ltd", τοῦ Μπάρφαστ, μὲ μηχανάς τῶν 1800.

"Η πρόμην τουτεῖναι: δησιαὶ καταδρομοῦ, φέρει: ἐν κατάστρωσιν καὶ σάλτερντεκ", ἔχει: διαστάσεις μήκους 412.6 ποδῶν, πλάτους 55.8 καὶ διαγωνίου δάθους κυτῶν 31.4 ποδῶν, χρησιμοποιεῖ δὲ δέρμα δύστος 2646 τόννους.

**TOWAGE AT HAMBURG
FAIRPLAY,, TUGS**

17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUNG OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

23, ST MARY ΑΧΕ,
LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

BUNKERS AT HAMBURG B^d BLUMENFELD K. a. A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN

TEL. ADDRESS: FELDKOHLE-HAMBURG

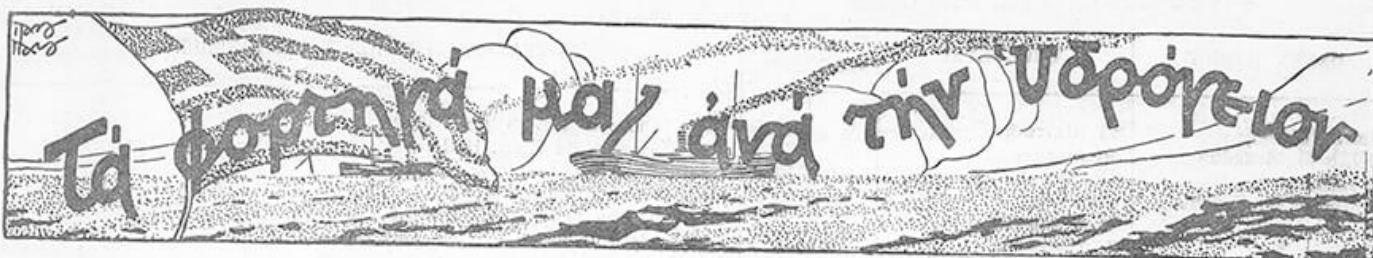
ΕΙΣ ΤΟ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΑΠΝΑ & ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Λ. ΖΑΝΗ & ΥΙΟΙ

64, VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον Ελληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.
Καπνά: Ελληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα καὶ Πούρα
έλεκτά. Ἡγγυημένης συσκευασίας, ἀφορολόγητα.
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣ. ΖΑΝΗΣ-ROTTERDAM. ΤΗΛ. 50632



ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	Έψθ. Σύρον 14 Μαρτ. και Πειραιά 16
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Κυριόση	95	1550	άργει Πειραιά 20 Φεβρ.
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	άνεχ. Πειραιά 29 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Έψθ. Θεοδόσιαν 12 Μαρτ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Κίλια, έψθ. 17 (Ωιά Ρόττερνταμ)
Άγιος Γεώργιος	άτ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224	Έψθ. Γκόττεμποργκ 17 Μαρτ. με ζημίας
Άγιος Γεώργιος	Α. Λογοθέτη—Μ. Φανή	13	4572	Έψθ. Φιόδιμ 13 Μαρτ. και άνεχ. 18 διά Νηρωσίσκην, έψθ. 28
Άγιος Βαθύβαθος	Α. Κεράνη	11	3809	εις Τάνι ώπο φόρτωσιν Μαρτ. 26
Άγια Θαλασσινή	άτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεχ. Αδ. Πλάταν 3 Μαρτ. και Μαδέρης 27 δι' Εύρωπην
Άγια Μαρίνα	Χρ. Βλάσσου	89	2041	εις Αλύριον ώπο 29 Φεβρ.
Άγια Παρασκευή	Αθαληφοί Μαργυχρώνη	10	5165	άργει Πειραιά 23 Μαρτ. 1932
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	άνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Γαλάται, έψθ. 22
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακοντρός κλπ.	01	3779	άργει Πειραιά 20 Φεβρ. 1932
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άνεχ. Ήστι 16 Μαρτ. Κλιν 19 διά Μασσαλίαν, έψθ. 28
Άγγελος Α.	Ε. Σκυρδέλη	04	3667	άνεχ. Σύρον 17 Μαρτ. διά Νοσορωσίσκην, έψθ. 22
Άγγελης Καμπίτης	Δ. Η. Καμπίτη	06	3016	Έψθ. Βενετίαν 16 Μαρτ. και Πειραιά 29
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφοι Γεωργαντή	16	3814	έψθ. Νικολάζεφ 19 Μαρτ. και άνεχ. 27, Κλιν 29 διά Μπανιόλι:
Άδαμ. Ι. Πειθών	Άθ. Πειθών	08	4537	έψθ. 'Αγκόνια 12 Μαρτ. και άνεχ. 16 δι' Αλεξάνδρειαν, έψθ. 22
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκης κλπ.	84	1324	άργει Χίον ώπο 22 Δεκεμ. 1932.
Άδελφότης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	έν πλῷ ίκ Πλάτη δι' Εύρωπην 20 Μαρτ.
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	διήλθε Γιεραλτάρ 23 Μαρτ. διά Βενετίαν
Αιμίλιος	Στεριώτη και Σίκι	98	3297	διήλθε Κλιν 13 Μαρτ. διά Μπανιόλι και Πειραιά, έψθ. 31
Άλνος	Α. Λούζη	10	3551	άργει Μασσαλίαν ώπο 10 Φεβρ.
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	έψθ. Σδέντεμποργκ 15 Μαρτ. και Χόρσανς 24
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλη	08	2098	έψθ. 'Αλεξανδρέτταν 11 Μαρτ.
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4312	έψθ. Μπουένος "Άβρες" 28 Φεβρ.
Άλεκος	Ν. Κωτάκη	06	4395	άνεχ. Μπάλιχαν Μπλάγκην 5 Μαρτ. διά Γένοβην
Άλεξανδρα	Π. Νευρεπόντα	99	4028	άργει Σύρος ώπο 21 Φεβρ. 1932
Άλικη	άτ. Αιθανού	17	5140	έψθ. Νοσορωσίσκην 7 Μαρτ. και Πειραιά 29
Άλκυον	Κα. Ε. Α. Λεμού	95	2701	άργει Χίον ώπο 26 Ιουν. 1932
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Πειραιά ώπο 9 Φεβρ.
Άναστασία	Π. Πρωτοπούλη	05	2883	διήλθε Γιεραλτάρ 14 Μαρτ. διά Πειραιά, έψθ. 22
Άναστασίς	Κ. Ψύχα	07	4853	διήλθε Λάς Πάλμας 17 Μαρτ. διά Γλαυκώθην, έψθ. 27
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτη	99	3025	έξινειλε Σαγιάδαν 19 Μαρτ. άνειλνόθη 29
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διήλθε Λάς Πάλμας 12 Μαρτ. διά Μπουένος "Άβρες"
Άνδριώτης	Ν.κ. Κυδωνίσσως	12	4393	έψθ. "Εμπάς" 13 Μαρτ. και άνεχ. 16 διά Σάντος
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 21 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έψθ. Καρόντα 13 Μαρτ. και Κονσταντίναν 28
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πατρινάδι ώπο 24 Ιουν.
Άννα Μαζαράκη	ά.λ. Μαζαράκη	13	5411	διήλθε Λάς Πάλμας 16 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν έψθ. 25
Άννυούλα	Γ. Τοτσέλη	08	4853	άνεχ. Μπάλιχαν Μπλάγκην 15 Μαρτ. διά Τανερίφαν
Άνθιτση Ν. Μιχάλου	άτ. Μιχάλου	05	3298	έψθ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. και άνεχ. 17, Γιεραλτάρ 26 διά Σύριαν
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Χαλκίδης ώπο 23 Νοεμ. 1932
Άντωνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	έψθ. Ναύπολιν 12 Μαρτ. και Γένοβην 19
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	εις Βίλλαν Κονστιτούσιον ώπο 16 Φεβρ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έψθ. Θεοδόσιαν 16 Μαρτ.
Άντωνιος Δ. Κυδωνίσσης	Δ. Κυδωνίσση	07	3920	έψθ. Πατρινάδι 7 Μαρτ.
Άντωνιος Σταθάτος	άτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διήλθε Γιεραλτάρ 6 Μαρτίου διά Βρετανίαν, έψθ. 19
Άντζουλέττα	οιοι. Άντ. Γιαννινούλατου	07	2693	έψθ. Νικολάζεφ 12 Μαρτ. και Κλιν 22 διά Γένοβην
Άποκια	Z. Βαλμή	05	3607	άνεχ. Μπάρρο 3 Μαρτ. διά Μπ. "Άβρες"
Άργεντίνα	Άντ. Ρούσου	11	4861	άνεχ. Μπάλιχαν Μπλάγκην 8 Μαρτ. δι' Αμδούργον
Άργολικός	Μαρθ. Εμπειρίκην	21	4786	εις "Αμδέρσχη" 26 Μαρτ. ώπο φόρτωσιν
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεχ. Νεκόταν 24 Μαρτ. δι' Αγγλίαν—Κόντανεντ
Άριάδηνη Παντελή	άτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άνεχ. Μάθηλ 9 Μαρτ. διά Μπουένος "Άβρες"
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άνεχ. Βενετίκην 17 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν, έψθ. 27
Άρτεμις Πήγτα	Πήγτη	06	1433	άργει Πατρινάδι ώπο 24 Φεβρ. 'Εναυλιώθη
Άρτεμισία	H. Μακρή	06	4343	άργει Πατρινάδι ώπο 5 Ιουν. 1932
Άρχαγγελος	ά.λ. Αιθανού	17	4349	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον" 8 Μαρτ. διά Σάντος, έψθ. 21
Άρχων	Κ. Λεμού	16	3511	εις Βίλλαν Κονστιτούσιον ώπο 26 Φεβρ.
Άσημίνα Μπάικα	Η. Μπάικη	95	1495	έψθ. Πατρινάδι 12 Μαρτ. και Μπουργκάκης 16
Άσια	Οι. θιδέ	92	2893	εις "Ηδάκλειον" πλωτόδ σταθμόδ ανθρακεύσεων
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Γκραντζενμπουθ 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	816	έψθ. Πατρινάδι 17 Μαρτ. και άνεχ. 28 διά Σμύρνην
Άστη	Σταρυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	έψθ. Σίτικιν 10 Μαρτ. και άνεχ. 11 διά Κατάκωλον
Άτλας	Ατλαντικός Α.Ε.	07	3815	έψθ. "Μπάλιχαν Μπλάγκην 12 Μαρτ. και άνεχ. 20 διά Λάς Πάλμας
Άττικος	A. Λούζη	06	4078	έψθ. Σάντα Φέ 4 Μαρτ.
Άφροδεσσα	Άδ. Κιρτάτη	05	2485	άργει Σύρον ώπο 3 Φεβρ.
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4731	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Μαρτ. διά Χάδρην
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	έψθ. Θεοδόσιαν 16 Μαρτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούρης	07	3429	διήλθε Γιεραλτάρ 20 Μαρτ. διά Ρουέν έψθ. 28

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος γνωσ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΓΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	άργει 'Αμβέρσαν όπό 18 Ιουλ. 1932
Βέλλα Μ. Διακάη	Μ. Διακάη	99	3457	άργει Σύρον όπό 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλάνας 'Ελλαδος—Σάττας (οίνος)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	άνεγ. Μπουένος "Άρες 12 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Βιργίνια	'Αντ. Ηπακάνη	17	1918	άνεγ. Βρετανία 17 Μαρτ. και Πειραιά 23—27 διά Μασσαλίαν
Βιργίνια Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	εψθ. Μπάρρο 20 Μαρτ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	εψθ. Τσεδιτανίαν 16 Μαρτ. και Πειραιά 26
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	εψθ. N. Τόρκην 12 Μαρτ. και άνεγ. 17 διά Πειραιά
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πάτρας όπό 12 Ιουν. 1932
Γέροντας	K. Καρρά και A. Λαριόδ.	13	4355	εψθ. Μπουένος "Άρες 25 Μαρτ.
Γεώργιος Γ.	A. Δάμπιανη	18	4289	άνεγ. Ροζάριο 16 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
Γεώργιος Π.	Θ.'Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά όπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και Γ. Σικουρά	96	2187	άργει Πειραιά όπό 1 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεγ. Σάντος 18 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρες, εψθ. 23
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	G. Κ. Σαλιάρη	01	3514	εψθ. Χίον 13 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	διγλώσ Γιδραλτάρ 16 Μαρτ. διά Τεργέστην
Γεώργ. Μ. Επιτειρίκου	S. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεγ. Μπάριαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ. δι' 'Αρείρουν
Γεώργ. M. Λιβανός	άδ. Αιδανοῦ	28	3831	διγλώσ "Αγ. Βικέντιον 20 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	άνεγ. Σούδαν 14 Μαρτ. διά Νοθορωμαίουν, εψθ. 19
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Ηγήτα	98	3110	εψθ. Χίον όπό 21 Φεβ.
Γιάννης	G. Ανδρέσον κ.λ.π.	05	4391	εψθ. Μπάρρο 16 Μαρτ. και άνεγ. 22 διά Πλέιτ
Γιανν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	εψθ. Πειραιά 13 Μαρτ. και άνεγ. 28 διά Νοθορωμαίουν,
Γρηγόριος Κ.	H. Καλλικρανοπούλου	90	2538	άργει Πειραιά όπό 1 Ιουν.
Δανάδες	H. και Γ. Κ. Λαριόδ.	06	4419	διγλώσ Λάζ Πάλμας 20 Μαρτ. και Βαλέντιον 27 διά Limerick
Δάρδιας	άδ. Ηγήτα	83	1595	εψθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
Δάρφην	G. Λουκαρδοπούλου	10	2810	εψθ. Βορδό 9 Μαρτ. και Ρούμιν 17
Δελφίν	Αθ και Ανδρεσάδη	06	3816	άνεγ. Χίον 21 Μαρτ. διά Ρωσίαν
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιάλη	09	4161	άνεγ. Λάζ Πάλμας 17 Μαρτ. διά Μαντεδίδεο
Δέσποινα Γλύπτη	G. Γλύπτη	01	3313	εψθ. Οδησσόν 12 Μαρτ. και άνεγ. 21, Καλινίκον 25 διά Φάληρού
Δημήτρης	S. και Η. Λαριόδ.	05	3338	άνεγ. Σπάλτασ 15 Μαρτ. δι' Οινούσας—Δούναχεν
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	διγλώσ Λάζ Πάλμας 13 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν, εψθ. 23
Δημ. Λ. Δανιόλος	S. και K. Δανιόλου	06	3824	άργει Πειραιά όπό 12 Φεβρ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3114	άνεγ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Δημ. Ν. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον όπό 20 Μαρτ. 1932
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	εψθ. 'Αρείρουν 11 Μαρτ. και άνεγ. 25
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆς	98	3346	άνεγ. Γιάφραν 10 Μαρτ. διά Θεσσαλίαν, εψθ. 19
Διαμάντιο	άδ. Τατσόμιορου	03	2281	διγλώσ Λαζανίου 18 Μαρτ. διά Κατάνην
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	εψθ. Σάτταν 15 Μαρτ. και άνεγ. 22 διά Κωνιλιανού
Διον. Σταθάτος	άνταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	άνεγ. Λάζ Πάλταν 15 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Διόφυς	Bασ. Πατέρα και Σία	06	2795	άργει Οινούσας όπό 8 Φεβρ.
Διώνη	G. Φ. Ανδρεσάδη	06	4227	άνεγ. Πειραιά 31 Μαρτίου διά Ρωσίαν
Δραγών	I. Δ. Κορκοδείλου	01	3582	εψθ. Μπουένος Άρες 8 Μαρτ. και Μπ. Μπλάγκαν 21
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσου	03	3517	άργει Σύρον όπό 8 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Αιδανοῦ	01	3652	εψθ. Θεοδόσιαν 16 Μαρτ.
"Εδισων	"Εθνικής	96	1103	άργει Πειραιά όπό 15 Ιουν.
Ειρήνη, (τάνκερ)	A. Καλλιγά κ.λπ.	09	4009	εψθ. Πειραιά 14 Μαρτ. 'Επισκευή ζημιών
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εψθ. Μόντεβιτζε 20 Μαρτ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	διγλώσ Γιδραλτάρ 21 Μαρτ. διά Κατάνηγ
Ειρ. Σ. Επιτειρίκου	S. Εμπειρίκου	27	4161	εψθ. Ρίον Ιανάριον 23 Μαρτ.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	εψθ. Περιναπόδην 28 Φεβρ., περάσινα 18 Μαρτ.
Έλέγκω Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιέως	02	4162	άνεγ. Μπουένος "Άρες 10 Μαρτ. δι' "Αδονρού
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	διγλώσ Τανερίφαν 25 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	Δ. Λώδης	01	1882	άργει Πειραιά όπό 1 Φεβρ.
Έλένη T.	H. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άργει Πειραιά όπό 10 Φεβρ.
Έλενθ. K. Βενιζέλος	A. Τεργαλέσσου	97	3039	εψθ. Πειραιά 25 Μαρτ. διά Ζωγραφολέδην
Έλισάβετ	έτ. «Χίος» A.E.	98	4572	άργει Χίον όπό 27 Μαρτ. 1931. Πρός πώλησην
Έλισάβετ B.	άδ. Μαζαράκη	22	3534	εψθ. Μέθηλ 22 Μαρτ.
Έλλην	N. K. Βασιλάκη	04	4619	διγλώσ Γιδραλτάρ 20 Μαρτ. διά Μπάρη: εψθ. 27
Έπι. Σταυρούδης	S. Εμπειρίκου	13	4557	εἰς Μπλάσθ όπό 20 Φεβρ. 'Επισκευάζει ζημιάς
Έπαμ. K. Εμπειρίκου	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον όπό 27 Δεκ. 1931
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκου	Υιοι Επ. Εμπειρίκου	27	4385	άνεγ. Βόλον 22 Μαρτ. διά Δούναδιν, εψθ. 25
Έφηνούλα	N. Τατσόμιορου	05	2715	άνεγ. Σουάνς 23 Μαρτ. διά Χάλιφαν
Έστερος	K. Τατσόμιον και Υιόν	20	683	εψθ. Ντουμπρόδην 12 Μαρτ. και Πειραιά 25
Έναγη, M. Διακάη	A. Δ. Διακάη	06	2876	άργει Μασσαλίαν όπό 12 Μαΐου 1932. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Ένανγελία Τόγια	άδ. K. Τόγια	97	3022	άργει Πειραιά όπό 31 Ιουν.
Ένανδρος	M. Βαλμᾶ	98	3543	εψθ. Τεργάστην 16 Μαρτ. και άνεγ. 28 διά Πειραιά
Ένβοικος	Mαρη Εμπειρίκου	22	4792	άνεγ. Κωνστάντζαν 14 Μαρτ. Γιδραλτάρ 25 διά Ρόττερνταμ
Ένυσαν Καμπάνη	G. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	εψθ. Καλλιάρη: 11 Μαρτ. και Ταϊταζέκιαν 16
Έγγενια	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	διγλώσ "Αγ. Βικέντιον 11 Μαρτ. δι' 'Αμστερνταμ, εψθ. 29
Έγγ. M. Γουλανδρή	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	εψθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
Έγγ. Μ. Μυλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	εψθ. Κωνστάντζαν 14 Μαρτ. και άνεγ. 18 διά Ρόττερνταμ
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	άνεγ. Πειραιά 19 Μαρτ. διά Βρετανίαν, εψθ. 23
Έγγαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	εψθ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. και Κάρδιφ 22, άνεγ. 29 διά Πλέιτ
Έντυξια	G. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν όπό 5 Σεπτ. 1932
Έντ. Βεργωτή	G. Βεργωτή	09	2993	άργει 'Αργοστόλι όπό 14 Δεκ. 1931
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	διγλώσ Γιδραλτάρ 10 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	εψθ. Οδησσόν 19 Μαρτ.
Ζέφυρος	A. Λούζη	09	4796	εψθ. Μπουένος "Άρες 19 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος υκυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλίνος»	06	2947	διήλθε Κάλυν 9 Μαρτ. διά Σπάταιν, έφθασε Ιόνιοι Παρακάλ 31
"Ηρων	Χρ. Γ. Σωρόπου και Σία	06	1516	έργει Παρακάλ από 23 Δεκ. 1932
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	άνεγ. Παρακάλ 29 Μαρτ. διά Κοπρού
Θεμιστοκλής	'Εθνικής	07	5956	έργει 'Αρμπελάκι από έτών
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	διήλθε Μαζέρως 22 Μαρτ. και Νίτον 27 διά "Ερίζων
Θεοφανός	άδελφ. Λιβανού	17	4240	έφθ. Ροζάριο 13 Μαρτ.
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σπ. Πολέμης	10	4427	έφθ. Λαυδίνον 28 Μαρτ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινού	11	3726	έφθ. Σάντα Φά 5 Μαρτ.
Θέτις	Ε. Χατζηλίτα	30	4123	άνεγ. 'Αμερίσων 22 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	έργει Παρακάλ από 21 Φεβρ.
Θρασύβουλος	Α. Βογατζίδης	12	3693	εις Βίλλαν Κονστατίουσιον από 25 Φεβρ.
Ιάνθιβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Χερσόνησο 17 Μαρτ.
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	έργει 'Οθάκην από 8 Μαρτ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	άνεγ. Παρακάλ 31 Μαρτ. διά Ρομανίαν
Ιουλία	Η. Χατζηλίτα	08	3742	έφθ. Γκρήνον 10 Μαρτ. και Κάρδιφ 25
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κανδύλη	00	3899	έφθ. Λιδόριο 12 Μαρτ. και Σύρον 24
Ισμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	διήλθε Κονιόπολιν 14 Μαρτ. διά Τόνιδα
Ιωάννης	Δ. Δάμπικαν	09	3667	έφθ. Κάρδιφ 12 Μαρτ. και άνεγ. 17 διά Παρακάλ
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ.
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4616	έφθ. Αττερπού 13 Μαρτ. και Μέθηλ 18
Ιω. Καρράς	άδελφ. Καρρά	17	3527	άνεγ. Κάρδιφ 22 Μαρτ. διά Βίλλαν Κονστατίουσιον
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλος	05	4071	έργει Σύρου από 25 Δεκ. 1931
Ιω. Μ. Εμπειρίκης	Στ. Εμπειρίκην	24	3734	άνεγ. Κάρδιφ 23 Μαρτ. διά Πόρτ Σατέ
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	εις πλάνας Σάμου—Σέττας (σίνοι)
Ιω. Π. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Ρίον Ιανάριον 27 Μαρτ.
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Σάντα Φά 3 Μαρτ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Στέττιν, 16 Μαρτ. και Γδανσκ 27
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3095	άνεγ. Παρακάλ 19 Μαρτ. διά Βρατλαν, έφθ. 23
Καθαρά	Γ. Καραδίτα	91	2661	έργει Παρακάλ από 4 Ιουλ. 1931
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	έφθ. Ναυάρισκην 6 Μαρτ. φορτώνει
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	διήλθε Κάλυν 11 Μαρτ. και Νίτον 27 διά Φίλιπρο
Καλλιόπη	Δ. Ικτέρα	10	4948	άνεγ. Χούλι 4 Μαρτ. διά Μαζέρως, έφθ. 12
Καλούδης	Γ. Ασημούμιτη	04	4921	έφθ. Μπάχιναν Μπλάγκαν 6 Μαρτ. 'Αλλαγή θλικος
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεγ. Μπουένος "Αύρες 5 Μαρτ. διά "Αδονμουρ
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	έργει Παρακάλ από 11 Νοεμ. 1932
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	άνεγ. Καρδίριο 7 Μαρτ. διά Λάρι Πάλμας
Κάτε	Ν. Λυκαρδεσπούλου	18	5197	έφθ. Γδανσκα 10 Μαρτ. και άνεγ. 19 Λάζαρον 24 διά 'Οράν και Ινδίας
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	έφθ. 'Αγκόνα 14 Μαρτ. και Ραζένιαν 22
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαιακ»	87	2495	έφθ. Σαρδηνίαν 21 Μαρτ. άνεγ. 23 διά Βατόρια
Κατίκυω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	άνεγ. Κύπρον 11 Μαρτ. διά Νικολάϊφ, έφθ. 19
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	διήλθε Παρακάλ 30 Μαρτ. διά Κατάνην
Κατίνα	Ν.κ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Γένοβην 13 Μαρτ. και Παρακάλ 28
Κέτιν Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	άνεγ. "Αλμπκιν (Ν. 'Γόρκης) 16 Μαρτ. διά 'Ελλάδα
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	έργει Παρακάλ από 20 Ιαν.
Κλεάνθης	Α. Βογατζίδη	11	4153	εις Μοντεβίδεο, παρέμενε 9 Μαρτ.
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	έργει Παρακάλ από 16 Φεβρ.
Κονίστα	Θωμάς 'Επιφανειάδη	07	3539	διήλθε Κάλυν 9 Μαρτ. διά Πάτρας, έφθ. 13
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	άργει Πάνοβρα από 16 Αύγ. 1932
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	παρέμενε εις Βοστώνην από 23 Ιαν. 'Ενανλόθη
Κύμα	I. Χαδεύλη—Μ. Σιτινά	12	3994	έφθ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ.
Κόνσταντινος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2716	έφθ. Κατάνην 16 Μαρτ. και Λιδόριο 20
Κώνσταντινος Η.	Α. Κουτσοδόγην	04	4160	έργει Βιντείνιαν από 2 Μαρτ. 1932
Κώστας	Π. Σταυρουλοπούλουκαι Σία	96	1346	έργει Παρακάλ από 17 Φεβρ.
Κώσταντη	άδ. Πατέρα	13	4316	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 10 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	εις Σύρον 18 Μαρτ.
Λακωνικός	Μαρζή 'Εμπειρίκου	14	3803	έφθ. Γραντεντεν 14 Μαρτ. και 'Αμερίσων 18
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	έφθ. 'Αμερίσων 30 Μαρτ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Χούλι 11 Μαρτ. και άνεγ. 25 διά Σάντος
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σία	10	2143	έργει Κονιόλιν από 30 Ιαν.
Μαίανδρος	Ίω. Λιβανού	14	4309	έφθ. Μπάχιναν Μπλάγκαν 22 Μαρτ.
Μαίηντ δρ Σάμος	Α. Κουλούρησου	01	1190	άνεγ. Σάνταν 21 Μαρτ. διά Καλάμας
Μαίρη	N.Γ. Λιβανού	09	1459	άνεγ. Μάλταν 8 Μαρτ. διά Χανιά—Παρακάλ, έφθ. 25
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	έφθ. Ροζάριο 7 Μαρτ.
Μαίρη Δευτεραίου	Bασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Παρακάλ 28 Φεβρ.
Μαϊώτις	A. Συνοδηνού	88	1709	έφθ. Παρακάλ 13 Μαρτ. και άνεγ. 26 διά Θεοδοσίαν
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	άνεγ. Λιδόριο 10 Μαρτ. διά Βρατλαν, έφθ. 19
Μαλιακός	Μαρζή 'Εμπειρίκου	12	3903	άνεγ. 'Αμερίσων 17 Μαρτ., Γιεραλτάρ 25 διά Σουλινά
Μάξ Βόλφ	Παρτόλου	17	6691	φθάνει: Μπουένος "Αύρες 4—6 'Απρ.
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	01	2365	έφθ. Παρακάλ 15 Μαρτ., Λιύριον 17 και Δούναβιν 31
Μαργαρίτα	Γεωργητάδη και Σοφικανού	89	2187	άνεγ. Παρακάλ 31 Μαρτ. διά Ναύπακτον
Μαργαρίτης	άδ. Περισσολάρη	13	4584	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 23 Μαρτ. διά 'Αμερίσων
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διήλθε Λάδη Πάλμας 10 Μαρτ. διά Λονδίνον, έφθ. 19
Μαρία	K. Λαμού	01	3090	άνεγ. Γένοβηαν 14 Μαρτ. διά Βρατλαν, έφθ. 23
Μαρία	Σ. Παρρή κ.λ.π.	00	1216	εις πλάνας 'Ελλαδος—Γαλλίας (σίνους)
Μαρία Μ. Διακάκη	M. Διακάκη	10	4362	έργει Σύρος από 25 'Απρ. 1932
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βανιζέλου	09	3729	διήλθε Ημεραλτάρ 13 Μαρτ. διά Βενετίαν, έφθ. 22
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	έφθ. Φιόρμε 17 Μαρτ.. Παρακάλ 24 και Θήρων 26
Μαρία Π. Ξυλά	M. Καρρά	02	3254	έφθ. Νικολάϊφ 10 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. 'Αμεταρνταμ 8 Μαρτ., και παρέμενε 20
Μαριγώ Λ.	N. Λόρα	02	4146	άνεγ. Θεσ/νίκην 17 Μαρτ. διά Ρέν., έφθ. 21 (διά Χούλλα)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυρ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 11 Μαρτ. διά Μαδέρας
Μαριόγκα	αδ. Περιόδου	12	4236	εἰς Μπουένος "Αύρες 28 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδελφον Κερτάτη	04	4784	άνεχ. Βοστόνην 29 Μαρτ. διά Χάμπτον Ρέρς
Μαρούκω Πατέρα	Δ. Πατέσκα	17	4269	άνεχ. Παρναπούκον 15 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
Μαρούλα	αδ. Περιόδου	12	4307	έφθ. Λουδίνον 24 Μαρτ.
Μαρούσιώ	Ν. Μ. Πάγκου	02	4152	άνεχ. Έμπειρην 14 Μαρτ. Γιδραλτάρ 24 διά Βηρυττόν
Μαρούσιώ Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3556	εἰς Βίλλαν Κοντιτούσιον ἀπό 15 Φεβρ.
Μαριάδης	Π. Μ. Λόρς	04	2134	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 Ιαν. Εναυλώθη ἐκ Ρωσίας
Μαρόννα	Ν. Βογιατζή	02	2846	έφθ. Τεργέστην 11 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 29
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	έφθ. Πότι 17 Μαρτ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Πειραιᾶ 13 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 18 διά Βρατλαν, έφθ. 22
Μερόπη	Α'νδρ. Παππά	11	4181	διῆλθε Γιδραλτάρ 12 Μαρτ. διά Δουγκέρην, έφθ. 19
Μεραθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	Διαλύεται εἰς τὸ Μπλάϋ
Μημόζα εκ Μιχαήλ	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	διῆλθε Κονιόριον 17 Μαρτ. διά Κατάνην
Μίνα Ε. Τρικόγλου	"Ελαυθ. Τρικόγλου	15	4273	διῆλθε Φεργ. Νορόνγκα 16 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
Μιχαήλ Λ.	I. Λιθανοῦ Η. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	άνεχ. Νεκάτεσα 19 Μαρτ. διά Γιδραλτάρ
Μιχαήλ Α. Έμπειροίκος	Στ. Έμπειρού	18	5202	άνεχ. Δάξ Πλάταν 22 Μαρτ. διά Λάξ Πάλμας
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου καὶ Σίκ	04	3146	έφθ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ.
Μιχαλίδης Συλλάς	αδ. Σύλλα	06	3828	έφθ. Μοντεβίδεο 18 Μαρτ.
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	άνεχ. Πειραιᾶ 17 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν, έφθ. 22
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	διῆλθε Γιδραλτάρ 19 Μαρτ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	αδ. Γουλανδρή	17	5199	έφθ. Μπουένος "Αύρες Ρόδης 18 Μαρτ.
Μύκονος εκ Γαλούνης	X. Θεοδώρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Φεβρ.
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	έφθ. Μπόιαν 20 Μαρτ. Έπωληθη Ιταλοὺς πρὸς διάλυσιν
Ναγδέ	αδ. Αιθανοῦ	10	4111	άνεχ. Μπάρρα 17 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σκυτούρη	02	1953	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Φεβρ. Εναυλώθη ἐκ Ρωσίας
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Μαρτ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	έφθ. Νικολάϊας 8 Μαρτ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φωφαλίου	12	3451	έφθ. Βίλλαν Κοντιτούσιον 13 Μαρτ.
Νεράϊδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	έφθ. Φιέσμα 17 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 30
Νερέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαρτ.
Νήσιον	A. Καλλινίκου	05	4274	εἰς Καλάμας ἀπό 19 Φεβρ.
Νησεύς	'Εμπ. Χατζηγλία	13	6694	έφθ. 'Αμπέρσκη 2 Μαρτ., παρέμενε 20
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Γδύνια 8 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 20 διά Πειραιᾶ
Νίκη	Λ. Βογιατζή	17	958	άργει Πειραιᾶ ἀπό 22 Ιαν.
Νικολής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. Μπάλφαστ 11 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 26 διά Barrow
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	έφθ. Ρίον Ιανέστρον 21 Μαρτ.
Νίκος Μάρκου	Π. Ι. Πατέρα καὶ Σίκ	12	4235	άνεχ. Τάλη 17 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρον ἀπό 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος Άθανασούλης	κληρ. Άθανασούλη	01	3572	άργει Αμπελάκη ἀπό δὲθν.
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Μπουένος "Αύρες 7 Μαρτ. καὶ Σάντα Φέ 20
Νικόλαος Νομικού	Λ. Νομικοῦ	99	625	άνεχ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ. διά Μάλταν έφθ. 27.
Νικόλαος Φιλίνης	Μοκ. Φιλίνη	04	3111	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Φεβρ.
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	διῆλθε Τενερίφφαν 17 Μαρτ. διά Μάντσεστερ, έφθ. 25
Νικόλας Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	διῆλθε Γιδραλτάρ 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Νικόλας Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	άνεχ. Στέττον 20 Μαρτ. διά Δάντσιγκ, έφθ. 22
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4501	άνεχ. Χούλλα 9 Μαρτ. διά Ηλέτ.
Οινούσιος	N. Πατέρα καὶ οἰῶν	04	5804	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 11 Μαρτ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	διῆλθε Λάξ Πάλμας 16 Μαρτ. διά 'Αμβούργον, έφθ. 27
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Ρότερνταμ 14 Μαρτ.
Παναγής Βαλλιάνος	A. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον ἀπό 20 Νοεμ. 1931
Παναγής Μ. Χαδούλης	P. Όλιβις	07	3821	έφθ. Πειραιᾶ 21 Μαρτ. Μετωνόμασθη «Mireille» σημ. Παναμᾶ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	αδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 18 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
Πάνις	A. Αντακιασάτου	06	1781	άργει Πειραιᾶς ἀπό 28 Δεκ. 1932
Πανομίτης	I. Λυγίζου κλπ.	05	4327	διαλύεται εἰς τὸ Μπλάϋ
Πάνος	II. Πρωτοπαπᾶ	15	4305	έφθ. Θισιόνηγν 14 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 21, Κλαν 23 διά Ρωσίαν
Παντελής	αδ. Παντελή	91	2411	άργει Πειραιᾶς ἀπό 29 Δεκ. 1931
Παντελής	K. Λεμοῦ	11	3845	έφθ. Λισσαρίδην 8 Μαρτ. καὶ Χουάλδην 18
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	άνεχ. Αμβούργον 13 Μαρτ. καὶ Γάλη 17 διά Μπουένος "Αύρες
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	άνεχ. Μπάρρα 16 Μαρτ. διά Ροζέριο
Παρθενών	αδ. Πειθῆ	08	3189	άνεχ. Θεοδόσιαν 15 Μαρτ. διά 'Αλεξανδρείαν, έφθ. 28
Πάτρα	Τσακιράνη—Κωνιγνίδη	96	3256	έφθ. Χερσόνηα 4 Μαρτ. καὶ διῆλθε Κωνιγνίδη 21 διά Γένοβαν
Παύλος	Στ. Γαλλανούδην καὶ Σίκ	90	2223	έφθ. Pasages 13 Μαρτ. καὶ Κάρδιφ 25
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	έφθ. Γκαλλίπολη 16 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 27 διά Δούναβιν
Περσάρης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	διῆλθε Μοντεβίδεο 9 Μαρτ. διά 'Αγ. Βικέντιουν
Περσέν	A. Ανδρεάτου	18	5172	έφθ. Αμβέρσκη 18 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρή Έμπειρού	17	5126	άνεχ. Bougie 8 Μαρτ. διά Βρατλαν, έφθ. 28
Πετρολίνα (τάνκερ)	T. Κυριάκου	10	579	εἰς πλας Κ)νέγκ—Κ)λεως (πετρείλαια)
Πετρούλη (τάνκερ)	έτ. «Τρενονπετρόλη»	03	4634	έφθ. Ρότερνταμ 16 Μαρ. καὶ ἀνεχ. 18 καὶ Αμέρερσκη 20 διά Βατούμ
Πετρόκης Νομικού	H. Νομικοῦ	06	4618	έφθ. Χριστιανάδην 22 καὶ Οσλο 24.
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Ρίον Ιανέστρον 14 Μαρ. καὶ Μπ. "Αύρες 22
Πέτρος Νομικού	H. Νομικοῦ	93	2522	έφθ. Κατάκωλον 9 Μαρτ. καὶ Κατάνην 17
Πήγασος	F. N. Λουλούδη	15	1795	άνεχ. Σαουθάμπτον 17 Μαρ. διά Μπάρρου, έφθ. 21
Πηλεύς	E. Χατζηγλία	28	4695	άνεχ. Σαουθάμπτον 17 Μαρ. διά Μπάρρου, έφθ. 20
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασᾶ	97	1457	έφθ. Μασσάζεν 20 Μαρτ. (εἰτε Κοσσάρη)
Πόλι	A. Αλεξάτου-Μ. Ρεδιάζη	09	2861	άνεχ. Νεάπολιν 15 Μαρ. διά Ζουγκουλδάκη, έφθ. 22
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Οσλο 11 Μαρτ. διά Δάντσιγκ, έφθ. 14
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	διῆλθε Γιδραλτάρ 16 Μαρτ. διά Βενετίαν
Πόντος	υἱοί Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Πότη	M. Βερνίκου	96	1594	άνεχ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ. διά Νοδορωσικην
Ποσειδών	K. Βενιζέλου	09	3895	άνεχ. Νοδορωσικην 19 Μαρτ., Κλαν 21 διά Φάλμουρο
Πρότος	G. Ν. Λουλούδη	03	1171	άργει Πειραιᾶς ἀπό 6 Φεβρ.
Ρίτα	F. Πανα	01	2495	άνεχ. Πειραιᾶ 14 Μαρτ. διά Ισραήλ, έφθ. 18 (διά Βορδώ)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	έφθ. Νικολάεφ 17 Μαρτ. και άνεχ. 30 διά Μαρσαλίκιν
Ρόκος	Γ. Βεργωτήνη	18	4781	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρες
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» A.E.	19	5637	άνεχ. Λάζ Πλάταν 14 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρηκος	12	3548	άνεχ. Άμερικαν 11 Μαρτ. διά Πειραιά, έφθ. 27 και Θ.νίκην 31
Σίτινος	Θερμ. Σταύλοπάτη	17	2004	έφθ. Χάιφαν 9 Μαρτ. και Πειραιά 25
Σοφία Θεοδωροπούλου	ΙΙ. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Κοπαρισίαν 15 Μαρτ.
Σούνιον	Μαρή Έμπειρηκος	19	3054	άνεχ. Άμερικαν 10 Μαρτ., Γιβραλτάρ 16 διά Βρετανίαν
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	διήλθε Γιβραλτάρ 13 Μαρτ. διά Νεάπολιν, έφθ. 18
Στάθης Α.	άδ. "Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά από 11 Δεκ. 1932
Στεφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	άνεχ. Λάζ Πλάταν 28-31 Μαρτ.
Στεφανίδης	Ανδρ. Λαρού	06	4081	έφθ. Νοδορωσίσκην 10 Μαρτ.
Στυλιανή	άδ. Πειραιών	93	1828	έφθ. Άλεξανδρειαν 10 Μαρτ.
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	άνεχ. Πειραιά 14 Μαρτ. διά Πότι, έφθ. 19
Στυλιανός Κουτσοδόντης	A. K. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θείκην από 29 Ιουλ. 1932
Τάκης	ΙΙ. Αντόππα—Μαρκεσίνη	04	1698	έφθ. Λιθέρνο 17 Μαρτ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαρού	13	4221	άνεχ. Μπάρρο 16 Μαρτ. διά Μοντεδίζεο
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	764	άργει Πειραιά από 2 Ιουν. 1932
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Νοβρωσίσκην 9 Μαρτ.
Τό Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	έφθ. Κοσσέρ 6 Μαρτ. (φορτώνει διά Ρουέν)
Τρίαντα	Γ. Λαρού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	άνεχ. Μπουένος "Άρες 22 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας
Τρίτων	νισι. Γ. Γράτσου	14	4211	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Άμερικαν, έφθ. 26
Τριποπινάς	K. A. Τριποπινάκη και Σιά	14	3895	έφθ. Μπάρρο 11 Μαρτ. και άνεχ. 18 διά Μπ. "Άρες
Τύνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
"Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	άργει Χαλκίδης από 17 Φεβρ.
"Υδραίος	A. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	διήλθε Κ)λιν 24 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	έφθ. Μπουένος "Άρες 17 Μαρτ. και άνεχ. 21 διά Μαδέρκες
Φαίδων	ΙΙ. "Άλεξάντου και Σιά	89	1882	άνεχ. Βερελάνην 18 Μαρτ. διά Μασσαλίαν, Ενανάγησε
Φανερωμένη	Α. Βλαχούκη	08	3404	διήλθε Περναπούδην 16 Μαρτ. διά Κατάνην
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	άργει Νεάπολιν από 15 Αύγ. 1932
Φραγκούλα B. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ., Μαδέρκες 24 διά Ρίον Ικνέρον
Φρέδη	K. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διήλθεν Αλγέρον 16 Μαρτ. διά Βενετίαν
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	έφθ. Βεστόνη 17 Μαρτ.
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	είς Πειραιά από 27 Φεβρ. όποι επισκιασήν,
Φωφό Μακρή	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	είς Γαλάτα 22 Μαρτ. όποι φόρτωσιν διά Πειραιά
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» A.E.	29	4386	άνεχ. Νεκάσιεν 10 Μαρτ. διά Άμερικαν
Χαράλαμπος	νισι. "Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ. και άνεχ. 15 διά Θιστόδοσιν, έφθ. 19
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» A.E.	14	3189	άνεχ. Μπουένος "Άρες 5 Μαρτ. διά Ελλάδην
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	είς πλάσις Ελλάδος — Γαλλίας (σίνονες)
Χρήστος Z.	N. Ζωϊούπουλου	00	1106	διήλθε Πειραιά 20 Μαρτ. διά Βερελάνην
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σιά	98	3438	διήλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διά Βενετίαν έφθ. 23
Χρυσανθή	άδ. Πατέρα	00	3217	άνεχ. Χίον 19 Μαρτ., Κ)λιν 21 Νικολάεφ, έφθ. 24
Χρυσή	H. I. Γουλανδρή	13	5367	διήλθε Φερν., Νορβηγία 27 Μαρτ. διά Ρίον Ικνέρον
Ψαρά	K. Δ. Καλαφάτη	03	2907	έφθ. Χάρτλεϋπολ 12 Μαρτ. και άνεχ. 21 διά Σπαλάτο
Ωκεανία	M. Καρίδαλη	07	4843	άνεχ. Μπάγιαν Μπλάκιαν 11 Μαρτ. διά Λάζ; Πάλμας
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρηκος	13	3175	άνεχ. Βενετίαν 11 Μαρτ. διά Ρένι, έφθ. 18 (διά Λονδίνον)

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Η. Σταυροπούλου και Σιά	79	1432	είς πλάσις έν Τουρκία.
Αιγαίον "Αγγλικόν	άδ. Κουρούκην-Αθίνη & Σιά	10	1673	έφθ. Σουλίνα 23 Μαρτ. εξ Ίταλίας
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	είς Μπουένος "Άρες 5 Μαρτ. διά Ελλάδην
Αρέθουσα Παναμαϊκόν	N. Καρπούρη	11	3693	έφθ. Σάντα Φέ 10 Μαρτ.
Ανταλέτ Τουρκικόν	Σ. "Ελευθερίαδην και Σιά	03	1206	επιβατείς είς Τσανάκ. Επωλήθη είς Τούρκους.
Βιργινία Νικολάου Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	άργει είς Ρόττερνταμ από 15 Φεβρ.
Ενάγόρας Κυπριακόν	<Τρόδος> Ltd	28	5127	είς Χαβάλι από 5 Φεβρ. όποι επισκιασήν,
Ενύενία Χανδρή Παναμαϊκόν	Ίω. Χανδρή	20	5317	είς Ρόττερνταμ έκταξι επισκιασής
Ζίλδα Αμπατιέλλου Αγγλικόν	έλληνων ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932
Θέμις Αγγλικόν	Φραγκοπούλου και Σιά	88	2173	άργει Πειραιά από 21 Οκτ. 1932. Μιτονομάσθη «ΚΟΛΧΙΣ»
I. N. Βλασσόπολ Ρουμανικόν	T. N. Βλασσόπολου	11	3160	διήλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διά Τεργέστην, έφθ. 20
Καλλιόπη Λάτες Αγγλικόν	Λάτες	87	1032	είς δρόμον Αγ. Γεωργίου με ζημίας
Κωστή Κυπριακόν	K. Ευδάτη και Σιάν	05	3876	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 Μαρτ.
Μαρτής Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2183	άνεχ. Γαλάτα 10 Μαρτ. διά Δικάτω—Παλέρμο
Μιρουπάνου Αγγλικόν	Μινακούλη και Σιά	05	2539	έφθ. Ζουγκουλάκη 12 Μαρτ. (διά Δούναβεν)
Μοριάτης Αγγλικόν	«Πατριωτικής»	01	1128	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
Νέλλη Παναμαϊκόν	Δ. Μαργαρώνης	13	4826	άνεχ. Μπάρρο 8 Μαρτ., Μαδέρκες 15 διά Ρίον Ικνέρον
Νικόλαος Αγγλικόν	άδ. Ηγήτη	80	1302	άργει Χίον από 20 Ιαν.
Νοέμη—Τζούλια Αγγλικόν	A. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	είς Κ)ντζαν 22 Μαρτ. (φορ. διά Σ. Λουτ—Φιλιππίλλα)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος "Αθως Παναμαϊκόν"	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	12	3876	άνεγ. Σάντια Φέ 8 Μαρτ. δι: "Αγ. Βικέντιον
"Ορος 'Ελικών "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5525	Έφθ. Μεσσήνην 11 Μαρτ. και Ταξιταβέκιαν 20
"Ορος 'Ιδη "	Κοσμέτου—Κουλουκουντή	20	5210	Έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 10 Μαρτ.
"Ορος Κιθαιρών "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	13	3578	Έφθ. Λονδίνον 25 Μαρτ.
"Ορος "Οσσός "	Κοσμέτου—Κουλουκουντή	18	5201	άνεγ. Μπουνέος "Αύρας 19 Μαρτ. δι: "Αμερικανόν
"Ορος "Ολυμπος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	Έφθ. Τάιν 13 Μαρτ. και άνεγ. 22 δι: "Αργεντινήν
"Ορος "Ορθρος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	19	6509	άργατ εἰς Holy Loch ἀπό 20 Φεβρ.
"Ορος Παρνασσός "	Μαργαρώνη·έτ. «'Ατλ.)κός»	15	3654	Έφθ. Σάτταν 10 Μαρτ. και άνεγ. 21 δι: Δούναβιν
"Ορος Πεντελικόν "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	19	5600	Μετωνομάσθη «Kinshu Maru» Ιαπωνικόν
"Ορος Πέρα "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5208	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 22 Φεβρ. ἐπισκευή
"Ορος Πήλιον "	έτ. «Θησέας» Α. Α.	17	5701	άνεγ. Τάιν 13 Μαρτ., Φινιτάρεον 19 δι: Μπ. "Αύρας
"Ορος Πίνδος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	14	4810	άνεγ. Σύρον 19 Μαρτ. δι: Μπουργκάς, έφθ. 22
"Ορος Ταῦγετος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	6698	δι: ηλθε Μαδέρας 2 Μαρτ. δι: Μπάχιαν Μπλάγκαν
"Ορος Ταύρος "	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	δι: ηλθε Ντακάρ 9 Μαρτ. δι: Διέβαρπολ, έφθ. 23
"Ορος 'Υμηττός "	«'Γυμνής» Α. Ε.	18	5249	Έφθ. Μπάρι 17 Μαρτ.
Πάντζο Σ. Τουρκικόν Πανδίνα Παναμαϊκόν	Η. Σταυροπούλου και Γιοί: Ρ. 'Ολιδιέ	90	2302	Έφθ. Κονγκού 5 Μαρτ.
Τουσσίκα Αγγλικόν Τρεγκόδηναν Αιγανπούκον	K. Λαζαριδή—Α. Δάλλας K. Ευθία και Γιών	03	1828	Έφθ. Αλεξανδρείαν 17 Μαρτ. και Πόρτ Σαντ 26
Φρακόνα Γαλλικόν Φιλομήλα Αγγλικόν Φραγγία Παναμαϊκόν	«Εξεινος» Α. Ε. Καταπόδης και Σιά Ραήρ. 'Ολιδιέ	82	1173	δι: ηλθε Γιεραλτάρ 13 Μαρτ. δι: Βερτλαν, έφθ. 27
Bernini 'Αγγλ. Charterhythe, 'Αγγλ. Fante, 'Αγγλ. Jekri, 'Αγγλ. Jebba, 'Αγγλ. Rocio, 'Αγγλ. Teheran, Ήερα.	έτ. «'Ατλαντικός» Α. Ε. Ε. Μάρκου και Ρεθ.-Κουλ. έτ. «Κάσσος» Α. Ε. Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή N. Σταυρίτου	18	5242	έφθ. εἰς Γαλάται 14 Μαρτ. 'Επολήθη εἰς Ρουμάνους
		11	3726	άργατ «Αμερικανόν. Μετωνομ. «ΣΤΑΘΗΣ Κ.» σημ. 'Ελληνική
		20	5663	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 20 Μαρτ.
		17	5875	εἰς River Blackwater ὑπό παραλαβήν
		17	5875	Μετωνομάσθη «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ», σημαία Παναμά
		15	3726	εἰς Ντάρτμουνθ. Μετωνομάσθη «ΑΚΤΗ», σημ. 'Ελληνική
		79	677	εἰς Ντάρτμουνθ ὑπό παραλαβήν
				εἰς Ντάρτμουνθ ὑπό παραλαβήν
				εἰς Ντάρτμουνθ ὑπό παραλαβήν
				εἰς Ρόδον ὑπό παραλαβήν

WALKER MENSING

Άνθρακεύσεις Γερμανικού
και Ξένου γαιανθρακος.

ΗΜΕΡΑΣ & ΝΥΚΤΟΣ

HAMBURG 11 RODANGSMARKT 62.

FERNSPRECHER 362404.

TELEGRAMS BUNKERMENSING

HAMBURG STEVEDORING Co. Ltd.

HAMBURG, STEINHÖFT 11.

LARGEST STEVEDORING FIRM IN HAMBURG.
ALL MODERN EQUIPMENT.
OWN LARGE FLOATING GRABS.

Discharging of Pneumatic Grain
Tel. Add.:—"Stevedoring,"

Διαρκής Παρακαλαδήκη
Τοντοκικῶν γαιανθράκων ωγυμένων

KOZLOU και

Tout venant **KANDILLY**

Τῶν γαιανθρακωρυχείων τῆς

TÜRK KOMÜR

MADENLER A.S.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΛΑΣΙΚ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΛΕΦ. 40.307

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