

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1933

Αρ. Φύλλου 62

ΝΑΥΤΙΚΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 62. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1933

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΑΙ

ΜΙΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΜΕ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟΝ ΤΗΣ ΕΘΝ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ Κ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ

Δίκαιος έπαινος άνγκει εἰς τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν θετικήν υπὲρ τῆς ναυτιλίας μας μέριμναν, τὴν ὄποιαν ἐπίδεικνει ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς ἐμπορικῆς τῆς πολιτικῆς, τῆς καθιερωθείσης διὰ τοῦ συστήματος τῶν ἀνταλλαγῶν εἰς τὰς μετὰ τῶν ξένων χωρῶν οἰκονομικάς σχέσεις.

Ἡ ληφθεῖσα διὰ τὴν ναυτιλίαν πρόνοια εἰς τὰς μέχρι τοῦδε συμμολογηθείσας ἐμπορικάς οιμφωνίας καὶ ἡ θέσις, τὴν ὄποιαν σχετικῶς ὑποστηρίζει ἡ Κυβέρνησις εἰς τὰς συνεχίζομένας μετὰ τῶν Σαχίετ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἐλληνοφωσικήν ἐμπορικήν συμφωνίαν, παρέχουν ἀδιαφλονικήτες ἀποδείξεις δχι ἀπλῶς καὶ μόνον τοῦ υπὲρ τῆς ναυτιλίας κυβερνητικοῦ ἐνδιαφέροντες, ἀλλὰ πρὸ παντὸς περὶ τοῦ διὰ οἱ ἀσκοῦντες τὴν ἐν προκειμένῳ κυβερνητικὴν πολιτικὴν Ὑπουργοῦ σαφῆ ἔχουν ἐπίγνωσιν καὶ τῶν ἀγαγῶν τῆς ναυτιλίας μας δσον καὶ τῶν δρίων, ἐντὸς τῶν ὄποιων δύνανται νὰ ἔξυπηρετηθοῦν αὐταί, χωρὶς νὰ προκύπτῃ κανεὶς φόδος νὰ παρεμψην ψῆφον ἢ ἔξυπηρέτησις αὐτὴ ὡς ὑποδηλωτικὴ ῥωπῶν πρὸς καθιέρωσιν προστατευτισμοῦ.

Ο Ὑπουργὸς τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Γ. Πεσμαζόγλου, εἰς τὸν ζῆλον καὶ τὴν ἀκάματον δραστηριότητα τοῦ ὄποιου κατὰ γενικὴν ἀναγνώρισιν, ὀφείλεται κατὰ μέγα μέρος ἡ ἐπιτυχὴς ἐφαρμογὴ τῆς νέας τοῦ Κράτους ἐμπορικῆς πολιτικῆς, καθώρισεν εἰς συνέπευξί του μετὰ συνεργάτων τῷ «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὃς κατωτέρω τὰς κυβερνητικὰς περὶ τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς ἐμπορικὰς ἀνταλλαγὰς ἀπόψεις.

«Θὰ ἐπρόδιδεν ἔλλειψιν στοιχειώδους ἀντιλήφεως τῆς πραγματικῆς τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας καταστάσεως ἡ τυχὸν ἀπὸ μέρους νήμῶν ἄγνοια τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς συμφωνίας, τὰς ὄποιας συνομολογούμεν μετὰ τῶν διαφόρων χωρῶν διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ συστήματος τῶν ἀνταλλαγῶν εἰς τὰς μετ' αὐτῶν ἐμπορικὰς συναλλαγάς μας. Ἡ ναυτιλία, ἡτις ἀποτελεῖ ἔξ-

ἀρχαιοτάτης παραδόσεως ἔνα τῶν κυριωτέρων πλουτοπαραγαγικῶν κλάδων τῆς χώρας μας, ἔχει σήμερον, ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην περίστασιν, λόγῳ τῆς κρίσεως ἡ ὄποια τὴν μαστίζει, ἀνάγκην θετικῆς τοῦ Κράτους ὑποστηρίζει. Ἡ μέριμνα, τὴν ἐποίαν ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς πολιτικῆς τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν ἐλάβομεν καὶ λοιμβάνομεν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας δὲν ἀποτελεῖ παρὰ ἐκπλήρωσιν τῶν πρόδρομον ὑποχρεώσεων ἐνδὸς Κράτους, τὸ ὄποιον ἔχει ἐπίγνωσιν τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων, ἐφ' ὃν ὁφείλει νὰ στηριχθῇ ἐν τῇ προσπαθείᾳ του ὅπως ἀντιμετωπίσῃ τὴν καταιγίδα τῆς κρίσεως καὶ παρασκευάσῃ μίαν καλλιτέραν οἰκονομικὴν αὔριον διὰ τὴν χώραν.

Ἐντὸς τῶν ὁρίων, τῶν δυνατῶν καὶ ἐπιτρεπομένων, ἐλάβομεν πρόνοιαν ἔξυπηρετησεως τῆς ναυτιλίας καὶ διὰ τῆς μετὰ τῆς Τουρκίας ἐμπορικῆς συμφωνίας, καὶ διὰ τῆς συμφωνίας μετὰ τῆς ἑταϊρείας «Μπρεζίλ Όριάν» καὶ διὰ τῆς υπὸ ὑπογραφὴν ἐλληνογιουγκοσλαβικῆς συμφωνίας.

Ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ, προκειμένου περὶ τοῦ σίτου, περιωρίσαμεν τὸ ποσοστὸν ἀνταλλαγῆς μὲν ἐλληνικὰ προϊόντα εἰς 20 οἰο διὰ νὰ ἔξασφαλίσωμεν, ὑποστηρίζοντες ἀκριβῶς τὴν ναυτιλίαν, τὸν δρόνον ὄπως αἱ μεταφοραὶ γίνωνται δι' ἐλληνικῶν πλοιών.

Ἄλλ' ίδιαιτέρα δλῶς μέριμνα ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μας πρόκειται νὰ ληφθῇ διὰ τῆς υπὸ διαπραγμάτευσιν συμφωνίας ἀνταλλαγῶν μετὰ τῶν Σοβιέτ. Ἐχω ύπ' ὄψιν μου τὰς ἀντιλήφεις, τὰς ὄποιας ὑποστηρίζει ἐν προκειμένῳ ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος, μετ' ἐκπροσώπων τοῦ ὄποιου ἔλαβον τὴν εύκαιριαν καὶ νὰ συνομιλήσω. Ἐκείνο τὸ ὄποιον δράττομαι τῆς εύκαιριας διὰ νὰ τονίσω ἀπό



τὰς φιλοξένους στήλας σας πρόδε τοὺς πλοιοκτήτας, είναι διτὶ θερμὸν θά επιδείξωμεν ἐνδιαφέρον καὶ πραγματικὴν θὰ παράσχωμεν τὴν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας ὑποστήσιν, ἀλλ' ἔντὸς πάντοτε τῶν ὄρίων τὰ ὅποια αὐτὰ τὰ πράγματα ἐπιτρέπονταν. Οὕτε ἄλλους παραγωγικούς μας κλάδους θὰ ὑποστηρίξωμεν ἀναλώμασι τῆς ναυτιλίας, ἀλλ' οὕτε καὶ τὴν ναυτιλίαν ἀναλώμασι ἄλλων κλάδων. Πρέπει νὰ ἔχωμεν δῆλο μας ὑπὲρ ὅψιν, διτὶ δοσον καὶ ἄν ἔργαζεται ἡ ναυτιλία μας εἰς τὰς παγκοσμίους ὑπερθαλασσίας μεταφορὰς τὸ μέλλον τῆς ἔραστᾶς εἰς τὸν πολλοῖς καὶ ἀπὸ τὴν εὐρωστίαν τῆς ἴδιας ἡμέρας χώρας. Ἀμοιβαῖαι, ἐπομένως, πρέπει νὰ εἶναι αἱ παραχωρήσεις δῆλων τῶν παραγωγικῶν μας κλάδων διὰ τὸν ἀποκτήσιμον, πρὸς τὸ ποινὸν συμφέρον, τὴν εὐρωστίαν αὐτήν.

»Ἀλλὰ δὲν εἶναι ἀσκοπον, νομίζω, ἐφόσον μον ἐδόθη ἡ εὐκαιρίσ, νὰ διατυπώσω καὶ μίαν ἀκόμη παρατήρησιν πρὸς μερίδα τινὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου. Παραπονεῖται διτὶ διὰ τῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν μετερχόμεθα

ἔναντι τῶν Σοβιέτ, ζητοῦντες καὶ ἀπὸ αὐτὰ ὅπως βασίσωμεν τὰς ἐμπορικὰς μας δοσοληψίας ἐπὶ τῶν ἀνταλλαγῶν, θίγεται οἰκονομικῶς, διότι πιθανῶς θὰ στερηθῇ κατὰ μέρος τοῦ εὐθηνοῦ ρωσσικοῦ γαιάνθρακος τὸν ὅποιον ἦδη ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς ναυτιλίας μας προμηθεύεται. Τὰ παράπονα αὐτὰ δὲν εἶναι βάσιμα, ἀλλὰ δὲν εἶναι ἐπίσης καὶ δίκαια. Διότι δὲν εἶναι δυνατόν, δοσον καὶ ἀν ὀφελούμεθα ως ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ καὶ ως ἐθνικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὴν διαφορὰν τιμῆς τοῦ ρωσσικοῦ γαιάνθρακος, νὰ ἔξακολουθήσωμεν νὰ τὸν προμηθεύμεθα καταβάλλοντες ἐξ ὀλοκλήρου τὸ ἀντίτιμον αὐτοῦ εἰς συνάλλαγμα καὶ χωρὶς κανένα ἀνταλλαγμα, εἰς ἐποχὴν κατὰ τὴν ὅποιαν ζητοῦν ν' ἀγοράζωμεν ἀπὸ αὐτὰς γαιάνθρακα, ἀλλαὶ χωρὶς καὶ συγκεκριμένως Μ. Δυνάμεις, αἵτινες ἀγοράζουν εἴτε οἰκειοθελῶς, εἴτε εἰς ἐπιπλήρωσιν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν, τὰς ὅποιας ἔχομεν μαζύ των, κατὰ πολὺ σημαντικὸν ποσοστὸν τὰ κυριώτερα προϊόντα μας».

Τό δεκατενθήμερον

Αἱ Ἑλληνοσοβιετικαὶ διαπραγματεύσεις

Ἡ πολιτικὴ τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν, τὴν ὅποιαν σταθερῶς ἀκολουθεῖ ἡ Κυβέρνησις, εἰναι ἡ μόνη ὁρθὴ καὶ ἐνδεδειγμένη ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ποὺ ἐδημιούργησεν ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ κρίσις. Λόγω ἀκριβῶς τῶν σημερινῶν δυσχερῶν περιστάσεων εἰναι ὑποχρεωμένη κάθε χώρα, παραμερίζουσα προσκάριων τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου, ν' ἀναζητήσῃ εἰς τὰς ἴδιας αὐτῆς δυνάμεις τὰ μέσα πρὸς συντήρησιν τῆς, περισσότερον δὲ ἀπὸ κάθε ἄλλην ἡ πτωχὴ Ἐλλάς μὲ τὸ παθητικὸν ἐμπορικὸν τῆς ισοζύγιον, εἰναι ὑποχρεωμένη ν' ἀκολουθήσῃ τὴν πολιτικὴν αὐτῆς τῆς προστασίας καὶ ἔνισχυσεως τῆς ἴδιας αὐτῆς παραγωγῆς.

Εἰς τὴν σειράν τῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν ἀνταλλαγῆς, μετά τῶν διαφόρων χωρῶν περιλαμβάνεται καὶ ἡ ὑπὲρ διαπραγμάτευσιν μετά τῶν Σοβιέτ, ἐκ τῆς ὅποιας, ὑπὲρ πάσαν, ἵσως, ἄλλην ζωτικῶτα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας συμφέροντα ἔχαρτωνται.

Εἰς τὰς ρωσικὰς ἔξαγωγὰς, ἐκ τῶν λιμένων ἴδια τῆς Μ. Θαλάσσης, κατὰ σοβαρώτατον ποσοστὸν μετέχουν τὰ ἀλληλικὰ σκάφη. Χρησιμοποιοῦνται ταῦτα εἰς εὑρέσιν κλίμακα, εἴτε διότι ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία προσφέρει τὸν τύπον καὶ τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων, τὴν μᾶλλον προσαρμοζόμενην πρὸς τὰς ρωσικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας, εἴτε διότι πλήρη ἔχουν εὐχέρειαν οἱ ἔξαγωγοι δργανισμοὶ τῶν Σοβιέτ εἰς τὴν ἔντὸς 48 μόλις ώρῶν ἔξασφάλισιν τῆς ἀναγκαιούσης ἕκαστοτε εἰς αὐτοὺς χωρητικότητα. Ἄφοῦ αἱ βάσεις τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν εὑρίσκονται τόσον ἔγγος πρὸς τὴν Μ. Θαλάσσαν, εἴτε διότι δεχόμεθα εὐθηνοτέρους ναυλουσεῖτε, τέλος, διότι πρόκειται περὶ μακρᾶς παραδόσεως νὰ προτιμοῦν οἱ ρωσοὶ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν τὰ ἐλληνικὰ πλοία.

Ἡ ὑπὲρ διαπραγμάτευσιν ἐμπορικὴ μετά τῶν Σοβιέτ συμφωνία παρίσταται ἐπάναγκες νὰ παράσχῃ τὴν εὐκαιρίαν δημοσίευσιν οἱ σροὶ, ύφ' οὓς τὰ ἐλληνικὰ πλοία ναυλώνονται παρὰ τῶν Σοβιέτ.

Τεράστιον ποσὸν συναλλάγματος καταβάλλεται εἰς τὰ Σοβιέτ πρὸς πληρωμὴν τῶν εἰς Ἐλλάδα εἰσαγόμενων ρωσικῶν προϊόντων, τὸ ὅποιον παραμενεῖ ἀκάλυπτον. Ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ὑπέδειξεν εἰς τὸν ἀρμόδιον Ὕπουργὸν δύος ἀφοῦ τὸ σηνῶν ὠφέλειαν ἀποκομίζει ἐκ τῆς ἐλληνικῆς ἀγορᾶς η ρωσικὴ ἔξαγωγὴ ζητηθῆ ἀπὸ τὴν Σοβιετικὴν Κυβέρνησιν καὶ ἡ βελτίωσις τῶν δρων, ύφ' οὓς ἔργαζεται εἰς τὰς ρωσικὰς μεταφορὰς η φορτηγὸς μας ναυτιλία.

«Υπεδείξαμεν συγκεκριμένως α'.» Οπως αἱ διαιτήσιαι διὰ τὰς μεταξὺ Σοβιετικῆς Κυβερνήσεως καὶ πλοιάρχων ἡ κοι ἐφοπλιστῶν διαφορὰς διενεργοῦνται ἐν Λονδίνῳ. Εἰς τὸ παγκόσμιον τοῦτο ναυτιλιακὸν κέντρον εἰθισται διεθνῶς νὰ ἐπιλύωνται αἱ ναυτιλιακαὶ διαφοραί, ἀφοῦ ἔκει συγκεντροῦνται ἡ μακροχρόνιος πείρα καὶ ἡ βαθεία γνῶσις τῶν ἐμποροναυτικῶν πραγμάτων. Ὅπως ἀπαλλαγῆ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία ἀπὸ τὰ βαρέα ἐπασφάλιστρα διὰ τὰ διὰ τῶν πλοίων μας μεταφερόμενα φορτία ποὺ τόσον ἀδίκως καὶ ἀδικαιολογητῶς ἐπιβάλλονται εἰς τὰ φορτηγά μας. Ἐάν τὰ Σοβιέτ διαιτεῖνται διὰ ἀσφαλίζουν τοὺς κινδύνους τῶν φορτίων τῶν εἰς ἔξους ἀσφαλιστικούς ὀργανισμούς καὶ ἔνεκα τούτου ἀδυνατοῦν ν' ἀπαλλάξουν τὴν ναυτιλίαν μας ἀπὸ τὰ ἐπασφάλιστρα ταῦτα, δέονταν νὰ προταθῆ εἰς τὴν Σοβιετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀνάληψη παρ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν τῆς ἀσφαλίσεως τῶν φορτίων εἰς τὰ Λόδδες τοῦ Λονδίνου καὶ γενικῶς τὴν ἀγγλικὴν ἀ-

σφαλιστικὴν ἀγοράν, ὅποτε θὰ καρίστατο δυνατόν νὰ καλύπτωνται τὰ ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων φορτωνόμενα σιτηρά ύφ' οὓς δρους καὶ ποσοστά καλύπτονται τὰ δι' ἀγγλικῶν πλοίων τῆς αὐτῆς ήλικίας καὶ ἀποστολῆς μεταφέρομενα ἐμπορέματα.

Ο δρος οὗτος περιλαμβάνεται εἰς πολλὰ ναυλούσματα, ἀτινα υπογράφονται ἐν Λονδίνῳ προκειμένου περὶ ναυλώσεων Ἐλληνικῶν πλοίων διὰ μεταφορὰν γαιανθράκων ἡ καὶ σιτηρῶν, εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἄρι πληρώνονται ἐπασφάλιστρα. Ναυλούσματα ποσον τοῦ τόπου τούτου ἐνεχείρισα εἰς τὸν Ὅπουργόν τῆς Ἐθνικῆς Οικονομίας κ. Πεσμάζηλου, δημος τὸ χρησιμοποιήσῃ κατὰ τὰς μετά τῶν Ρώσων ἀντιπροσώπων διαπραγματεύσεις.

Ἡ ἐπιβολὴ δυοβαστάκτων ἐπασφαλίστρων ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἔχει ως συνέπειαν τὴν αἰσθητὴν μείωσιν τοῦ ναύλου, τίθενται δὲ ταῦτα ἐν μειονεκτικῇ θέσει ἔναντι τῶν πλοίων τῶν ἀλλων χωρῶν καὶ ἴδια τῶν τῆς γειτονικῆς χερσονήσου, δημος τὸ Κράτος τόσον ἀδρῶς ἐπιχορηγεῖ τὴν φορτηγόν του ναυτιλίαν. γ.)» Οπως ἡ ἐκλογὴ τοῦ πράκτορος εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀκροπότωσεως ἐπαφίεται εἰς τὸν πλοιαρχὸν, δοτις εἶναι αὐτὸς καὶ μόνος ὑπεύθυνος διὰ τὴν καλὴν κατάστασιν καὶ τὴν ἀκριβῆ παράδοσιν τοῦ φορτίου. Εἰς δλας τές έξι Ἀργεντινῆς καὶ Ρουμανίας φορτώσεις πληρεῖς κέκτηται τὰ δικαίωμα πλοιαρχος νὰ ἔκλεγῃ καὶ διορίζῃ τὸν πράκτορα του εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀκροπότωσεως. Ἡ θέσις τοῦ πράκτορος δὲν εἶναι μόνον ἐμπιστευτική, ἀλλὰ καὶ προνομιακή. Ο πράκτωρ ὑπέχει μεγάλας εὐθύνας ἔναντι τῶν ἐπιτοπίων ἀρχῶν διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοίου.

Τὸ τελευταῖον ἔγγραφον, ποὺ ὁ πλοιαρχὸς ύπογράφει, κατὰ τὴν ἀναχώρησιν του ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως εἶναι ἡ φορτωτική, ήτις ίσοδυναμεῖ πρὸς πρᾶξιν ἀναγνωρίσεως ρητῶν υποχρεώσεων. Αναλαμβάνει τὴν πιστὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐν αὐτῇ ἀναφερομένων δρῶν καὶ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου πρὸς τοὺς παραλήπτας εἰς οἷαν καλὴν κατάστασιν ἐφορτώθη ἐπὶ τὸ πλοίον. Ο πλοιαρχὸς πρὸς ἀπλήρωσιν τοῦ δρου τούτου τῆς φορτωτικῆς καὶ ἀντιτοπίων τοῦ δρου τούτου τῆς φορτωτικῆς καὶ ἀπέκτειν τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως εἶναι ἀνάγκην ἐνὸς πράκτορος τῆς ίδιας αὐτοῦ ἐμπιστούντος. Ἐάν η Σοβιετικὴ Κυβέρνησις, ύπο τὴν ίσοδυναμεῖ πρὸς πρᾶξιν ἀναγνωρίσεως ρητῶν υποχρεώσεων, Αναλαμβάνει τὴν πιστὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐν αὐτῇ ἀναφερομένων δρῶν καὶ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου δύναται ἀσφαλῶς νὰ τὸ πράξι δι' ἰδίων αὐτῆς ἔξδον. Ἐχει τὸ ἀναφαίρετον δικαίωμα νὰ παρίσταται κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐντὸς καὶ ἔκτος τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὰ κύτη ἀδόμη αὐτοῦ. Απαντες οἱ ἀνωτέρω λόγοι εἶναι ἀρκετὰ πειστικοὶ ὥστε νὰ δικαιολογήται η ἀξιώσις τῶν ἐφορτωτικῶν δρῶν διορίζουν εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀκροπότωσεως τοῦ διοντού πράκτορα. δ)» Οπως ἀπαλλαγοῦν τὰ ἐλληνικὰ φορτηγά ἀπὸ τὴν υποχρέωσιν νὰ προμηθεύωνται, κατὰ δρῶν τοῦ ναυλούσματος, ποσότητα γαιανθράκων ἀπὸ τοὺς ρωσικοὺς λιμένας. Ἡ υποχρέωσις αὐτῇ ἀναγκάζει τὰ πλοία νὰ προμηθεύωνται γαιανθράκας εἰς ύψη τιμᾶς ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς εἰς Ζουγκουλδάκ προσφερομένας. Ἐκτὸς τούτου δὲ τὰ πλοία ἀναγκάζονται νὰ παραλάβουν οὕτω ὀλιγώτερον φορτίον διὰ νὰ κρατοῦν χωρῶν διὰ τὰς ἀκαίρους ἐν Ρωσίᾳ ἀνθρακεύσεις των.

Οσον ἀφορᾷ τὸ ποσοστὸν συναλλάγματος, ὅπερ ἀπομένει εἰς τὴν χώραν, τὸν λόγον ἔχει ἡ Διεύθυνσις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ πρὸ παντὸς ὁ διευθυντής αὐτῆς κ. Χρηστοφῆς, δοτις καὶ ἔξεποντησ ἀρκετὰ ἐμπεριστατωμένην ἔκθεσιν ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

Η ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι ἀληθές οτι μόνον διά της ξένης

βοηθείας καὶ συναντιλήψεως δύναται νὰ ύπάρξῃ καὶ νὰ ἐργασθῇ. Εἰς τὰς οκέφεις τῆς Κυβερνήσεως δέον νὰ πρυτανεύσῃ ἡ ὄλιθεια αὐτῆς κατά τὰς ουζητήσεις μετά τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Σοβιετικῆς Κυβερνήσεως. Τὴν ἀρωγὴν ταύτην καὶ τὴν συναντιλήψιν δὲν τὴν ζητοῦμεν ὡς δῶρον, ἀλλ᾽ ὡς ἔνδειξιν τῆς ἑκτιμήσεως τῶν προσφερομένων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν μας καὶ ἀντάλλαγμα τῶν ἀκαλύπτων ποσῶν ρωσικῶν προϊόντων, ἀτινα εἰσάγονται εἰς τὴν χώραν μας καὶ διὰ τὰ ὅποια σεβαστὸν ποσὸν συναλλάγματος καταβάλλομεν.

Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

'Αντιπόσθιος

τῆς Ἐνθεσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν

‘Ο Ρωσσικὸς γαιάνθραξ

Δὲν πρόσκειται νὰ σχολιάσωμεν τὰς εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιευομένας ἀπόφεις τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Πεσμοζόγλου ὃσον ἀφορᾶ τὸν ρωσικὸν γαιάνθρακα. Διαπιστώμενος μόνον ὅτι ἀναγνωρίζει καὶ ὁ κ. Ὑπουργὸς τὴν ὀφέλειαν, τὴν ὥστιαν ἀποκομίζει δχι μόνον ἡ ναυτιλία, ἀλλὰ καὶ οἱ σιδηροδρόμοι καὶ αἱ βιομηχανικαὶ ἐπιχειρήσεις, αἵτινες χρησιμοποιοῦν τὸν γαιάνθρακα ὡς κινητήριον δύναμιν. Τὴν ὀφέλειαν αὐτὴν ἐκ τῆς διαφορᾶς τῆς τιμῆς ἀποκομίζει ἐν τῷ συνόλῳ ἡ οἰκονομία τῆς χώρας καὶ εἰς συνάλλαγμα καὶ εἰς εὐθυνὸν κόστος παραγωγῆς.

Θ' ἀπέτελε πράξιν ἀντικειμένην πρὸς πραγματικὰ τοῦ τόπου συμφέροντα, ἃν καθ' οἰνδῆποτε τρόπον καθίστατο δυσχερῆς ἡ εἰσαγωγὴ ἐν πλήρει ἐπαρκείᾳ τοῦ Ρωσικοῦ γαιάνθρακος. Πρόσχειροι ὑπόλογοι-ομοὶ, μὴ ἀπέχοντες ὅμις καὶ τῆς πραγματικότητος, ἀναβιβάζουν τὴν ὑπερέπειαν δαπανήν, τὴν δόπιαν ὃντα ὑπερχρεούτω να καταβάλλῃ ἡ πτωχὴ οἰκονομία μας διὰ τῆς εἰσαγωγῆς ἄλλων γαιανθράκων, πλὴν τῶν ρωσικῶν, εἰς 200.000 ἄγγιλικῶν λιρῶν ἔτησις. Τὸ ποσὸν αὐτὸν δὲν εἶναι εὐκαταφρόνητον, διττὸν ὑπόλογήση τις ὅτι μέγις μέρος αὐτοῦ ὃντα ἐπληρώνετο ἀπὸ τὰς συγκοινωνιακὰς ἐπιχειρήσεις, διποτεῖς οἱ Σ.Ε.Κ., μὲ τὸ τεράστιον ἔλλειμμα τῆς διαχειρίσεως των, καὶ ἡ Ακτοπλοΐα, μὲ τὴν γνωστὴν καχεκιτήν οἰκονομικήν τῆς κατάστασιν. Ἀν ἡ φθῆσθι ὡς ποτίσην διττοῦ διαφορᾶς τοῦ ναύλου διὰ τὰς μεταφορὰς γαιάνθρακος ἐκ τῶν ρωσικῶν λιμένων ἀνέρχεται εἰς 3 καὶ πλέον σελίνια κατὰ τόννον, ἔναντι τοῦ ναύλου ἐξ Ἀγγλίας καὶ Γερμανίας, διττοῦ ἡ ἐμφάνισις τῶν ρωσικῶν γαιανθράκων πωλούμενών κατὰ 5–6 σελίνια εὐθηντερούν τῶν ἄλλων ἐδημιουργών συναγωνισμόν, διττοῖς ἐπέφερε τὴν υπότιμησιν καὶ τῶν λοιπῶν ἔξιν γαιανθράκων, ἐπ' ὥφελεις πάντως τῆς καταναλώσεως, διττοῦ ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Γαλλία τεραστίας ποσοθηταρίας ρωσικού γαιάνθρακος εἰσάγουν λόγῳ τῆς εὐθηνίας τῶν τιμῶν αὐτοῦ καὶ διττοῦ τέλος οἱ ἀνθρακευτικοὶ μας σταθμοὶ τοῦ Πειραιῶς, τῆς Σύρου, τῆς Κέας καὶ τοῦ Σίγρι δὲν δύνανται νὰ συντηρηθοῦν χωρίς τὸν εὖων ρωσικὸν γαιάνθρακα, πιστεύομεν διττοῦ ἡ Κυβερνητικής μὲ διδάχουσαν προσοχὴν καὶ περισκεψιν ὃντα διαχειρισθῇ τὸ δόλον ζήτημα, τόσον σημαντικὸν διὰ τὴν παραγωγὴν μας.

‘Η ποιοτική δέσις τῶν φορτηγῶν μας

Τό καιριώτερον πρόβλημα τής Ελληνικής Ναυτιλίας, ή άντικατάστασις τού πεπαλαιωμένου πλωτού όλικού αύτής, έκδηλον καταφαίνεται άπό τούς κατωτέρω πίνακας τής πολοτικής καταστάσεως τού φορτηγού μας στόλου κατά την 30ήν Σεμβρίου 1932 και την ίνην 'Ιουλίου τρ. έ.

Η Ιδιωτική πρωτοβουλία αφέθη, ώς πάντοτε, χειραγώγητος, μόνη αυτή νά αντλήσῃ έκ των ίδιων της δυνάμεων, πτωχών και έξιντλημένων άπό την τριετή κρίσιον, τά μέσα διά των οποίων θά έπετελεί τό έργον της άνανεώσεως τοῦ στόλου μας. Καὶ έπετεύχθη πράγματι τοῦτο, ως διαπιστοῦται κατωτέρω, ἀλλ' εἰς τόσον μικράν κλίμακα, ώστε κατ' ἐλάχιστον νά ἀμβλύνεται ή δύσητς κατ' ἐπέγον τοῦ προβλήματος τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιών, ἐν πολλοῖς ἀχρήστων σκαφῶν. Ο πρώτος πίναξ ἐμφανίζει τὴν κατάτην 30ην Σεπτεμβρίου 1932 ποιοτικήν θέσιν τῆς φορτηγοῦ μας ναυτίλιας διά σκάφη 3000 τόννων γκρός καὶ ἄνω, κατὰ κατηγορίας περιόδων ναυπηγήσεως, ὅτι προπολεμικής, πολεμικής καὶ μεταπολεμικής. Σημειώτεον, διτή ή συνολική χωρητικότης τῶν σκαφῶν μας τούτων ἀντιπροσωπεύει τά 78 οյο περίπου τῆς δλῆς δυνάμεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Περίοδος ναυπηγήσεως	Πλοία	T. γκρός	Άναλ. ο.ο)
Μεταπολεμική (1921—32)	16	66.481	5.8 ο.ο)
Πολεμική (1916—1920)	35	170.168	15.2 ο.ο)
Ναυπηγήσεως 1913—14—15	30	129.149	11.4 ο.ο)
"Άνω τῶν 20 έτῶν	194	765.074	67.6 ο.ο)
Σύνολον:	275	1.130.872	100—

Πλέον δηλαδή τῶν 2/3 τοῦ συνόλου τῆς ὑπερωκεανίου φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ἀπηρτίζετο κατά τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἀπὸ σκάφη ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἔτων, παθητικά ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει, ἐστὶ ρημένα τῶν οἰκονομικῶν προτερημάτων, τῶν εὐκολιῶν φορτεκφορτωσίων, βεβαῖως μέντος δι' ἐπαχθῶν ἀσφαλίστρων, πολυδαπάνων ἐπισκευών καὶ ἀμφιβόλου μελλόντος, εὐθὺς ὡς τὸ σερβέū των ἥθελε λήξει. Τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγά, ὅσον καὶ ἄν ἀπὸ τούς εἰδικούς τῶν μεγάλων ναυτικῶν Χωρῶν κα-

ταδικάζονται, ἀπέδωκαν μέχρι σήμερον ἀποτελέσματα, χάρις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομικὴν διαχείρισιν, τοιαῦτα, ὥστε μὲ τὰ μικρά κεφάλσια, ποὺ διαθέτουν οἱ πλιοκτῆται μας σήμερον, νὰ θωροῦνται ἀρκετά ίκανοποιητικά.

‘Ἄλλ’ ή προσπάθεια τῆς ἀνανεώσεως τῶν παλαιῶν πλοίων δι-
απιστοῦται ἐμφανῶς ἀπό τὸν ἀκόλουθον πίνακα τῆς ποιοτικῆς
καταστάσεως τῶν φορτηγών μας (3000 τ. γκρός καὶ ἄνω) κατά
την Ἰην Ἰουλίου τρ. ἔτους.

Περίοδος ναυπηγήσεως	Πλοϊα	Τ. γκρός	Άναλ. σ/o
Μεταπολεμική (1921-32)	20	85.278	7.8 σ/o
Πολεμική (1916-20)	41	196.904	17.8 σ/o
Ναυπηγήσεως 1913-14-15	37	163.330	14.9 σ/o
"Ανω τῶν 20 έτῶν	165	656.167	59.5 σ/o
Σύνολον:	263	1.101.679	100 —

Οὕτω ἐντὸς ἐννέα μηνῶν μία αἰσθητὴ πρόοδος εἰς τὴν πρόσκτησιν σκαφῶν μικροτέρας ἡλικίας συνετελέσθη, καὶ παραλλήλως ζωηρὰ ἔξεδηλωθή, ἢ τάσις διαλύσεως τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας. Γεγονός δέ, πού ἀξίει νὰ τονισθῇ ιδιαιτέρως καὶ ταπεινούει τὴν ζητικότητα τοῦ "Ἐλληνοῦ" ναυτικῆκου ωἴτε διὰ ἓν τῷ συνόλῳ χωρητικότης δέν ἐμειώθη εἰμῆν κατ' ἔλεχιστον (28.193 τὸνοι γκρός κατά τὴν ύπο ἀνασκόπησιν πέριθοδον). Συνετελέσθη δηλαδή πλήρως ἡ ἀντικατάστασις τῶν πωληθέντων πρόδις διάλυσιν πλοίων.

‘Η ζωτικότης δ’ αὐτή εἶνε τὸ μόνον ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον μέσοις εἰς τὴν κρίσιμον περίοδον τῆς ναυτιλίας μας.

Την 30ήν Σεπτεμβρίου 1932 ή σημαία μας περιελάμβανε 81 φορτηγά 365.798 τ. γκρός (ποσοστὸν 32.4 ορο) ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν πέραν τῆς χωριτικότητος τῶν 3000 τ. γκρός φορτηγῶν μας, ἔχοντα ἡλικίαν κάτερι τῶν 20 ἑτῶν.

Την 1ην Ιουλίου 1933 σημειώνεται αύξησης τοῦ κάτω τῶν 20 ἑταν τοννάς. Κατέχομεν ἡδη 98 φορτηγὰ 445.512 τ. γκρός μὲ ποσούτον 40.5 οἷον ἔναντι τῆς συνολικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, καὶ μὲ καταφανή μείωσιν τῶν ἄνω τῶν 20 ἑτῶν παλαιῶν σκαφῶν (165 τ. γκρός 656.167 τὴν 1ην Ιουλίου τρ. Ε. ἔναντι 194 τ. γκρός 765.074 τοῦ Σ)μβρίου π. ξ.).

"Αν αἱ τιμαὶ τοῦ πατλαιοσιδήρου κρατηθοῦν —ἄν μη βελτιωθοῦν ἀκόμη— εἰς τὰ σημερινά αὐτῶν ἐπίπεδα, δλαι μας οἱ προβλέψεις πειθουν, δτι μὲ τὴν ιδίαν ἔντασιν θέλει ουνεχιοθῇ ἡ πρὸς διάλυσιν πώλησις χωρητικότητος καὶ κατά τὸ ύπόδοιπον τοῦ τρ. ἔ.

Εις τὴν δύναμιν ὅμως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ὀφείλομεν νὰ περιλάβωμεν καὶ τὰ ὑπό ἔξην σημαίαν, ίδια τὴν Παναμαϊκήν, τελοῦντα διὰ τοὺς γνωστοὺς λόγους Ἑλληνικά φορτηγά. Τὰ πλεῖστα τῶν σκαφῶν τούτων ἐναυπηγήθουσαν κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, ἡγοράσθισαν δέ κοτα μέγας μέρος, εἰς ἀντικατάστασιν παλαιῶν, ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, διαστύλων σκαφῶν, εἰς τιμάς ἀρκετά χαμηλάς, τάς χαμηλότερας Ἰωας διὰ πολλὰ ἐκ τούτων ἀπὸ δοσας ἐγνώρισεν ἡ διειθνῆς ἄγορά τῶν πλοίων.

Η προσθήκη των εις τὴν δύναμιν τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, δεδομένης τῆς μικρᾶς αὐτῶν ήλικίας, μειώνει κατά τι ἐν τῷ συνόλῳ τὸ ποσοστὸν τοῦ ὑπὸ τὴν οημαῖαν μας προπολεμικοῦ τοννάζ. Οὕτω ὑπὸ ἔνεας οημαίας, ἀνήκοντα δὲ εἰς Ἑλληνας πλοιοκτήτας, εὑρίσκονται 15 φορτηγὰ 3000 τόνων γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον, τ. γκρός 83.533 πολεμικῆς κατασκευῆς (1915—20), 10 τ. γκρός 39.979 προπολεμικῆς τοιαύτης, ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν τὰ 8 εἶνε ναυπηγήσεως μετά τὸ 1910, ἔνα δὲ φορτηγόν, ὑπὸ Κυπριακῆν οημαίαν, εἰνε νεώτατον, ναυπηγηθέν το 1928.

Προστιθεμένων ούτε τών σκαφών τούτων έχομεν δύναμιν είς χειράς Έλλήνων Ιδιοκτητών 114 φορτηγών 534.172 τ.γυρός, ήλικίας κάτω τών 20 έτών, έπι συνόλου δυνάμεως 1.230.318 τ.

Ἡ Κρατικὴ ἀρωγὴ

Αλλ' ή πρωτοβουλία τοῦ "Ελλήνος πλοιοκτήτου, ή θερμουργός αὐτῆς δύναμις ήτις τόσον θαυμαστά ἀπέδωκεν ἀποτελέσματα, δέν δύναται νὰ ὀλοκληρώσῃ ἔνα ἔργον τοσαύτης ἑκτάσεως καὶ τοι- αύτης σημασίας διὰ τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον τῆς Χώρας, ώς εἰνε τοῦ τῆς ἀνανεωσεῶς τοῦ "Ἐμπορικοῦ μας στόλου. Κέρδη σήμερον ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων δὲν ὑπάρχουν, ὥστε νὰ δικαιολογήται ή διὰ τῆς ἀποταμεύσεως αὐτῶν ἀγορά νεωτέρου σκάφους. Τὰ ἐφοπλιστικά κεφαλαῖα ἔχηται θήσαν λόγῳ τῶν κατά τὴν τελευταίαν δεκαετίαν εἰς ὑψηλάς τιμᾶς ἀγορῶν καὶ ἀπό τὰς ζημίας, ποὺ ἐπεισώρευσεν ἡ μακροχρόνιος κρίσις. Τὸ Κράτος σοζαρπός δέον νὰ μελετήσῃ δέν εἰνε ἡ πρώτη φορά ποὺ τὸ τονιζόμεν, ως ἔνα τῶν μᾶλλον ἐπιγύντων προβλημάτων τῆς "Εθνικῆς παραγωγῆς, τὸ ζῆτημα τῆς ἔξυγιάνσεως τῆς ναυτιλίας μας.

Δέν τολμώμεν νά προτείνωμεν τήν παροχήν «άμοιβων διαιλύσεως». Είνε τοῦτο ἀνώτερον τῶν δυνάμεων τοῦ καχεκτικοῦ μας Προύπολογισμοῦ. Θά ἡδύνατο δύμως νά μελετηθῇ ὁ τρόπος, μικρᾶς ἔστω, οικονομικῆς διευκολύνσεως τῶν ἐφοπλιστῶν ἑκείνων, διτίνες θά προβείσουν εἰς τὴν διάλυσιν τοῦ παλαιοῦ τῶν πλοίου καὶ τῆν ἀντικατάστασιν αὐτοῦ δι' ἄλλου νεωτέρου. Αἱ τιμαὶ σήμερον μεταξὺ τοῦ παλαιοσιδήρου καὶ ἐνδὸς σκάφους ἡλικίας 20 ἔως 10 ἑτῶν δὲν ἀφίστανται κατὰ πολὺ. Δάνειον ἐπὶ πρώτῃ ὑποθήκῃ, μέ το μικρότερον δυνατὸν τοκοχρεωλύσιον, 7 ἔως 8 ο), ἐπὶ τῶν 10 ο) οὗ τῆς δέξιας ἐνὸς φορτηγού σκάφους τῆς ἀνωτέρω ἡλικίας, μόνον θά ἤτο πλήρως ἔξησθαί μειψέν, ἀλλὰ θ' ἀπέβινεν ἀδύνη παραγωγικῶτατον διὰ τὴν Χώραν. Ἀποδοτικώτερον διὰ τὴν

οικονομίαν μας από τά πολυποίκιλλα δάνεια, που άσκοπως κατά τούς τελευταίους χρόνους έσπαταλήσαμεν εἰς ἔργα ἀμφιβόλου και οὐχί ἀμέσου ἀποδόσεως. Τὸ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ἐνδιαφέρον τοῦ Κράτους θὰ ἀπετέλει πράγματι τὴν πλέον θετικὴν, ἀλλὰ καὶ σκόπιμον ἐκδήλωσιν τῆς Κρατικῆς μερίμνης διὰ τὴν προσαγήν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος.

"Ἀλλὰ δὲν θὰ ἔσει ἡ μέριμνα αὕτη νὰ σταματήσῃ ἔως ἑῶδ. Διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῆς προσπαθείας πρὸς ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ καὶ ἀλλα μέτρα ἐνδείκνυνται. "Οταν, χάριν τῆς πληθωρικῆς ἀνοικοδομήσεως, ως καὶ ἀλλοτε ἐτονίσαμεν, κατοικιῶν ἐν τῇ πρωτευούσῃ, παρεσχέθαι καὶ διατηρεῖται εἰσέτι ἀσύδοσια ἀπὸ πάσις φορολογικῆς ὑποχρέωσεως." Οταν ἐκατομ. λιρῶν ἔχοργηθσαν ως δάνεια τοκοχρεωλυτικά ὑπὸ τῆς κτηματικῆς Τραπέζης, πλείσται δ' ἀλλατούλαια καθιερώθησαν. "Οταν ἡ βιομηχανία ἐν Ἑλλάδι τοσαύτης ἀπολαμβάνει δασμολογικῆς προστασίας, ὅταν κανεὶς κλάδος τῆς Ἐθνικῆς παραγωγῆς—πλήν τῆς Ναυτιλίας—δὲν παρέμεινεν ἀμέτοχος τοῦ Κρατικοῦ ἐνδικέρφεντος, δὲν βλέπομεν διατὶ η Ναυτικὴ βιομηχανία πρέπει νὰ ἔξακολουθήσῃ παραμένουσα εἰς τὸ περιθώριον τῆς ἐπιβεβλημένης στοργῆς καὶ κρατικῆς μερίμνης.

"Ἄς μὴ λησμονῆται, διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, κινούμενον παρὰ τὰς δυσκόλους περιστάσεις, δένει εἰσάγει μόνον μικρόν ἡ μεγάλον ποσὸν πολυτίμου συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν. "Επιλειπεῖ ἀκόμη ἔνα σοβαράταν δημογραφικὸν πρόβλημα, τὸ πρόβλημα τῆς συντηρήσεως ἀπειροπληθών ναυτικῶν οἰκογενειῶν, ποὺ δὲν θὰ ἕδυνατο παρὰ μόνον ἀπὸ τὴν θάλασσαν ν' ἀντλήσουν τὰ μέσα τῆς ύπαρξεώς των. Κάθε πλοῖον ποὺ ταξιδεύει μέσα εἰς τὸν ἀπέραντον πόντον ἀποτελεῖ καὶ μίαν Ἐλληνικὴν «πατοϊκίαν» παραγωγῆς, καὶ τὸν ὄρον της ιερής μεγάλης ἡλικίας δένει μόνον ἡ Ἑλλάς. "Η Ἰταλία, η Ἰσπανία καὶ ἡ Σουηδία μετέχουν μὲ σεβαστὸν ποσοστὸν εἰς τὰς στατιστικὰς τῶν μεγάλης ἡλικίας πλοίων. "Ἐν τῇ ἀντιλήψει, διὰ τὸν πάσιν κρατικής προνοίας, ηθελε μειωθῆ κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν, ἀνεξαρτήτως τῆς ναυτιλιακῆς μας ἑκτάσεως, θά εἶχαμεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν καὶ μίαν μόνιμον κατάστασιν χιλιάδων ἀνέργων ναυτεργατῶν, τοὺς ὅποιους ὀπωσδήποτε θὰ ἔπρεπε κάπου νὰ ἀποκαταστήσωμεν, μὲ δῆλη βέβαια μικράν διπλάνην τοῦ Κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Εἰς τὴν χορείαν τῶν Ναυτικῶν Χωρῶν, μικρῶν τε καὶ μεγάλων, μόνη ἡ Ἑλλὰς παρέλειψε νὰ ἐπιτελέσῃ τὸ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καθήκον τῆς καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν. Πρὸς τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ τῶν ὑλικοῦ δὲτα τὰ Κράτη, μὲ συντονισμένην ἐνέργειαν κατηγόρυναν τὴν προσπάθειαν τῶν καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἥρχισαν σαφῶς δι' ἀριθμῶν ν' ἀποδεικνύουν τὴν καρποφόρον ἀπόδοσιν τῶν. Σκάφη μεγάλης ἡλικίας δένει μόνον ἡ Ἑλλάς. "Η Ἰταλία, η Ἰσπανία καὶ ἡ Σουηδία μετέχουν μὲ σεβαστὸν ποσοστὸν εἰς τὰς στατιστικὰς τῶν μεγάλης ἡλικίας πλοίων. "Ἐν τῇ ἀντιλήψει, διὰ τὸν πάσιν κρατικής προνοίας, ηθελε μειωθῆ κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν, ἀνεξαρτήτως τῆς ναυτιλιακῆς μας ἑκτάσεως, θά εἶχαμεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν καὶ μίαν μόνιμον κατάστασιν χιλιάδων ἀνέργων ναυτεργατῶν, τοὺς ὅποιους ὀπωσδήποτε θὰ ἔπρεπε κάπου νὰ ἀποκαταστήσωμεν, μὲ δῆλη βέβαια μικράν διπλάνην τοῦ Κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Αἱ εὔδύναι τῶν πλοιοκτητῶν

"Ἄλλ' δοσον καὶ ἀν ἐπικρίνωμεν τὸ Κράτος διὰ τὴν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀδιαφορίαν του, δῆλος ὅτι γεωτέρας ἔχομεν νὰ καταλογίσωμεν εὑδόνας καὶ εἰς τοὺς Ἐλληνας ἐφοπλιστάς. Δέν ηθελησαν ποτὲ ν' ἀναλάβουν αὐτὸν τὸν συντονισμένον ἀγῶνα τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν δικαιωμάτων τῆς Ναυτιλίας. Κατατριβόμενοι πολλάκις περὶ τὸ ἀπλούστερα τῶν διοικητικῶν ζητημάτων ἀπέφυγαν ἐπιμόνως νὰ κρούσουν ἐντονώτερον τὴν Κρατικὴν θύραν διὰ τὰ μεγάλα ναυτιλιακά μας προβλήματα. Διστακτικοὶ εἰς τὰς μετά τοῦ Κράτους σχέσεις των, φοβούμενοι ἀκόμη πᾶσαν πρὸς αὐτὸν ἐπαφήν, μὲ πικρίαν δικαιολογήμενην παρακολουθοῦντες τὴν ἐγκληματικὴν στάσιν ὀρισμένων Κρατικῶν λειτουργῶν κατὰ τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας, ἐμδρφωσαν τὴν, κακὴν καθ' ἡμᾶς, ἀντίληψιν, διὰ τίποτε δὲν πρέπει ν' ἀναμένουν ἀπὸ ἔνα Κράτος τόσον ἔχθρικῶς ἐκδηλούμενον. Δέν ἐπέμειναν δῆμος, δὲν ἔστρεψαν τὰς κατευθύνσιες τῶν πρὸς τὰς μεγάλας γραμμάς τῆς ἐμποροναυτικῆς μας πολιτικῆς, ἀλλὰ ἀνέλαβον τραχύ, ἀλλὰ νικηφόρον ἐν τέλει τὸν ἀγῶνα τῆς δισφωτίσεως ἐπὶ τῶν ζητημάτων καὶ τῆς ἐπικρατήσεως τῶν δικαιωμάτων ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

"Η ναυτιλία μας πρέπει νὰ ζησῃ, νὰ προαχθῇ, νὰ χωρήσῃ πρὸς τὰ Ιστορικά τῆς πεπρωμένα.

Ἡ Παγκόσμιος φορτηγὸς ναυτιλία

Εἰς πρόσφατον μελέτην του τὸ Λονδίνειον «Shipping World» ἀσχολούμενον μὲ τὸ πρόβλημα τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, τὸ ὅποιον συγκεντρώνει κατὰ τὴν παρούσαν κρίσιμον καμπῆν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἀμειώτων τὴν προσοχὴν τῶν ἔφοπλιστῶν δλου

τοῦ Κόσμου, ἀναφέρει διὰ τὰ ὑπάρχοντα ἡδη στατιστικά στοιχεῖα δύνανται ν' ἀποτελέσουν πολύτιμον συμβολὴν εἰς τοὺς μελετήτας τῆς θέσεως τῶν φορτηγῶν καὶ εἰς τοὺς εἰδικῶς ἀσχολούμενους μὲ τὰ σχέδια διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων ἡ παροπλισμὸς τῆς ύπαρχούσης ἐπὶ πλέον χωρητικότητος. Τὸ ὑπάρχον σήμερον τονάντα φορτηγῶν σκαφῶν 3000 τόννων γκρός καὶ ἀνω καὶ ταχύτητος οὐχὶ μεγαλυτέρας τῶν 12 μιλίων, κατανέμεται ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν εἰς τὰς ἀκολούθους τρεῖς κατηγορίας :

Χρόνος ναυπηγήσεως	Πλοία	Τ. γκρός	Ἀναλ. ο.ο
Ναυτ. προπολεμ.	1207	5.311.136	29.78
Πολεμ. κατασκευής (1916-20)	1388	7.033.581	39.43
Ναυτ. μεταπολεμικώς (1921-32)	1152	5.492.142	30.79
Σύνολον :	3747	17.836.859	100.—

Δύναται μετὰ βεβαιότητος νὰ ύποστηται τὸ «Shipping World», διὰ τὸ ὅγκος τῆς προπολεμικῆς κατασκευῆς χωρητικότητος εἰναι ἀχρηστός, λόγῳ τῆς ἡλικίας ἡ λόγω τῆς φθορᾶς, ἢν ἔχει ὑποστηθεῖ. Τὰ περισσότερα τῶν φορτηγῶν αὐτῶν παρέσχον καλάς ύπηρεσίας κατὰ τὴν εἰρηνικὴν περίοδον, ἐνῷ διαφρούντος τοῦ πολέμου εἴτε ὡς πλοῖα τῶν συμμάχων, εἴτε ὡς οὐδέτεράς σημαίας, ἀδοκιμάσθησαν οκληρῶς ἐπὶ τέσσαρα καὶ πλέον ἔτη, ὅποτε μάλιστα σπανίως ἐλαμβάνετο πρόνοια διὰ τὴν ἀρτίαν συντήρησιν καὶ τὰς ἐπισκευές των. "Ως ἔτού του, τὸν ύπεργράφη ἡ συνθήκη τῆς εἰρήνης, ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς ἐν λόγῳ χωρητικότητος εἰχει κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡπτὸν φθαρῆ, ἡ δὲ διατήρησί του ἐν τῇ ύπηρεσίοις ὀφείλεται εἰς τὴν ἔκτακτην ζωηρότητα τῶν ύπερθαλασσίων μεταφορῶν κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικά ἔτη. Τὸ περιεργόν εἰναι, διὰ τὸν εἰσήγαγεν τὸν προπολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν περιλαμβάνοντα εἰσέτι καὶ πλοῖα μὲ μέσον δρονίας πολὺ ἀνώτερον τῶν 20 ἑταῖς, διτίνια διατηροῦνται ναυσιπλοιας ἀκόμη καὶ ἀποτελοῦν ἐκμεταλλευσίμους μονάδας, τῶν ὅποιων μάλιστα ἡ ἀξία δὲν ἔχει τελείως ἀποβεσθῆ, χωρίς ἐν τούτοις τοῦτο καὶ νὰ σημαίνῃ, διὰ τὰς προπολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγά πλοῖα, εἰς οἰανδήποτε καὶ ἀνήκουν σημαίαν, δὲν θὰ φέρουν πολὺ συντόμως εἰς τὸ τέρμα τοῦ σταδίου των.

Τὰ πλοῖα ταῦτα κατανέμονται ὡς ἔχεις ;

Χώραι	Πλοία	Τ. γκρός
Βρεταννικὰ	300	381.426
Ἀμερικανικὰ	49	212.415
Ἰαπωνικὰ	123	536.941
Ἴταλικὰ	134	616.560
Ἑλληνικὰ	225	894.409
Νορβηγικὰ	79	334.018
Γαλλικὰ	78	369.397
Γερμανικὰ	97	452.468
Όλλανδικὰ	47	216.789
Ἰσπανικὰ	33	129.553
Σουηδικὰ	42	167.160
	1207	5.311.136

Τὰ πλοῖα τῆς πολεμικῆς περιόδου

"Ἄφ' ἔτερου τὸ πολεμικῆς κατασκευῆς πλωτὸν ύλικόν, διὰ λόγους ἀσχέτους πρὸς τὴν ἡλικίαν, χάνει βαθμηδὸν τὴν σπουδαιότητά του καὶ τείνει νὰ ἀχρηστεύῃ. Εἶχε τοῦτο ριφθῆ εἰς τὴν θάλασσαν ἐσπευσμένων διὰ νὰ καλύψῃ μιαν ἐπείγουσαν ἀνάγκην τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν, καὶ, ὡς ἡτού πότενον, τὸ χαρακτηρίζει τὴν ἀλττωματικότητα τῆς σπουδῆς καὶ ἡ ἐλλειψὶς τῆς ἐφαρμογῆς δλῶν τῶν τεχνικῶν δεδομένων τῆς ναυπηγικῆς προόδου. Τὰ μειονεκτήματα αὐτὰ παρατηροῦνται κυρίως εἰς τὰ ναυπηγηθέντα ύπο τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν σκάφη. "Ο δύκος τῶν σκαφῶν αὐτῶν τῆς πολεμικῆς περιόδου εἰναι σημαντικός, διότι ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 39.43 ο.ο ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Κατὰ τὴν 30ήν Σεμβρίου π.ε. εἰς ἣν ἀναφέρονται οἱ ἀριθμοὶ τῆς μελέτης τοῦ «Shipping World», τὸ πολεμικῆς ναυπηγήσεως τονάντα φορτηγῶν σκαφῶν κατενέμετο εἰς τὰς ἀκολούθους χωρας:

Χώραι	Πλοία	Τ. γκρός	Ἀναλογ. ο.ο
Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι	570	3.021.244	42.96
Μεγάλη Βρεταννία	301	1.538.031	21.87
Ἰαπωνία	167	801.302	11.39
Ἴταλία	70	380.787	5.41
Γαλλία	69	341.803	4.86
Νορβηγία	56	244.429	3.48
Όλλανδία	40	189.274	2.69
Ἰσπανία	45	167.617	2.38
Ἑλλάς	33	152.532	2.17
Γερμανία	22	123.849	1.76
Σουηδία	15	72.713	1.03
	1.388	7.033.581	100.00

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρω πλοίων τὰ 7/10 περίπου εἰναι ἀχρηστα, ὁ μεγλύτερος δὲ δύκος αὐτῶν μᾶλλον, παρὰ τῶν προπολεμικῆς κατασκευῆς πλοίων, εύρισκεται σημερον ἐν παροπλισμῷ, ὡς μὴ δυνάμενος—ύπο τὰς παρούσας συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς—νά ἔργασθη χωρίς νὰ ἀποφέρῃ ζημίαν. Τὰ ἀργούντα ταῦτα πλοῖα, ἀντιπροσωπεύοντα διὰ τοὺς κατόχους τῶν οὐχὶ εύκαταφρόνητα κεφάλαια, καθὼς καὶ δοσ ἀπὸ τὰ ἔτι παλαιούτεράς ναυπηγήσεως

τελούν άκόμη έν υπηρεσία, άνέρχονται συνολικώς εις 12.400.000 τόνους γκρός καὶ είνε καταδικασμένα νά έκλειψουν πολὺ συντόμως, τό γεγονός δ' αύτό συντελούμενον, θά άποτελέσῃ μίαν εύρυτάτης κλίμακος έκκαθάρισιν τής παλαιάς καὶ άκαταλλήλου χωρητικότητος. Βεβαίως—συνεχίζει τό «Shipping World»—ή πλειονότης τών ιδιοκτήτων τών αποφέυγει ν' απενιού τήν θλιβεράν αύτην άληθειαν, μολονότι τό άναποφέυκτον κτύπημα τής μοίρας δέν θά δργήσῃ νά έπελθῃ, θόσον δυσάρεστον δι' αύτούς καὶ δοσον έπιζημιον καὶ ἄν είνε.

Ο φυσικός Νόμος τής φθορᾶς είνε ατεγκτος καὶ συντόμως θά φθάσῃ ή ημέρα, καθ' ήν ή έπισκευή τών πλοίων αύτῶν μετά τήν λήξιν τού σερβέου των θά είνε άδυντος, λόγω τής άπαιτηθοσυμένης μεγάλης δασάνης. Τήν καταδίκην τών σκαφών τούτων επισπένδει έξ αλλού τό χαμηλόν έπιπεδον τών κρατούντων ναύλων καὶ πληθωρική προσφορά χωρητικότητος ξεναντί τών πτωχών άναγκών τού Παγκοσμίου ύπερθαλασσίου έμπορίου, μέ οίσανδήποτε δέ προβλεψιν δέν παρέχεται χρόνος ζωῆς εις αύτά πέραν τών δύο ή τριών έτών άκομή. Θά διαλυθούν ή δέν θά δύνανται νά συναγωνίζωνται έν τή έλευθέρην ναυλαγορά τά συγχρονισμένα νεώτερα πλοία, τά ξέροντα μειωμένα ξεδόν έκμεταλλεύσεων καὶ μεγαλυτέραν ταχύτητα, μολονότι είνε έπισης άληθές, ότι τά καινουργή πλοία στοιχίζουν πολὺ περισσότερα κεφάλαια εις τού ίδιοκτήτας των.

Τά νεωτάτου τύπου φορτηγά

Υπό τάς συνθήκας αύτάς—έξακολουθεῖ τό «Shipping World»—τά ύπολογίσιμα διά τήν έργασίαν τού έγγυς μέλλοντος φορτηγά πλοία είνε τά ναυπηγήθεντα άπό τού 1921 καὶ έντεθεν, άντι προσπεύοντα, κατά ποικιλίαν βαθμών, τάς νεωτάτας έφαρμογάς τής ναυπηγικής άρχιτεκτονικής καὶ τής μηχανουργίας, καθώς καὶ τήν άγνωστον διά τήν πολεμικήν περίοδον έπισταμένην προσοχήν τών τεχνικών εις τήν έκτελεσιν μιᾶς ναυπηγήσεως. Έντος τής ένδεκαετίας 1921—32 κατεσκευάσθησαν φορτηγά πλοία άντι προσπεύοντα ποσοστόν 31 ορού περίπου έπι τού συνόλου τών ύπαρχοντων έν τή θαλάσση, κατανέμονται δέ εις τάς άκολούθους σημαίας :

Χώρα	Πλοία	T. γκρός	'Αναλογ. ορού
Μεγάλη Βρετανία	568	2.669.599	48.61
Νορβηγία	112	509.881	9.28
Γερμανία	103	482.963	8.79
Ίταλία	65	373.925	6.81
Γαλλία	83	369.855	6.73
Όλλανδια	64	328.219	5.98
Ιαπωνία	55	262.863	4.79
Ηνωμέναι Πολιτείαι	31	178.490	3.26
Ισπανία	32	134.872	2.45
Σουηδία	23	114.994	2.09
Έλλας	16	66.481	1.21
Σύνολον:	1.152	5.492.142	100.00

Έκ τών στατιστικών δύθεν άριθμῶν άποδεικνύεται, ότι άπό τάς τρεῖς κατηγορίας φορτηγών πλοίων προπολεμικής, πολεμικής καὶ μεταπολεμικής ναυπηγήσεως, ένο ποσοστόν 31.33 ορού άνήκει εις τήν Μεγάλην Βρετανίαν, ή συμμετοχή τής όποιας εις τήν χωρητικότητα τών μεταπολεμικής ναυπηγήσεως φορτηγών άντι προσπεύεται μέ άναλογούν 48.61 ορού. Διέτο τά ύπολοιπα Κράτη τό ποσοστόν μεταπολεμικής κατασκευής φορτηγών τών είνε έλαχιστον, ή δέ Έλληνική ναυτιλία άπό τής άπόφεως αύτης ξέρχεται τελευταία εις τών πίνακα μεταξύ τών ένδεκα κυριωτέρων ναυτικών χωρών τού Κόσμου.

Η συμβολή τών πληρωμάτων μας

Άν δημως τό πλωτόν ύλικόν τής φορτηγού μας ναυτιλίας μειονεκτή, λόγω τής πλασιότητος τους έναντι τών ένων συγχρονισμένων πλοίων, ήτυχησαμεν έν τούτοις νά ξέχωνεν ως άντι παθητισμάσιμα τό έμψυχον ύλικόν. Ή πολύτιμος συμβολή τών πληρωμάτων τών σκαφών μας, διά τής πλήρους αύτῶν προσχρηματικής πρός τάς δυσμενείς συνθήκας, δυσμενεστέρας άπό πάσαν άλλην ναυτιλίαν, ύπό τάς όποιας έργαζεται τό έλληνικόν φορτηγόν, είνε άξια πάσης έξαρσεως, διότι αύτή καὶ μόνη έπετρεψε νά κατορθώσῃ ή ναυτιλία μας νά έντιπαλαίη είς τήν λαϊλατά τής κρίσεως.

Άπειδειν τά έλληνικά πληρωμάτα, παρά τά έπι ματαίω κηρύγματα εύαριθμων θορυβοποιών, διέ έχουν σαφή άντιληψιν πόσον κοινά είνε τά συμφέροντα τού χειμαζομένου έφοπλιστικού κεφαλαίου καὶ τής δεινοτάθούσης, ύπό την παρούσαν κατάστασιν, ναυτεργατικής τάξεως.

Τά σκάφη μας είνε παλαιά άλλ' άξιοποιούνται, καθίστανται μαχητικώτερα λόγω τής Ικανότητος καὶ τής εύψυχίας τών πληρωμάτων των. Είμεθα βέβαιοι διέ ή άπρόσκοπτος συνεργασία κεφαλαίου καὶ έργασίας, μέ πλήρη έκατέρωθεν τήν άντιληψιν περι τών ύποχρεώσεων καὶ τών καθηκόντων, ή άποτελέσῃ τόν βασικόν παράγοντα διά τήν εύδωσιν τής κοινής ύπέρ τής ναυτιλίας μας προσπαθείας.

Η έπιβατηγός μας Ναυτιλία

Τέσσαρα άκτοπλοικά σκάφη, τά άτμοπλοια «Ιέραξ», «Άτρομητος», «Μυκάλη Τόγια» καὶ «Ρούμελη», έπωληθησαν ύπό τής Άκτοπλοιας τής Έλλαδος εις Ίταλούς πρός διάλυσιν. Τήν άπαρχην ταύτην τής έξυγιάνσεως τού έπιβατικού μας στόλου μὲ ιδιαιτέρων δώς ικανοποίησιν άναγγέλλομεν, διότι είμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν, ότι τήν ξέσοδον τών άπο πολλού άργοντων σ. αφών τούτων θά έπακολουθηση καὶ μία νέα σειρά καὶ διέ εις άντικατάστασιν αύτῶν δύο σκάφη στόλον τής «Άκτοπλοιας τής Έλλαδος».

Είναι κατά τούτο τούτο μάλλον άξιοσημείον τής ούτω συντελουμένη άνανσιός τού άκτοπλοιού ύλικον, διότι μὴ σημαζούμενη αὕτη εις τούς ύπολογοισμούς μιᾶς άποζημιώσεως, μικράς ή μεγάλης, προσεχούμενης έκ τού «Ταμείου Έκκαθαρίσεως», άποδεικνύει πόσον κακόβουλοι καὶ συκοφαντικοί έπιχρεσαν αἱ κατά καιρούς φωνασκία θυριβοποιών τινών περὶ σκανδάλων καὶ άπολύτων άθεμίτων ώφελημάτων έκ τής έφαρμογής τού Νόμου 5304 καὶ τής δι' αὐτού άπικληθείσης άχρηστεύσεως τών πεπαλαιωμένων σκαφών τής άκτοπλοιας μας.

Ο Ίταλικός άνταγωνισμός

Μὲ τά ποντά ταξίδια εις τήν έγκαινιασθείσαν ύπό τής Άκτοπλοιας τής Έλλαδος νέαν γραμμήν πρός τήν Σιρίαν, Παλαιστίνη καὶ Κύπρον, άρρατης έξαπληνύ ο συναγωνισμός τών Ιταλικών έταιρών. Οι γενιέντες μας καὶ παποιαν δόσιν άνησυχίας είδον έμφανιζούμενην τήν Έλληνικήν σημαίαν έπι πλοίων τακτικής γραμμής εις τά θύρατα τής Ανατολικής Μεσογείου, διότι πλήρη κυριαρχίαν έξασκον τά Ιταλικά σκάφη, προκειμένου ίδια περὶ τών έντος τής Μεσογείου μεταφρούν.

Γνωριζούν καλῶς, διέ ή Έλληνική γραμμή ξυγεται νά διαταράξη μίαν παριωθείσαν δι' αὐτούς κατάστασιν μονοπολιακής έξιεταλλεύσεως όπων τών λιμένων τής Έγγυς Ανατολής, άπο τους διότους δέν άποκομίζουν μόνον τό μεγαλύτερον μέρος τών φορτίων καὶ τό σύνολον τής έπιβατικής κυνήσεως. Αἱ γραμμαὶ αὗται έξυπηρετούν άκοιη καὶ τά ύπερτερα πολιτικά καὶ οίκογομάν καμφέροντα τής Φασιστικής Ιταλίας. Τά δισεπατομόμων τών έπιχρηστών καὶ ούγκος τών άπασολομένων σκαφών είσ ούδεν άλλο τείνουν, εἰμὶ εἰς τήν τελειοτήτην έπιχράτησιν έπι τής «mare nostrum», ώς είνισται νά άποκαληται ή Μεσόγειος.

Τά πτωχώ τά Έλληνικά σκάφη, ποὺ δειλὰ ένεφανίσθησαν πρός τά κάτω θαλάσσας τής Ανατ. Μεσογείου θά κοπτήσουν βέβαια, έφ' διότιν έκ τών ίδιων τών δινάμεων έξαρταται, τάς πρός τά έκει γραμμαίς, διότι συμφέροντα, άλλα καὶ άπαρχαραττα δικαιώματα μᾶς καλούν. Διερωτώμεθα δημος ποῖαι καὶ αἱ υποχρεώσεις τού Έλληνικού Κράτους έναντι τής ίδιωτης τάσης προσπαθείας, διότις ή ναυτιλία μας δραστικά έπαναλάβη τήν, κακή τή μοίρα, διαποτεῖσαν άπο τάς πολεμικάς περιπτετείας έκμεταλλεύσεων γραμμῶν τόσων γνωρίμων καὶ τόσων συνδεομένων μὲ τάς άμεσωτέρας έμπορικάς μας έπιδιωσεις.

Άποστερούμεδα όλοεν έργασίας

Άπο τήν είς άλλην σελίδα δημοσιευμένην άνταπόκρισιν τού κ. Φ. Φιλιππακοπούλου έκ Ρουμανίας προκύπτει διέ ή έγκαινιασθείσα νέα τακτική γραμμή τής κρατικής Ρουμανικής Ατμοπλοΐας πρός τήν Διυτική Μεσόγειον άποστερεί τήν φορτηγόν μας ναυτιλίαν μιᾶς ούχι ένταταφρονήτου πηγής έργασίας πρός τούς Μεσογειακούς λιμένας.

Μέχρι σήμερον τό πλείστον τών φορτώσεων έντατας καὶ γεννημάτων έκ Δουνάβεως πρός τούς Ισπανικούς, βορειοασφρικανούς καὶ γαλλικούς λιμένας διενηργεῖτο ύπό τών μικράς χωρητικότητος φορτηγών μας.

Ήδη τά ρουμανικά τής γραμμής, σκάφη μεγάλης χωρητικότητος, προσεγγίζοντα εις διότους σχέδιον τούς λιμένας τής Δ. Μεσογείου, είνε άναμφισβήτητον διέ ή κρατήσουν ύπέρ έαυτῶν, άφού θά δύνανται νά δέχωνται, ώς πλοία τής γραμμής καὶ τήν μικροτέρα ποσότητα φορτίου, τό πλείστον τής πρός τά έκει ρουμανικής έξαγωγής.

Είνε δέ εύλογον τό έρωτημα, τό διότιν διατυπώνει εις τήν άνταπόκρισιν τού διέ Φιλιππακόπουλος, περὶ τών συνεπειών τάς διότιας τής ή ναυτιλίαί μας καὶ καθιέρωσις ύπό τού Ρουμανικού Κράτους καὶ νέων τακτικών γραμμῶν ώς καὶ ή πύκνων τών ήδη έκτελουμένων.

Διαπιστώται ούτω διότι μίαν άκομη φοράν ή όρθοτης έκείνου πού κατ' έπαναληψιν έτονίσαμεν, διέ ή άνταγωνισμός τών λαϊκών έκατέρωθεν τό πλήγμα εις τήν συμμετοχήν τής Έλληνικής σημαίας εις τάς έκ Ρουμανίας φορτώσεις καὶ διέ έντεινε τά καιρός πλέον, διότιοι οί «Ελληνες πλοιοκτήται», προσφρούμενοι εις τά έκ τής πειρας δεδομένα, συγχρονίσουν τάς έπιχειρησεις των καὶ δργανώσουν καὶ αύτοι μέ καταλλήλα σκάφη τακτικάς γραμμάς, τούλαχιστον διά τάς έγγυς θαλάσσας.

Η κρίσις καὶ αἱ μεταφοραὶ

Πρόχειρος άπολογισμός τής κινήσεως τής διεθνούς ναυλαγορᾶς κατά τούς πρώτους πέντε τού τρέχοντος έτους δίδει τά έξης συμπεράσματα. Ό ναυλοτιμόριθμος τού Chamber of Shipping κα-

τηλθε κατά μέσον ὅρον εἰς τὰ 18 ἑναντὶ 19.6 κατά τὴν ἀντίστοιχον χρονικὴν περιόδον τοῦ 1932, ητοι ἐσημείωσε πτώσιν κατά 3 οὐ περίπου.

Οἱ ναῦλοι, οἵτινες πέρισσοι κατά τὴν αὐτὴν ἐποχήν, ἀντεποστάψενον ἀκόμη τὸ 58 οὐ εἰς χρονὸν τῷ Προπολεμικῷ τιμῶν, δὲν ἀντιπροσωπεύουν ἡδη εἰμὶ τὸ 50 οὐ μόνον.

Ἄπο τῆς ἀπόφεως τοῦ ὄγκου τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερομένων φορτίων αἱ ἑνδεῖξεις παρουσιάζουν μᾶλλον στασιμότητα παρὰ ἐπιδείνωσιν τῆς κρίσεως. Αἱ τελευταῖαι στατιστικαὶ τῶν «βαρομέτρων» τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ως εἰνε αἱ δύο διώρυγες, Σουέζ καὶ Παναμᾶ, καὶ τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα, σημειώνουν ἀνωμάλους εἰσέτι διακυμάνσεις, δηλ. ὅμως καὶ χαρακτηριστικὰς πτώσεις τῆς κινήσεως τῶν.

Οὕτω εἰς τὸ Σουέζ τὸ σύνολον τῶν διελθόντων φορτίων ἐμφανίζεται ηὐξένειον κατά 12 οὐ ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν αὐτὴν περιόδον τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰς τὸν Παναμᾶν ἡ κίνησης τῶν φορτίων ἀναλαμβάνει βαθμαίως, ἐν συνόλῳ δημοσίως εἰνε αἱ δύο διώρυγες, Σουέζ καὶ Παναμᾶ, καὶ τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα, σημειώνουν ἀνωμάλους εἰσέτι διακυμάνσεις, δηλ. ὅμως καὶ χαρακτηριστικὰς πτώσεις τῆς κινήσεως τῶν.

Θὰ ἡτο παρακινδυνευμένον ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω δεδομένα νὰ προεξοφλήσῃ κανεὶς σταθερότητα η̄ βελτίωσιν τῆς καταστάσεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Ἡ μείσως τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἀνάγεται εἰς αἴτια τόσον βαθύτατα, ὥστε νὰ μὴ δύνανται νὰ βασίση κανεὶς ἐλπίδας προσοχῆς βελτίωσεως τῆς καταστάσεως ἀπὸ μίαν ὀλούς συμπτωματικὴν αὔξησην τῆς κινήσεως ὡρισμένων μεγάλων ἐμπορικῶν ἀρτηριῶν η̄ κεντρών.

Τὸ Βουλγαρικὸν ἐμπόριον καὶ ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης

Ἡ ἐφημερίς «Σλόβο» τῆς Σόφιας εἰς ἑσπάτως δημοσιεύθεν ἀρθρον τῆς ἀναφερομένην εἰς τὴν παρατεινομένην διακοπὴν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων Ἑλλάδος καὶ Βουλγαρίας γράφει ἐπὶ λέξει :

«Παρῆλθον πλέον τὸν δύο ἔτους ἀπὸ τῆς διακοπῆς τὸν μετὰ τῆς Ἑλλάδος ἐμπορικῶν μας σχέσεων. Πούνα ὑπῆρχαν τὰ αἴτια καὶ ποία ἦτο ἡ χώρα ἡτος πρότοι ἐπόλιμη νὰ διαταράξῃ τὴν οἰκονομικὴν ἰσορροπίαν; Τὸ ζήτημα τοῦτο παραμένει εἰσέτι διαιρετούμενον. Ἔπειταν ἀραγε ἡ Ἑλλὰς τόσον ἀπερισκέπτως νὰ διακριθῇ τὰς ἀπὸ μαρκῶν ἐτῶν ἐμπορικὰς σχέσεις μόνον καὶ μόνον διὰ νὰ κανονίσῃ ὡρισμένα οἰκονομικῆς φύσεως ζητήματα; Πούσι είλεν ἀνάγκην τὸν ἀντιπόνων καὶ ποίος ὠφελήσῃ ἀπὸ τὴν διακοπὴν τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων τῶν δυο χωρῶν.

«Ασυγχώρητον ἀμέλειαν διαπράττουν αἱ δύο Κυβερνήσεις μὴ ἀνανεώσαν τὰς ἐπιτορικὰς σχέσεις διὰ τῆς συνομολογήσεως ἐμπορικῆς συμβάσεως ἥδη, ὅτε ἡ ὁδὸς διὰ τὴν ἀποκατάστασιν δημιουργεῖται, διευκολύνει τὰς μεταφοράς, συντομεύει τὰς ἀποστάσεις, ἀλλὰ καὶ εὐδόκει εἰς τὴν Θεσσαλίην γῆν φιλόξενον, εὐνόσιες τὴν Ἐλευθέραν Ζώνην ἀπολειστικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἴδρυθεῖσαν καὶ διαθέτουσαν ἀρτίας ἐγκαταστάσεις καὶ πάμφητα τιμολόγια δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις καὶ πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις.

«Ἡ σημασία καὶ ἡ ἔκτασις τῶν ἐμπορικῶν Ἑλληνο—Βουλγαρικῶν σχέσεων ἀποδεκνύεται ἐκ τοῦ κατωτέρῳ πίνακος :

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΕΞΑΓΩΓΗ

Ετη	Ἐλλ. προϊόντ. εἰς Βουλγαρίαν	Βουλγ. προϊόντων δι. Ἑλλάδα	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	ΕΞΑΓΩΓΗ
1922	127.122.000	λέβα	304.835.000	Λέβα
1923	118.039.000	»	212.963.000	»
1924	111.593.000	»	461.091.000	»
1925	148.596.000	»	743.930.000	»
1926	92.536.000	»	977.804.000	»
1927	94.632.000	»	980.255.000	»
1928	78.339.000	»	501.739.000	»
1929	94.676.000	»	485.426.000	»
1930	47.964.000	»	273.090.000	»

Βεβαίως συμφώνως μὲ τὰ στατιστικὰ ταῦτα δεδομένα εἰς διάστημα μᾶς θετίας εἰσήχθησαν ἐκ τῆς Βουλγαρίας εἰς Ἑλλάδα ἐμπορεύματα ἀξίας περίπου διάτεκ. Λέβα, ἀντιθέτως δὲ εἰσήχθησαν ἐκ τῆς Ἑλλάδος εἰς Βουλγαρίαν ἐμπορεύματα ἀξίας μόνον 1 δισεκ. περίπου τοῦ Λέβα. Ἔχει λοιπὸν, κατὰ τὴν Βουλγαρικὴν βεβαίως ἀντίληψιν, ὁ ἀρθρογράφος τῆς «Σλόβο» πληρεστάτων δίκαιων διαιρετούμενος διὰ τὴν παρατεινομένην διακοπὴν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων. Ἡ Βουλγαρία νέριστατα, σύμφωνα μὲ τὰς στατιστικὰς, κατ ἐξαγήν τὸ πλήγμα, λόγῳ τῆς πενταπλασίας ἐξαγωγῆς τῆς διὰ τὴν Ἑλλάδα ἐν σχέσει μὲ τὴν Ἑλλάδος εἰσαγωγὴν.

«Ἀλλὰ εἰς τὸ ζήτημα αὐτὸν ἡ Βουλγαρία οὐδένα ἔχει λόγον νὰ αἰτᾶται τὴν Ἑλλάδα. Η κατὰ θελήσις λείπει μόνον ἀπὸ τὴν Βουλγαρίαν. Δὲν ηὔθλησε ποτὲ νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὴν πραγματικότητα καὶ πάντοτε ἐδίψωσεις ζητήματα καὶ οὐδὲ μόνον ερποτικά ἀλλὰ καὶ ἐθνικά καὶ συγκοινωνιακά. «Όλα αὐτὰ βεβαίως κάθε ἀλλο παρὰ ἡδύναντο νὰ ἔχουν κατὰλιπούνται ἐπί τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων μετὰ τῆς Ἑλλάδος. Η Βουλγαρία εἰς τὸ παρελθόντος ἔχειται ὡς λιμένα ἐξαγωγῶν τῶν προϊόντων τῆς Αλεξανδρούπολης, ἀργότερον τὴν Καρβάλλαν. Εἶνε, καθ ἡμᾶς, ἀπόφοι πότε μὲν ἡδύναντο νὰ χρηματοποιηθῇ ὡς λιμήν μεταγωγικὸς τῶν Βουλγαρικῶν ἐξαγωγῶν. Εἶνε ἀληθῆς ὅτι η συνθήκη τοῦ Νείγην, ἐξασφάλιζε τὴν οἰκονομικὴν διέξοδον τῆς Βουλγαρίας εἰς τὸ Αίγαλον, ἀλλὰ τὸ ζήτημα τοῦ παρελθόντος ἔχειρεις ἀπὸ τῆς ποροφαρῆς τῆς συνθήκης, διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι οἱ γειτονές μας κατὰ τακτικὴν ἐφαρμόζουμενην ἐν προσθέσεως, ἐφιμνεύουν αὐθαδέτως τὰς σχετικὰς διατάξεις τῆς συνθήκης ταῦτης καὶ ζητοῦν οὗτε διάτησην τῶν συνθήκων αὐλοκήρουν τοῦ λιμένος Ἀλεξανδρούπολεως καὶ τὴν σύνδεσιν αὐ-

τὸ διὰ διαδόμου μετὰ τῆς Βουλγαρίας. Ἡ μόνη ἀλήθεια ἐπὶ τοῦ προκειμένου καὶ ἡ ὅποια ἀσφαλῶς οὐδενὸς τὴν ἀντίληψην διαφεύγει, εἰνε ὅτι οἱ γειτονές μας δὲν ἀρκοῦνται εἰς ἀπλὴν ἐπιμορφικήν διὰ τοῦ Αίγαλον διέξοδον, ἀλλὰ ἐπιδιότουν τὴν πραγματοποιητικὴν τῶν παλαιῶν των ὄνειρων, δηλαδὴ Βουλγαρίαν ἀπὸ Εὐρείουν μέχρις Αίγαλον.

Οἱ ἐμπορικοὶ κύριοι τῆς Θεσσαλίης ἐπανελημμένως ἐπρότειναν εἰς τὴν Βουλγαρίαν τὴν ὁργάνωσιν διὰ τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονίας πρωτευούσης τοῦ Βουλγαρικοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου.

«Ἡ Ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία παρὰ τὴν Βαλκανικὴ Διασκέψει τὴν ἀντιπροσωπείαν τὰ πλεονεκτήματα, αἵτινα παρουσιάζονται ὑπὲρ τῆς Βουλγαρικῆς ἐξαγωγῆς διὰ τῆς χρηματοποιήσεως τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, ἀφοῦ δὲν ἀπαιτεῖται ἀλλοτεστε καὶ μεγάλη διάπλανη διὰ τὴν ἔνωσιν τῶν Ἐλληνο—Βουλγαρικῶν σιδηροδρόμων μεταξὺ Πετρούπολης καὶ Σιδηροστάτου. Τὰ πλεονεκτήματα διὰ τὴν Βουλγαρικήν ἐξαγωγήν μεταξύ τῶν Βουλγαρικῶν καὶ Αἰγαλείων καὶ Σιδηροστάτου προσδοκούνται μεγάλα καὶ ἀσφαλῆ. Ἀλλάσσοι βεβαίως μία ὑφισταμένη ἐμπορική κατευθύνεται μία ἀνατοπή εἰς τὸ συγκοινωνιακὸν καθεστώς τῶν Βουλγαρικῶν Αἰγαλίων τῆς Βάρδας καὶ τοῦ Burgas, ἀλλὰ διὰ τοῦ λιμένος τὰ πλέοντα εἰνε γεγονός ὅτι ἡ ἀλλαγὴ τῆς κατευθύνεται τὰ πλέοντα τὴν Βουλγαρίαν, ἀλλὰ μόνον ἔνεις ἀπολογίας καὶ μεταφορικῆς Εταιρίας. Τὸ κέντρον τῆς βαρούτης, μεταφερόμενον εἰς Θεσσαλίην, εἰς τὴν ὅποιαν φύσει καὶ θέσει ἀνήκει, διευκολύνει τὰς μεταφοράς, συντομεύει τὰς ἀποστάσεις, ἀλλὰ καὶ εὐδόκει εἰς τὴν Θεσσαλίην γῆν φιλόξενον, εὐνόσιες τὴν Ελευθέραν Ζώνην ἀπολειστικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἴδρυθεῖσαν καὶ διαθέτουσαν ἀρτίας ἐγκαταστάσεις καὶ πάμφητα τιμολόγια δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις καὶ πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις.

«Λαν ἡ Βουλγαρία εἰλικρινῆς ἐπιθυμητή ἐπανάληψην τῶν ἐμπορικῶν διαπραγματεύσεων, ἐπὶ εἰλικρινῆς ὅμοφωνος διεγήνεται ὅτι λιμήν τῆς Θεσσαλίης εἰνε τῆς γενικῆς ἀβαρίας γράφει τὰ ἀκόλουθα: «Πρό τινων ἐβδομάδων εἴχομεν δημοσιεύσει μερικάς σκέψεως σχετικούμενας μὲ τὰ μέτρα, αἵτινα ἐλαμβάνοντο παρὰ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀσφαλιστῶν, ἵνα πεισθοῦν οἱ ἀποφλοισταὶ καὶ δέχονται τὰς ἐγγυήσεις, οἵτινες διὰ τὴν περίπτωσιν γενικῆς ἀβαρίας, ἀντὶ τῶν χρηματικῶν διαποτικῶν διατάξεων, μετὰ λαμβάνονται ὑπὸ δψιν τῶν την ἐπάρκειαν πάσης ἐγγυήσεως δυναμένης νὰ παρασχεθῇ ἐκ μέρους τῶν παραληπτῶν, ἔναν δέ, κατὰ τὴν κρίσιν των, ἐθεωρεῖτο παρὰ αὐτῶν ικανοποιητικότητα, ὅποιοι εἴσπλευσαν εἰς τὴν ἀποδεχθεῖσαν. Ἔπιστης τὰς ἀποφλοισταὶς δικαίωσης την ἀποδεχθεῖσαν.

«Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὀλίγαι, συγκοιτικῶς, καταθέτεις κομικῶν ἐγγυήσεων εἰσεπράχθησαν ἐν Ἑλλάδι, λόγῳ τῆς πιεσεως τῶν ἐπιτοπίων ἀσφαλιστῶν, οἵτινες δὲν ἐδίσταζαν νὰ καταφεύγουν καὶ εἰς τὰ δικαστήρια, ὅταν οἱ ἀφοπλισταὶ ἤρούντο νὰ δεχθοῦν ικανοποιητικάς ἐγγυήσεις. Παίνεται διὰ τὴν Ἐλληνικὴ δικαστηρία εἰνε ἀπολύτως διατεθεῖμα, διόπει λαμβάνονται ὑπὸ δψιν δυναμένης δυναμένης νὰ παρασχεθῇ ἐκ μέρους τῶν παραληπτῶν, ἔναν δέ, κατὰ τὴν κρίσιν των, ἐθεωρεῖτο παρὰ αὐτῶν ικανοποιητικότητα, ὅποιοι εἴσπλευσαν εἰς τὴν ἀποδεχθεῖσαν. Ἔπιστης τὰς δικαίωσης δικαίωσης την ἀποδεχθεῖσαν.

«Ως πρὸς τὸ τρόπον διακανονισμοῦ τῆς γενικῆς ἀβαρίας, τονίζεται διὰ δὲν ὑφίσταται πλέον ἐν Ἑλλάδι η παλαιὰ συνήθεια τῶν ἐφοπλιστῶν, τοῦ νὰ ἐμπιστεύωνται τὴν διατήρησιν τῶν δηλώσεων εἰς πρόσωπα ἔχοντα μικρὰν ή καὶ καρπίαν πολλάκις πείρων διὰ τὸ ἐγόν τοῦ. Ἅδη οἱ διακανονισμοὶ γενικῶν ἀβαριῶν ἐν Ἑλλάδι ἀνατίθενται εἰς κανονιστάς, οἵτινες τυγχάνουν τῆς ἐμπιστοσύνης τόσον τῶν ἐπιτοπίων, διόπει πολλούς λαμβάνουν εἰς τὴν προσφοράς εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. Οἱ αὐτοῦ προσφοραὶς ἔχουν αἰσθητὰς βεβλαμμένας ἀξίας.

«Ἀμφότερος ταῦτα εἶναι ζητήματα ύψιστης σπουδαιότητος διὰ τοῦ παρατηρούμενον οἵτινες καταχόκους τῶν φορτίων, οἵτινες καὶ διὰ τοῦ ἀσφαλιστῶν. Παρατηρεῖται από τίνος μὲ κίνησης, ἵνα καθιερωθῇ ἡ ἀρμοδιότητης τῶν Προτοδικείων εἰς τὴν ἐκλογὴν καὶ τὸν διορισμὸν καταλλήλων καὶ ἀξιοπίστων πραγματογνωμόνων. Ἐάν τὸ μέτρον τοῦτο πραγματοποιηθῇ, τὰ συμφέροντα τῶν ἀσφαλιστῶν εἰς διάτησην τὴν εὐδύνην, διόπει καθορίζουν τὰς βεβλαμμένας ἀξίας.

«Ἀμφότερος ταῦτα εἶναι ζητήματα ύψιστης σπουδαιότητος διὰ τοῦ παρατηρούμενον οἵτινες καταχόκους τῶν φορτίων, οἵτινες καὶ διὰ τοῦ ἀσφαλιστῶν. Παρατηρεῖται από τίνος μὲ κίνησης, ἵνα καθιερωθῇ ἡ ἀρμοδιότητης τῶν Προτοδικείων εἰς τὴν ἐκλογὴν καὶ τὸν διορισμὸν καταλλήλων καὶ ἀξιοπίστων πραγματογνωμόνων. Ἐάν τὸ μέτρον τοῦτο πραγματοποιηθῇ, τὰ συμφέροντα τῶν ἀσφαλιστῶν εἰς διάτησην τὴν εὐδύνην, διόπει καθορίζουν τὰς βεβλαμμένας ἀξίας.

'Η Ρουμανική άγορά

Τὸ «Pool» τῶν Πρακτόρων τοῦ Δουνάβεως.—**Η** ἐπιρροή του ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς.—Οἱ ναῦλοι ξυλείας.—Αἱ νέαι Ρουμανικαὶ γραμμαὶ πρὸς τὴν Μεσόγειον.

Τακτικὸς συνεργάτης τῶν στηλῶν αὐτῶν, ὁ φίλος κ. Φ. Φιλιππακόπουλος δὲν ἡθέλησε—ταξιδεύων ἀκόμη δι' ἑπαγγελματικάς τον ἀσχολίας—νὰ στρέψῃ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς πολυτίμου συνεργασίας του. Μὲ συντόμους ἀνταποκρίσεις ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας, τὰς δοποῖς ἐπισκέπτεται, θὰ μᾶς δίδῃ μίαν εἰκόνα τῆς ἔκασταχού ναυτιλιακῆς καταστάσεως καὶ πάντοτε ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ποὺ θὰ ἡδύνατο νὰ ἐνδιαφέρῃ τὸν ἐμποροναυτικὸν μας κόσμον.

Ἄρχειει ἀπὸ τὴν Ρουμανίαν μὲ τὴν κάτωθι ἀνταπόκρισιν:

Ἐφέτος ἡ ἄγορά τοῦ Δουνάβεως παρουσιάζει ὅμαλότητα ἔξειδες μὲ ἑργασίαν κανονικήν καὶ ἀπτῆλαγμένην μεγάλων διακυμάνσεων εἰς τὰς τιμὰς καὶ καθυστερήσεων εἰς τὰς φορτώσεις. Ἡ νέα ἑσδόσια προβλέπεται καλὴ, ἀν καὶ λόγω τῶν ἔξακολουθητικῶν βροχῶν ἐκφράζονται φόβοι ἐπιβραδύνσεως τῆς συγκομιδῆς. Ἡ σταθερότης τῆς ἄγορᾶς τῶν ναύλων γεννημάτων ὀφείλεται ἐν μέρει καὶ εἰς τὴν συγχώνευσιν τῶν μέχρι τινός ὑφισταμένων δύο «pool» τῶν πρακτόρων τῆς Βρατιλᾶς, συνεπείᾳ τῆς δοποίας κατέπαυσεν ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὰς ναυλώσεις καὶ ἐπομένως αἱ τιμαὶ συνεκρήθησαν εἰς σταθερῶς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Ἡ ἔξειδεις αὐτῇ δέν δύναται—κατὰ τὴν γνώμην μου—νὰ θεωρηθῇ καὶ ὡς κακή. Μέχρι σήμερον ἡ ὑπαρχίας συναγωνισμοῦ ἔκ μέρους τῶν Πρακτόρων—ναύλωτῶν ὧδηγει πολὺ συχνά εἰς τὴν ναύλωσιν ἀτμοπλοίων μὲ εἰκονικῶς ἀνώτερον ναύλον, διότι συνεπείᾳ μακρών καθυστερήσεων καὶ τῆς μὴ πληρωμῆς, ἐκ διαφόρων αἰτίων, τοῦ συμπεφυνημένου **demurrage**, ἐφότων τὰς σκάφας ἐν τῷ πραγματικότητι μὲ ναύλον πολὺ κατώτερον τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ναύλοσύμφωνά των. Τοιουτοτρόπως ἐδημιουργούντο ἀπρόβλεπτοι ζημίαι καὶ καθυστερήσεις ἐκθέτουσαι εἰς τὰ δηματα τῶν ἐφοπλιστῶν τὴν ἄγορὰν τοῦ Δουνάβεως, ἐνώ ἀφ' ἔτερου εἶναι γεγονός, διότι καὶ οἱ πράκτορες—ναύλωται κανέναν ὑπέρ αὐτῶν θετικὸν κέρδος δέν ἀπεκδύζαν ἀπὸ διαφορὰς ναύλων καὶ **demurrage**. Εἶναι δ' ἀκόμη ἀληθές, διότι ἐνώ δύο οἱ πλοιοκτῆται ἥθανοντο ἑαυτούς ἀδικημένους καὶ οἱ πράκτορες, δχι μόνον δέν ἐπλούτιζων, ἀλλὰ καὶ ἔχαναν πολλοὺς ἐκ αὐτῶν τὰ κεφάλαια τῶν, μὲ τὰ ὄποια—σύν τη βοηθείᾳ καὶ γενικωτέρων ἀλλών εὐνοϊκῶν συνθηκῶν τῆς ἄγορᾶς—εἴχον ἐγκατασταθεῖ εἰς τὴν Ρουμανίαν.

Ἡ συγχώνευσις, ἐπομένως, εἰς ἓν «pool» τῶν πρακτόρων—ναύλωτῶν παρουσιάζει πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην μίαν πρόδον, τὴν δοποίαν, κάθε ἀμερόληπτος παρατηρητής, δέν εἶναι δυνατὸν παρὰ νὰ τὴν χαιρετίσῃ εὐχαριστῶς. Διὰ τὴν ἐνώσεως τῶν ἐπισημοποιήθησαν, τρόπον τινά, καὶ μερικαὶ ἀπὸ δύο ἡ τριῶν ἐτῶν ἐκκρεμοῦσι τροποποίησεις τοῦ ναύλοσυμφωνού τοῦ **Dancon**. Πρόκειται περὶ διαφόρων ὅρων, ἔξιφρετικῆς—πράγματι—λεπτομερίας, οἵτινες διατυπώνονται εἰς μακροσκελέστατον «παράρτημα», προσητηρημένον εἰς τὸ σύνθετο ναύλοσυμφωνον **Dancon C.P.** Τὸ ναύλοσυμφωνον αὐτὸν συνταχθέντων καθ' ἣν ἐποχήν οἱ νέοι Ρουμανοὶ λιμένες τοῦ Δουνάβεως, οἱ τῆς Βεσσαραβίας, ἀνήκον τότε εἰς τὴν Ρωσίαν, εἶναι μειονεκτικῶν, ἀτέλες καὶ κατ' ἔξοχην ἀλατοκίδην, παρουσιάζει δὲ πλειστάκις, ἐκτός τῆς μὴ ὡς ἄνω προβλέψεως τῶν νέων Ρουμανικῶν λιμένων, καὶ ἀοριστίας τοιαύτας, αἵτινες παρέχουν λαβὴν εἰς ἔριδας, δυσαρεσκείας καὶ δαπανηράς διαιτησίας εἰς τὸ Λονδίνον. Τὸ γεγονός καὶ μόνον, διότι δύλα αὐτὰ τὰ ἀσφαῆ καὶ ἀπρόβλεπτα σημεῖα διευκρινίζονται ἀπὸ τοὺς νεοθεοπισθέντας ὄρους—ἔστω καὶ μονομερῶς ὑπέρ τῶν ἀπόψεων τῶν ναύλωτῶν—δέν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐπιδείνωσις τῆς ὑπαρχούσης ἡδη ὀυσιαστικῆς καταστάσεως, ἀλλὰ μᾶλλον ὡς μία θετική πρόδοσ. Σήμερον ὁ ἐφοπλιστής, δταν ναύλων τὸ σκάφος του, εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων δλας τὰς ἐναντίον του περιπτώσεις καὶ συνεπῶς ἐναπόκειται πλήρως εἰς αὐτὸν νὰ κρίνῃ, ἀν

τὸν συμφέρη ν' ἀποδεχθῇ ή ν' ἀπορρίψῃ τὴν προτεινομένην ναύλωσιν.

Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, δέν εἰναι δυνατόν, εἰμὴ εὐνοϊκάς νὰ προκαλέσῃ κρίσεις ὁ σχηματισμός τοῦ ἑνιαίου «pool» τῆς Βρατιλᾶς. «Υπάρχει δῆμος καὶ μία ἄλλη ἀποφίλης, μελλοντικῆς μὲν χροιᾶς, τὴν δοποίαν δέν πρέπει ὀπωσδήποτε νὰ ἀγνοήσωμεν: Τὸ ἐν λόγῳ «pool», ἔαν ἑργασθῇ καλῶς, τείνει νὰ συγκεντρώσῃ μεγάλην δύναμιν εἰς χεῖρας του, δηλαδή δῆλας τὰς ἐκ τοῦ Δουνάβεως ἐξαγωγάς γεννημάτων. Απαξιμηθῆται, διότι θά κάμη καλὴν χρήσιν τῆς παντοδυναμίας του, διότι θά περιορισθῇ νὰ κερδίζῃ 3 πέννας κατὰ τόννον ἡ ἔστω τὴν ἐκ 2 οἰο προμηθείαν του, καὶ τὰ νόμιμα κέρδη τοῦ stevedoring καὶ διότι δέν θά ἐπωσδήποτε τῆς μονοπωλιακῆς του θέσεως τόσον ἀπέναντι τῶν φορτωτῶν, δσον καὶ ἀπέναντι τῶν πλοιοκτητῶν: Η ἀποφίλης αὕτη, εἰδικῶς δον ἀφορᾶ τοὺς «Ελληνας ἐφοπλιστάς, εἰνε ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσα. Ο γράφων, δοτὶς κάτι γνωρίζει ἀπὸ παρόμοια «pool», ἔχει πρόσφατα εἰς τὴν μνήμην του τὰ ἀποτελέσματα καὶ τὴν ἀσκηθείσαν πίεσιν ἑναντίον ισχυροτάτων Ἐφοπλιστικῶν Όργανων της Αγγλίας καὶ τοῦ Κόντινεντ ἀπὸ ἔνα ἀλλοὶ καὶ μάλιστα πολὺ μικρότεράς σχετικῶς ἐκτάσεως, pool, καὶ τὰ δυσανάλογα κέρδη, δτινα τοῦτο ἀπεκδύμεστος ἀπὸ τὴν τακτικὴν τῆς πιεσιν. Πολὺ περισσότερον δυσχερεστέρα δέν εἰναι ἡ θέσις τῶν πτωχῶν, τῶν μὴ ὠργανωμένων καὶ ἔχόντων ἀνάγκην ὑποστηρίξεως καὶ οὐχὶ πιεσεως, Ελλήνων πλοιοκτητῶν, ίδιως δὲ ὑπὲ τὰς παρούσας δυσμενεῖς συνθήκας, ἀτίνας δημιουργεῖ εἰς αὐτούς διὰ τὰς ἐκ τοῦ Δουνάβεως φορτώσεις τὸ ζῆτημα τῶν ἐπασφαλιστρῶν τῶν φορτίων. Ιδού, δθεν, τι θά ἐπρεπε ν' ἀπασχολήσῃ τοὺς εύρυτερον σκεπτομένους καὶ τὸ ἀπώτερον, καπως, μέλλον διαβλέποντας, ἐφοπλιστάς μας.

Ως πρὸς τὰς μεταφορὰς τῆς ξυλείας καὶ οἱ διὰ αὐτάς κραταύνεταις ναύλοι εἰναι ἔξαιρετικῶς πτωχοὶ, οὐδεὶς δὲ ἐφοπλιστής, καὶ διὰ πλέον οἰκονομικῶς ἔργαζόμενος, δύναται ἐπὶ τοῦ παρόντος νὰ κερδίσῃ ἡ ἔστω καὶ νὰ μὴ χάσῃ ἐξ αὐτῶν. Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως ταύτης καὶ πρὸς τὸν οκοπόν της ἐπιδιώξεως σχετικῆς τινος αὐτῆσσος τῶν ναύλων τῆς ξυλείας διὰ τῆς καταστάσεως των ναύλων τῆς ξυλείας καταπάσσεως τῶν συναγωνισμοῦ παρεπήρητη τελευταίως κάποια κινησις εἰς τὸ Γαλάται, ἡ ὁποῖα δημάρας μέχρι τῆς ήμέρας τῆς ἑκείθεν ἀναχωρήσεως μου δέν είχε καταλήξει εἰς θετικόν τι ἀποτελέσμα καὶ συνεπῶς δέν δύναμαι νὰ προβώ εἰς κρίσεις ἐπ' αὐτῆς.

Βέβαιον μόνον εἶναι, διότι ἡ ἐν τῷ Δουνάβει κατάστασις επιθευταῖς ναύλοις ταῦτης καθιερώσων τῶν νέων Ρουμανικῶν φορτηγῶν γραμμῶν, αἱ δοποῖαι ἐκείδουμεναι ἀπὸ σχετικῶς καλά σκάφη καὶ ἔξυπηρτούσιν διαρισμένην Κρατικὴν πολιτικὴν διευκολύνσεως τῶν ἔξαγωγῶν, ἔξευτελίζουν οὐσιαστικῶς τοὺς ναύλους πρὸς τὰς διαφόρους Μεσογειακάς κατευθύνσεις, διὸ ἐνδιαφέρονται. Αν τὰ ἀτμόλιοια αὐτά ἀνήκον εἰς ιδιώτας, δέν θά ἡδύναντο ποτὲ νὰ ἐργασθοῦν μὲ παρομοίους ναύλους. Τὸ Ρουμανικὸν Κράτος δημάρας πρός τοὺς ἐξυπηρέτητοὺς τῶν ἐπιδιώξεων τῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς του πτηρεῖ ἐπὶ τοῦ προκειμένου μίαν στάσιν ἐνεργητική καὶ ἐδιαμέτρου ἀντίθετον πρὸς τὴν ὑπὲ τῆς Έλλαδος τηρουμένην ἐπὶ ἀναλόγων περιπτώσεων.

Ἡ Ρουμανικὴ αὐτῇ τακτικὴ ἀποτελεῖ παράγοντα, δοτὶς ἐμποδίζει τὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων τῆς ξυλείας διὰ τὰς πρὸς τὴν Συρίαν καὶ τὴν Ἰσπανίαν μεταφοράς, τὰς δοποῖας πρὸς τὸ παρόν ἐξυπηρετοῦν αἱ καθιερωθεῖσαι δύο γραμμαῖ. Καὶ ἐρωτῶ: Τι ἄρα γε θά συμβῇ μεθαύριον, ἀν οἱ Ρουμάνοι ἀποφασίσουν νὰ ἀγοράσουν μερικὰ ἀκόμη σκάφη καὶ ἐπεκτείνουν τὰς ἡδη παρ' αὐτῶν ἔγκαινιασθείσας γραμμῶν πυκνοῦντες τὸ δίκτυον τῶν μεταφορῶν τῶν συγκοινωνιῶν;

Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

'Η ἐκτέλεσις ἐν 'Ελλάδι τῶν 'Αγγλικῶν ναυτοδανείων

Ο "Αρειος Πάγος διὰ τῆς δημοσιευθείσης πρὸ τιγων ἡμερῶν ὑπὲ ἀριθ. 399 ἀποφασεώς του ἐπεκύρωσεν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Αθηνῶν (τὴν 1860)1932) κηρύσσει τὴν ἐκτέλεστὸν ἐν 'Ελλάδι: καθ' δλας κατὸς τὰς διατάξεις 'Αγγλικῶν συμβόλαιων ὑποθηκοδανείου τύπου "mortgage agreement".

Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ συμβόλαιου ὑποθηκεύσεως τῶν δύο ὑπὲ Αγγλικῶν σημαίων ἀτμοπλοίων τοῦ «Iriyēneia» καὶ τοῦ «Aspasie». Τὸ ζῆτημα γενικῶς διὰ πρώτην φορὰν ἔξεταζόμενον ὑπὲ τῶν ἀνωτέρων Ελληνικῶν καύλων καὶ τοῦ νομικοῦ κόσμου, τόσον ἐν Έλλάδι, δσον καὶ ἐν Αγγλίᾳ, λόγῳ ιδίᾳ τῆς σημασίας ἢν ἐνέχει: διὰ τὰς Ἀγγλικὰ κεφάλαια τὰς ἐν Ελλάδι: ισχύει καθ' δληγ κατὸν τὴν ἐκτασιν τῶν συμβόλαιων, διὸ τὸν παρέγοντας εἰς τὸν δανειστὰς δικαιώματα μὲ τὰ παρὰ τοῦ Αγγλικοῦ νόμου ἀναγνωρίζομενα. Εἰνε γωνταῖς τὴν σημαντικόν μέρος τῆς φορτηγοῦ Ελληνικῆς Εμπορικῆς γαυτιλίας ὑπόκειται εἰς τὸν πόσθικας τοῦ τόπου τοῦ

ΓΑΙΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ναυτικοὶ Πράκτορες

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ADVISORY AGENTS)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ)

Τηλεγρ. Διευθ. ΓΑΡΑΞ—Τηλ. σρ. 385

Αντιπρόσωποι εἰς ὄλους τοὺς Ρουμανικοὺς λιμένας

του. Κατά τὸ 1928 τὸ πεσσοστόδυ τῆς βεβαρυμένης δι^ο ὑποθηκῶν χωρητικότητος τῆς Ἐλληνικῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς 31.4 οἱού ἐπὶ τοῦ συνόλου, δὲν ἔχομεν δ^ο ὑ^π δψεις μακρινέτεραν στατιστικήν. Ἐξ ἀφορμῆς τῆς δίκης, ἐφ' ἣς ἐξεδόθη ἡ ὁς ἀνω ἀπόφασις, ὃς καὶ ἀλληγορίας συναφοῦς, ἔγκριτα περιοδικὰ καὶ ἐφημερίδες τοῦ Λονδίνου εἶχον ἀναγράψει, δτι ἐάν ἡμισιερήτετο ἐν Ἐλλάδι τὸ κύρος τῶν Ἀγγλικῶν συμβολαίων, τὰ Ἀγγλικὰ κεφάλαια θὰ καθίσταντο διστακτικά προκειμένου νὰ τοποθετηθοῦν ἐπὶ Ἐλληνικῶν πλοίων.

Ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει, ἡ ὁφειλέτις πλοιοκτήτρια εἶχεν ἴσχυρισθή ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων, δτι δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἴσχυσῃ ἐν Ἐλλάδι, ὃς ἀντικείμενος εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν, δὲρος τοῦ συμβολαίου, καθ' ὃ δὲ διαγειστής εἶχε τὸ δικαίωμα ὑπὸ ώρισμένας προϋποθέσεις, νὰ ἐπιλαμβάνηται τῆς κατοχῆς καὶ διαχειρίσεως τοῦ ἐνύποθήκου πλοίου. Ἡ ἀντίθετος ἀποψὺς ἀνεπτύχθη θεωρητικῶς ὑπὸ τῶν πληρεξουσίων δικηγόρων τοῦ δικαιειστοῦ κ. Π. Γ. Καλλιμανοπούλου οἰτινες, πλὴν ἀλλων, ὑπέμνησκε δτι ναι μὲν τὰ παρεχόμενα εἰς τὸν δικαιούμενον διὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ συμβολαίου δικαιώματα εἶναι εὐρύτατα, ἀνάλογα δμως, ἀν μὴ καὶ περισσότερον καταθλιπτικά διὰ τὸν ὁφειλέτην, ἔχουσιν ἀναγνωρισθή καὶ ἐν τῇ ἡμετέρᾳ γνωμοθεσίᾳ διὰ τοῦ νόμου ΓΨΙΖ' κεφ. Β' (ἄρθρ. 233 καὶ ἐπ. Ἐμπ. Νέμου) καθιερωθέντος τοῦ θεσμοῦ τῆς μεταδιάσεως τῆς κυριότητος πλοίου πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπαιτήσεως. "Οτι καὶ μεταξὺ Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ δικαιειστῶν ἐν Ἐλλάδι συνομολογοῦνται συμβόλαια, καθ' ὃ δὲ δικαιειστής, ὑπὸ ώρισμένας προϋποθέσεις, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἀντικαθίστῃ τὸν πλοίαρχον καὶ ν' ἀναλαμβάνῃ τὴν διαχειρίσιμην τοῦ πλοίου καὶ δτι πράγματι, οἰκονομικὴ ἀνάγκη ἐξ αὐτῆς τῆς φύσεως τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως πηγάδουσα, ἐπιβάλλει δπως οἱ ἐπενδύοντες τὰ κεφάλαιά των εἰς δάνεια μὲ ἔξασφάλισιν πλοία, ἐπιλαμβάνωνται τῆς κατοχῆς καὶ διαχειρίσεως τοῦ ὑπεγγόνου αὐτοῖς πλοίου, ὑπὸ ώρισμένας προϋποθέσεις, διὰ τὸν ὑπεγγόνον αὐτοῖς πρόνοιαν διὰ τὰ συμφέροντά των.

Ἡ τοιαύτη ἀνάγκη εἶναι ἀπότοκος τῶν κινδύνων εἰς οὓς ἐκτίθεται τὸ κεφάλαιον, διστάζονταν νὰ παράσχῃ τὴν ἀρωγήν του εἰς τὰς γαυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ συντελέσῃ εἰς ἀνάπτυξιν αὐτῶν. Αἱ πιθαναὶ διακυμάνσεις τῶν τιμῶν, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων ἐνδέχεται νὰ μείνῃ ἀκάλυπτος ἡ ἐνύποθήκος ἀπαιτήσεις, οἱ κίνδυνοι οἱ συμφυεὶς μὲτην διαρκῆ μετακίνησιν τῶν πλοίων καὶ τὸν τρόπον τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν καὶ τὸ ἐνδεχόμενον νὰ δημιουργηθῶσι εἰς ἔγονους λιμένας ἀπαιτήσεις ὑπὲρ τρίτων προσώπων προνομιακώς ἵκανοποιούμεναι: ἐκ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, κατὰ προτίμησιν τῶν ἐνύποθήκων ἀπαιτήσεων, (κινητούς διαφόρων Κρατῶν ἀναγνωρίζουσα: προνόμια προηγούμενα τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης διαφόρων κατηγοριῶν), ἐπιβάλλονται τὴν εἰδικὴν πρόνοιαν διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν καὶ ἐνίσχυσιν τῆς ἰδιωτικῆς πρωτο-

δουλίας, πρόνοιαν ἐκδηλουμένην διεθνῶς διὰ τῆς νομοθετικῆς ρυθμίσεως, εὐνοϊκῆς διὰ τοὺς ἐνύποθήκους δικαιούμενους καὶ διὰ τῆς ἀναγνωρίσεως δικαιωμάτων ὑπὲρ αὐτῶν, τεινόντων εἰς τὴν μείωσιν τῶν μειονεκτημάτων καὶ τῶν κινδύνων τοποθετήσεως ἐπὶ ἐγγυήσει πλοίων. Οὕτω ἀνεγνωρίσθη τὸ δικαίωμα τοῦ ἐνύποθήκου δικαιούμενον διποτεῖν εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ ὑπεγγόνου πλοίου, ἥτις δμως δὲν δύναται νὰ νοηθῇ, ἀνευ λόγως τῆς κατοχῆς αὐτοῦ, ἐν δεδομένῃ στιγμῇ, πρὸς πρόληψιν τῶν κινδύνων, διπερ δικαίωμα, τυχόν συνομολογηθὲν, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀντικείμενον εἰς τὴν κοινὴν περὶ δικαιουίου ἀντίληψιν ἐν Ἐλλάδι, ἀφοῦ εἶναι σύμφωνον τὸ περιεχόμενον αὐτοῦ μὲ τὸν ἐπιδιωκόμενον ἀνώτερον κοινωνικὸν σκοπόν, τῆς ἐνσχύσεως τῆς Ναυτιλίας Πίστεως.

Τὸ Δικαστήριον τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἀποδεχόμενον τὰς ἀνωτέρω ἀπόψεις εὑρέν διπερ πράγματα: δὲν ἀντικείται εἰς νόμον τινὰ ἡμεδαπὸν δημοσίας τάξεως ἡ ἐν τῷ συμβολαίῳ ρήτρα, καθ' ᾧ ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως δέσσεως τινος τοῦ δικαιούμενον δὲ ἀλληγορίας παραδίσεως τῶν ἐν κύτῳ δρων θὰ δικαιούσται δ δικαιειστής νὰ λαμβάνῃ εἰς τὴν κατοχήν του τὰ ἐνύποθηκα ἀτμόπλοια πρὸς ἐνέργειαν κατκοχέσεως ἡ πρὸς ἀφάρεσιν ἀπλῶς τούτων ἀπὸ τῆς κατοχῆς τοῦ ὁφειλέτου.

Κατόπιν τῆς ἀπαράσεως ταύτης τοῦ ἀνωτάτου Δικαστηρίου, διτίλος δυνάμει: τοῦ διποίου, κακογράμτων τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐνύποθήκου δικαιούμενον, ἐνηργήθη καὶ δ πλειστηριασμὸς τῶν ὡς ἀνωτεροπλοίων, κατέστη ἀπρόσδιλητος.

Θ. ΒΑΛΣΑΜΑΚΗΣ
Δικηγόρος

BUNKERS AT HAMBURG Bd BLUMENFELD K.a.A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN

TEL. ADDRESS: FELDKOHLE-HAMBURG

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟΙ 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.

ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT

ANTIFOULING COMPOSITION FOR SHIPS' BOTTOMS

REGULARLY SPECIFIED BY LEADING GREEK SHIP OWNERS



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

1932. Τό έτος τῆς ὁξυτέρας κρίσεως

'Ο αντίκτυπος εἰς τὴν ναυτιλίαν

Η δύνης τῆς τόσον ἐνταθείσης κατά τὴν διάρκειαν τοῦ 1932 κοινοῖς καταφένεται ἐν ὅλῃ ἀντὶς τῇ ἑκάστῃ ἀπὸ τὰ ἀποτέλεσματα τῆς ἐμπειρίας τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων τῶν κυριοτέρων πορῶν. Παντοῦ αἱ εἰσπράξεις σημαντικήν εἴμασσον πτώσιν, ἡ δὲ χρηματικής μεριμνᾶς τοὺς μετόχους ἡ δὲν ὑπάρχει καθόλου ἡ εἰς εναρίθμους τινάς περιπτώσεις, καὶ ἡ ἀς ἐχορηγήθη μέρισμα, εἰνε τοῦτο μειονένεν εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Τὸ θύμβειον αἱτία ἀποτέλεσμα ἀνεμένον ἄλλως τε, ἐφόσον τὰ στατιστικὰ δεδομένα διεπίστουν, ὅτι ἡ ἐπορική κίνησις τῶν τριῶν σπουδαιοτέρων λιμενικῶν συγκροτημάτων τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐνδρουπῆς (Ἀμβούργον, Ἀμβέρσης καὶ Ρότερνταμ) κατέπει τιμωροῦντος τοῦ 1932 κατὰ ποσοστὸν 18 οὐρανοῖς τοῦ 1931 καὶ διὰ τὸ σύνολον τοῦ ὕγκου τῶν ὑπερδαλασίων μεταζομούντων φορτίου ἐμειώθη ἀπὸ τοῦ 1929 εἰς τὸ 1932 κατὰ 107 ὀλόκληρα ἔκαποιμόνα τόνους, προκειμένου δὲ μόνον περὶ τῶν διὰ μέσου τῶν Γαλλικῶν λιμένων καὶ τοῦ Κόντινετ μεταφορῶν, τῶν μέσῳ τῶν διωρύγων Σούνιος καὶ Παναμᾶ διελύσεων φορτίων—τῶν μεγαλύτερον διλαδή ἐμπορικῶν ἀρτηριῶν—χωρὶς να λαμψάνεται ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ zénith τῶν ὑπολοίπων λιμένων τοῦ Κόσμου.

Ἄρι τέτερον, οἱ γαῦλοι κατά τὸ 1932 κατῆλθον εἰς ἐπίπεδον 15 έως 30 οὐρανοῖς εἶναντι τοῦ προπολεμικοῦ, ἐνῷ τούναντίον τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ηὗθησαν κατὰ 60—70 οὐρανοῖς, βάσει τοῦ χρονοῦ. Οἱ ἀντέρεια ἀριθμοὶ ἀποδίδουν τὸ βάθος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ ἔχειγον τὰ καταστρεπτικὰ ἀποτέλεσματα τῆς κρίσεως τοῦ 1932 δι' ὥλας σχεδὸν τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἴδιατερον δι' ἐκείνας τῶν ὀποίων αἱ χῶραι παρέμειναν πισταὶ εἰς τὴν κρίσιν βάσιν, ἀφοῦ ὡς μοναδικὸν συναλλακτικὸν μέσον τῶν ναυλῶν διετηρήθη ἡ Ἀγγλικὴ λίρα καὶ μετὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν αὐτῆς ἐν τοῦ χρονοῦ.

Τὸ «Lloyd Amversois», προκειμένον νὰ παράσχῃ μίαν ἀποτέλεσμα εἰκόνα τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κρίσεως, κατήγρασε—βάσει τῶν δημοσιευθέντων ἰσολογισμῶν, τῆς χρήσεως 1932, τῶν κυριωτέρων κατὰ χώρας ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων—μίαν στατιστικήν, ἀπὸ τὴν ὑπόλοιπην ἔχαγεται, διὶς μόνον τῶν περιληψειῶν εἰς τὴν ἔρευναν καὶ ἀναλυτικῶς, ὡς κατωτέρω μηνιονοεμένων ἑταῖριδων αἱ ζημιές αἱ ἀνήλιθον κατὰ τὸ πασελθόν ἔτος καὶ τὰ προσέγγισην εἰς τὸν στρογγύλον ἀριθμὸν τοῦ ἑνὸς διευκόλυτομπρίου Βελγικῶν φράγκων, ητοι: τῶν 40 περίποιον ἑκατομ. Ἀγγλικῶν λιρῶν.

"Ἴσοι πότε ἐμφανίζουν τὴν κρίσην ἀναλυτικότερον οἱ ἀριθμοί:

ΓΕΡΜΑΝΙΑ.—Ο δημιος «Hapag—Lloyd» ἐνεψάνειν ἔλλειψην 24 ἑκατομ. καρωνῶν, καλυψθὲν ἀπὸ τὰ ἀποθεματικὰ καὶ χωρὶς καρμίαν ἀποσβοτοῦ τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ τοῦ.

ΔΑΝΙΑ.—Ἐταιρία «Est Asiaticus». Εἰχεν ἀκαθάριστον κέρδος 9.42 ἑκατομ. καρωνῶν, συμπειλαργονομένου πιστωτικοῦ ὑπολοίπου τῆς χρήσεως 1931 ἐξ 1.48 ἑκατ. καρωνῶν. Τὸ καθαρὸν κέρδος τῆς ἀνήλιθεν εἰς 1.555.000 καρωνάς. Μέρισμα δὲν διενεργήθη.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ.—«International Mercantile Marine». Ηραρούσασα κατὰ τὸ 1932 ἔλλειψην 1.507.000 δολαρίων, ἔναντι 1.278.000 τοῦ προηγούμενού ἔτους.

ΙΤΑΛΙΑ.—«L'loyd Triestino». (δὲ νέος δημιος, δοτις προσήλθεν ἀπὸ τῆς συγχώνευσης τοῦ «Λέσβ Τριεστίνο», τῆς «Μαζίτικα Ιταλιάνα» καὶ τῆς «Σίτικα»). Απὸ τὴν χρήσεων τοῦ 1932 καὶ μετὰ προγονομένην ἀποσβοτὸν 4.12) 2 ἑκατομ. λιρετῶν ἐκ τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ τῆς, ἀπεκόμισε ζημιάν 679.000 λιρετῶν.

«Adria».—Τοῦ Φιούδης. — Εκλεισε τὴν χρήσειν τῆς μὲν ἔλλειψην 1.152.000 λιρετῶν.

«Italia». (δὲ τῆς συγχωνεύσεως τῆς «Κέδεσούτικ», τοῦ «Λέσβ Σαρπούτο» καὶ τῆς «Ναζιγκάκιάνος Τρενεράλε Ιταλιάνα» θηματογράφης δημιος). Εἰχεν τὴν χρήσεων 1932 ζημιάν 19.775.000 λιρετῶν, χωρὶς καὶ εἰς οδηγίων τῶν συνήθων ἀποσβοτῶν νὰ πρεσθῇ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ.—«Cunard Line». Η ἑταῖρις αὕτη εἶται τὰς πάσης κατηγορίας εἰσπράξεις της νὰ ἀποδιέξωνται: ἀπὸ 5.644.000 λιρῶν εἰς 4.914.000 καὶ τὸ ἀκαθάριστον αὐτῆς κέρδος νὰ μειωθεῖ: ἀπὸ 396.000 λιρῶν εἰς 64.000 μόνον. Η χρήσεις τοῦ 1931 ἔκλεισε μὲν ζημιάν 553.000 λιρῶν, ἔναντι κέρδους 18.000 λιρῶν κατὰ τὸ 1930, κατὰ δὲ τὰ τρία τελευταῖς ἔτη οὐδὲν μέρισμα διενεργήθη. Τὸ 1929 εἶχε δεῦρη μέρισμα 7.12) 2 οὐρανοῦ.

«Anchor Line, Ltd» (ἔξαρτημα τῆς «Cunard» καὶ διαδέστουσα στόλον 110.000 τ. γκρός). Εἰχεν ἐκ τῆς ἐμπαταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς κέρδος 13.639 λιρῶν, δηπερ μεταβλήθη, μετὰ τὴν ἀποσβοτὴν ἐπὶ τῷ σκαφῶν της, εἰς ζημιάν 233.549 λιρῶν. Απὸ τοῦ 1930 τὸ ἀποθεματικά τῆς ἐμειώθησαν ἀπὸ 1.000.000 εἰς 369.000 λιρῶν. "Ηδη τὸ διεκτηκόν αὐτῆς συμβούλιον ἀνήγγειλε διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον τὴν οἰκονομικήν της ἀναθοργάνωσιν.

«Union Castle St. Co». Απεκόμισε καθαρὸν κέρδος 190.000 λιρῶν, εἰς τὸ ὄποιον προστέθη καὶ τὸ ἔξ 186.000 λιρῶν πιστωτικὸν ὑπολοίπον τῆς προηγούμενής χρήσεως ἔναντι 1.688.000 τοῦ 1931. Η ἑταῖρα αὕτη, ἀφοῦ μετέφερεν εἰς τὸ καφάλαιον τῶν ἀποσβοτῶν 110.000 λιρῶν, ἐπλήρωσε τὸ μέρισμα τῶν μετοχῶν προταρικότητος καὶ ἀφήκεν εἰς νέον, ποσὸν 190.000 λιρῶν.

«Royal Mail». Ενεψάνεις κέρδος ἐκμεταλλεύσεως κατὰ τὸ 1932 ἐκ λιρῶν 521.000, διεκκλήθη διὰ τὸ ποσὸν αὐτὸς μετέφερθη εἰς τὸ λαμπον τῶν

ἀποσβοτῶν καὶ μετὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν παθητικῶν ὑπολοίπων εἰς νέον ἐκ λιρῶν 659.000.

«White Star Line» (χρήσεις μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1931). Είχε ζημιάν 596.000 λιρῶν, χωρὶς νὰ δυνηθῇ νὰ προσῇ εἰς ἀποσβότης. Η ἓντις ἀντὶς ἐξαρτωμένη ο «Oceanic St. Co», ητὶς ἐκμεταλλεύεται τὴν πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν γραμμήν, παρουσιάσεις ἔλλειψη 152.000 λιρῶν προστίθενται εἰς 518.000 λιρῶν.

«Firthess Withy, Ltd».—«Επιλέγων μέρισμα 2 οὐρανοῦ (ἀντὶ 3 1) 2 οὐρανοῦ τὴν χρήσεις, ητὶς ἐκλεισε τὴν 30ην Απριλίου 1933, ἀποτελεῖται διὰ μίαν τῶν σπανίων περιπτώσεων δι' Ἀγγλικὴν ἵτις κατέβαλε ὑπὸ τὰς παρούσας συγχώνευσης μέρισμα διὰ τὰς κοινὰς μετοχὰς της.

«P. & O.»—(Κλείσιμον ισολογισμὸν τὴν 30ην Σεπτεμβρίου 1932). Κέρδος 281.000 λιρῶν ἔναντι 643.000 λιρῶν τοῦ 1931 καὶ 866.000 λιρῶν τοῦ 1930. Αἱ μετοχαὶ «προτεραιότητος» ἀπῆλαυσαν τὸ σύνηθες μέρισμα τοῦ 5 οὐρανοῦ, αἱ «κοινωνίες» δημος μετοχαὶ οὐδὲν μέρισμα διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τὸ 1889, διὰ ἐξενεργήσαν. Τὸ 1930 εἶχον λάθε: αὐταὶ μέρισμα 10 οὐρανοῦ καὶ τὸ 1931 μέρισμα 6 οὐρανοῦ.

«Orient St. Navigation».—(παράτημα τῆς «P. & O.», ἐξηγητικός τῶν της γραμμῶν Ἀβδεράλιας). Οὐδὲν μέρισμα διενεργήθη τὰς κοινὰς μετοχὰς της, ἔναντι 5 οὐρανοῦ της χρήσεως 1930—31.

«British In Ila St. Navigation Co».—(Τελεῖσα διὰ τὸν ἐλεγχον τῆς «P. & O.»). Είχε κέρδος 195.000 λιρῶν ἔναντι 249.000 τοῦ 1931, τὸ μέρισμα τῆς δημος διὰ τὰς κοινὰς μετοχὰς περιστροφὴ ἀπὸ 8 εἰς 2 1) 2 οὐρανοῦ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ.—«Bergen St. C.»—Απεκόμισε καθαρὸν κέρδην 808.000 λιρῶν, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ 800.000 διετέλησαν δι' ἀποσβότης, τὸ δὲ ὑπόλοιπον μετέφερθη εἰς νέον. Μέρισμα δὲν διέθη.

«Ocean Co».—Είχεν ἐκ τῆς ἐμπαταλλεύσεως κέρδην 408.000 καρωνῶν, μετὰ δὲ τὴν πληρωμὴν τόνων καὶ μεταφορὰν εἰς ἀποσβότης, ἔλλειψη μεριάν 696.000 καρωνῶν διὰ πρώτην φοράν σπειρίας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ.—«Koninklijke Nederlandse Stoomboot Mij».

(Κατέχουσα 10 μικτὰ σκάφη 55.600 τόνων γκρές καὶ 70 φορτηγά 269.000 τόνων d.w.) Αἱ εἰσπράξεις της ἐμπαταλλήσαν τὸ 1932 κατὰ 8 ἔκαπτον. φορινίων, ἡ οὐδὲν κατέλαβε μὲν ζημιάν 559.000 φορινίων, ἔναντι κέρδους 333.000 καὶ 2019.

«Holland—America Lijn».—Ανέλαυσε κατὰ τὸ 1932 τὴν οἰκονομικὴν ἀναδιοργάνωσιν, ητὶς καὶ συνετελέσθη ἡ διεύθυνση. Ή ηρχήσει τὸν π. ἔτους παρουσίας κέρδος 4.772.000 φορινίων, μετὰ τὰς ἀποσβότης δημος τοῦ τόκους αὐτοῦ πράσινο μία ζημιά 158.812 φορινίων, ἡ δὲ ἀντὶς ἐξαρτημένη ἔκτηρια «Holland—America Maildienst» είχε καὶ αὐτὴ ζημιάν 996.112 φορινίων.

«Nederland» (τοῦ «Amsterdārntuam»).

—Πρόσκινται περὶ τῆς σοβαρότερας τῶν «Ολλανδικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ δὲ ἐργασίαι της ἀπεφεραν ἀποτελέσματα κατὰ πολὺ δυομενεστέρα εἶναντι τοῦ 1931. Η κίνησις τῶν ἐπιπλατών εἰς τὰ σκάφη της ἐμειώθη κατὰ 12 οὐρανοῦ, τὸ δὲ ἐπιπλατών εἰς τὰς κοινάς της παρατηρήσθην ἐπὶ τὰς κοινάς της μετοχὰς περιστροφὴν ἀποφεύγονταν εἰς τὰς κοινάς της σκάφη της φορινής ἀποφεύγονταν. Αἱ εἰσπράξεις της 1931 καὶ τὰ κέρδη ἀνήλιθον μόνον εἰς 7.393.162 φορινίων, ἐκ τῷ ὑπόλοιπον 6.165.000 διετέλησαν δι' ἀποσβότης, 528.000 εἰς διαφόρους κραματικούς λογαριασμούς καὶ 618.519 φορινίων εἰς τόκους. Η κατάστασις τῆς ἑταῖρας ταύτης—ἀριθμούσης στολῶν κραματικῶν 331.659 τόνων γκρές—προβλέπεται, διὰ: Οὐδὲ ἐπιδεινωθῆ διὰ τὴν τρέχουσαν χρήσιαν.

«Rotterdamche Lloyd».—«Εκλεισε τὴν χρήσειν τοῦ π. δ. μὲ μείσων τῶν εἰσπράξεων του κατὰ 6.300.000 φορινίων ἔναντι τοῦ 1931, ἀλλ᾽ αἱ σοδαρόταται οἰκονομίαι, αἰτίας ἐφημέρισθων, ἐπέτρεψαν ν' ἀναδιεῖσθη τὸ κέρδος τῆς ἐμπαταλλεύσεως ἀπὸ 3.528.000 (κατὰ τὸ 1931) εἰς 4.281.000 φορινίων κατὰ τὸ 1932. Η τακτικὴ ἀποσβότης τοῦ στόλου της ἀπερρόφησε 6.220.000 φορινίων, αἱ δὲ διακαύσι τῶν σκαφῶν της 1.300.000, ἔναντι 2.700.000 φορινίων τῆς χρήσεως 1931, χωρὶς νὰ γίνουν ἀποσβότης διὰ τὰς ἀγκαταστάσεις ἔκπαθες, διὰ τὰς δημος τοῦ 1931 είχαν διετέλησθη 500.000 φορινίων. Διὰ τὴν καλύψιν τοῦ τελικοῦ τῆς ἐλλειψης της ἀποσύρθησαν της κεφαλαίων 2.850.000 φορινίων (ἔναντι 3 ἑκατ. τοῦ 1931) καὶ 1.300.000 ἐκ τοῦ κεφαλαίου ἀνακαύσιων τῶν σκαφῶν, σύντο δὲ ἡ χρήσις ἀπέληξε μὲν ἔλλειψη 4.175.000 φορινίων μόνον.

«Royal Holland Lloyd».—Καὶ ἡ ἑταῖρα αὕτη προσέθη κατὰ τὸ π. ἔτος εἰς μίαν γενικὴν οἰκονομικὴν ἀναγνωρίστην. Τοπελήθη διὰ τὸν Κρατικὸν ἔλαχον, κατόπιν τῆς συνάψεως δεκάνειον 4.166.000 φορινίων, ἀγγυημένον διὰ τὸν ἐνεργητικὸν τῆς καφαλαίου. Χάρις εἰς τὸν πειρούσιν τῶν γραμμῶν της τὸ ἐλλειψη μὲν τῆς ἐμπαταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς ἀνήλιθον εἰς 1.585.000 φορινίων, ἔναντι: 1.437.000 τοῦ 1931, ἐκκλήσθη δὲ ἐκ τῷ ἀποθεματικοῦ της.

ΣΟΥΗΔΙΑ.—«Ivaran Sh. Co».

— Είχεν ἀκαθάριστα κέρδη 1.285.000 καρωνῶν, καὶ καθαρὰ τοικαντα 677.000, διετέλεσαν διὰ τὸν ἀπόσβοτον ὄλικον της. Μέρισμα δὲν ἔχοργηγήθη.

«Svea».—Η χρήσεις τοῦ 1932 κατέληπνεις εἰς τὴν ἑταῖραν ταύτην ποσούσιον 1.462.000 καρωνῶν ἔναντι 1.067.000 τῆς χρήσεως 1931, διπερ διεθετοῦσα μετὰ τῶν ἐνεργητικῶν ὑπολοίπων τῆς προηγούμενής χρήσεως ἀνήλιθον εἰς 1.690.000 καρωνῶν. Εἳς αὐτὸν 1.410.000 καρωνῶν διετέλησαν δι' ἀποσβότης καὶ εἰς νέον, χωρὶς οὐδὲν μέρισμα νὰ δοῦ, ἔναντι: 2 οὐρανοῦ κατὰ τὸ 1931.

«Svenska Ostasiatiska». Είχεν ἀκαθάριστα κέρδη 2.210.000 καρωνῶν, ἔναντι 1.580.000 τῆς χρήσεως 1931. Μέρισμα διέθη 5 οὐρανοῦ, διπερ καὶ κατὰ τὴν προηγούμενήν χρήσιν.

«Norske America Lijn». Τὸ διετέλεσμον ὑπολοίπων τῆς χρήσεως 1932 ἀνήλιθον εἰς 2.448.000 καρωνῶν, μετὰ δὲ τὴν ἀνάληψην καὶ 600.000 καρωνῶν ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν, διετέλησθη δι' ἀποσβότης ποσὸν 1.028.000 καρωνῶν καὶ ἔχοργηγήθη μέρισμα 5 οὐρανοῦ.

«Swedish America—Mexico Line». Απὸ ἀπόφεως ὅγκου, τὰ μετα-

φερθέντα διά τῶν σκαφῶν τῆς φορτία ἀνὴρθον—δημοσίευσαι καὶ κατὰ τὸ 1931—εἰς 377.000 τόνους ἐμπορευμάτων. Τὰ καθαρὰ κέρδη, μετά τὰς ἀποσβέσεις, ἀνὴρθον εἰς 640.000 καρβώνας ἔναντι 147.000 τὸ 1931, τὸ δὲ μέρισμα διετηρήθη εἰς τὰ 3 οἰκ.

"Ἄξιον ιδιαιτέρως παρατηρήσεως είναι, διότι τὰ σικενονομικά ἀποτελέσματα τῶν Συνηθισμῶν ἐταύριδων ἐμφανίζουν μίαν αἰσθητήν ἔναντι τοῦ 1931 βελτίωσιν διά τὰς περισσότερας περιπτώσεις. Τοῦτο δημοσίευσαι μερονομάνενον ἐταύριδος γεγονός, δημοσίευσαι καταφαίνεται: ἀπό τὰς σημαντικὰς ζημιάς τῆς πλειονότητος τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὴν ἔνωσην ἔταιρων περιτίθενται ναυτικῶν ναυτικῶν ἐταύριδων τὸν λοιπὸν Κρατῶν.

Τὰ αὐτά θλιβερά σημειεύομενα δημοσιογούνται ἀπό τὴν μελέτην τῶν δημοσιευμένων ισολογισμῶν τῶν 'Αγγλικῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν, δεινύνονται τὰς ζημιάς που πλέονται αὖτε ἀπό τὴν ἐμπετάλλευσιν τῶν ὑπὸ τὴν κατοχὴν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ λάινερος.

Τὸ «Fairplay» κατήστοι λεπτομερεῖς πίνακας, βάσει τῶν κατὰ τὸ διαφρένον ἔξαμηνον δημοσιεύεντων ισολογισμῶν διαφόρων 'Αγγλικῶν ἐταιριῶν. Οὗτο προσεμένον περὶ τῶν ἐταιριῶν καθαρῶς φορτηγῶν **tramps** ἐπὶ συνολοῦ κατατεύεινον σεφαλάιον ἐν λιρῶν 8.529. 607 καὶ ἀποθεματικῶν 4.399.222 λιρῶν, ἦτοι ἐπὶ ἀπηχολημένων σεφαλάιον 10.928.829 λιρῶν, δὲν ἐπετέχθη κατὰ τὸ παρελθόν ἕτος εἰμὴ τὸ πτωχῶν κέρδος τῶν 98.366 λιρῶν, ποσὸν δηλαδὴ κατὰ 539.949 λιρῶν μιζότερον ἀπό τὸ ἀπαιτούμενον διά τὴν κανονικὴν ἀπόσθεσιν ἐνὸς ποσοστοῦ δὲ οἴος ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν των. Τὸ διανεμηθὲν μέρισμα ἦτο κατὰ μέσον δρον 1.23 οἴος ἐπὶ τοῦ σεφαλαίου, ἐπληρώθη δὲ ἐκ τῶν τούκον τῶν καταθέσεων.

"Η ἀξία τοῦ στόλου τῶν ἐταιριῶν τούτων, αἵτινες περιελήφθησαν εἰς τὸν ἀνωτέρῳ ἐπολογισμῷ, ἀνεγράφετο ἐν τοῖς βιβλίοις των μὲν μέσον δρον 11.10 λιρῶν κατὰ τόντον γρός, ἐπὶ σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 907.395 τ. γρός, εἰνὲ δὲ ἀπολύτως πρόδρομον, ὅτι η ἀξία αὐτῆς εἰνὲ πολὺ ἀνωτέρᾳ ἐκείνης, πον δύναται νά πραγματοποιῆσῃ σήμερον εἰς τὴν ἀγοράν. 'Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐταιριας φορτηγῶν—λάινερος τὸ κατατεύεινον παρ' αὐτὸν σεφαλάιον ἀνήρχετο εἰς 56.692.718 λιρῶν, τὰ ἀποθεματικὰ τῶν εἰς 12.238.896 λιρῶν καὶ δὲ ἐπὸ τὴν ιδιοκτησίαν τῶν στόλος περιελάμβανε σκάφη 3.539.426 τ. γρός. 'Ο μέσος δρος τοῦ χορηγηθέντος παρὰ τὸν ἐν λόγῳ ἐταιριῶν μερίσματος ἦτο μόνον 1.17 οἴος ἐπὶ τοῦ κατατεύεινον σεφαλαίον των, ἀν δὲ λιρῶν δέ της ὑπὲρ οἴφνων καὶ τὰ ἀποθεματικά, τότε μειούται εἰς ποσοστὸν κάτω τοῦ 1 οἴος.

"Ἐνας ἄλλος σημαντικότερος πόλος, πιστεποιεῖ, ὅτι αἱ τέσσαρες δὲν ἀπέδιναν εἰς ὑπερκεντινούς πλάνους, πιστεποιεῖ, ὅτι αἱ τέσσαρες δὲν ἀπέδιναν

ζέρδη οὔτε διά τὴν ἀπόσθεσιν, αἱ δὲ λοιπαὶ δέκα η δὲν ἐπλήρωσαν καν μέρισμα η διένεμον μικρὸν τοιοῦτον, ἀτιπρόσωπεν μέσον δρον 0.99 οἴος ἐπὶ τοῦ κατατεύεινον κεφαλαίον των, συνολικῶς λαμβανομένου καὶ 0.77 οἴος, ἐάν συνυπολογισθοῦν καὶ τὰ ἀποθεματικά αὐτῶν κεφάλαια.

Παρομοίαν ἔκπτωσιν—συνεχίζει τὸ «Fairplay»—δὲν ἔχει νὰ ἐπιδεῖξῃ διά τὴν 'Αγγλικὴν ναυτιλίαν η τελευταῖα πεντηκονταετία, ὁφείλεται δὲ αὐτῇ ἡ μη καθ' ὅλον λιγνίαν, τοιοῦτον κατὰ ἓνα μέγα ποσοστόν, εἰς τὸν ξενικὸν συναγωνισμὸν τὸν ὅποιον ἐνισχύνων αἱ παρεχόμεναι ὑπὸ τὸν διαφόρων κυβερνήσεων ἐπιχορηγήσεις. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς καὶ μὲ τὸ δεδομένον, δητοί δινεται τῆς «P. & O.» δὲν ἡδυνήθησαν νὰ προτείνουν τὴν χορηγησιν μερίσματος οὐδὲ διά τὰς προνομίους μετοχάς τῆς ἐταιρίας, φάνεται μᾶλλον πιθανόν ὅτι καὶ τὸ ἔτος τοῦτο βαρείας θὰ συρρεύσῃ ἐπὶ τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ζημιάς.

'Εδημοσίευσαν ἐπίσης τοὺς ισολογισμοὺς τῶν καὶ μερισμαὶ Γαλλικαὶ ἐταιρίαι, ἀποδεινύνται δὲ ἐξ αὐτῶν, δητοί διλγαναὶ ήσαν ἐκεῖναι ποὺ ἡδυνήθησαν νὰ διανείμουν ἔνα σχετικῶς ἀξιόλογον μέρισμα. Οὗτο, η ἐταιρία «Μεσαζερή—Μαριτίμ» ἀπετέμοισεν ἔνα κέρδος 325.932 φράγκων, τὸ διόποιον μετά τὸν ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τῆς προηγουμένης χρονεως ἐν φρ. 608.849 διετέθη δι' αποθέσεις. 'Η ἐταιρία τοῦ «Notion 'Ατλαντικού» ἐκλεισε τὴν χορήσιν της μὲ ισοζύγιον, ἀπομείναντος ἐνὸς ἀσημάντου ὑπόλοιπον 2183 φρ. ἀντιπρόσωπεντος τὰ κέρδη καὶ μεταφερθέντος εἰς νέον μετά τοῦ ἐκ 55.524 φρ. ἐνεργητικοῦ ὑπόλοιπον τῆς προηγουμένης χρονεως.

Καλλίτερα ἀποτελέσματα ἀπέδωσεν ἡ «Société de Gerance et d'Armement», τῆς δοποίας τὰ καθαρὰ κέρδη ἀνὴρθον εἰς 1.500.268 φράγκα, μὲ προταθέν μέρισμα 6 οἴος διά τὰς προνομίους μετοχάς της καὶ 5 οἴος διά τὰς κοινάς. 'Ο Ναυπηγείος Οίκος «Πενοε», τὸν Σαΐν Ναζαρί, δὲν διενειμε μέρισμα διά τὴν χορήσιν 1932 — 33, διότι τὰ καθαρὰ κέρδη τοῦ ἀνὴρθον μόνον εἰς 619.962 φρ. ἔναντι 2.803.613 φρ. τῆς χρονεως 1931—32.

'Η ἐταιρία «Forges et Chantiers de Gironde» θὰ καταβάλῃ μέρισμα 50 φρ. κατὰ μετοχήν. Τὸ καθαρὸν αὐτῆς ὑπόλοιπον ἀνὴρθεν εἰς 3.547.000 φρ. εἰς δὲ προσετέθη καὶ τὸ ἐξ 1.770.000 φρ. ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τῆς προηγουμένης χρονεως. Τέλος μία τρίτη ναυπηγικὴ ἐπιχείρησις, ἡ «Ateliers et Chantiers Maritimes de Sud Ouest de Bacalan Réunis», τοῦ Βορρώ, είχεν ἀκαθάριστα κέρδη ἐν 3.298.000 φρ., ἀπὸ τὸ ποσό δὲ αὐτὸ διετέθησαν 2.918.000 φρ. δι' αποθέσεις καὶ τὸ ὑπόλοιπον εἰς τοκοχρεωτισμό.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΛΕΒΗΤΩΝ NORDERWERFT. A. E.

EN AMBOURG

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγείον ἔκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ δὲν τῶν εἰδῶν ἐπισκεναὶ ἀτμοπλοίων, ἐν βραχυτάτῳ χρόνῳ καὶ εἰς τιμὰς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν δὲν τοὺς λιμένας Αγγλίας καὶ Continent.

ΤΗΛΕΦ. 351471

ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG



ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ

ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Μήκος	102'
Πλάτος	22.4"
Βύθισμα	9'
MOTEUR DIESEL	
Χωρητικότητας φορτίου	250 T.
Ταχύτης	8 N.M.
Regist.	174 T.
Netto	91 T.



'Αργεντινή

Τὸ διηνον τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως

Συμφώνως πρός τὴν καταρτισθείσαν στατιστικήν, κατέπλευσαν εἰς τοὺς Ἀργεντίνους λιμένας ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου μέχρι 31ης Μαΐου τῷ ἔτους 1083 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 3.909.244 τόννων νέτ., μὲ μείωσιν ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσίης κινήσεως κατὰ 314 πλοῖα καὶ 1.033.461 τόννους. Οἱ κατὰ Μάιον κατάπλοι περιέλαβον 196 πλοῖα πλοία 700.137 τόννων, ἔναντι 289 σκαφῶν 1.033.005 τόννων τοῦ Μαΐου π. ἔ.

Διὰ τὴν ναυτιλίακην κίνησιν τοῦ πενταμήνου ἡ Ἀγγλικὴ συμμετοχὴ παρουσιάζεται μὲ 369 πλοῖα καὶ 1.450.073 τόννους, κρατοῦσα μὲν τὴν πρώτην θέσιν, ἀλλὰ μὲ πτῶσιν ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσιακῆς κινήσεως κατὰ 262 πλοῖα καὶ 781.976 τόννους. Δευτέρᾳ κατά σειράν τούτης τῇ Ἰταλικῇ σημαίᾳ μὲ 96 πλοῖα 426.281 τόννουν νέτ καὶ αὐξησιν ἔναντι τοῦ περισσοῦ πενταμήνου κατὰ 7 πλοῖα καὶ 33.638 τόννους, τρίτῃ δὲ ἡ Ἑλληνικὴ μὲ 142 πλοῖα 388.620 τόννων καὶ αὐξησιν κατὰ 17 πλοῖα καὶ 49.660 τόννους.

Απολογισμόν τατά πειραιών ή Γερμανία μέ 47 πλοια 256.578 τ. νέτ, αι Ήνιοι. Πολιτεία μέ 56 πλοια 236.354 τόννων, η Γαλλία μέ 42 πλοια 182.322 τ. και μείσων τατά ένα πλοιον και 51.427 τόννους (λόγη άποτεφρόσων του **L' Atlantique**), η Νορβηγία μέ 55 πλοια 156.873 τ. και μείσων τατά 40 πλοια 125.960 τόννων, η Οίλλανδη μέ 41 πλοια 151.180 τ. και μείσων 23 πλοιον και 62.809 τόννων και η Σουηδία μέ 61 πλοια 114.092 τόννων και η μείσων ένος σκάφους και 27.305 τ.

Κατά μήνας ή ναυτιλιακή αύτη σίνησις τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὴν ἀντίστοιχην περιουσινῆν, δείχνεται ἀπὸ τῶν ἀ-
ζόλουνθον πίνακα :

5uvvov 1933

5 μννον 1932

Μήνες	Πλοία	Τόννοι νετ	Πλοία	Τόννοι νετ
Ιανουάριος	237	843.570	265	916.862
Φεβρουάριος	241	843.022	272	935.937
Μάρτιος	200	736.999	320	1.130.508
Απρίλιος	209	785.516	251	926.393
Μάϊος	196	700.137	289	1.033.005
Σύνολον :	1083	3.909.244	1397	4.942.705

Αἱ κατὰ τὸ αὐτὸν δημητρίου φορτώσεις γεννημάτων ἀνήλθον διὰ τὸν σίτον εἰς 2.133.732 τόννους (ἐναντὶ 2.531.437 τόννων τοῦ ἀντιστοίχου περουσινοῦ δημήτρου), διὰ τὸν ἀραβόσιτον εἰς 1.694.768 τ. (ἐναντὶ 2.981.648 τ. τοῦ π. ἔ.), διὰ τὸν λινόσπορον εἰς 760.754 τ. (ἐναντὶ 930.972 τ.), διὰ τὴν βρώμην εἰς 255.384 τ. (ἐναντὶ 478.648 τ.), διὰ τὴν σίαζαν εἰς 100.756 τ. (ἐναντὶ 265.817 τ.) καὶ διὰ τὴν κεριθήν εἰς 305.302 τ. (ἐναντὶ 200.891 τ. τοῦ π. ἔ.).

Βέλγιον

‘Η ναυτιλιακή έκπτωσις

Εις τὴν δημοσιευθεῖσαν ἑταῖρον ἐκθεσιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Βελγίων ἐφοπλιστῶν» ἀπεικονίζεται ἡ ἐκτάκτως δυσχερῆς θέσις ὃποιαν διατελεῖ ἡ Βελγική ναυτιλία. Ἡ δύναμις της ἡμειώθη διαρκοῦντος τοῦ 1932 κατὰ 75.750 τόννους γκρός, ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 15 ὁδοῦ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς χωρτικούτοτέρης της, ἐνῷ καὶ κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ὑπέστη καὶ μίαν νέαν μείωσιν 21.412 τόννων γκρός, εἰς τρόπον ὅστε νὰ παρουσιάζεται σήμερον μὲ κάτι πλέον τῶν 400.000 τ. ἐναντὶ δυνάμεως 529.676 τ. τοῦ ἔτους 1930. Ἐξ τοῦ ἐναπομεινάντος τούτου Βελγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τὰ 42 οὐδαμένων ἐν παροπλισμῷ, ἐνῷ —ὧς ἀναφέρει ἡ ἐκθεσις— εἰς τὰς περισσότερας ἀλλας ναυτικάς κύρως τὸ ποσοστὸν τῆς ἀργίας τῶν πλοίων δὲτοῦ περβαίνει τὰ 20 οῦ.

Η βαρεία αὐτή ἔκπτωσις ἀποδίδεται ὑπὸ τῶν Βέλγων πλοιοκτήτων ὃι μόνον εἰς τὴν ἔκπτωσιν τῆς παρουσίης ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ σφάλματα τῶν ἐκάστοτε κυβερνήσεων, αἵτινες δὲν προηλθον εἰς μέτρα ἀρρώγης καὶ ἀναπομπήσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας καὶ δὲν ἐπεδίδυαν οὐδὲ αὐτῷ τοῦ Νομοσχεδίου περὶ προφορῆς «ναυτικῶν πιστόσεων» τὴν φήμισαν ὑπὸ τῆς βουλῆς. Καὶ σημειών εἴτι ή κύρωσις τοῦ Νομοσχεδίου διὰ τὴν ἴδησσιν τῆς Βελγικῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» είλε σχεδὸν ἀνέφικτος, ἀν λάβῃ κανεῖς ὑπὸ ὅψιν του, ὅτι τὸ ἀζολούσθιούμενον ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως πρόγραμμα αἴστηστοτάτων οἰκονομῶν, καθιστᾶται δύσκολον τὴν δημιουργίαν πλειοτητήριας ἐν τῇ βουλῇ διὰ τὴν ἔγκρισιν προστατευτικού μέσου.

Τοιουτούρας — συνεχίζει ή ξεθεργίζει — τὸ πῶν πείθει ὅποι οἱ Βέλγοι

πλοιοζήτηται πρέπει νά έργασθον διά την σωτηρίαν των στηριζόμενους εἰς τὰς ίδιας αὐτῶν δυνάμεις, ἐπτὸς ἐάν —πρᾶγμα οὐχὶ ἀπίθανον— ἥθελε συγχετρώθη τὸ ἀπαιτούμενον διά την ἀνακουφίσιν των κεφαλαιον, ἀπὸ μιαν πρωτόβουλον ίδιωτικὴν προσπάθειαν.

Γαλλία

‘Η έσωτερική διαρρύθμισις της «Νορμανδίας»

Εις τὰ νυκτηγεία Ήνοού τοῦ Σκιν Ναζάρε ἀναστάλησαν ἀπό τυνος αἱ ἑργασίαι τῆς ἐσωτερικῆς διακρυθμίσεως τοῦ νέου Γαλλικοῦ σοῦπερ - λάδυνου «Normandie», προκειμένου νὰ μελετηθῇ τὸ ζήτημα τῶν ἀκαύστων ὄλε-
κῶν, ἀτινα τελικῶς θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὰ ἐσωτερικὰ διαμερίσματα τοῦ οικόφους. Διτὶ τὴν ἀποσθήσιν τῶν ἁπειραῖς κινδύνων τοῦ «Nor-
mandie» κατεβαθλούνται τὰς ἀισθέραι δῶλας προσπάθειας καὶ μελετῶν: ὅλα τὰ νευτέρα ἔπι τοῦ ἀντικατιμένου τούτου τεχνικά δεδομένα, ἵνα προ-
ληφθοῦν εἰς τὸ μέλλον δραματικοὶ περιπέτειαι παρόμοιαι τοῦ «L'Atlan-
tique» καὶ τοῦ «Georges Philippiar».

Ἐκ τῆς ἀναστολῆς δύος τῷ περιτέρῳ ἔργοιςθν ἐνεπάθη η καὶ ἡδη σίς εὐρεῖαν αἰλίμανα ὑφισταμένη ἀνεργία εἰς τὸ Σατίν Ναζαΐρ. Ἐπερδιοχίλιοι ἔργαται ἀπαρχολύμενοι ἐπὶ τὸ οκάφους ἀπελεύθησαν προσωρινῶς. Τὰ ἔργαταια σωρτεῖσαν προσέθησαν κατόπιν τούτου εἰς ἔντονα διαβαρτυρίας παρὰ τῇ ἑταρίᾳ καὶ παρὰ τῇ Γαλλικῇ κυβερνήσει ἔγινοντα τὴν δύον τῷ δυνατὸν ταχυτέρων ἐπαναδημψίν τῷ ἔργοιςθν.

Ἐν τῷ ματαξῷ ἐψηφίσθη πρὸ τινῶν ὡμεδόν ὅπο τῆς Γαλλικῆς δουλῆς τὸ Νομοσχέδιον περὶ ἀναδιοργανώσεως τῆς «Compagnie Generale Transatlantique». Η κύρωσις τοῦ Νομοσχέδιου θά ἐπιτρέψῃ ἡδη εἰς τὴν ἑταῖριν ταύτην νὰ ἀποταχύνῃ τὰς ἔργασιας διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ γιγαντιαίου συμπερ—λαῖνερ «Normandie» τῶν 65.000 τ. γκρες, διὰ τὸ δύοπον ἐξεφράσθην ἔνωπον τῆς δουλῆς ἢ ἀποφιε, ὅτι πρέπει νὰ είναι «τὸ τελευταῖον εἶ τῷ δαπανήρων τεράτων τῆς ναυπηγικῆς». Ο ὑπουργός τῶν Οἰκονομικῶν, μάλιστα, κ. Germain Martin, κατὰ τὴν πρόστιγι τὴν δουλῆην εἰσήγγειτο του ἐπὶ τοῦ Νομοσχέδιου εἰπε καὶ τὰ δέηται: «Δὲν θὰ ἐνέκρινα ποτὲ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς «Νορμανδίας», ἵνα ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία δὲν είχε ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸν προσιχῆν συναγωγισμὸν ἐκ τοῦ νέου «Cunarder» καὶ τὸν παρόντα τοισθινὸν ἀπὸ τὰ δύο λαμπρὰ Γερμανικὰ ὑπερβατία «Bremen» καὶ «Europa».

Γερμανία

Νέον ρεκόρ της «Βρέμης»

Τό Γερμανικόν σοδπερ - λάΐνεν «**Bremen**» ἐστημένος ποδὸς ὅλιγων ἡμερῶν και νέον ρεκόρ ταχυτάτης διαβάσεως τοῦ Ἀτλαντικοῦ κατορθώσαν νά διανύσῃ τὴν ἀπὸ Νέας Υόρκης εἰς Ειρηνοῦργον ἀπότασιν ἐντός 4 ἡμερῶν, 16 ὥρων και 15 λεπτών, αναπτύξαν μιαν μέσην ταχύτητος 285.1 μίλιον τὴν ὥραν. Τό αὐτὸν ὑπερωκεάνιον είλε καταρριψεὶ ποδὸς ἐνὸς περίπου μηνός τὸ ἀρχικὸν αὐτοῦ ρεκόρ, δυνηθὲν νά διαπλεύσῃ τὸν Ἀτλαντικὸν εἰς 4 ἡμέρας, 17 ὥρας και 43 λεπτά. Τὰ ἄλληδοι διάρχοια ταῦτα ρεκόρ τοῦ «**Bremen**» προσέγγισαν ζωηράν αἰσθησιν μεταξὺ τῶν διεθνῶν ναυτικῶν κύκλων και ίδια τῶν ἀμερικανῶν ἐνδιαφερομένων διά τὸν «Κναυοῦν» Ἐπιστολά.

Ἡ συνεργασία πλοίου καὶ ἀεροπλάνου

Κατά τὸ τελευταῖον ταξίδιον τοῦ Γερμανικοῦ λάινερ «Europa», τὸ ἀεροπλάνον αὐτὸν ἀποηθίσθεν τὴν 1.45^ο μ. μεσον. εἰς ἀπόστασιν 1300 μιλίων ἀπὸ τὸ Σαουδάμπτον ἐφθασεν εἰς τὴν πόλιν ταῦτην τὴν 10.10^ο πρωΐνην ὡραν, παρέδωκε τὸ ταχυδρομεῖον καὶ ἔγκολούθησε τὴν 11.20^ο π.μ. τὴν πῆγμαν του φθάσαν εἰς Μπρεμερχάρβεν τὴν ἡμέραν ἀπογεμνατινήν ὥραν. Ἡ διανομῇ τοῦ ταχυδρομείου εἰς Βρέμην ἐγένετο τρεῖς ὥραις μετὰ τὴν προσβάλλασσον τοῦ ἀεροσκάφους εἰς Μπρεμερχάρβεν. Ἐαν ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν, ὅτι τὸ ιπτερούζεάν του «Europa» ἐφθασεν εἰς Μπρεμερχάρβεν μετὰ παρέλευσον 38 ὥρων, ὁ χρόνος διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ταχυδρομικῶν σάκων ἐν Νέας Υόρκης εἰς Εὐρώπην, ἐν συνδυασμῷ ναυπιλοίας καὶ ἀεροπορίας, περιορίζεται εἰς τέσσαρας μόνον ἡμέρας. Τὸ ἀεροπλάνον τῆς Εὐρώπης διῆγμεσ 2100 χιλιόμετρα ἐντὸς 13 1/2 ὥρων, μὲ μίαν. δηλαδὴ, ταχύτητα 155 χιλιόμετρον τὴν ὥραν.

Τὰ 75 χρόνια τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόϋδ»

Εἰς πρόσφατον ἀνακοίνωσίν του τὸ Βορειογερμανικόν Λόγιδ· ἀναφέρει, ὅτι τὸν παρελθόντα μῆνα Ιούνιον συνεπληρώθησαν 75 ἔτη, ἀφ' ἣς ἡμέρας τὸ πρῶτον ἀπόστολον τῆς ἑταῖριας ἀπέπλευσεν ἐξ Μπρεμερζχάου διὰ τὴν Νέαν Υόρκην. Ἡ ἑταῖρια ἐπέστρεψε τὸ ἀντίκαυον τοῦ εἰσιτηρίου του εἰς τὸν εἰσβάτην, οὗτον τὸ εἰσιτήριον ἔχει ος τὸ αὐξόντα ἀστικόν 10,000,000. ἀνακοινώσας οὕτω ἐπ' εὔνοιαν

τὸν 75 χρόνων τῆς ὑπηρεσίας της εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν, ὃν μετέφερε διὰ τὸν σαφῶν της Ισαύριμους ἐπιβάτας. Προστίθεται ἀκόμη, ὅτι κατὰ τὸ 1858 ὁ διάπλους τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐπραγματοποιεῖτο εἰς 16 ἡμέρας, ἐνῷ τελευταῖς τὸ ταχύτατον τὸν *Bremen* ἔχει πάση μόνον 4 ἡμέρας, 16 ὥρας καὶ 15 λεπτά τὴν εἰς 3199 μαίριαν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ φάρου Ambroise μέχρι τοῦ κυματοθραύστου τοῦ Χερβούργου.

Γιουγκοσλαυΐα

"Ιδρυσις νέας γραμμῆς

Ἄγγελλεται ἐκ Βελιγραδίου, διὰ λόγω τῆς ὄσημέραι αὐδανομένης ἐμπορικῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν Γιουγκοσλαυϊκῶν λιμένων καὶ τῆς Παλαιστίνης καὶ κατόπιν ἐπανειλημμένων διαβημάτων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐμπορικῶν κύκλων, ἀπεφοίσιθη ἡ καθηέρωσις τακτικῆς Γιουγκοσλαυΐκῆς γραμμῆς ἐκ τῶν Δαλματικῶν λιμένων πρὸς τὴν Συρίαν καὶ τὴν Παλαιστίνην. Ἐγνώσθη ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ *Jadranska Plovidba* ἀπεφάσισε, παρὰ τὰς παρούσας δυσχερείας, νὰ διατηρήσῃ τὴν μεταξὺ Γιουγκοσλαυϊκῶν καὶ Ἑλληνικῶν λιμένων ὑφισταμένην τακτικήν γραμμῆν.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Καταργείται τὸ «Shipping Board»

Οἱ Ἀμερικανὸι πρόεδροι Ρούζβελτ, ἐν τῷ ἐπιθυμίᾳ του ὅπως προδῷ εἰς σοδαράς οἰκονομίας καὶ ἀπαλλάξῃ τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμόν, ἀπὸ διαδάστατος βάρη, ἀπηγολάγηθη καὶ μὲ τὸ πρόδηλην τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, μορφώσας δὲ τελικῶς τὴν γνώμην, ὅτι ἡ διατήρησις τοῦ ἀνεξαρτήτου καὶ αὐτονόμου ὀργανισμοῦ τοῦ *Shipping Board* ὑμοῦ μετὰ τῆς συναρφοῦς ὑπάρχειν τοῦ Κρατικοῦ στόλου τῆς *Merchant Fleet Corporation*, εἰλεῖ ἀσύμφορος καὶ ἀπιζημία, πρόσθη διὰ διατάχματος εἰς τὴν συγχώνευσιν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης μὲ τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου. Ή ἐκ τῆς προεδρικῆς ταύτης ἀποφάσεως ἐπιτυγχανούμενη οἰκονομία ἀνέρχεται εἰς 25 ἑκατομμύρια δολαρίων ἔτησις.

Μετὰ τὴν σῦντοντα ἐπελθόντων συγχώνευσιν, ἡτοι οὐσιωτικῶς συμπίπτει τὸ *Shipping Board*, ὃ πρόεδρος τοῦ ἑπούλου ναυάρχος *Hutchinson Cone* ἀναμένεται, ὅτι θὰ ὑποβάλῃ κατ' αὐτὰ τὴν παραίτησίν του, ὑπήκοησαν τὰ ναυτιλιακὰ ἔγχηματα διὰ τὴν ἀμοδιότητα τοῦ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου, παρὰ τῷ δοτῷ καὶ ἰδρυθῇ τριμῆνος Ναυτιλίας. Ή μεταδολή ἀετὸς ἀπασχολεῖται σοδαράς τὰς Ἀμερικανικὰς ναυτικὰς ἔταιρις, αἵτινες ἔχουν ἀνειλημμένας ὑπερχρεώσεις ἔναντι τοῦ Δημοσίου ἢ τῆς παραχωρήσεως εἰς αὐτὰς δυναίμων διὰ νέας ναυπηγήσαις ἢ μετακενάς σκαφῶν των, καθὼς καὶ διεκαίσθεται πιστώσεις εκάρη τοῦ κυβερνήτου στόλου.

Τονίζεται ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅτι μέχρι σήμερον τὸ *Shipping Board* ἔδεικνυτο ἐπισκεπτὲς εἰς τὴν ἀξόφυλην τῶν τοκοχρεωλυσίων καὶ παρατίθεται εἰς τὰς ἀνδιαφερομένας ἔταιρις αἰσθητὰς διευκολύνσεις, ἐνῷ ἡδη τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου, διευθυνόμενον ἀπὸ πρόσωπων μὴ κατέχοντας ἀπολύτην τὰ ναυτιλιακὰ ἔγχηματα, ἔνδεχται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἀμερικανὸν ἀξόφυλησίν των, διότι αἱ ναυτικαὶ ἔταιρις, μὴ δυνάμεναι νὰ πληρώσουν, θὰ ἐπιστρέψουν τὰ πλοῖα εἰς τὴν Κρατικὴν ὑπηρεσίαν. Ἐνώπιον ἔνδον τοιστοῦ ἀνδιαφορίου τοῦ ἀξόφυληστοῦ ἐκ νέου ἡ περίπτωσις διαχειρίσεως τοῦ Κυβερνητικοῦ στόλου, βραβεῖται δὲ ἕμματις θὰ ἐπήρχονται εἰς τὸ δημόσιον.

Διὰ νὰ κατανοθῇ τὸ μέγεθος τῶν ὀξειδῶν προτείνεται νὰ σημειωθῇ διὰ τῆς 30ης Ιουνίου 1932 τὸ *Shipping Board* εἰλεῖ παραχωρήσει εἰς 31 Ἀμερικανικὰς ναυτικὰς ἔταιρις δάνεια συνολικοῦ ποσοῦ 122.573, 486 δολαρίων προστίθεμένων διὰ τὴν ναυπηγήσιν 50 ὄκαφων καὶ διὰ τὴν ῥεικήν ἀνακαίνιστον ἑτέρων 38. Ἐκ τοῦ ἀντετέρου ποσοῦ ἔχουν ἀποτραχύ μόνον 11.437.912 δολαρίων, ἀπομένει δὲ τὸ οὐχὶ εὐκαταρρόνητον ὑπόλειτον τῶν 111.135.544 δολαρίων, ἡτοι 25 ἑκατ. λαρῶν περίπου. Εἴκεν τὰ ναυπηγήθεντα ἡ ἀνακαίνιστον διὰ τὸν πιστώσεων αὐτῶν πλοῖα πωλήθεον, εἶναι ἀδύνατον νὰ προσέλθῃ εἰσπράξεις ἀνωτέρω ἐνὸς ποσοστοῦ 25 εἰσ., ἐνῷ πάλιν ἔαν τὰ σκάφη ταῦτα τεθῶσιν εἰς ὑπηρεσίαν, δαπάναις τῆς κυβερνήσεως, τότε αἱ ἔμματις θὰ είναι πράγματι κολοσσαῖται.

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

Αἱ ὑπερατλαντικαὶ πτήσεις

Ἐκ Ν. Υόρκης διαβιβάζονται πληροφορίαι, ὅτι κατεσκευάσθη μία πλωτὴ νησίς, ἡτοι θέλει χρησιμοποιηθῆναι ὡς βάσις προσγειώσεως καὶ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς ἀεροπορικῆς γραμμῆς μεταξὺ Νέων Ημέρων. Πολιτεῖων καὶ Πορτογαλικῶν παραλιῶν. Τὸ πλωτὸν τούτο ἀεροδρόμιον θὰ σταθμεύσῃ εἰς τὸ μέσον τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὥκεανον, δύνανται δὲ νὰ παραμείνουν ἐπιτού 300 ἐπιβάται καὶ μόνιμον προσωπικὸν ἐπιτού 125 ἀτόμων. Τρεῖς ἀλλοι παρόμοιοι πλωτοὶ σταθμοὶ θέλουσιν ἀργότερον ἀπομακρύνειν τὸν *Vigo* ἢ τὴς Λισαβώνος.

Ιταλία

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ωκεανία»

Τὸ νεότευκτον ὑπερωκεάνιον τῆς Κόσουλιτς *Oceania*, 20.000 τόννων γράτας, ἐκτελίσσων ἐπιτυχῶς τὰς διακρίσεις του καὶ παραληγόμενη, διετέθη δὲ ὀλιγοτάχεα ταξίδια ἀνάψυχης ἀνὰ τὴν Μεσόγειον, μεθ' ὧν ἔμπηρετον τὸν τραχυμῆνην Ταργέστην—Νεαπόλεως—Νοτ. Ἀμερικῆς, ἐναλλάξ μὲ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ ὑπερωκεάνιον *Neptunia*. Τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν τοῦ νέου σκάφους ἔγκειται εἰς τὴν καταδηληθεύεται προσπάθειαν ὑπὲρ τῶν τεχνικῶν, δημιουργίαν πορκαλῆς κίνησιν. Τὰ διστατικὰ τοιχώματα τῶν διακριμάτων προστατεύονται ἀπὸ τὸ πυρό μὲ μίαν ἐπάλεψιν νέους τινές μίγματος ἐξ ἀργιλούχου οὐσίας δημιουργούσας σχεδόν πρὸς τὸ τοιμάντο, ἡτοι δὲν ἔχει μόνον τὴν ιδεότητα νὰ είναι διακοστόν, ἀλλὰ καθιστά τὸ σκάφος τοῦ διαφέροντα καὶ τὸ ἔλλον. Τὰ διόλινα ἐπιπλακά στοιχίων, τὰ δὲ καταστρώματα του ἔχουν ἐνίσημην κατά τοῦ πυρό διαπλάκησαν, ἀλλαγήσαντας τὸ τοιχώματα τῶν διστατικῶν τοιχώματων. Τὰ βερνίκια ἀπὸ κιτρο—σελλούσικής οὐδέλλως ἐγρηγορημένην, ἡ αἰσθησική τοῦ φαγητοῦ ἔχει μεταλλικά καὶ κρυσταλλικά διαχωρίσματα, αἱ ἔλιναι αἱ θύραι τοῦ πλοίου ἔχουν ἐμβαπτισθῆναι εἰς δέσμινην, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν κοιτώνων ἡ ἐπίπλωσις ἔγενετο ἐκ χάλυβος. Ἐπίσης τὰ διαμερίσματα, ἀτίνα δὲν προσείζονται διὰ τεύτης επιδάτης, δέχουν ἐφοδιασθῆναι αὐτούματα πυροσβεστήρων πλέον. Κινητοποιούνται τότε δλα το πυροσβεστικά μέσα τοῦ πλοίου καὶ τριζέμενα ἀπὸ εἰδικῶν πυροσβεστικῶν σῶμα, ἡ παρούσια τοῦ διποίου ἐπὶ τῆς *Oceania* ἐκριθή ἀπαραιτητος, κάριν τῆς μετέωνος ἀσφαλείας τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ σκάφους.

Ἐπιπροσθέτως ἔχει ἐγκατασταθῆναι ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔνας νεοφανῆς μηχανισμός. Ικανὸς ν' ἀποκαλύψῃ ἀμέσως πάσαν τυχόν ἁστίαν πυρός ἐμφανίζομένης εἰς οἰστρήπτως σημείον τοῦ σκάφους. Προς τοῦτο ἔχει ἐφερμούσθη εἰς ὀλόκληρον τὸ πλοίον ἐκτίνων σωληνώσιμων καταλήγοντα εἰς τὴν ἀνωτέραν γέφυραν τοῦ σκάφους, ὃ ἐξ αὐτοῦ τῆς γεφύρας ἀμπελώδει διὰ ταχυτάτης πορειῶσθες τοῦ δικτύου ἀνευρίσκεται εὐκόλως τὸ διαμέρισμα ἐκ τοῦ διποίου προσείζεται. Σημειώσαντος, δὲτοι διαφορούμενος αὐτὸς εἰναι τοῖος, εὐκίσητος, δύστημος, καὶ τοι τὸν πλέον ἀλαράτερον καπνόν. Κινητοποιούνται τότε δλα το πυροσβεστικά μέσα τοῦ πλοίου καὶ τριζέμενα ἀπὸ εἰδικῶν πυροσβεστικῶν σῶμα, ἡ παρούσια τοῦ διποίου ἐπὶ τῆς *Oceania* ἐκριθή ἀπαραιτητος, κάριν τῆς μετέωνος ἀσφαλείας τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ σκάφους.

Νέον μότορσιπ τοῦ «Λόῳδ Τριεστίνο»

Ἐκ τῶν ἐν *Monfalcone* ναυπηγείων καθευλώσθη πρό ἡμερῶν τὸ δικτύοπαρατείον τοῦ «Λόῳδ Τριεστίνο» κατακευαζόμενον νέον μότορσιπ «Calithean», χωρητικότητος 4000 τόννων γράτας, μὲ διαστάσεις μήκους 100 μέτρων καὶ πλάτους 14.95. Οὐ ἔροισαθῆ διὰ τὴν πρώτων του μὲ δύο μηχανάς Ντζεζελ, θυνάμιως 2.400 πόπων, αἴτιας θὰ κινοῦν δύο ἔλικας καὶ θὰ διδουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 17 μιλίων τὴν ώραν. Πρόσκινται περὶ πλοίου μηκοῦ διεπάντος τοῦ μότορού του 100 ἐπιβάτας α. Ήσσως καὶ 100 τρίτης καὶ ἐπικρή γχρον διά τοῦ πορτίου, προσριζόμενου δὲ ἀποκλειστικῶν ἡ ἐξειδητήσεως τῆς γραμμῆς Ταργέστης—Παιραιώς—Ρέδου—Ἀλεξανδρείας καὶ τὴν διάμεσον κίνησιν τῶν νήσων τοῦ Αιγαίου. Τὸ μότορσιπ «Calithean» ὑπολογίζεται νὰ τεθῇ εἰς ὑπηρεσίαν ἀπὸ τοῦ προσεχούς Νοεμβρίου.

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας

Ἡ ἔξειδεις τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας μετ' ἔξαιρετικον παρακολούθειται ἐνδιαφέροντος τόσον ἀπὸ τὸν ἐκεῖ Αύτονομον Λιμενικὸν Ὅργανον, δσον καὶ ἀπὸ τὴν κυβέρνησην τῆς Ρώμης. Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὑπονομικοῦ συμβούλου ἀπεφασίσθη νὰ παρασχεθῇ μίαν εὐρυτέρα δικαιοδοσία εἰς τὸ λιμενικὸν συμβούλιον τῆς Γένοβας, διὰ νὰ δύνησῃ τούτο καὶ προβῇ εἰς τὴν κατάργησην μερικῶν ὑφισταμένων εἰδικῶν φόρων ἐπὶ τῶν ἔμπορευμάτων τῶν διερχομένων ἐκεῖθεν τρανότερον.

Διὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἐπιδιώκεται ν' ἀναπτυχθῇ ἡ μέσω τῆς Γένοβας ἐμπορικὴ ἐπικοινωνία τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Αγατολήν καὶ τὴν Βόρη, καὶ Νότ. Ἀμερικὴν καὶ τάναπαιλίν. Ἀναφέρεται ἀετὸς διπλῶν, ἡνῶν, ἐναντίων τῆς Γένοβας, διὰ νὰ δύνησῃ τούτο καὶ προβῇ εἰς τὴν κατάργησην μερικῶν ὑφισταμένων εἰδικῶν φόρων ἐπὶ τῶν γεγονός διπλῶν πλέον πρόσωπους μήνας τοῦ τρ. ἐ. διηλθοῦν ἐξ αὐτῆς 55.000 ἐπιβάται ἐναντίον 43.000 τῆς ἀντιστοίχου περιουσίνης περιόδου.

Νέα μέτρα ύπερ της ναυτιλίας

Η Ιταλική κυβέρνησις ένέκρινε τελευταίως την έφαρμογήν μερικών έπι τὰ βελτίων τροποποίησεων εἰς τὴν σύμβασιν τὴν συναφθεῖσαν κατὰ τὸ 1929 μεταξὺ Κράτους καὶ τῆς ἀμποτοϊκῆς ἑταιρίας «Veneziana» διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῆς τακτικῆς ταχυδομικῆς γραμμῆς Ιταλίας—Καλκούτας—Ραγγούν. Αἱ ἐπενεργησίες δὲν ἔγωσθη ἐάν αφοροῦν αὐξησην τῆς παρεχομένης ἐπιχορηγήσεως ἢ εὐκολίας ἀλλῆς μορφῆς, εἶναι δημοσία ἀναμφισβήτητον, διὸ δι' αὐτῶν ἐπιδιώκεται ἡ προσαγωγὴ τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς «Veneziana» καὶ τινῶν ἀλλών ἑταῖρων διὰ τὴς ἐνοποίησεως ὠρισμένων γραμμῶν, ὡς λ.χ. τῶν ἔξυπηρτονταιμένων ἀπὸ τὴν «Trropicovich» καὶ τὴν «Adria» καὶ διὰ τῆς στενωτέρας συνεργασίας τῆς «Veneziana» μετὰ τοῦ «Δόῦδ Τριεστίνου» εἰς τὴν γραμμὴν τῶν Ἰνδιῶν. Η συνεργασία αὐτῇ ἐλέγεται νὰ ἐνισχυθῇ ἀκόμη περισσότερον, διὸ τὸ Κεφαλαίον πεισθῇ διὸ ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις ἐφθασεν εἰς τὸ κατωτερον αὐτῆς δριον καὶ διὸ ἡ τοποθέτησις κεφαλαιον εἰς τὴν ναυτιλίαν δὲν θὶ ἀποβάσιν—σχεδὸν κατὰ κανόνα—μία ἐπιζημία ἐπιχείρησις.

Ἡ πρὸς τὴν Παλαιστίνην γραμμὴ

Πρὸς διευρύνσην τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Παλαιστίνης, ἡ οποία κατὰ τὴν θερινὴν περιόδον είναι ζωηροτάτῃ, οὐ μόνον λόγῳ τῆς συρροής προσωνητῶν εἰς τοὺς Ἀγίους Τόπους, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῆς ἀθρόας μεταναστεύσεως τῶν Ἐβραιῶν τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Κ. Εὐρώπης πόρος τὴν Παλαιστίνην, ἡ ἑταίρια «Δόῦδ Τριεστίνου» διέθεσεν εἰς τὴν ταξείαν αὐτῆς γραμμὴν Ιταλίας—Αίγαντον τὰ ἀμποτοϊκὰ τῆς «Esperia» καὶ «Gange», ἀτίνα καὶ θὰ προσεγγίσουν εἰς τὴν Γιάνθαν τὴν 20ῆν Ιουλίου καὶ τὴν 17ῆν Αὐγούστου. Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον τὸ ἄπα «Carnaro» 3700 τ. νέτ—ρετζίστερο, ἀντικατεστάθη διὰ τὸν ὑπερωφευσανόν «Mádara Οὐάνσγκτον» 9000 τ. νέτ—ρετζίστερο, διότε θὰ ἔχεται τηρετή ταῦτα τοὺς μῆνας αὐτὸν τὴν γραμμὴν Ἀδριατικῆς—Παλαιστίνης, ὡς διαδέστην πειριστέρας πλίνας καὶ δυνάμενον οὕτων νὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ ἴσχυροῦ ταξιδιωτικοῦ σειματος. Τέλος ἡ ίδια ἑταίρια προέβη εἰς τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ἄπα «Stella d' Italia», τῆς ἔπειτας γραμμῆς Ἀδριατικῆς—Βρυγδανίου—Περιστών—Κονιπόλεως. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰς τὸ ταξίδιον τοῦ τῆς 6ῆς Ιουλίου ἐπεξετείνει τὸν πλοῦν τοῦ μέχρι τῆς «Οδησσοῦ», τὸ αὐτὸν δὲ θὰ συμβῇ καὶ διὰ τὸ δρομολόγιον τοῦ τῆς 23ῆς Ιουλίου.

Κίνα

Πρὸς δημιουργίαν συγχρονισμένης ναυτιλίας

Ἀμερικανικὸς τραπεζιτικὸς δημιούργος συνεβλήθη μὲ τὴν «China Merchants Steamship Navigation, Co» διὰ τὴν παροχὴν εἰς αὐτὴν δεκανετοῦ 360.000 λιπάνω στερλινῶν, ἥγγησμάνου δι' ὑποθήκης ἐψ' δι' αὐτὸν τὸν διὰ τοῦ δικαιίου τούτου μελλόντων νὰ ναυπηγηθῶσι σκαφῶν. Εἰς τοὺς δρους τοῦ αμερικανοῦ παρέχεται καὶ ἡ προνομιούχος ὑπὲρ τῶν δανειστῶν ἔγγυησις ἐπὶ τοῦ διου τῶν εἰσπράξεων ἐκ τῆς ἐμπειρίας τῶν ναυπηγηθησμένων πλοίων, παρέσχε δ' ἀκόμη καὶ τὸ Κινεζικὸν ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν τὴν κρατικὴν ἔγγυησιν διὰ τοὺς τόκους καὶ τὸ κεφάλαιον.

Μεγάλη Βρεταννία

Τὰ ναυτεργατικὰ ζητήματα

Ἡ Ενοικία τῶν Ἀγγλικῶν ναυτεργατικῶν συματείων τίχει προβῆ ἀπὸ τοῦ 1931 εἰς τὸν καταρισμὸν μιᾶς εἰδίκης ἐπιτροπῆς ἐπιρροητικῆς νὰ ἔρευνηση ὅλα τὰ ζητήματα τὰ σχετιζόμενα μὲ τοὺς ὄρους τῆς ἔργασίας τῶν πληρωμάτων τόσον ἐπὶ τὸν Βρεταννικὸν πλοίον ὃσον καὶ ἐπὶ τὸν ὑπὸ ἔχεν σημαίαν σκαφῶν. Αἱ τὴν ὑποβλήθεισαν εἰς τὴν ἔτησιν συνέλευσιν τῆς Ἔνσεως ἔκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς παραλαμβάνουν μᾶλλον ἐνδιαφέρονται καὶ τὴν Ἐλληνικὴν ἀποφυγήν.

Ἡ ἔκθεσις πράγματι δίγει πολλὰ σημεῖα τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ἀγγλίας, καθὼς καὶ ἀλλών ναυτιλιῶν Κρατῶν, σχολιάζει τὴν πρατούσαν διαφορίαν μεταξὺ τῶν Ἀγγλῶν πλοιοστητῶν, τινὲς τὸν ὅποιον ἔχουν κηρυγχθεῖ ὑπὲρ τῶν συστημάτων προστατευτισμοῦ, ἥντις ἡ πλειονότης αὐτῶν ἀπορροῦνται καὶ καταδικάζει κάθε κυβερνητικὴν παρέμβασιν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα καὶ διαιρέτει, ὅτι πολὺ συντόμως ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος τῆς Μεγ. Βρεταννίας θὰ πεισθῇ περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἐφαρμογῆς ἔνος κοινοῦ ἐμποροναυτικοῦ προγράμματος. Ως πρὸς τὰς συνθήκας τῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων τονίζει, ὅτι οἱ Ἰσπανοὶ καὶ οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταί, καθὼς καὶ τὰ Σοβιέτικα ἐφαρμόζουν τὴν ἐβρομάδην τῶν 48 ὄρων, ἐνῷ οἱ Γερμανοί, οἱ Ἐλληνες καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ ἔχουν καθιερώσει τὸ σύστημα τῶν τριῶν φυλακῶν (τετραών) διὰ τὸ πλήρωμα καταστόματος, μετ' ἀξιολόγου βελτιώσεως καὶ τῶν λοιπῶν ἔργατικῶν ὅρων.

Εἰς μίαν ἄλλην περικοπὴν τῆς ἔκθεσεως ἀναφέρεται, ὅτι οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ πιστέονται εἰς τοὺς ἔνους τὴν εὐκαιρίαν ἀγορᾶς παλαιῶν πλοίων, πρότερον ἐκπατέλλενσιν, εἰς τιμὰς παλαιοσιδήρου καὶ ἐπὶ βλάψῃ τὸν Βρεταννικὸν συμφερόντων, διότι αἱ δατάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν οὕτων πωλουμένων πλοίων είναι πολὺ κατωτέρω τῶν καινουργῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἀτίνα ἀπασχολοῦν μεγάλα κεφάλαια καὶ ἀπαιτοῦν βαρεῖας ἀποσβέσεις. Οἱ ἀνισοὶ αὐτὸς συναγωνισμοὶ διέπλευσαν κυρίως εἰς τὴν Ἀγγλικὴν τακτικήν, εἰνὲ δ' ἀπόρροια τῆς ἀσυμμονίας τῶν πλοιοστητῶν διὰ τὴν ἀποδοχὴν ἔνος σχεδίου διαλύ-

σεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν των.

Γίνεται περαιτέρω μνεία καὶ ἐπὶ τῆς χρησιμοποιήσεως Ἀγγλικῶν πεφαλαίων διὰ σκάψη περιεχόμενα εἰς τοὺς τόπους τῶν συναγωνιστῶν τῶν καὶ ὑπενθυμίζεται περίπτωσις, καθὼς ἡ μία Ἀγγλικὴν ἐταῖχε ἐπώλησεν εἰς Ἑλλήνας ἐφοπλιστάς τούς φορτηγά της δεζεύσιος προκαταβόλην τοῦ 1914 τῆς συμφωνηθείσης τιμῆς καὶ τιματικῆς ἐξόφλησης τοῦ πτολοίου ἐντὸς τετραστικῆς. Οἱ Ἀγγλοί πολιταὶ παρέμεναν ὡς διαχειρισταὶ καὶ πράκτορες τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν μέχρις ὅτου ἡ ἀπάτηση τῶν ἔξωφλητη ήταν ἀγοραστής τῶν Ἑλλήνων.

Οσον ἀφορᾷ τοὺς μισθούς, ἡ ἔκθεσις ὑποστηρίζει, ὅτι δὲν πρέπει νὰ ὑποστῶνται μεγαλύτερα περιποτήν, ἀλλὰ νὰ παραμείνουν εἰς τὰ σημερινὰ αἴτιαν ἐπίπεδα. Τὸ μισθολόγιον — προσθέτει — τὸν πληρόματος ἐνός φορτηγοῦ διὰ ταξίδιον τοῦ Πλέιτ καλύπτει ποσοστὸν 17 οὗ μόνον ἐπὶ τὸν συνόλον τῶν ἔξωφλων τοῦ ταξίδιον, συνεπῶς δὲν ἀποτελεῖ σοβαρὸν παράγοντα δυνάμενον νὰ ἐπηρεάσῃ τὰ κέρδη ἡ τάξης τοῦ πλοίου. Ἐν τέλει τὸν ἀναφέρεται, ὅτι ἡ ἔρευνα τῆς ἐπιτροπῆς ἀπέδειξεν, ὅτι κατώτατον ὅριον μισθοῦ 2 λιρῶν δὲν ἔχει ἀπὸ καμμίαν ναυτιλίαν τοῦ Κόσμου καθιερωθῆναι, ἐνῷ ἀντιθέτως διεπιστώθη, ὅτι ἐπὶ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων ὑπηρετεῖ ἔνας σχετικός μέγας ἀριθμός Κινέζων καὶ Ἀριανῶν συνών, ναυτῶν καὶ θερμαστῶν, καθὼς ἐπίσης Ἐλλήνων, Ισπανῶν καὶ Μαλαισίων, ἐπὶ μεγίστη ζημιᾷ τῶν Βρεταννῶν ναυτεργατῶν, ἀρκεταὶ γιλιάδες τῶν ὅποιων εὑρίσκονται εἰς τὰς παρατεταμένης τακτικής κατάστασιν, λόγῳ τῆς παρατεταμένης ἀνεργίας.

Αἱ ἀπώλειαι τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας

Συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικὰς πληροφορίας τοῦ «Λόῦδ Ρέτζιον» αἱ παγκόσμιοι ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1932 ἀγήλθον εἰς 550.715 τόννους γρούς, ἐν τῶν ὅποιων πλοία 149.188 τ. ἀνήκουν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ιολανδίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 315.246 τόννων κατενέμοντο εἰς ὅλας τὰς ἄλλας σημαίας. Η ἀπώλεισης χωριτυποῦ, συνεπείᾳ κινδύνων ἐκ τρικυμίας, περιέλαβε σκύφων 118.965 τ. γρούς, ἡ δὲ ἐγκαταλευθερία εἰς τὰς ἀσφαλείας καὶ χαρακτηριστικοῦ ὡς *total loss* ἀγήλθεν εἰς 112.124 τ. γρούς διὰ τὰ ἀπώλεια καὶ μοτοροστίς καὶ εἰς 6841 τόννους διὰ τὰ ιστιοφόρα.

Ἡ Ἑλλὰς ἀναφέρεται μὲ τὸ ἀνώτερον ποσοστὸν ἀναλογίας εἰς τὰς ἀπώλειας σημειωμένην μὲ 15.039 τόννους γρούς, ἡτοι μὲ ἀπώλειαν 1.02 οὗ ἐπὶ τὸν συνόλον τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου. Αἱ ἀπώλειαι τῶν ἄλλων κρατῶν κατανέμονται ὡς ἔχει:

Κράτη	ἀπώλειαι	Άναλ. οὗ	Κράτη	ἀπώλειαι	Άναλ. οὗ
Ἀγγλ.-Ιρλανδ.	13.439 τ.	0.07	Ισπανία	1.803 τ.	0.14
Ολλανδία	14.729 τ.	0.05	Νορβηγία	4.937 τ.	0.12
Ἀγγλ.-Αποικία	14.557 τ.	0.47	Γαλλία	2.685 τ.	0.08
Ισπανία	7.694 τ.	0.18	Σουηδία	1.196 τ.	0.07
Ιταλία	5.843 τ.	0.17	Δανία	578 τ.	0.05
Ην. Πολιτεία	15.573 τ.	0.14	Ερζεγανία	708 τ.	0.02

Αἱ ἀπώλειαι οὕτω τῆς Γερμανικῆς καὶ Δανικῆς ναυτιλίας είναι αἱ πατούσεια δύον καὶ εὐθὺς μετ' αὐτάς ἔρχονται εἰς κατωτάτην ἐπίσης βαθύδια αἱ ἀπώλειαι τῆς Ολλανδίας, τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Σουηδίας. Λι κυριώτεροι αἴτιοι τῶν ἀπώλειων προσιτοῦν προσιτοῦν ἀπὸ προσαράξεως καὶ προσαρρούσεως ἐπὶ βράχων περιλαβούσια πλοία 73.694 τόννων γρούς, ἐν τῶν ὅποιον πάλιν ἔνα πλοίον, τὸ Ἀγγλικὸν «British Fan» ἐβυθίσθη κατόπιν προσκρούσεως μὲ παγόδουν εἰς τὸν κόλπον τοῦ Χούδουνος. Αἱ ἐπικαταστάσεις ἀπώλειας αὐτῆς ἀγήλθον εἰς 21.153 τόννους γρούς, κυριώτερα δ' ὅλων ἵπτον ἡ καταστροφὴ τοῦ «Ολλανδικοῦ πλεωρεκανίου «Pieter Corneliszoon Hooft» 14.729 τ. γρούς. Έκ συγκρόνωσης ἐβυθίσθησαν 14 πλοῖα 12.523 τόννων, αἱ δὲ ἐγκαταλεύσεις εἰς τὸ πέλαγος ἀγήλθον εἰς ἑπτά πλοῖα 3425 τόννων.

Αἱ διαλύσεις ἀνηλθούν κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικόν διάστημα εἰς 421.987 τόννους γρούς.

**W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE**
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.
ΚΩΔΙΚΕΣ
Scott's 1906, 1896, 1885, Watkins & Appendix, Seidenst.
Boe. Telephones. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036

Νορβηγία

· Ή παροχή δανείων εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς

Κατόπιν μακρών διαπολυματεύσεων μεταξύ της - «Ενώσεως των Νορβηγών Εφοπλιστῶν», της «Εθνικής Τραπέζης της Νορβηγίας» και της κυβερνήσεως τοῦ «Οσδό άπερασίσθη, δύος υποβληθῆ εἰς τὴν Βουλὴν Νομοσχέδιον προβλέπον τὴν σύνσασιν κεφαλαίου παροχῆς δανείουν εἰς τὰς Νορβηγικὰς ναυτικὰς Αταρίας. Τὸ ίδιωτικὸν ποσὸν θ' ἀνέλθη εἰς 6 ἔκατον, κορωνῶν, ἐξ τῶν ὅποιων τὸ ἥμισυ θά καταβληθῆ ύπο τῆς κυβερνήσεως καὶ τὸ ὑπόλοιπον ύπο τῆς «Ενώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, θά αὐξῆσθαι διέμεχοι τοῦ τραπλασίου, ἦτοι μέχρι 18 ἔκατ. κορωνῶν καὶ ὅμοι μετα τοῦ αρχικοῦ ποσοῦ θά φθάσῃ τὰ 24 ἔκατ. κορωνῶν, διά τῆς συνάψεως δανείου ἐπὶ ἔγγυησει τῶν ίδιωτικῶν κεφαλαίον.

Ἐνδεχόμενα ζημιά, αἵτινες θὰ προέκυπτον ἐπὶ τοῦ ἴδιωτικοῦ κεφαλαίου, θὰ καλύπτωνται παρὰ τῆς Ἐνώσεως τῶν Νοθρηγῶν ἐφοπλιστῶν, μέχρι τοῦ ποσοῦ τοῦ 1 1/2 ἑκατομ. κορονών. Τό διότικὸν κεφαλαῖον θ' ἀποδίδῃ τόπον 5 οὐ μὲ τίτλον προτεραιότητος διὰ τὴν κρατικήν συμπειστήν. Έξ αὐτοῦ οὕτω δημιουργούμενον κεφαλαῖον θὰ παρέχονται ἐντοπόθηκα δάνεια ἐπὶ τῶν Νοθρηγῶν πλοίον, θὰ διατίθενται δὲ κυρίως διὰ τὴν προώθησιν τῶν ναυπηγήσεων ἢ τὴν ἀγορὰν κανονισθεντὸν καὶ συγχρονισμένον σαφῶν, ικανῶν νά συναγωνισθοῦν εἰς τὸ δεύτερον ἐπίπεδον, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἔξαλευψιν ἕγγεγραμμένων ὑπότιχων Νοθρηγῶν πλοίων ὑπὸ ξένων δανειστῶν, ἵνα μὴ ταῦτα περιέλθουν εἰς ξένας γείρας, λόγῳ τῆς μὴ ἐπαληφόσεως τῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων των.

Poumavía

Ai ἔξαγωγαι κατὰ τὸν Μάϊον

Συμφώνως πρός τὴν δημοσιευμένην σίς τὸ «Danube Market & Shipping Report» στατιστικήν αἱ κατὰ τὸν μῆνα Μάΐον ἔξαγωγαι ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουναβοῦ αὐγῆλον σίς 155.521 τόνους γεννημάτων, 2858 βαρύνια ξυλείας καὶ 3881 τάνους γενικῶν ἐμπορευμάτων. Αἱ ἔξαγωγαι αὗται προωρίζοντο διὰ τὰς ἀκολούθους χώρας:

ΠΕΝΝΗΜΑΤΑ.— 66.323 τόννοι εία Σκυδρανούσαν, 20.905 τ. διά Γερμανιαν, 17.293 τ. δι' Ολλανδίαν, 16.936 τ. δι' Αρβερσαν, 11.709 τ. δι' Αγγλίαν, 8016 τ. διά Νότ. Γαλλίαν, 5.750 τ. διά Δυτ. Ιταλίαν, Σικελίαν και 'Αδριατικήν, 5721 τ. δι' Ελλάταν, 946 τ. διά Βέρ. Αφρικήν, 300 τ. δις Συρίαν και Παλαιστίνην, 1592 τ. διά Μάλταν και 30 τ. δι' Ισπανίαν.
ΣΦΑΙΑ.— 839 θαύματα δι' Αγγλικού, 703 θαγ. διά Βέρ. Αφρικήν, 591 θαγ. διά Δυτ. Ιταλίαν, Σικελίαν και 'Αδριατικήν, 324 θαγ. διά Συρίαν και Παλαιστίνην, 294 θαγ. διά Νότ. Γαλλίαν και 107 θαγ. δι' Ελλάδα.

ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ.— 1516 τ. διά Γερμανίαν, 1479 τ. διά Νότ. Γαλλίαν, 500 τ. διά Βέλγιον και τινες άλλαι μικροποσθήτες διά διαφόρους άλλους περιορισμούς.

προσδιορίσθαι.
Η κίνησης τοῦ Ἀπριλίου 1933 ἀνήγραφε εἰς 50 σκάφη 96.354 τ. νέτ.,
ἀπό τα παρόλαδον 176.521 τ. γεννημάτων, 2151 δαγ. ἐυλείας καὶ 7965 τ.
γεν. ἐμπορευμάτων. Τὸν Μάϊον τοῦ 1932 ἡ κίνησης ἀνήγραφε εἰς 54 σκάφη
88.874 τ. νέτ., καὶ εἰς φορτώσεις 113.820 τ. σιτηρῶν, 4278 δαγ. ἐυλείας
καὶ 4515 τ. γεννικῶν ἐμπορευμάτων.

Σοβιετική Ρωσσία

Ἡ ὄργάνωσις τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν λιμένων

Ο Ρωσικός τύπος ἀσχολούμενος μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δευτέρου δε-
τοῦ σχεδίου, δοσον ἀφορὲ τὴν Σοβιετικὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς μεταφοράς, δι-
μολογεῖ τὴν βραδύτητα τῆς πραγματοποίησεως τῶν διὰ τὸ ἔτος τοῦτο προ-
βλέψυνον καὶ παρατηρεῖ μετὰ πικρίᾳς, διὰ τόσον τὰς πληρώματα τῶν σκα-
φῶν τῆς «Σόδοτροφικτοῦ», δοσον καὶ λιμενεργατικαὶ δογανώναις δὲν ἡρ-
θησαν εἰς τὸ δῆμο τῆς ἀποστολῆς των καὶ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς συστηματοποιη-
μένης ἐκείνης ἑργασίας, ἥτις προσώρισται νὰ ἀποδώσῃ τὸ πλέον ἐπωφελές
ἔργον. Παραλαμβάνομεν κατωτέρῳ τὰς πλέον χαρακτηριστικὰς περικοπὰς
ἀπὸ τὰς ὅμιλους εμμένας πληροφορίας εἰς τῶν δοπονον ἀποδεικνύεται, δι-
χροίζεται: πολὺδὲ ἀκέριον κρόνος καὶ προσπάθεια πλέον ἐντακτικὴ διὰ νὰ προ-
έλθῃ τὸ ἐπιτελούμενον ὑπὸ τῆς Κεντρικῆς Σοβιετικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Ναυ-
τιλίας ἀποτέλεσμα.

— Κατά τὸ β' Ζηνὸν τοῦ τρ. ἐ. ἡ κίνησις τῶν φορτίων ὑπολογίζεται ὑπὸ τῶν Σοθίων εἰς 15.5 ἑκατ. τόνους, συγκρινομένη δὲ πρὸς 7.3 ἑκατ. τ. τοι α' Ζηνὸν, ἀποτελεῖ πράγματι μίκην ἀπόδειξιν τῆς προσδευτικῆς συστηματοποίησεως τῆς «μάχης» των Ρώσων ναυτῶν καὶ λιμενεργατών πρὸς ἐπαύξησιν τῆς ἀποδόσεως των. Τούτῳ διμοις δὲν είναι καὶ ἀπολύτως ἴκανοι ποιηταὶ κανόν, θεωρέμαν δὲτ καὶ μὲ τὴν σημειωθείσαν αἰδῆσιν δὲν ἐπραγματοποιήθησαν αἱ διὰ τὸ β' Ζηνὸν προσδέψεις, ἔνθι ἀπομένουν πρὸς ἐπιλογὴν τοι προβλήματα ζωτικά, ὡς λ.χ. ἡ πλήρης χρησιμοποίησις τῆς ζωτικήτητος, ἡ μείωσις τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς, ἡ περιορισμὸς τῶν ὑμεραρχιῶν τῶν πολίων αὐλῇ. Τὸ διμονὸν Ἀπριλίου—Μαΐου ὑπελείπεται κατὰ πολὺ τῶν προσδοκιῶν, ἀναγνωρίζεται δὲ ἡ ἀνάγκη πληρεστάρκς ὅργανωσεως τῶν λιμενεργατῶν διὰ νὰ σταματήσουν αἱ τάσσον ἐπιζήμιοι ὑμεραρχίαι τῶν Σοθίων σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας, αἱ προσερχόμεναι ἀπὸ τὴν βραδυτάτην παράδοσιν τῶν φορτίων καὶ ἡ δημιουργηθεύσιν δμαλώτεραι σχέσεις μεταξύ θαλασσίου μεταχωράσων καὶ παραλήπτου.

Αι ναυτικαι οργανώσεις της Αξοφυκής παρουσιάζονται ώποδειγματικαι σεις την καλήν μεταχειρίαν των φορτίων, ένθι δὲν συμβαίνει τό αύτο εἰς τούς λιμένας τῆς Μαύρης και της Βαλτικής Θαλασσής, εἰς τὸν Αρχάγγελον και σεις την λεκάνην ταῦ Ειρηνικοῦ. Εἰς τὰς δύο μάλιστα τελευταῖς

περιοχάς, δηκού τό πλοίον ἀποτελεῖ τό μέρον συγκοινωνιακόν μέσον, καλούμενον νὰ ἔσται πρετήση περιοχάς, τῶν ὅποιων η Οἰκονομία σημειώνει μίαν γρογήν ἀνάπτυξιν, ὁ ναυταργατικός παράγων ἔχει τελείως παραμεληθῆ. Τό εἴφερον διάκονον τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου να κατατεθεῖ τῶν λιμεναργατῶν — τούτοις διασυνορικός τόπος— πρέπει να ὀργανωθεῖ ἀρτίωτερον. Τό προβλέψθεν συγκοινωνιακόν δίκτυον δὲν δύσκοληρόθη, τὰ δὲ 70 σ.ο. τῶν ἡμεραρχῶν τῶν πλοίων ὄφειλονται εἰς τὴν κακήν στοιβασίαν τῶν φορτίων καὶ εἰς τὸ ἀνοργάνωτον τῶν ἐργατικῶν σωματείων. Αἱ ἡμεραρχίαι αὐτοῖς ἀπό 21.7 σ.ο. ἀνήλθον σημειρον εἰς τὰ 35 σ.ο. τοῦ ἐργαζομένου χρόνου, προσκαλούσσαι σηματικάς Ἑγρίας εἰς τὴν ναυτιλίαν δυσχεραίνονται τὰς μεταφοράς καὶ παρακινούσσαι τὴν ὁμαλήν ἐφαρμογήν των δεσμῶν σχεδίου.

Τά 13 ού τῶν προσδέψεων διά τὰ κ' Ζητηνὸν δὲν ἐπραγματοποιήθησαν, ητούτους δὲν και αἱ προσδέψεις ἐνισχύσεως τῆς παραγωγῆς δέντητος τῆς γεωργικῆς δυναμεως, ἐνῷ τὰ καφάλαια τῶν μισθοδοτών ἔγινη λόγηθησαν χωρὶς ν' ἀντιστοιχίαν θετούνται κατ' ἄξιαν ἀπό τὴν συντελεσθεῖσαν ἐργασίαν. Τούτεσται πεποιησίαι, καὶ οἱ διευθύνοντες τὰ Σοδειτικά ναυπηγεῖα, φυνέται: διτὶ δὲν δέδει δάχθησαν ἀπό τὰ μέχρι τοῦδε δεδουλμένα τῆς πειρας, διότι: αἱ διά τὴν ναυπηγικὴν διοργανιάν ἀποφάσεις τοῦ κεντρικοῦ συμβουλίου δὲν ἔγινεται λέπθησαν, πρᾶγμα ποὺ ἡγάπηκε τὴν Ἐπιτροπήν τῶν ναυτιλίας νά διαδέσχεται σίες αὐτοῦ μίαν κατηγορηματικὴν περι τῆς εὐθύνης τῶν προσδεποιητῶν. Κάθε λιμενικὴ, ναυτιλιακὴ καὶ ναυπηγικὴ δργάνωνταις λέγουν -δέψει- αἱ εἰς τὸ δέδεις νά συγκεντρώσῃ τὸν προσοργήν της σὶς τὰ ἀσθενάτερα σημεῖα τῶν ὑπαρχειῶν τῆς ἀρμοδιότητος τῆς, νά παταξῇ κάθε γραφιστικήτηκήν ἐκδήλωσιν, διότι: μόνον διτὸν δὲν γατικός παράγων δργανωθῇ ἐπὶ μιᾶς πραγματικῆς τεχνικῆς δάσωσις «σοσιαλιστικῆς μαχητικότητος», διτὸν τὰ δασανώμενα καφάλαια διεκτίθενται: ἐπιφελάστερον καὶ ἵνας αὐτογέρετος δέλεγχος ἀγκατασταθῇ, θὰ είνες δυνατόν νά πραγματοποιήθουν αἱ προσδέψεις τοῦ σχεδίου.

Αἱ λιμενεργατικαὶ ἀνωμαλίαι

Κατά τάς αὐτάς πάντοτε, Ρωσσικής πηγής, πληροφορίας και σχόλια, εἰς τούς λιμένας τῆς Μάυρης Θαλάσσης και Βαλτικής, μέσω τῶν δυοίων διοχετεύεται: τὸ μετά τοῦ ἔσωτερικοῦ ἐμπόριον τῶν Σοδιέτ, ἡ ἐργασία τῶν φρεγατοφόρωσιν συντελεῖται πλήμειαλέθη. Αναφέρεται οὕτω, διτὶ εἰς Λένινγκραδ παρκρίσινον ἀπό ἕτους καὶ πλέον, ἐκτιθεμένα καὶ ἀναμένοντα ν' ἀποσταλοῦνται εἰς τὸν προσριζόμενον τον, μηχαναῖ, λέθητας, χάλυψ, σιδηρος καὶ παντοῖα ἄλλα ἐμπορεύματα, ἀπάτωτας τὸ ἐπὶ τοῦ διώλου ἐρριμένα καὶ φιστάμενα ἔξαιρετακήν φθοράν. Περὶ τὰς 3000 ἔκαρτήματα μηχανῶν φθισούνται: εἰς τὰς ἁκεὶ προκυμαίας. Ἐπίσης μία τεραστία ποσότης τυλεργαρικών στόλων ἐκ παύκης, ἀριστης ποιότητος, είναι ἀπό τοῦ 1931 «εἰσι-
ην πρός ἔξαγωγήν» εἰς Γερμανίαν και 'Αγγλίαν, ἥδη δὲ ὑχρηστεύθη, λόγῳ
τῆς φθορᾶς καὶ προκειται νά χρησιμοποιηθῇ διὰ τὸ ἔσωτερικόν. Ὁπολο-
γίνεται, διτὶ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, 25.000 τεμάχια στόλων σήπονται κατ'
ιτος εἰς τὸ Λένινγκραδ.

— Διά τὴν Ὁδησσον δὲ ἀλλού, ἀναφέρονται εἰς μίαν Σοδειτικὴν ἔκθεσιν τὰ ἔνδικα χαρακτηριστικά: Κιβώτια περιέχοντα βαλικά, τυγχάνουν τῆς θύελλας μεταχειρίσεως μὲ κακῶντα περιέχοντα λίθους ἢ λιούτην. Εἰς τὴν Ὁδησσὸν ἐκφορτώνοντα ἀρκεταὶ ποστήτες καυστικῆς σόδας ἐντὸς αἰθηρῶν βαθύτερον, είλε σὲ σύνηθες τὸ φυκινόμετρον θραύσωνται ἐξ ἀπροσεΐχα τῶν ἐργατῶν τὰ βρέφεια καὶ νὰ καταστρέψεται τὸ περιαχόμενόν τον. Σημειώσας: οὐδὲ τὸ ἀλπ «Krestianin» ἐξεφορτώθη ὑπὸ βροχῆν, πολλοὶ δὲ σάκκοι περιέχοντες εἰδὴ ἀξίας ὑποκείμενα εἰς ἀλλοιούσιν κατεστράφησαν. Ο τρόπος ἐκφορτώσεως τῶν μηχανῶν είναι κείριστος, έτσι δὲ καποτε κατέπιεν τῶν τέσσαρων ἀτμόπλοια συγχρόνως, ζευτράπησαν κυριολεκτικῶς τὰ σχέδια τῶν λαμπεραγτῶν, μη δυνηθέντων νὰ ἐπιτύχουν ισόρροπον κατανομήν τῶν ζευγατικῶν γεισθῆ καὶ συνεγγ. εἰς ὅλα τὰ σκάπια ἁστατίσαν.

Εις μίκην άλληγα περίπτωσιν άναφέρεται, διό το όπως «Minsk» έργαζεται ιαρχώς εἰς τὴν Ἀπο 'Ανατολήν, τὸ δὲ πλήρωμά του ὅφειλε νὰ είχε πλέον ἔξασχημι εἰς τὸν τρόπον μεταχειρίσεως τῶν ἐκεὶ συνήθων φορτίων. Συνέδην διωρεῖ, ἀντὶ ἀντού, νὰ εὑρεθούν εἰς τὰ κάτω τοῦ κιβώτια μὲν εἴπαθη ἡλεκτρικά εἰδη κατόπιν ἀπό βαριά αὐθηρά ἀντικείμενα, εἰνα δὲ εὐνόησθαι πειλαθόδος εἰς τὰ πρώτα φθορά. Τάλος, εκτὸν μίαν δέκανη λιμενεργατῶν τῆς Επεικοτουπόλεως ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τῆς Κριμαίας, ἀπεκαλύψθη, διτί αἱ πλήρης ἀναρχία ἐπεκράτει εἰς τὴν ἔργασίαν τοῦ λιμένος τούτου. Ἡ ίλλειψις πειθαρχίας, εὖθηνς καὶ ἀνδικερέστος τοῦ μέρους τῶν ἔργατων είναι, ὡς συνέπειαν, σοδικάς ακλόπας, διὰ τὰς ὁποίας πάντες ἔργαταις κατεύθυνθοσαν εἰς 10τετράδες αιρετήν, πολλοὶ ἀλλοί: εἰς διαφόρους μέχρις ἐνός εκατοντάριων καὶ μόνον εἰς ἑκατὸν κατηγορούμενών τοῦ θεάθρου.

Νέαι ναυπηγήσεις πλοίων

Τό Σοδιετικόν Κομισαρίουτον ἐνέκρινε τὰ σχέδια κατασκευῆς τεσσάρων νέων σκηνών, χωρητικότητας 5 ἔως 8 χιλ. τόννων ἔκαστον, καιθύδικαι ἑτέρων τρίακοντα μικροτέρων καὶ διαφόρων τύπων, προσριζομένων διάτονήν ἀλιείαν, τὴν ποταμοπλόκων καὶ διά τε πικάς ἀκτοπλοϊκές μεταφορές. Αἱ γυναικήσαις αὗται προβλέπεται νά συντελεσθοῦν μέχρι τέλους τοῦ 1935.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀναγγέλλεται, διὸ τὰ νοσηπήγεια τῆς Βαλτικῆς ἀπεράνθισι, τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀτμοπολίου «Kasan» 3630 τόννων γκρές εἰναικήδης νοσηπήγειαν θέτει πάντα μεταφοράν φορτίων βούλαισις. Συγχρόνως ναυτηγούνται ἔτερα δύο όμοιοι τύπου, ἀλλὰ χωρητικότητος 5500 τ. γκρές καταστον, άντινα καὶ ὡρα παραδοθεῖσαν τὸν προσεγγί Σαντέμπριον ἢ Ουτώβριον Γάδο δύο ταῦτα σκάψη, δημοι μετά τοῦ ἁπέ «Kasan», προσοζίσονται νά επιπρεπτήσουν τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς πρός τὴν "Απο" Ανατολήν ρυθμοῦ.

‘Η ναυσιπλοΐα εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ Καρᾶ

Κατὰ τὰς πληροφορίας τῆς Σοβιετικής ἐφημερίδος «Ισθέστια», 35 αἰτιώποια πρόκειται νὰ φορτώσουν ἐκ τῶν ποταμῶν "Ορි καὶ Γενισέϊ" κατά τὴν ἐφετεινὴν περίοδον τῶν ἑκεῖθεν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν. διὰ

πρώτην δὲ φοράν ἐπραγματοποιήθη ἡ μεταφορὰ φορτίου, διὰ τριῶν μάλιστα σκαφῶν, μέχρι τῶν ἑκβολῶν τοῦ ποταμοῦ Λένα, προοριζόμενων διὰ τὴν περιφέρειαν τοῦ Γιακούτου. Ὁ παγοθραύστης «Kras-sin» θὰ συνοδεύῃ τὰς νηοπομπάς, ἐνῷ οἱ δύο ἄλλοι παγοθραύσται «George Sedoff» καὶ «Alexander Sibiriakov», θὰ ἔκτελέσουν δύο διαδρομάς διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν προσωπικῶν, ἅτινα θὰ διαχειμάσουν εἰς δύος τοὺς Ἀρκτικοὺς σταθμοὺς καὶ διὰ τὸν ἀνεψιδιασμὸν τῶν μετὰ τὰς ἀναγκαῖς προμηθείας. Τὸ πρῶτον ταξίδιον θὰ περιλαμβάνῃ προσεγγίσεις εἰς Σιβεροάντα, Σέμιλια καὶ Τσελουσκίν, μὲ ἀφετηρίαν τὸ Λενίνγραδ καὶ κατεύθυνσιν πρὸς τὴν νῆσον Βράγγελ διὰ μέσου τῆς Πολικῆς Θαλάσσης, ἔκειθεν δὲ εἰς τὸ Βλαβίδοστόκ. Ὁ διάπλους θὰ βοηθήσῃ εἰς τὰ πλέον ἐπικινδυνα σημεῖα ἀπὸ τὸν παγοθράυστην «Kras-sin», διστις θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Ἀρχάγγελον ἐκ τῆς αὐτῆς ὁδοῦ διὰ τοῦ Ειρηνικοῦ, θὰ διέληθη, δηλαδή, διε τὸν Ἀρκτικὸν ωκεανὸν εἰς ἐποχήν, καθ' ἥν οὐδέποτε κατὰ τὸ παρελθόν ἀπετολμήθη παρόμιος διάπλους.

Σουηδία

Δάνεια πρὸς τὴν ναυτιλίαν

Τὸ Σουηδικὸν Board of Trade προέβη εἰς ἀνακοίνωσιν σχετικὴν μὲ τὰς ὑποβληθείσας ἑσχάτιας αἰτήσεις διὰ τὴν παροχὴν δανείων εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖριας ἐκ τοῦ ἀποθεματικοῦ κεφαλίου τῶν Ναυτικῶν Πιστωθεων. Ζητεῖται ἵνα συνολικὸν ποσὸν 4.221.500 κορωνῶν, ἀντὶ τοῦ ὅποιον προτείνεται νὰ ἐκχωρηθῇ ποσὸν 1.283.000 κορωνῶν μόνον, κατανεμόμενον ὡς ἔξης: Διὰ τὴν «Rederi — a.b. Nordstjernan» 1.100.000 κορῶναι, διὰ τὴν «Rederi — a.b. Rex» 100.000 κ., διὰ τὴν «Sydsvenska Rederi — a.b.» 50.000 κ. διὰ τὴν «Motala Rederi a.b.» 20.000 κ. καὶ διὰ τὸν κ. Erik Lundström, ἴδιοκτήτην τῆς δημεροκονήτου σκούνας «Paleonen» 13.000 κορῶναι. Τέλος, ὡς πρὸς τὰς αἰτήσεις τῆς «A.B. Banantransport» καὶ τῆς «A.B. Svenska—America—Mexico Linien» διὰ τὴν παροχὴν δανείων 700.000 κορωνῶν εἰς τὴν πρώτην καὶ 756.500 εἰς τὴν δευτέραν, προτύταθην νὰ παραπεφθοῦν αὐταὶ εἰς τὸ «Ταμείον Ὑποθηκῶν» τῆς Συνδικῆς ναυτιλίας.

Τουρκία

Ἡ γραμμὴ Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας

Ἐξακολουθεῖ νὰ ἀποτελῇ θέμα σχολίων εἰς τὸν τουρκικὸν τύπον

τὸ ζῆτημα τῆς λειτουργίας ἡ τῆς καταργήσεως τῆς γραμμῆς «Ἀλεξανδρείας». Εἰς τὴν πληροφορίαν τῆς «Δίζουνχοντεύεται» διὰ ἡ γραμμὴ θὰ διατρηθῇ, ἡ «Βακήτη» παρατηρεῖ σήμερον ὅτι ἡ διατήρησις τῆς γραμμῆς εἶναι προσωρινὴ καὶ θὰ διαιρέση μέχρι νεωτέρας εἰδοτοικήσεως καὶ διὰ τὴν δριστικήν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπόφασιν μόνη ἡ Μεγ. Ἐθνοσυνέλευσις εἶναι ἀρμοδία νὰ ἐκφέρῃ, ἐκτὸς ἀν ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας Διελάλ βέης διατάξῃ ὑπευθύνως τὴν συνέχισιν τῆς λειτουργίας τῆς γραμμῆς. Ἡ «Βακήτη» περαίνοντας γράφει, ὅτι ἐὰν κατεπολέμησε τὴν διατήρησιν τῆς γραμμῆς δὲν τὸ ἐπραξεῖ διὰ κανένα ἄλλον λόγον παρὰ μόνον διότι ἡ λειτουργία τῆς ζημιοῖ τὸν προϋπολογισμὸν μὲ τὸ σεβαστὸν ποσὸν τῶν 400.000 λιρῶν!

Ἡ «Ἀκαῖ» παραγγέλλει τρία ἀτμόπλοια

Ἡ ἔξυπηρετοῦσα τὴν συγκοινωνίαν τοῦ Καδήκου καὶ τῶν Νήσων ἀτμοπλοΐα Ἀκαῖ ἀπεφάσισε νὰ παραγγείλῃ 3 νέα ἀτμόπλοια μὲ ταχύτητα 18 μιλίων. Θὰ διανύνονται τὴν ἀπὸ Γερύνδας εἰς Πρίγκηπον ἀπόστασιν εἰς 35 λεπτὰ τῆς ὥρας. Τὰ 2 ἔξ αὐτῶν θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Γιάλοβας καὶ τὸ τρίτον εἰς τὴν γραμμὴν τῶν Νήσων.

Ἐνύδης ὡς ἐπιστρέψῃ ἐκ Λονδίνου ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐθν. Οἰκονομίας Τζελάλ βέης θὰ ἀποφασίσῃ τελικῶς ἐπὶ τῆς παραγγελίας.

Φινλανδία

Τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων

Τοὺς Φινλανδίους πλοιοκτήτας ἀπηχόσλησαν τελευταίως μία διάνεξης μὲ τὰς ναυτεργατικὰς ὁργανώσεις διὰ τὸ ζῆτημα τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων. Κατὰ τὴν πρὸ τοῦ συγκροτήθεισαν συνέλευσιν τῆς «Ἐνόσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς Φινλανδίας» παρετρήθη, διὰ μερικοὶ Φινλανδοὶ πλοιοκτήται πληρώνουν ὑπερμέτρως χαμηλούς μισθῶν εἰς τὰ πληρώματά των, καταστρέματος καὶ μηχανῆς.

Κατὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν συνέλευσιν οἱ παριστάμενοι ἐφοπλισταὶ, εἰτινες σημαιωτέοντος ἐξεπροσώπουν τὰ 450 τοῦ ἀτμοκινήτου Φινλανδοῖκοῦ «Εμπορικοῦ στόλου, ἀπεφάσισαν νὰ δεχθοῦν τὴν μισθολογικὴν κλίμακα τῆς ναυτικῆς ἑκατόντας ἑταῖρας τῆς χώρας, ηγετικοὶ ἀμοιβεῖς ἀνώτερον τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν τῆς.

Συγχρόνως ἡ συνέλευσις ἔξουσιοδέτης τὴν διευθύνουσαν ἐπιτροπὴν νὰ ἐπιδιώξῃ καὶ πείσῃ τοὺς μὴ παρατάντας εἰς τὴν συνέλευσιν πλοιοκτήτας περὶ τῆς σκοπιμότητος ἀποδοχῆς καὶ παρ' αὐτῶν τῆς ληφθείσης ἀποφάσεως, σύμως ὅποιας νὰ καθιερωθῇ διὰ τὴν Φινλανδικὴν ναυτιλίαν ἔνα ένιατον μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE C^O. L^{TD}

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^O. L^{TD}

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ
ΟΔΟΣ ΤΟΡΚΑΖΟ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

**ΑΝΘΡΑΚΕΥ-
ΣΕΙΣ ΑΤΜΟ-
ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ
ΓΑΙΑΝΘΡΑ-
ΚΑΣ ΤΟΥ
ΔΟΝΕΤΣ**

ΕΝ Ε.Σ.Σ.Δ.
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ

Εἰς Μαύρην και 'Αζοφικήν Θάλασσαν:

'Οδησσός—Νικολάϊεφ—Χερσών—Θεσδοσία—Νοβορωσί-
σκη—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ:
Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT

Εἰς Λένινγκραδ :

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD

'Εν Κων(πόλει ('Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν
Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ISTANBUL

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS
» » » SEMBIRICOS
» » » AMICHALINOS

ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : MICHALINOS=VOURCARION

ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης) : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL

'Εν 'Αλεξανδρεία και Πόρτ—Σάιδ
Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULAPARIHES—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Φόρτωσις ταχεῖα-Πρώτης τάξεως δι' ἀνδράκευσιν: Μάρκα "Φ,,,-
Τιμαὶ ἐκτὸς συναγωνισμοῦ- Έκτακτοι ἐκπτώσεις ἀναλόγως
τῆς προμηθευθησομένης ποσότητος.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ: ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ & ΑΘΗΝΑΣ: ΕΜΠΟΡ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ Σ.Σ.Δ.
ΔΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ : » » » » »

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ: ΤΣΙΦ Λιμένα Ελλάδος—ΦΟΜΠ Λιμένας Ε.Σ.Σ.Δ.

ΜΑΡΚΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΩΝ: "Φ,, Γαιάνθραξ πρὸς ἀνθράκευσιν ἀτμοπλοίων
«Π.С.» » διὰ Σιδηροδρόμους
«ΤΣΟΥΜΑΚΟΒΣΚΗ ΚΡΙΜΠΛΕ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ С» (εἰδικὸς διὰ τσιμέντα)

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ : τῶν καλυτέρων ἀνθρακωρυχείων—γνωστῶν διὰ τὴν σκληρότητά των—μικρὰ ποσότητες ψιλοῦ.

ΜΕΓΕΘΗ : M)μ. 6]13, 13]25, 15]30, 25]50, 20]40, 22]37, 50]87, 62]87, 87]125.

LARGE — RUBBLY GULM. — BILLY BREAKER — BILLY DUFF

Νέα άγορά φορτηγού παρ' "Ελληνος έφοπλιστοῦ"

«Woodfield» Αγγλικόν, ήγοράσθη παρά τού ἐν Λονδίνῳ γραφείον τοῦ κ. Σ. Γ. Ἐμπειρίου ἀπό 8.350 λιρῶν, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Μαλάμου τοῦ Ἀμβούνγου. Τὸ σπάρος τοῦτο ἔχει παρά τῷ Λόνδην κλάσιν 100 A1 καὶ σερβὲν Νο 3 τοῦ 1930, εἶναι τ. γκρός 4300, νέτ 2681 καὶ φορτίον 8170 τ. μὲ ἐμφορτὸν βύθισμα 24.2' ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1917 (Φεβρουάριον) εἰς τὰ ἐν Νιούκαστλ ναυπηγεῖα «Northumberland Shipbuilding, Co». Διαθέτει κῆρον διὰ φορτία εἰς χώμα 486.000 κ.π., διὰ δέματα 447.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνκερς 30.915 κνβ. ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστομα καὶ «σέλτερ—ντὲς», ἔχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 54 καὶ διαγωνίου βάθους κυρτῶν 24.3 ποδῶν, χειρομοποεῖ δὲ ἔρημα ὑδατος 1410 τόννον· Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 465 δύοι. Ἰππων καὶ κατασκευῆς «Blair & Co.», τοῦ Στόκτον, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 27°, 45°, 74° καὶ διαδρομῆς ἑμβόλουν 48° ἵντσῶν. Λέρθτας φέρει τρεῖς πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν τοιοῦτον πιέσεως 100 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔξαμηνον ὑπῆρχεν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν ὑψήλοτεραι ἔκείνων τοῦ ἀντιστοίχου περιουσινοῦ ἔξαμηνος. Σεμφώνως πρὸς μίαν περιεκτικὴν ἀνασκόπησιν δημοσιευομένην εἰς τὸ Λογίνειον «Syrene», ἡ παρατηρηθεῖσα ἀνάτιμης ὁρεῖλεται κυρίως εἰς δύο λόγους : Πρῶτον, ὅτι πολλοὶ ἐκ τῶν ἀδυνάτων ἐφοπλιστῶν ἡγαγάκαθησαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1932 νὰ πωλήσουν τὰ σκάφη των, τηὶ ιδίαν δὲ ποχὴν ἐσημειώθησαν καὶ ἀρκετοὶ ἐκπλειστηριασμοὶ φορτηγῶν, βεβαρυμένων δι' ἀπαίτητῶν ἐνυποθήκων δανείων. Οἱ οικονομικὲς ἀνέκάρτητοι ἐφοπλισταὶ διετήρησαν, κατὰ τὸ πλείστον, τὰ σκάφη των καὶ ἀναμένουν εὐνοϊκοτέρας συνθῆκας διὰ νὰ ἐπιτύγχανεν ἀπὸ τὴν πώλησίν των καλλιτέρας τιμάς. Σήμερον εἰς Βρεταννικαὶ Τράπεζαι κρατοῦν τὰ εἰς αὐτὰς ἐνυπόθηκα πλοία, αἱ δὲ περιπτώσεις πωλήσεως καλῶν φορτηγῶν εἰς τιμᾶς ἐγκαίριας ἀραιοῦνται.

Δεύτερον, η παραπηγθείσα άνατιμησις δέφειλεται και είς τὴν ἡωθότητα τῆς ἀγορᾶς πλοίων πρὸς διάλυσιν, ητις διατηρεῖται σταθερὰ καὶ μὲ τιμᾶς 17) – κατὰ τόννον γκρός ἔναντι τῶν 7) – πρὸ ἔτους. Είτε παροφανὲς ὅδε, οὗτοι τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν, τῶν πολούνμενών πρὸς περιπέτειαν ἐκπατάλευσιν, θὰ ἴψουνται αὐτοκάτως καὶ κατ’ ἀναλογίαν πρὸς τὰς τιμὰς τῶν διαλύσεων. Οἱ Ἑλληνες ἐποπλισταὶ – ἔξακολουθεῖ τὸ «Syren» – ἡσαν οἱ κυριώτεροι κατὰ τὸ δημητριον ἀγορασταὶ παλαιῶν πλοίων, μολονότι ἡγοράσθη καὶ ἀριθμός τις παρ’ Ἀγγλῶν. Οἱ Ἰταλοὶ συνεχίζουν τὰς ἀγορὰς πλοίων ἔχοντων ἡλικιαν κάτω τῶν 12 ἑτῶν, ἵνα ἐπωφεληθοῦν τῶν παρεχομένων διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ κυβερνητικῶν ἀμοιβῶν ναυσιπλοίας, ἐπειδὴ δῆμος σκάφη τῆς ἐν λόγῳ ἡλικίᾳ δὲν ὑπάρχουν πολλὰ εἰς τὴν ἀγοράν, οἱ ἔξι Ἰταλίας ἀγορασταὶ δεύκαινται ἀπρόθυμοι διὰ τὰ κατωτέρας ἡλικίας σκάφη. Ή ἐξ Ἰτανίας ἡ ιτησις ἡτονισε τελευταίως και μόνον ἐκ Κίνας σημειούνται ἀγοραί τινες.

· Ή εύθηνοτέρα πώλησις φορτηγού

Η μάλλον ένδιαισφέρουσα κατά τὸ διηγημάτων πώλησις φορτηγοῦ, ήτο ἡ προσφάτως πραγματοποιηθείσα τοιαύτη τοῦ ἀπ' «*Rio Diamante*», σκάφους 8900 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως τοῦ 1928, τύπου «σέλετο-ντέκο», μὲ πολλὰ προτερημάτα καὶ μὲ ἔκτατως μικρὰν κατανάλωσιν καυσίμου ὑπέ. Τοῦτο ὑγοράσθη παρ' Ἐλλήνων (τοῦ κ. Ν. Λυκιαρδοπούλου) ἀντὶ 35.000 λιρῶν, τιμὴν, δηλαδή, ἥτις ἀποτελεῖ τὴν συγκριτικῶς εὐθυνότερην τῶν τελευταίων ἐτῶν. Εἶτα εὐθυνὴ ἀγορὰ ὑπῆρξεν ἡ παρ' Ἐλλήνων (τῶν νιών Ἐπειρίκουν) ἀπόκτησις τοῦ ἀπ' «*Bellvieux*» 8280 τ. φορτίου (τοῦ 1922) τύπου «σέλετο-ντέκο», εἰς τὴν τιμὴν τῶν 13.000 λιρῶν.

Ως πρός τα όλιγον παλαιότερα φορτηγά, σημειούνται ότι μερικά της πειρᾶς «...Transport» και «...River», τού στόλου της έταιφιας «Houlder Brothers», 8000 τ. φορτίου έκαστον, μετένθησαν ναυπηγήσεως 1913-15, έχοντα δε άναγκην σερβέτη, έπωλήθησαν, εἰς Ελληνικά κυρίως, ἀντὶ 5.000 λιρών περίπου έκαστον, τιμήν ἀρκετά ίκανοποιητικήν έναντι τῶν 2600 λιρών, εἰς ἣν ἐπωλήθη τὸν παραδεύοντα Nυμφείον τὸ παρόμοιον πρὸς τὰ ἄνω ἄπαντα «Charterhaven». Ἐπίσης τὸ ἄπαντα «Trevethoe» 7200 τ. d. w. (τοῦ 1913) έχον ἀκόμη κλάσιν δι' ἔργασίαν, ἐπωλήθη τὸν Φεβρουάριον εἰς Ολλανδούς ἀντὶ 8250 λιρών, ἐνῷ τὸ ἀδελφόν αὐτοῦ ἄπαντα «Trevilleyn» εἶχε πωληθῆ τὸ Αὔγουστον π. ἔ. ἀντὶ 7200 λιρών.

Διαρκούντος τού δημήνου τά φωτιγά «Hesleyside» (ήδη «Κέμπα») 6960 τόννων φορτίου (τού 1912) άντι 6500 λιρών, «Rocio» (ήδη «Ιουλία Νικολάου») 6700 τ. (τού 1915) άλιγον τι κάτω τών 6000 λιρών, «Charterhythe» (ήδη «Ορες Πάργηνς») 6730 τόννων (τού 1911) άντι 4550 λιρών, «Montague Seed» (ήδη «Αγία Θαλασσινή») 6500 τόννων (τού 1911) άντι 5125 λιρών, «Oakfield» (ήδη «Μιχάλης») 6600 τ. (τού 1912) άντι 5500 λιρών κλπ., αι δὲ τυπαι αύται είνε ψηλότεραι, συγκρινόμενα πρός τὰς περισσινάς διά παρόμοια σκάφη, ως λ. χ. 5000 λιρών διά το πωληθὲν τὸν Απόλιον π. ἐ. φωτιγάν «Caldy Light» 6650 τ. (τού 1911) καὶ 4000 λιοῦν διά το πωληθὲν

τὸν Αὔγουστον π. ἔ. ἀ)π «Headcliff» (ηδη «Ορος Παρνασσός») 6325 τόννων και ναυπηγήσεως 1915.

Οσον άφορά τα φορτηγά Standard του τύπου «Α.» και «Β.» έσημείωσαν μεγαλυτέραν άνατιμησιν της άξιας των, διότι έννθ πέρυσι έπωληκαν πρός 5000 και 7000 λίρας. Έφετος έπωληθή κατά Φρούριον τό άπαντα «Bradavon», τύπου «Β», αντί 10.000 λιρών εις ίαπωνας, παραδοτέον εις Τάιν. Άλλα πωλήσεις σκαρφών του ίδιουν τύπου δὲν έπραγματοποιήθησαν κατά τό δημητρον, διότι οι κάτοχοι των άπεργοι φαν προσφοράς 9.000 λιρών, έπιδιώκοντες να έπιτυχουν τάς 10.000 λίρας.

Αἱ τιμαὶ διὰ τὰ μικρῶν μεγέθους φροτηγά δὲν ἡγεῖησαν ἀνάλογως, δεδομένου ὅτι ποτὲ δὲν εἶχον καταπέσει εἰς χαλαρὰ ἐπίπεδα. Ἀξιολογώτεραι κατά τὸ διηγημόν ἦσαν αἱ πωλήσεις τῶν ἀ) «Ford Castle» 2800 τ. φροτίου (τοῦ 1911) ἀντὶ 4.000. «Glanbrydan» (ἡδη «Γέννιν») 2700 τόννων (τοῦ 1912) ἀντὶ 3000 λιρῶν, «Waypark» 2394 τόννων (τοῦ 1918) ἀντὶ 5000 λιρῶν, «Fredville» 1800 (τοῦ 1917) ἀντὶ 4350 λιρῶν καὶ «Neville» 1820 τόννων (τοῦ 1914) ἀντὶ τιμῆς 4500 λιρῶν.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι: πλείων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν
15 θήμερον εἰναι αἱ ἀκέλευθοι:

«Aberdare» Αγγλίαν, 4600 τ. γκρές, 8160 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1924, με σερβός № 2 το 1932 και «Treharris» Αγγλίαν, τ. γκρές 4576, φορτίου 8256 τ. και ναυπηγήσεως 1923, με σερβός τ.δ 1932, ηνιοφόρος πλατφόρμας πάρα' Ιταλίαν ἀντί συνολικού ποσού 36.000 λιτρών.

«Atacama» Χιλιανόν, τ. γκρές 3201, φορτίου 5500 τ. και ναυπηγήθησες 1922, μέσα σερβίου τού 1931, έπωλήθη όντι 10.000 λιρών εἰς έφοπλος της Νοτίου Αμερικής.

«Chislehurst» Ἀγγλικόν, τ. γηρές 3859, φορτίου 6770 τ. και ναυ-
πηγήσεως 1912, ἐπωλήθη εἰς Κίνακυνή ἑταῖροιν ἀντί τιμῆς 4750 λιρῶν
και ὅπο τὸν ὄρον νὰ παραληφθῇ, ὡς ἔστι και εὐρίσκεται εἰς **Truro**. Τὸ
οκάφος τοῦτο εἰχε πωληθῆ τὸν 1927 ἀντὶ 32.500 λιρῶν,
τὸν Νοέμβριον τοῦ 1928 ἀντὶ 28.500 λιρῶν και τὸν Μάΐον τοῦ 1929 ἀντὶ^{26.500 λιρῶν.}

«Actor Manor» Αγλακόν, 1481 τ. γυρδός, 2450 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, «Brompton Manor» Αγγλ., τ. γυρδός 1735, φορτίου 2650 τ. και ναυπηγήσεως 1914, «Chiswick Manor», 1480 τ. γυρδός, 2450 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919 και «Emsworth Manor» Αγγλ., τ. γυρδός 1289, φορτίου 1850 τ. και ναυπηγήσεως 1912, έπωλήθησαν σίς «Αγγλικούς άντι αυστριακής τιμής 15.900 λιρών. Έξι ώρες τό «Actor Manor» είχε πωλήθη τένι Ιανουάριον τού 1923 άντι 21.000 λιρών, τό δέ «Emsworth Manor» τένι Ιανουάριον τού 1924 άντι 16.000 λιρών. Τα λοιπά δύο είχον πωλήθη δραστικών μεταξύ των Φεβρουάριού τού 1920 άντι 125.000 λιρών, τό δέ Μάρτιον τού 1925 (ζενε αεράδη) άντι 15.000 λιρών.

«Spolanne» Γαλλικόν, 2023 τ. γκρές, 3350 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, ηγαράσθη ἐν Θηβαϊκασίν υπό Κινέζων ἀντί 102.000 φράγκων. Τό αὗτα πλοίον είχε πωλήθη τόν Μάιον τοῦ 1929 ἀντί 9.500 λιρῶν.

«Cape St Francis» Αγγλικόν, 3549 τ. γκρίς, 5300 τ. φορτίου και ναυπηγήσαες 1908, ηγοράσθη έπειτα Κυβέλων άντι 6200 λιτρών. Τό αύτό πλοίον είχε πωληθεί τόν Μάρτιον του 1930 άντι 9.000 λιτρών.

«Clenshane» Αγγλικόν, 6198 τ. νάτ, 10.700 τόννων φορτίου και υπαπηγήσεως 1919, ήγορχισθη παρ' Ιταλών πρός παρατίτρω εμπειρόλευσιν άντι 10.580 λιτρών.

«Kurow» Αγγλικόν, 2625 τ. γκρέις, φορτίου 4075 τόννων και ναυπηγήσεως 1909, ήγειρας ήπος Κινέζων όχι 3 800 λιτρών.

«Manchurian Prince» Αγγλικόν, 8280 τ. φορτίου και υαλοπηγή-
σεων 1913, με σερβό No 1 το 1929, έπωλήθη εἰς Αγγλικήν έταιρίαν
άντι 5000 λιρών.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

• Η ἀγοραὶ τῆς διαιλύσεως παλαιῶν πλοίων ἐπέδειξε κατὰ τὸ ληξῖαν
βυηνὸν τοῦ το. ἔ. μίαν ζωτηρότητα πολὺ ὑπερέθρα τῆς ἀντιστοίχου
περιουσινῆς. Οἱ Ἀγγεῖοι καὶ οἱ Ἰταλοὶ ἀγορασταὶ παρουσίασαν συνεχῆ
καὶ σταθερὰν ζῆτησιν, εἶναι δὲ χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, ὅτι μεν
ὅλην τὴν παροχὴν ἀμοιβῶν διαιλύσεως ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῆς Ρώ-
μης, οἱ Ἰταλικοὶ Οἰκοὶ δὲν περιωρίσθησαν μόνον εἰς τὴν ἀποφρόφησιν τοῦ
προσφερομένου παλαιοῦ ἔθνικον τοννάκ, ἀλλ ἐπεξέτειναν τὴν
ζῆτησιν σκαφῶν καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, μάλιστα δὲ εἰς εὑρεῖαν
κλίμακα.

Η Γερμανική άγυρδή ήτοι κυριολεκτικώς κλειστή διά τούς ξένους, λόγῳ της έφαρμογής του προγράμματος διάλυσεως Γερμανικών σκαφών, χάρις εις τὴν κρατικήν ἀράγην, τονίζεται δὲ ὅτι κατά βιηνον διειλύθησε περὶ τὰ 30 πλοία. Οἱ Ὀλλανδοὶ διαλυταὶ παρέμενον ἡ- συχοι, οἱ δὲ Σκανδιναῖοι περιωρίσθησαν ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀγόραν 12 σκαφῶν τῆς σκανδιναϊκῆς ναυτιλίας. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐξ Ἀπωλετῆς ζήτησιν, οἱ Κινέζοι ἤγραψαν ποὺς διάλυσιν ἡμίσει- αν δωδεκάδα πάλαιων σκαφῶν τῆς ἴδιας των ναυτιλίας, διεβίβασαν δὲ καὶ σποραδικάς τινας προσφοράς δι' ἔξασφάλιον εὐρωπαϊκοῦ τον- νᾶς μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Κίναν.

Οι Ιάπωνες διαλυται, κατόπιν ζωηροτάτης ζητήσεως παραταθεί-
σης ἐπὶ 4 μῆνας, κατὰ τὸ διάστημα τῶν ὅποιών ἤγόρασαν ἐξ Εὐρώπης
περὶ ταύτα 10 μεγάλης χωρητικότητος λάινερς καὶ ἀρκετὸν δριθμὸν μυ-
κοτρέπων σκαφῶν, ἐμετρίασσαν φυσικῶς τὴν ζητησίν των κατὰ τοὺς
δύο τελευταῖς αἱμᾶν.

Αἱ τιμαι σταθερώς αύξανόμεναι ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους ἐφθασαν ἡδη εἰς τὰ σελ. 15) κατὰ τὸν γκρός διὰ σκάφη παραδιδόμενα ἐν Ἀγγλίᾳ ἢ Κόντινεντ καὶ 17)— διὰ παράδοσιν εἰς Ἰταλίαν. Εσχάτως ἐπραγματοποιήθη καὶ μία πώλησις πολὺ καλοῦ σκάφους εἰς τὴν τιμὴν τῶν 17) σελίνων κατὰ τὸν γκρός, παραδοτέον εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ἡπειροῦ. Εὐρώπης, ἡ τιμὴ μῶς αὐτῇ δὲν εἶναι καθαρά. Εἰς τὴν Ἀπολογίαν αἱ κρατοῦσαι τιμαι διὰ καλῆς κλάσεως φορτηγὰ διετηροῦσαν κατὰ τὸν τέσσαρας πρώτους μῆνας εἰς τὰ σελ. 32) κατὰ τὸν γκρός καὶ ἀναλόγως ηὔξησην ήσαν αἱ τιμαι διὰ ταχυδρομικὰ σκάφη. Σήμερον ἡ Ἰσπανική ἀγορά παλαιοσιδῆσον εἶναι κεκορεσμένη τούσιν διότι ἔχει ἐξασφαλισθῆ ἄφθονον πλωτὸν ὑλικόν, δοσον καὶ διότι ἡ εὐνοϊκὴ τιμὴ τοῦ συναλλάγματος ἐπέτρεψεν εἰς τὸν Ἰάπωνας νὰ ἀγοράσσουν ἐκ τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν μεγάλας ποσότητας παλαιοσιδῆσον μὲ μειωμένας κατὰ 25 οὐ τὰς τιμὰς καὶ παραδοσιν Ἰσπανίαν.

Ἐπωλήθησαν ἀφ' ἑτέρου πρὸς διάλλουσιν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150 ή μερον καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ £	Διαλυταὶ
Senatore d' Ali, Ἰταλ.	4637	01	3.150	Ἰταλοὶ
Rep. Argentina, Βελγ.	3495	94	2.500	>
1) Nereo, Ἑσθον.	1535	91	875	Σουηδοὶ
Gerania, Ἰταλ.	4936	09	3.400	Ἰταλοὶ
2) Riouw, Ὀλλανδ.	7624	14	6.500	>
Laura Skogland, Νορβ.	3705	02	2.650	>
Marlwood, Ἀγγλ.	1988	06	1.525	"Αγγλοι"
Henri Delmas, Γαλλ.	1387	06	950	Γάλλοι
Alf, Νορβηγ.	3061	98	2.400	Νορβηγοὶ
3) Tenyo Maru, Ἰαπ.	13401	08	—	"Ιάπωνες"
Gibao, Νορβηγ.	1185	11	—	Σκανδινανοὶ
4) Escaut, Βελγ.	4144	97	3.500	Ἰταλοὶ
Capodimonte, Ἰταλ.	5872	17	4.000	>
Eleno, Ἰταλικόν	1840	95	—	>
Jarlot, Γαλλ.	1078	06	800	>
Schiekerk, Ὀλλανδ.	7040	16	6.100	"Ολλανδοὶ"
Mont Pelvau, Γαλλ.	4206	07	3.000	Ἰταλοὶ
Westsee, Γερμ.	5901	14	4.300	>
Yselkerk, Ὀλλανδ.	7157	16	6.100	"Ολλανδοὶ"

1) Τὸν Μάρτιον τρ. ἥ. είχε πωληθῆ ἐν θημιοπρασίᾳ ἐν Ἀγγλίᾳ ἀντὶ τιμῆς 775 λιρῶν. 2) Παραδοτέον εἰς τὸ "Αριστερνταμ. 3) Ἡ τιμὴ τῆς πωλήσεως της είναι 500.000 γένν., ἡ τοι 37.50 γένν. κατὰ τὸν γκρός, ἀποτελοῦσα τὴν ἀνωτέραν μέχρι σήμερον πληρωθεῖσαν τιμὴν περὶ Ἰαπόνων διαλυτῶν διὰ λάθησες. 4) Παραδοτέον, ὃς ἔστι καὶ εἴρεσται εἰς τὴν Ἀμερικάν.

ROSARIO - ARGENTINA

Ε. Δ. ΕΥΘΥΜΙΔΗΣ
SHIP CHANDLER

925 URQUIZA STR

CABLES: EFTHIMIDES-ROSARIO

"Αγαλαμβάνομεν τροφοδοσίας καὶ ἐφοδιασμὸν ὅλων μηχανῆς καὶ καταστρώματος εἰς τοὺς λιμένας:

ROSARIO, SAN LORENZO, PTO. GABOTO
& VILLA CONSTITUCION

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ
ΔΙΕΚΤΕΡΑΙΩΣΙΣ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Τηλέφ.—Γραφ. 24416 Κατοικ. 3528 (ἡμέρας καὶ νυκτὸς)

"BUGSIER,"
REDEREI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG - DANZIG - NEUFAHRWASSER
TOWAGE-SALVAGE

AGENT IN GREECE: PANOS D. SARANDIS
SPYRAKI BUILDING—PHONE 4337—TEL. PIRAEUS

'Ατυχήματα εἰς Ελληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ ληξιαν 150 ή μερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ελληνικὰ ἀτμόπλοια:

«Μιχάλης» (ex «Oakfield»). Ἀποπλέον ἐξ Ἀμερικῆς συνεκρούσθη μὲ τὸ Γιουγκοσλαβίκον ἀπὸ «Morgan», εἰς τὸ δύοιον καὶ προύξαντον ἀλαφράς τινας ζημιάς ἀνωθὲ τῆς ισάλου γραμμῆς. Τὸ Ἐλληνικὸν ἔξακολουθόν την ταξίδιον του κατέτελεσεν εἰς Τάιν. (Ιουν. 29)

«Ιωάννης Ε. Γιανναγάς». Συμπληρώσαν τὴν ἐπισκευὴν τῶν ἐν συγκρόσεω μὲ τὸ ἄπ. «Πλατελής» ζημιάν του καὶ ἀπαναφορτώσαν τὸ ἐκφορθὲν τρῆμα τοῦ ἐγγενήματος φορτίου του, ἐπειθεωρήθη ἀπὸ τὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Λέσβου, ἀλλασ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ὑπεχώρησε τὴν 30ή του ισινίου διὰ Λάς Πάλμας, διαταγάς. (Ιουν. 30)

«Σύλβια» (ex «Trewellard»). Καταπλέον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βαλπαράσου πρὸς φόρτωσιν Χιλιανῶν νιτράτων προσέκρουσεν ἐπὶ τὸ κυρατοθραύστην καὶ ὑπέστη σλάδας τινάς εἰς τὸ ποδόσταμον τῆς πρώτας διεπαργύριας ἀπὸ τὸ ἄριθ. 7 ἥση 20 τοῦ θυλίσματος τοῦ πλοίου. Ἐπίσης πάντες ἀλάσπατα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τῆς πρώτης συνεθλίβησαν. Ὁ ἐπιθεωρητής τοῦ Λέσβου, μετὰ ἐπιστρέψαντος τῶν ζημιάν, συνέστησε τὰς καταλλήλους προσωρινάς ἐπισκευάς διὰ αἰδηροπαγοῦδος κονιάματος εἰς τὸν δεύτερον νομέαν. Ἀκολούθως καὶ ἀφοῦ αἱ ἐπισκευαὶ συνεπληρώθησαν ἐπιτυχῶς ἔχοργηθήσαν εἰς τὸ πλοίον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας, ἀπέλαυσε δὲ διὰ τὸν προσριπόν του, μετὰ πλήρους φορτίου. (Ιουλ. 2)

«Πολέμης». Τὸ Ἰσπανικὸν ἀτμόπλοιον «Τούτος» ἀγκυροβολοῦν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σπέτζιας ἐπάπεισαν ἐπὶ τὸν Ἐλληνικὸν φορτηγοῦ «Πολέμης», εἰς τὸ δύοιον καὶ προύξαντον ἀλαφράς τινας ζημιάς. Ὁ Ἐλλην πλοίαρχος ἔζησεν ἀπὸ τὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Λέσβου νὰ προδῷ εἰς ἐπιθεωρήσαν τοῦ σκάφους του. (Ιουλ. 2)

«Σαρωνικός». Εἰς ραδιοτηλεγράφημά του πρὸς δύλα τὰ πλοῖα, ἀνέφερεν δῆλον εἰς θέσιν πλάτους 36—40' Β. καὶ μήκους 14—31' Α. διῆλθε πληγέσιν ναυαγίου ἀγνώστου σκάφους, οὗτονος οἱ δύο ιστοί ἔξειχον τῆς ἐπιφανείας τοῦ δύκτων κατὰ 6 πόδες. Τὸ ναυαγίου τοῦτο ἀποτελεῖ κίνδυνον εἰς τὴν ναυσιπλοίαν. (Ιουλ. 3)

«Κεραμικός». Ἐν συνεχείᾳ τῶν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας δημιουργεῖσαν πληροφοριών διὰ τὴν δραματικὴν ἀποτέλεσμαν τοῦ ἀριθμού 881ον 2 μίλια μακράν τοῦ λιμένος. Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν 29ην μ.μ. ωρών τῆς 2ης Ιουλίου, τὸ δέ σκάφος είναι θυμιστόν. Ὁ αἱ πλοίαρχος καὶ δὲ ἐπιθεωρητής τοῦ Λέσβου ἐπεσκεφθῆσαν τὸ ναυαγίον, κατεκάλλεται δὲ ἡδη προσπάθειας δικασίας 4 ἀγκυρῶν μετά τὸν ἀλάσπατον των. Ὁ ἐπιθεωρητής τὸ ἐχκρυπτήσαν ώς «δλικήν ἀπώλειαν», γνωμούσας, διῆλθε τὰ σύμφροντα τῶν ἀσφαλίστων ἔχοντας τεταρτητές. Ἐκ τοῦ ναυαγίου ἔξαρσθησαν εἰς τὴν περιοχὴν 60 καὶ 400 περίπου δοχείων, μερικῶν τῶν δύοιων περιέχουν φορτίου. Τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους— ἀκότε τοῦ αἱ πλοίαρχου — ἀφίκετο εἰς Πιερία καὶ ὑπέστη τὴν νεονομισμήν ἀνάκρισιν εἰς τὸ δικαστικὸν τρῆμα τοῦ Διμαναρχείου. Οἱ ἐν Ἀλεξανδρέττη ποσηλαυδίμενοι δύο τραμπτίκαιοι ναῦται αἰπεδίωσαν. (Ιουλ. 4)

«Δημη. Γ. Θεοφιλότης». Προσριπμένον εἰς Σουλινᾶ μὲ πλήρες φορτίον γεννημάτων προσήρχεται κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἀλαφράς του, ἀλλὰ ἀνειλαθόθη δραδύτερον, δογμείσας ρυμουλκῶν τῆς Εύρωπας τῆς Επιτροπῆς τοῦ Δουναβίσματος. Τὰ ἔξοδα τῆς ἀνελκύσεως του είναι ἀσχημάτων, τὸ δὲ σκάφος μὴ ποστάνει ζημιάς ἔλασης πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Ιουλ. 6)

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ—ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

Ποία μέτρα έπιβάλλονται διά τήν πραγματικήν τῆς ἀλιείας μας

Μετ' ἑξαιρετικοῦ ἐνδιαφέροντος παρακολουθῶ τὴν καταβαλλο-
μένην ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀξιέπαινον προσπάθειαν δι-
πος κινηθῆ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Κράτους καὶ τῆς Κοινῆς γνώμης
ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ἀλιείας.

Ἡ χώρα μας είνε τὸ μοναδικὸν μέρος εἰς τὸν κόσμον, ὅπου τὸ
ψύχρι κοστίζει περισσότερον ἀπὸ τὸ κρέας, πρᾶγμα τοσοῦτον μᾶλ-
λον παράδοξον καθ' ὅσον ἡ Ἐλλάς, λόγῳ τῆς Γεωγραφικῆς τῆς
θέσεως, ἔπειτα σχὶς μόνον νὰ ἔχῃ ποσοστὸν παραγωγῆς δεκαπλά-
σιον, ἀλλὰ καὶ νὰ ἔχῃ ἄγαργη ἰχθὺς νωποὺς καὶ ἀλιπάστους εἰς τοὺς
γειτονάς της καὶ εἰς τὴν Κεντρικὴν ἀκόμη Εὐρώπην. Διατὶ καὶ
ἥμεις νὰ μὴ λάθωμεν τὸ παράδειγμα τῆς Ἰσπωνίας, ἡ ὁποία ἀ-
φοῦ τριφοδοτήσῃ ἐπικράτει τὰ 70.000.000 τῶν κατοίκων τῆς εὐ-
ρίσκεται εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἔχῃ γονατέρες εἰς δόλον
τὸν Κόσμον; Τὸ μειονέκτημα τῆς παρούσης καταστάσεως τῆς ἀ-
λιείας μας δὲν πρέπει ν' ἀποδοθῇ εἰς τὸ διτὶ καὶ θάλασσαί μας δὲν
ἔχουν ἀρκετὰ ψύχρια, ἀλλὰ εἰς τὴν τελείαν ἔλλειψιν συγχρονίσμε-
νων μεθόδων ἀλιείας. Αἱ ἀξιόλογοι ἔρευναι καὶ μελέται τῶν δια-
σημῶν ἰχθυολόγων Σέλλα, Περόνα, Βεντσιγούέρχαι καὶ Νίνι ἔχουν
ὑπερηκρετὰ διαπιστώσει τὴν ἀφονίαν ἰχθύων εἰς τὰς θαλάσσας
μας, οὕτως ὥστε είναι περιπτῶν νὰ ἐπινέλθωμεν ἐπὶ τοῦ θέματος
τούτου. Τὸ ζήτημα είναι τί δύναται νὰ κάμη ἐπὶ τοῦ προκειμένου
τὸ Κράτος. Ποία είναι ἡ λογική καὶ πρακτικὴ ἐπέμβασίς του εἰς
τὴν ἀλιευτικὴν ἐπιχείρησιν. Καὶ πόσον ἀποτελεσματικὴ δύναται
νὰ είναι ἡ συνδρομὴ του καὶ ἡ προστασία του.

Προτοῦ διμως ἀξιώσωμεν τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἀλιείας
μας, πρέπει νὰ προσπαθήσωμεν νὰ βελτιώσωμεν τὰς
συνθήκας τῆς παρούσης ἀλιείας, ἔστω καὶ ἀν αὐτὴ εὐ-
ρίσκεται σήμερον εἰς πρωτόγονον κατάστασιν. Ἐπειδὴ
ἡ συχολήθημεν ἐπαγγελματικῶν εἰς τὴν ἀλιείαν ἐπὶ πολλὰ ἔτη εἰς
τὴν Βόρειον Θάλασσαν, θὰ προσπαθήσωμεν νὰ ἐκφέρωμεν τὴν
ταπεινή μας γνώμην ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, καὶ θὰ ἀναφέ-
ρωμεν τὰς προσέδους τῶν Βορείων ἀλιευτικῶν Χωρῶν, ἐπεξη-
γούντες τὴν ἀνάγκην τῆς ἰδρύσεως καὶ παρ' ἡμῖν τῶν ὀργανώσεων
ἐκείνων, αἰτινες διευκολύνουν τὸ τραχὺ τοῦ ἀλιέως ἔργον καὶ προ-
άγουν ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μίαν τόσον μεγάλην
βιομηχανίαν.

Ἐὰν λάθωμεν ὑπὸ σχειρὶς διτὶ διὰ νὰ προσθεύσῃ ἔνας αλάδος
παραγωγῆς, διὰ πρωτοῦ δρος είναι ἡ ἴκανοποίησις καὶ προστασία
τοῦ παραγωγοῦ, είναι ἔνοχολον νὰ ἐννοήσωμεν διτὶ ποτὸν λόγον ἡ
ἀλιεία μας εὐρίσκεται εἰς τὴν προδηλωματικὴν αὐτὴν κατάστασιν
καὶ διατὶ οἱ ἀλιεῖς μας είναι τόσον δυστυχεῖς. Ἡ Ἐλλάς ἔχει πε-
ρὶ τοὺς 20.000 ἀλιεῖς ἐγκαταλειμμένους εἰς τὴν τύχην των,
χωρὶς καμμίαν ἐνθάρρυνσιν καὶ θοστήριξιν. Ἐχουν ληφθῆ διά-
φορα μέτρα, ἔχουν φησιθῆ νόμοι: καὶ διατάγματα διτὶ διαχρόνους
διομηχανίας, πλὴν κανένα μέτρον δὲν ἐλήφθη διτὶ τὴν προστασί-
αν τοῦ ἀλιευτικοῦ μας πληθυσμοῦ. Ἡ πρώτη μέριμνα τῆς Κυ-
βερνήσεως δέσην νὰ στραφῇ πρὸς τὴν ὀργάνωσιν τῆς ἐμπορίας τῶν
ἰχθύων διτὶ νὰ ἔχαλειφθῇ ἡ ἀπάνθρωπος ἀδικία εἰς δύρος τῶν ἀ-
λιέων. Διτὶ νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο ἀποτελεσματικῶς μας χρειάζονται:
Ἴχθυοργοὶ διπος ὑπάρχουν εἰς δύο τὰ πολιτισμένα μέρη τοῦ
Κόσμου καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Τουρκίαν ἀκόμη. Ὁμιλούντες περὶ¹
ἴχθυοργοράς δὲν ἐννοοῦμεν τὸ συγχρηματικόν πρατήρια πωλήσεως ἰχθύ-
ων διπος εἰς τὸν Πειραιῶν καὶ τὰς Ἀθήνας, ἀλλὰ τὸ μέρος εἰς τὸ
διποιον συγκεντροῦνται ἀποκλειστικῶς δύο τὰ προσόντα τῆς ἀλι-
είας μόλις φιλάνουν τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα. Ἐκεῖ πρέπει νὰ γίνεται
ἡ πώλησις τῶν ἰχθύων εἰς πλειστηριασμὸν διπὸ τὴν ἀμεισίαν ἐπί-
βλεψιν καὶ τὸν αὐστηρὸν ἔλεγχον τοῦ Δῆμου, διποιος θὰ εἰ-
σπράττῃ καὶ τὸν σχετικὸν φόρον. Ἐκεῖ οἱ ἔμποροι θὰ κάμουν τὰς
ἀγοράς των κάθε πρωτὶ ἐκεῖ θὰ γίνεται ἡ διατήρησις τῶν ἰχθύων
εἰς τὰ ψυχρά, καὶ διπὸ ἐκεῖ θὰ πραγματοποιεῖται ἡ ταχυτέρα
ἀποστολὴ τῶν ἰχθύων εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας. Τοιουτορέπων
διπορᾶς διποιος ἐκοπίασε δύλην τὴν νύκτα παλαίων πρὸς τὰ
στοιχεῖα τῆς φύσεως, θὰ δύναται νὰ εἰσπράττῃ τὴν δικήν ἀμοι-
δηγήν καὶ τὸ τίμημα τοῦ κόπου του. Τοιουτορέπων θὰ γίτο δυνα-
τὸν νὰ δημιουργηθῇ σταθερότης τιμῶν ἴκανη νὰ ἐγθυρώνῃ καὶ

ἀναπτύξῃ τὰς προϋποθέσεις τῆς συνεχοῦς παραγωγικῆς ἔργασίας,
καὶ συνάμα θὰ παρέχετο εὐκολία εἰς τὸν παραγωγὸν νὰ διαβέτῃ
ὅσον δήποτε προϊόντα καὶ ἐὰν τοῦ ἀποφέρῃ ἡ ἔργασία του καὶ νὰ
μὴ ρίπῃ τὰ προϊόντα τῆς ἀλιείας του εἰς τὴν θάλασσαν, ἐλλεί-
ψει ἀγοραστῶν. Κάθε διομηχανία ἔχει τὸ χρηματιστήριόν της
καὶ τὴν ἀγοράν της ἡ ὁποία ρυθμίζει τὴν ἀναλογίαν τιμῶν μετα-
ξὺ παραγωγοῦ καὶ καταγαλωτοῦ. Διατὶ νὰ μὴ τὰ ἔχῃ καὶ ἡ ἀ-
λιεία: Διὰ νὰ σχηματίσῃ κανεὶς μίαν ἰδεάν περὶ τῆς σημαδίας
ποὺ δίδουν οἱ δόρειοι λαοὶ εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἀλιείας καὶ πόσον
ἐνδιαφέρονται: διὰ τὴν τύχην τῶν φαράδων των πρέπει νὰ ἀνα-
φέρωμεν διτὶ καὶ τελευτικαὶ: ἐγκαταστάσεις τοῦ ἀλιευτικοῦ λιμένος
καὶ τῆς Ἱχθυοργοράς τῆς Ὀστάνδης ἐκεῖστισαν 300.000.000 φρά-
γκα. Σημειώτεον διτὶ τὸ Βέλγιον ἔχει τὸν ἰδεάν σχεδὸν πληθυ-
σμὸν μὲ τὴν Ἐλλάδα καὶ διλγάτερα τῶν 100 χιλιομέτρων ἀκτῆς,
οὗτος δὲ οἱ Βέλγοι: φημίζονται ὡς φαροφάγοι. Ἐν τούτοις χάρις
εἰς τὰς συγχρονίους ἐπιστημονικὰς μεθόδους ἀλιείας καὶ χάρις
εἰς τὴν κρατικὴν ὑποστήριξιν, ἀπέκτησαν ἔνα ἐκ τῶν ἀξιολογω-
τέρων ἀλιευτικῶν Στόλων τῆς Βορείου Θαλάσσης (300 πετρελαιο-
κίνητα ἀλιευτικά περίπου ἀνοικτῆς Θαλάσσης).

Ἐχομεν ἀπόλυτον ἀνάγκην ἀπὸ ἀλιευτικούς σταθμούς μὲ δλας
τὰς σχεικὰς συγχρόνους ἐγκαταστάσεις καὶ μὲ δλα τὰ ἐργαλεῖα
ποὺ χρειάζονται οἱ ἀλιεῖς διὰ τὴν διομηχανίαν των, διπος μη-
χανουργεῖα, Dock Flottant, γερανούς, διαρούλκα διὰ τὰς τοπο-
θετήσεις τῶν μηχανῶν, ἔνα μικρὸ «Σλίπ» διὰ τὰς ἐπιδιορθώσεις
καὶ τὸν καθαρισμὸν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ διτὶ ἀλλο ἀποκι-
τεῖται: διὰ τὴν ὀργάνωσιν ἔνδες ἀλιευτικοῦ σταθμοῦ. Βεβαίως δὲν
είναι δυνατόν, λόγῳ τῶν μεγάλων διαπνῶν, νὰ προσθεμεν ἀμέσως
εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτῶν, πλὴν τῶν μεγάλων διαπνῶν, νὰ προσθεμεν
λιμενάκια εἰς δλην τὴν Ἐλλάδα καὶ δη μετεβάλλοντο ἐπιτυχέστατα εἰς φρέ-
σκαλας.

Οἱ μικρολιμένες αὐτοὶ μὲ δλίγην καλὴν θέλησιν καὶ χωρὶς
ποσῶς νὰ ἐπιβρυχθῇ τὸ Κράτος θὰ γίνεται τὸν μερικάς διαρρυθμί-
σεις, τὰς ὁποίας κάθε διομηχανία ἐπιχείρησις θὰ ἀνελάμ-
βανε γὰ ἐκτελέσῃ. Ἐκεῖ πρέπει νὰ πλησιάζουν ἀποκλειστικῶν
δλα τὰ ἀλιευτικά πλοῖα καὶ ἐκεῖ νὰ συγκεντρωθοῦν αἱ διάφοροι
διοτεχνίαι τῆς ἀλιείας, διπος συμβάνει: εἰς τὰ διάφορα Κράτη τοῦ
Κόσμου.

Ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ μέτρα ταῦτα καὶ ὑπὸ τὴν Κρατικὴν αι-
γίδια, πρέπει: νὰ συσταθῇ Ναυτικὴ καὶ Τεχνικὴ Ἐπιθεώρησις ἀ-
λιείας. Η ὑπηρεσία αὐτῆς θὰ ἀσχοληται: μὲ τὴν ἐπιδείψιν τῶν
ἐν ἐνεργείᾳ ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ τῶν μελλόντων γὰ κατασκευ-
σιοῦν, θὰ ἐπεκτείνῃ δὲ τὴν δικαιοδοσίαν τῆς σχὶς μόνον πρὸς ἀ-
παγόρευσιν νέων ἀντιτεχνικῶν ναυπηγήσεων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς
διὰ τὴν διαθετικὴν ἐξάλειψιν τῶν ἐν χρήσει πεπαλαιωμένων καὶ πρωτογόνων
ἀλιευτικῶν πλοίων. Οὕτω θὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν
ναυπηγήκαιην ἀναρχίαν ἐν Ἐλλάδι, καὶ δὲν διάρχει ἀμφιβολία διτὶ
ἀπὸ τῆς ἀποφέρωσις τῆς ἀλιείας, διπος συμβάνει: εἰς τὰ διάφορα Κράτη τοῦ
Κόσμου.

Βεβαίως ἐὰν ἐπρόκειτο σήμερον ἀποτόμως νὰ ἐφαρμόσωμεν
τοὺς Διεθνεῖς νόμους καὶ κανονισμοὺς περὶ γαυτιλίας καὶ ἀλιείας
εἰς τὴν ψυχρὰ μας, τὰ περισσότερα τῶν σκαφῶν μας ἔπειτα γὰ
καταδίκασθοῦν, τὸ τοιούτον διμως θὰ γίτο δυ-
σοχεῖς καὶ ἀσκοπον ἐπὶ τοῦ παρόντος. Τὸ μέλλοντα διμως νὰ κα-
τασκευασθοῦν ἀλιευτικά πλοῖα πρέπει νὰ ἀνταποκρίνωνται: εἰς
τὰς περὶ γαυτιλίας καὶ ἀλιείας τεχνικὰς διατάξεις, τὰς συγχρό-
νους ἐπιστημονικὰς μεθόδους καὶ ἀνάγκας τῆς ἀλιείας, καὶ σχὶς
γὰ κατασκευάζονται: πλοῖα ἄνευ γραμμῶν, ἄνευ σύδεμας μελέ-
της, ἀλλ' ἀπλῶς κατὰ φαντασίαν τοῦ πρώτου δηθεν γαυτηγοῦ, δι-
πος συμβάνει: συνήθως ἐνταῦθα.

Η Ναυπηγικὴ ἔχει ἐξειλιχθῇ εἰς τοιούτον βαθμὸν σήμερον,
ῶστε ἔχει μελετηθῇ καὶ τύπος ἀλιευτικοῦ πλοίου εἰς τὰς δια-
ποτολή τῶν ἰχθύων εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας. Τοιουτορέπων
διπορᾶς διποιος ἐκοπίασε δύλην τὴν νύκτα παλαίων πρὸς τὰ
στοιχεῖα τῆς φύσεως, θὰ δύναται νὰ εἰσπράττῃ τὴν δικήν ἀμοι-
δηγήν καὶ τὸ τίμημα τοῦ κόπου του. Τοιουτορέπων θὰ γίτο δυ-
νατὸν νὰ δημιουργηθῇ σταθερότης τιμῶν ἴκανη νὰ ἐγθυρώνῃ,
διπος συμβάνει: συνήθως ἐνταῦθα.

γός (Καρυγγιέρης) έχει τὸ μοδέλλο του, κάθε καραβοκύρης φαντάζεται τὸ σχέδιόν του, κάθε γησί τὸν τύπον σκάφους, καθιερώντας ἀπὸ τὴν παναρχίαν ἐποχήν. Τὸ αὐτὸν συμβαίνει καὶ διὰ τὴν ἀλιευτικὴν πλοΐαν τὰ ὄποια, ὡς κατασκευάζονται σήμερον, εἶναι ἀκατάλληλα διὰ τὰς μεθόδους ἀλιείας, αἱ ὅποιαι προσαρμόζονται πρὸς τὰς θαλάσσας μας. Τὸ ἀνακάτευμακαν αὐτὸν τῶν διαφόρων καὶ παραδόξων τύπων πλοιαρίων μὲ τὰ γραφικὰ σχέδια καὶ τὰ χτυπητὰ χρώματα μόνον τοὺς καλλιτέχνες καὶ λαργάρους ἥμπορες γὰρ ἔνθουσιάσης καὶ ἐμπνεύσης, πλὴν ὁ προσρισμός των εἰναι τελείως διάφορος προκειμένου μάλιστα περὶ ἀλιείας, η ὅποια κατέστη μία τέσσον μεγάλη βιομηχανία.

"Οταν ἔνας ψυρᾶς θέλει: γὰρ κατασκευάσῃ σκάφος ἀλιευτικὸν πρέπει γὰρ συμμορφωθῆναι πρὸς τοὺς ἐπὶ τούτῳ κανονισμοὺς περὶ νυκτιλίας καὶ ἀλιείας καὶ γὰρ ὑποδάλη τὰ σχέδια τοῦ ναυπηγείου εἰς τὴν τεχνικὴν ἐπιθεώρησιν ἀλιείας πρὸς ἔγκρισιν. Τοιουτότρόπως δὲν θὰ ὑποδάλλεται εἰς περιττὰ ἔξοδα διὰ κατασκευὴν ἐτεροκλήτου σκάφους καὶ δὲλλων κατὰ τύχην καὶ φαντασίαν ἐγκατατάσσεων καὶ θὰ ἐκλείψῃ τὸ ἀνακάτευμακαν τῆς προχειρότητος. Ἐπίσης αὐτηρὸς δέοντος γὰρ εἰναι δὲλλεγχος εἰς τὴν ἐκλογὴν καὶ ἐγκατάστασιν τῆς πετρελαιομηχανῆς, διὰ γὰρ μὴ πίπτῃ θύμα δικασίας ψυρᾶς τοῦ πρώτου τυχόντος ἀντιπροσώπου πετρελαιομηχανῶν, τὰς ὅποιας προσπαθοῦν γὰρ τοῦ πωλήσουν ἀσχέτως πρὸς τὰς ἀνγύκας του, ἐπειδὴ κατὰ σύμπτωσιν τὰς ἔχουν καὶ «ψύλλει, δουλειά γὰρ γίνεται...». Διὰ γὰρ δώσωμεν ἔνα ἀπότον παράδειγμα τῶν ἀντιοικονομικῶν καὶ παραδόξων αὐτῶν ἐγκαταστάσεων, θὰ ἀναφέρωμεν τὸ ἔντι: Ήρθεν δὲλλίγων μηγῶν ἔνας ψυρᾶς, περισυλλέξας τὰς οἰκονομίας του τὰς ὅποιας μὲ τόσην ἀγωνίαν καὶ τόσους κόπους ἐκέρδισε, παρήγγειλεν ἔνα σκάφος τῆς φαντασίας του εἰς ἔνα δηθεν γανητήν, κατόπιν διὰ λόγους δῆθεν οἰκονομίας ἥγρότας μίαν μεταχειρίσμενην πετρελαιομηχανήν, πεπαλαιωμένου τύπου, χωρὶς γὰρ ἀσχοληθῆναι μὲ τὴν δισκαναλογίαν τῆς πρὸς τὸ σκάφος, τὸν ἀριθμὸν τῶν στροφῶν τῆς, τὴν καταγάλωσιν καυσίμου ὅλης καὶ λοιπούς τεχνικούς δρους. Τὴν ἥγρότας μόνον καὶ μόνον ἐπειδὴ γέτο εὐθηγήν. Ἀφοῦ λοιπὸν συνήθοισε ἀτάκτως μηχανάς, ἀξονας, κουζινέτα, χωνίον κλπ. ἀνεκάλυψεν εἰς ἔνα παλαιοπολεῖον (μάν-

δρα) μίαν ἔλικα η ὅποια περίπου ταύτης αἴρει αἴρει στὸ σκάφος τοῦ καὶ τὴν προσήρμοσεν εἰς τὸν ἐλικοφόρον ἀξονα. Περιττὸν γὰρ προσθέσω ὅτι τὰ ἀποτελέσματα τῶν παραδόξων αὐτῶν ἐγκαταστάσεων εἰναι σχεδὸν πάντοτε καταστρεπτικά.

—Ἐπίσης σούβαρά μέριμνα τῆς Κυβερνήσεως πρέπει γὰρ εἰναι γὰρ ιδρυσις Χρηματοδοτικοῦ δργανισμοῦ τῆς ἀλιείας, ὅπως η Ἀγροτικὴ Τράπεζα, διὰ γὰρ διοικηθῆ τοὺς ἀλιείας διὰ τὴν ἀγοράν δικτύων, μηχανῶν, πλοιών ἀλιευτικῶν καὶ ἐν γένει συγχρονισμένων μηχανημάτων ἀλιείας. Ἐπειδὴ σήμερον οἱ ταλαιπωροὶ δὲν ἔχουν τὴν παραμικράν βοήθειαν, καταφεύγουν εἰς διαφόρους τοκογλύφους καὶ ἰδίᾳ εἰς τοὺς «μικνάρηδες», οἱ ὅποιοι διὰ γὰρ τοὺς δώτους μερικάς δραχμάς μὲ διπερόγκους τόκους, προσαγοράζουν τὸ προϊόν τῆς κοπιώδους ἐργασίας των εἰς ἔξευτελιστικάς τιμάς καὶ οὕτω μὲ τὰ δὲλλίγα ποὺ κερδίζει δικαστικής τιμῆς τοὺς ἀλιεύους. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν ὡς ἄνω Χωρῶν ιδρυσαν ἀσφάλειαν «Κοοπερατίφ» διὰ τὴν ἀλιείαν μὲ πολὺ μικρὰ πρέμια καὶ διὰ τὸν ἀμεσον ἔλεγχον τῆς Κυβερνήσεως. Πολλάκις δὲ δργανισμὸς οὗτος εἰναι στεγῶν συγδεδεμένος μὲ τὸν δργανισμὸν τοῦ Πιστωτικοῦ ιδρύματος ἀλιείας, συχνὰ δὲ ἀποτελεῖ τμῆμα τοῦ ιδρύματος τούτου, οὕτως ὅτε δὲ δικαστική δική της τὴν ὅποιαν ζητεῖ ἔνας ψυρᾶς διὰ τὴν ἀγοράν δικτύων η ἀλιεύους μηχανημάτων, διεκπεραιωῦται εὐκολώτερον. Η τεχνικὴ οπηρεσία τῆς ἀσφάλειας η ὅποια ἔχει ηδη ἐπιτιμήσεις καὶ ἀσφάλειας τὸ σκάφος, εἰσηγεῖται δεόντως εἰς τὸ Πιστωτικὸν ιδρύμα πληρέστερος τὴν ἔμπορικὴν ίκανότητα τοῦ ἀλιεύος καὶ οὕτως ἀπό τοῦ δικτύου ημερίδην παρέχεται η αἰτουμένη χρηματοδότησης διὲ γγραφῆς διποθήκης ἐπί τοῦ σκάφους.

— Ιδιαίτερα προσπάθεια κατεβλήθη παρ' ὅλων τῶν Βορείων Χωρῶν εἰς τὸ ζήτημα τῶν ἀσφαλειῶν τῶν ἀλιευτικῶν πλοιών, τὸ διοικούντος συντελεῖ οἰζικῶς εἰς τὴν προστασίαν τῶν ἀλιεύων. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν ὡς ἄνω Χωρῶν ιδρυσαν ἀσφάλειαν «Κοοπερατίφ» διὰ τὴν ἀλιείαν μὲ πολὺ μικρὰ πρέμια καὶ διὰ τὸν ἀμεσον ἔλεγχον τῆς Κυβερνήσεως. Πολλάκις δὲ δργανισμὸς οὗτος εἰναι στεγῶν συγδεδεμένος μὲ τὸν δργανισμὸν τοῦ Πιστωτικοῦ ιδρύματος ἀλιείας, συχνὰ δὲ ἀποτελεῖ τμῆμα τοῦ ιδρύματος τούτου, οὕτως ὅτε δὲ δικαστική δική της τὴν ὅποιαν ζητεῖ ἔνας ψυρᾶς διὰ τὴν ἀγοράν δικτύων η ἀλιεύους μηχανημάτων, διεκπεραιωῦται εὐκολώτερον. Η τεχνικὴ οπηρεσία τῆς ἀσφάλειας η ὅποια ἔχει ηδη ἐπιτιμήσεις καὶ ἀσφάλειας τὸ σκάφος, εἰσηγεῖται δεόντως εἰς τὸ Πιστωτικὸν ιδρύμα πληρέστερος τὴν ἔμπορικὴν ίκανότητα τοῦ ἀλιεύος καὶ οὕτως ἀπό τοῦ δικτύου ημερίδην παρέχεται η αἰτουμένη χρηματοδότησης διὲ γγραφῆς διποθήκης ἐπί τοῦ σκάφους.

Κ. ΚΟΜΠΗΣ

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 'Ανδρακίου.

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

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων "FLOTSKY,,

ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

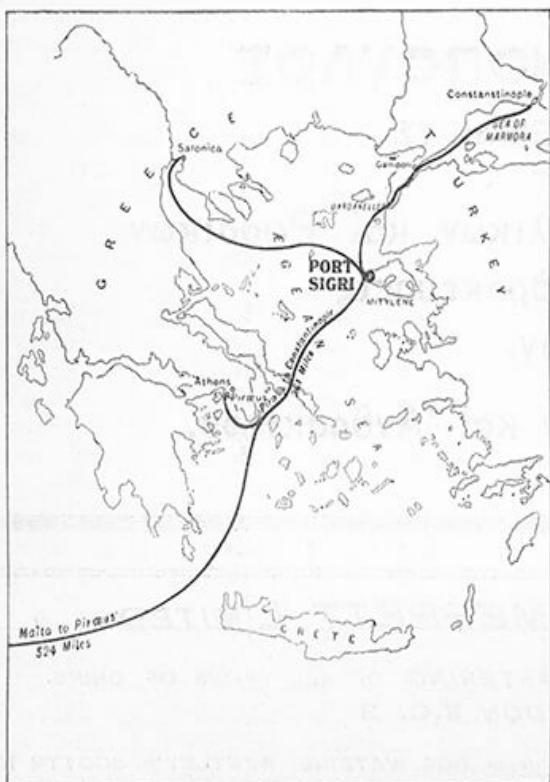
ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

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

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Αἱ κόντρα—σταλίαι τοῦ ναυλοσυμφώνου «Ντάνκον» 1911.

Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου τοῦ Λονδίνου ἦχθη πρὸς ἡμέραν μίαν ὑπόθεσις ἀφορῶσα τὴν πληρωμή καντόρων σταλίων εἰς τὸν Δούναβιν κατόπιν ἀγωγῆς τῆς ἐταιρίας «Burnett Steamship Co., Ltd.» ἐναντίον τῆς ἐταιρίας «Joint Danube & Black Sea Shipping Agents», τοῦ Δουνάβεως. Ἀρχικῶς ἐγένετο διαιτησία, ἐπηκολούθησε πρωτόδικος ἀπόφασις ὅπερ τῆς ἐταιρίας «Burnett» τὴν ὅποιαν καὶ ἐψειδίλλειν ἦ ἐταιρία «Joint». Πρέκειται περὶ μᾶς ἰδιαιτέρως περιπτώσεως προελθόντης ἀπὸ διένεξιν περὶ τοῦ «κατὰ πόσον, συμφώνως πρὸς τὸ ναυλοσύμφωνο τοῦ τύπου «Chamber of Shipping. Dāmbe Berth Contract, 1911», εἰχον τὸ δικαίωμα οἱ ἐνέργοντες πλοιοκτῆται ν' ἀπαιτήσουν τὰς ἐκ δύο ἡμέρων «κόντρα σταλίων» (demurrage) δι' ἵσην χρονικὴν περίοδον καθ' ἥν λόγῳ βροχῆς δὲν διενηργήθη ἡ φόρτωσις, ἀλλὰ καὶ συγχρόνως—ώς ἵσχυρος θανάτου—δὲν ὑπῆρχε καὶ ἔτοιμον φορτίον πρὸς φόρτωσιν ἐπὶ τοῦ ἀναμένοντος φορτηγοῦ τῶν «Burnhope».

Ο διαιτητὴς ἀπεφάνθη, ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἐδικαιοῦντο ν' ἀπαλλαγῶσι τῶν δύο ἡμέρων «κόντρα σταλίων», ἡ πρωτόδικος ὅμως ἀπόφασις τοῦ δικαστοῦ McKinnon, ἡτὶς ἐξεδόθη τὴν 14ην Ἰανουαρίου τρ. ἔ. ἔκρινεν, ὅτι ἔδει αἱ «κόντρα σταλίων» νὰ πληρωθοῦν, διότι ἡ ἀπώλεια χρόνου δὲν ὠφείλετο εἰς τὸ ἀδύνατον τῆς ἐργασίας, λόγῳ τῆς βροχῆς, ἀλλ' εἰς τὴν ἔλλειψιν ἔτοιμου φορτίου. Κατὰ τῆς ἀπόφασεως ταῦτης ἤσκηθη ὅπερ τῶν ναυλωτῶν ἡ παρούσα ἔφεσις.

Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου ὁ συνήγορος τῶν ναυλωτῶν ἵσχυρος θητεῖ ὁ τύπος τοῦ ναυλοσυμφώνου «Berth Contract», οὐτιγος ἐγένετο χρῆσις, διέφερεν ἀπὸ τὸν συνήθη τύπον τῶν ναυλοσυμφώνων κατὰ τοῦτο, ὅτι οἱ ναυλωταὶ δὲν ἐπρόκειτο νὰ ἐφόρτωνται μόνοι οἱ ἴδιοι τὸ πλοίον, ἀλλὰ θὰ τὸ ἔθετον εἰς τὴν «Θέσιν φορτώσεως» (Berth), ὅποθεν διάφοροι φορτωταὶ θὰ παρέδοντο πρὸς φόρτωσιν ποσότητας γεννημάτων. Τὸ ἐπίμαχον ἄρθρον εἶχεν ως ἔξης:

«Ο χρόνος, ὅστις ήθελε τυχὸν ἀπολεσθῆ, λόγῳ ἀδυνάτου τῆς ἐργασίας, συνεπείᾳ βροχῆς, χιόνους, καταιγίδος ἢ διότι τὸ πλοίον ήθελε διαταχθῆ παρὰ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν ἢ ἀπομακρυνθῆ τῆς θέσεως του, ἵνα ἐπιταπῆ ἡ φόρτωσις εἰς ἄλλα σκάφη καὶ κατὰ τὸν διάγκειαν τοῦ ὀποίου πάσα ἐργασία διὰ τὴν φόρτωσιν του θὰ ἔχῃ διακοπή, προστίθεται εἰς τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως, χωρὶς ὅμως ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει νὰ ἐπιτρέπεται, δημοσίᾳ οὐτος δι' ὅλας τὰς προαναφερομένας αἵτις ὑπερβαίνῃ ἐν τῷ συνόλῳ του τὰς τρεῖς ἡμέρας. Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ἐκπάτου χρόνου, ὅστις θὰ προστίθεται εἰς τὰς ἡμεραργίας λόγῳ διακοπῆς τῆς φορτώσεως, συνεπείᾳ βροχῆς, χιόνους, καταιγίδος ἢ ἐκβολῆς τοῦ πλοίου ἐκ τῆς θέσεως του, ἡ μικροτέρα τῶν τριῶν ἡμέρων χρονικὴ περίοδος θὰ μετράται ως ἐν τέταρτον τῆς ἡμέρας».

Διαρκούσης τῆς φορτώσεως, ὁ ἀπολεσθεὶς χρόνος ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω περιπτώσεις ἀνήλθεν εἰς 2 ἡμέρας, καθ' ἃς ἡ ἐργασία ἦτο ἀδύνατος, συνεπείᾳ ρυγδαίκης βροχῆς. Ἐν συνεχείᾳ ὁ συνήγορος τῶν ναυλωτῶν προσέθυνε, ὅτι ὑπῆρχε πολὺ φορτίον εἰς τὸν λιμένα, ἀλλ' οἱ ναυλωταὶ δὲν εἶχον μεταφέρει τὰς πρὸς φόρτωσιν ποσότητας εἰς τὴν θέσιν τοῦ πλοίου, διατάσσοντας ἡ βροχὴ καὶ δὲν εἶχον δὲ συγάπει εἰσέστει οἱ ναυλωταὶ συμπληρωματικὸν συμβόλαιον μετὰ τῶν φορτωτῶν διὰ τὸν χῦρον τῶν φορτίων ἔκαστον τούτων. Ἐάν τὸ φορτίον εὑρίσκετο εἰς τὴν πλευράν του πλοίου καὶ πάλιν ἡ φόρτωσις θὰ ἦτο ἀδύνατος διότι τὰς ἀκαταλήγους ταύτας καιρικὰς συνθήκας, τὸ δὲ ζήτημα πρὸ τοῦ δικαστηρίου τίθεται ως ἔξης: Κατὰ πόσου οἱ ναυλωταὶ θὰ ἡδύναντο νὰ ἐκπληρώσουν ἀπολότως τὴν ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀπορρέουσαν ὑποχρέωσιν των, ἐάν τὸ φορτίον ἦτο διαθέσιμον κατὰ τὸν χρόνον, ὅπότε ἡ φόρτωσις ἦτο δυνατή καὶ οὐχὶ διαρκούσης τῆς βροχῆς, ὅτε τὸ φορτίον θὰ ὑφίστατο βλάβες, ἐάν εὑρίσκετο παρὰ τὴν πλευράν του πλοίου.

Ο αὐτὸς συνήγορος ἐπεκαλέσθη τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ παρομοίας ὑποθέσεως («Βεργωτῆς κατὰ Wm Cory & Sons, Ltd» (1926) 2 K. B. 344), συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν ἡ ὑποχρέωσις τοῦ

φορτωτοῦ ἦτο νὰ ἔχῃ ἔτοιμον τὸ φορτίον, διατὰ πλοίου ἦτο εἰς τὴν «Θέσιν» τῆς φορτώσεως, οὐχὶ δὲ πρότερον. Κατὰ τὴν αὐτὴν ἀπόφασιν, αἱ χρονικὴ περίοδοι, καθ' ἃς ἦτο ἀπολότως ἀδύνατος ἡ φόρτωσις ἐκ λόγων προβλεπομένων διότι τοῦ ναυλοσυμφώνου, δὲν εἶχε κακομίχην ὑποχρέωσιν δικαιολογούμενην νὰ ἔχῃ ἔτοιμον φορτίον εἰς τὴν προκυμαίαν παρὰ τὴν πλευράν του πλοίου. Εἰς τὴν πρωτόδικον ἐπὶ τῆς προκειμένης ὑποθέσεως ἀπόφασιν του — προσέθυνεν διατήρησης τῶν ναυλωτῶν — δικαιαστὴς McKinnon κατελόγισε μείζονας εὐθύνας εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν, ἀπὸ δεσμοῦ ἐδέχετο ἡ ἀπόφασις τῆς διαιτησίας.

Nair (συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν). Τὸ ναυλοσύμφωνον ἐκ τοῦ δικοῦ προήλθεν ἡ ἥρις ἔχει καθιερωθῆ ἀπὸ τοῦ 1911.

Λόρδος Greer (δικαστής). Παρόμοιας περιπτώσεις πρὸς τὴν ὑπὸ κρίσιν ἀναφένεται πολὺ συχνά, ποτὲ δημος δὲν ἐφθασαν μέχρι τοῦ Ἐφετείου.

Ο συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν, ἐπειγγύων τὸ ἐπίμαχον ἄρθρον τοῦ ναυλοσυμφώνου, εἶπεν ὅτι ὁ διαιτητὴς ἐστηρίχθη μόνος εἰς τὴν ὑπαρξήν της δροχῆς, ητὶς καθίστα ἀδύνατον τὴν φόρτωσιν καὶ ἀνεγγόρωσεν εἰς τοὺς ναυλωτάς τὸ δικαίωμα, ἐπως προεκτείνοντας ἀναλόγως τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως. Ἡ ἐρμηνεία αὕτη ἦτο ἐσφαλμένη, διότι οἱ ναυλωταὶ δὲν εἶχον τὸ δικαίωμα νὰ φορτώσουν ἐντὸς 15 ἡμέρων—καιροῦ ἐπιτρέποντος,—ἀλλ' εἰς 15 ἡμέρας δημος μὲ τὴν προσθήκην σίου δημόποτε χρόνου, διστις θὰ ἔχηκρισθοτο, ὅτι ἀπωλέσθη συνεπείᾳ δροχῆς. Ἡτο χρέος τῶν ναυλωτῶν νὰ διαιτηρήσουν τὴν μέσην ταχύτητα τῆς φορτώσεως καὶ οὐχὶ νὰ μη δυνηθοῦν νὰ ἔχουν ἔτοιμον φορτίον, ἐπειδὴ οἱ φορτωταὶ δὲν εἶχον συμφωνήσει διὰ τὴν δρισμένην τιμὴν του ναυλού. Δὲν εἶχεν ἀκόμη—προσέθυκε—καθορισθῆ δι τρόπος ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως καὶ συνεπείᾳ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑποστηριχθῇ δικαιοπὴ φορτώσεως λόγῳ δροχῆς, ὅπως ἐδέχθη ὁ διαιτητής.

Ο δικαστὴς λόρδος Scrutton, ἐκδίων τὴν ἀπόφασίν του, ἐχαρακτήρισε τὴν ὑπόθεσιν ὡς σύντομον μὲν, ἀλλὰ δύστυτον. «Ενας ἔμπειρος διαιτητὴς καὶ ἔνας ἐπίσης ἔμπειρος δικαστής, εἶπε, ἔξεδωκαν ἀπόφασίς αὐτοῖς θέτοντας, στηριχθέντες ἐπὶ διαιφόρου σκεπτικοῦ. Οἱ ναυλωταὶ ἔπειπε νὰ φορτώσουν τὸ πλοίον εἰς 15 ἡμέρας καὶ 13 ὥρας, ἔξαιρουμένων τῶν Κυριακῶν καὶ τῶν μὴ ἐργασίμων ἡμέρων καὶ δὲν δύναταις νὰ δεχθῇ τις, ὅτι αἱ Κυριακαὶ καὶ αἱ μὴ ἐργασίμων ἡμέρας: θάξης προστέθηται, ἔπειδη οἱ φορτίοι παραπλεύρως τοῦ πλοίου, εἶναι δυνατόν τοῦ πλοίου τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως παρὰ τὸ πλοίον.

«Εδεις ἔξ αλλοιο νὰ πιστοποιηθῇ ὁ χρόνος ὁ ἀπολεσθεὶς ἐκ τῆς δροχῆς καὶ δὲν συνεψήγωσε μὲ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, ὅτι ἔλας δὲν ὑπῆρχε φορτίον παραπλεύρως τοῦ πλοίου, αἱ ἡμέραι: δὲν θὰ ἡδύναντο νὰ προστεθοῦν εἰς τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως.

Ο ἔτερος δικαστὴς λόρδος Greer εἶπεν ὅτι εἰς τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν δὲν εἶχεν ἔξακριθεῖ, ἔλας ἦτο δυνατὸν νὰ εύρεθῇ οἰογήποτε φορτίον διαρκούσης, τῆς δροχερᾶς περιόδου. Οἱ ναυλωταὶ ἀπέδειξαν ὅτι κατὰ τὰς δύο ἡμέρας τῆς δροχῆς ἡ ἐργασία ήτο ἀδύνατος, δὲν ἀπέδειξαν δημος ὅτι θὰ σκοτείηται τὸ πλοίον φορτίον, ἔλας δὲν καιρός ήτο εὐνοϊκός, ἀλλὰ στηριχθέντες εἰς τὴν δροχήν, ἐκάλυψαν τὴν ἀδυναμίαν των καὶ ηγένησαν κατὰ δύο ἡμέρας τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως. «Οθεν, κατὰ τὸν δικαστὴν Greer, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ἦτο ἐσφαλμένη.

Τέλος ὁ τρίτος δικαστὴς λόρδος Romer συμφωνήσας μὲ τὸν λόρδον Greer, ὑμολόγησεν, ὅτι εύρισκετο πρὸ ἀμηχανίας ν' ἀποφανθῇ. Τὸ δίλημμα, εἶπεν, ἔγκειται εἰς τοῦτο: «Θὰ ἔχαντο φορτίος, έλας δὲν ὑπῆρχε βροχή;». Μᾶλλον θὰ ἔχαντο, διότι διαρκούσης τῆς δροχῆς δὲν ὑπῆρχε βροχή;». Μᾶλλον θὰ διαθέσιμον φορτίον εἰς τὴν πλευράν του πλοίου, έλας δὲ δικαιούσθητο, διότι οἱ ναυλωταὶ δὲν ἀνεχατίσθησαν ἀπὸ τὴν προβλεψίν της δροχῆς διὰ νὰ ἔχουν ἔτοιμον φορτίον εἰς τὴν πλευράν του πλοίου, ένα τὸ παραδώσουν εὐθύς ως ἡ ἐπανάληψης τῆς δροχῆς. Συνεπῶς, οὕτως ἡ ἀλλως, δικαιούσθητο διατήστω τὸ δικαστήριον της δροχῆς βροχῆς.

— Η ἔκτασις τῆς ἐκ συγκρούσεως εύθυνης καὶ ἐπὶ τοῦ φορτίου.

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἐξεδικάσθη πρὸ ἡμέρῶν μία ἀρκετά ἄνδριαφέρουσα ὑπόθεσις. Ἡ ἔταιρις τῶν Ἐλλήνων Μάντζεστερ ἀλευρομύλων τοῦ Trafford, κάτοχος βλαβέντος αὐτοφορτίου, μεταφερθέντος ἐξ Ἀργεντινῆς εἰς λοιμὸν τῆς μὲ τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ «Pencarrow», ἐνήγαγε τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ Νορθγκρου ήτος «Tacoma», διάτο ὑπαπτότητι τοῖς σκαφοῖς τῶν ἐπῆλθε σύγκρουσις αὐτοῦ μὲ τὸ «Pencarrow», ἐκ τῆς ὁποίας προκλήθη διαρροὴ τοῦ τελευταίου τούτου καὶ βλάβη ἥδε τημάκτος τοῦ αὐτοφορτίου τῶν.

Τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ «Pencarrow» εἶχεν ἀρχικῶς ἀποπλεύσει: ἐκ Κάρδιψ φέροντας γιανθράκων διὰ Μπουένος "Ayrshire". Κατὰ τὸν ἑκατὸν καταπλουοντας τοῦ (24 Μαΐου 1931) συνεκρούσθη μὲ μίαν βυθούρον καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς ἓνα δλάχια τῶν ὑδάλων τοῦ τόξος πλαυρᾶς πλαυρᾶς τοῦ κόπτου Νο 1. Τρεῖς καρφώσεις ἔχαλαρθόμησαν, παρετηρήθη δὲ διαρροὴ. "Οταν τὸ πλοῖο ἐπεράτω τὴν ἐκφότων τοῦ γιανθρακοφορτίου τοῦ (7 Ιουνίου 1931) ἐπεσκύνας τὴν ζημίαν τοῦ διὰ τῆς κατασκευῆς «κακοσούνος» ἐκ ταύματος ἐπὶ τοῦ βεβλαμμένου ἐλάσματος. "Ο πλοιορχος, ὃ δυποτοίορχος καὶ δι ξυλουργός τοῦ φορτίου εἶχεν εἰς τὴν ἀπίθενθος τῶν πειθῆ διὰ τὸ «τσιμεντάριον» εἴγενεν ἐκτατεύθη ἐπιμελῶς καὶ ἐπιτυχῶς, ἢ δὲ διαρροὴ εἴχενεν ἐντάλως σταματήσεις.

Μετὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ κατηγορύθμη τὸ «Pencarrow» εἰς Ροζάριο, διορθώσας αὐτοφορτίου καὶ ἀπέπλευσε τὴν 14ην, Ιουνίου 1931 διὰ Μάντζεστερ. Διὸ ἡμέρας μετὰ τὸν ἀπέπλου τοῦ συνεκρούσθη μὲ τὸ Νορθγκρού «Tacoma» ἐντές τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ καὶ ὑπὸ τὰς ἀκολαθίδες συνθήκας: Τὸ «Tacoma» εἴπετο τοῦ Ἀγγλικοῦ καὶ προσεπάθει νὰ προπορευθῇ ἀναπτύξαν πρὸς τοῦ ἀρκετὴν ταχύτητα, διαρκούσῃ δὲ τῆς προσπαθείας του αὐτῆς κατέφθασε τὸ «Pencarrow» καὶ ἤρχισεν νὰ τὸ ἀντιπαρέρχεται δραδίας, διότι ἡ ταχύτητα του δὲν ἦτο ἕση ἀπηγόρων, μῶτα νὰ τὸ ἀρχίσῃ ἐγκαίρως του. Τό δάθες μίας διώρυγος τοῦ ποταμοῦ ἥτο εἰς ἓν σημεῖον 24.4 ποδῶν, τὸ δὲ δύστομα τῶν δύο κατεργομένων πλοίων δὲν ἦτο μεγαλύτερον. Ὡς ἐκ τούτου τὸ «Tacoma» εἰς μίαν στιγμὴν προσήρχεν επὶ τοῦ βεβροφάδους δυνατού, τὸ δὲ ἐγγύτατα παραπλέον «Pencarrow» προσέκρουσε μὲ τὴν πρώτην τοῦ επὶ τῆς πρύμνης τοῦ προσαρέσαντος. Κατὰ τὴν ἀπαλούσθησαν ἐν Λονδίνῳ δίκην εἶχεν ἐκδοθῆ ἀπόφασις ἐναντίον τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ «Tacoma», εἰς τὴν κακήν ναυοπλοκαν τοῦ ὅποιου κατελογίσθησαν αἱ εὐθύναις τῆς ἐπιλυθεύσης συγκρούσεως.

Βάσεις τῆς ἀποφάσιστος ταύτης οἱ παραλήπται τοῦ αὐτοφορτίου τοῦ «Pencarrow» ἐνήγαγον τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ «Tacoma» ζητοῦντες ἀποζημιώσεις τοῦ διαβάντος φορτίου τῶν, ἐχούριζέρνοι διτὶ: ἀπὸ τὴν διαιτήσατα τῆς συγκρούσεως ἀπεπιστίθη τὸ «κασσόνι» τοῦ ταύματος ἀπὸ τὰς καλαρέμνας καρφώσεις τοῦ διάσματος καὶ εὐτῷ ἐπικαλέγηθη διαρροὴ εἰς τὸ κύτος Νο 1 διαβάντος ἐκ τῶν δύστων τοῦ ἀντόφιο φορτίου.

Ἐκ τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας κατερρίφθησαν οἱ ἐχούρισμοι τῶν ἐναγρέμαντον, διτὶ ἡ ἐπισκευὴ τῆς διάδημης τοῦ «Pencarrow» εἶχεν ἐκτελεύθη διαδέσμοντας τοῦ διάστημας αὐτοφορτίου τῶν δύο κατεργομένων καὶ διτὶ: Θὰ δέσῃ τὸ «τσιμεντάριον» νὰ ἐκταθῇ ἐπὶ μεγαλυτέρας ἐκτάσεως τῆς ἀριστερῆς πλαυρᾶς, ἀπιστοποιήθη δὲ, διτὶ τὸ σύστημα αὐτό τῆς διὰ τούματος ἐπισκευῆς ἡ κατηγορία τοῦ περίπτωσιν ταύτην τὸ ἐνδεδειγμένον καὶ διτὶ ἡ ἐργασία εἶχε γεννικῶς ἐκτελεσθῆ τεχνικῶτας, χωρὶς φυσικά νὰ δύναται τὰ ἀντιτίκα καὶ εἰς μίαν σύγχρονιν τόσου σφρεδράν, μῶτα νὰ ἀναπολύ συνεπείᾳ αὐτῆς ἡ κίνησις ἐνέστη 11.000 τόνων, εἰσὶν παρορθίσεις τὸ ἀπό.

Ο δικαστὴς κ. Bateson ἐκδίδει τὴν ἀπόφασιν ἐτένιον, διότι εἶχε πεισθεῖ περὶ τῆς ἐπιτυχοῦς ἐκτατεύσεως τῆς ἐπισκευῆς τοῦ «Pencarrow», τὸ γεννορδόγυνο τοῦ δόποιν, εἰς διασημειοῦθη διαρροὴ πρὸ τῆς συγκρούσεως καὶ κατόπιν αὐτῆς ἐδείκνυντο: διτὶ μετὰ τὴν σύγκρουσιν ἡ εἰσροή τῶν δύστων τοῦ αγαματικοῦ. "Εχεμεν — εἰπε — ἔνα φορτηγόν 11.000 τόνων, διπερ κατήρχετο ἔμφορτον τοῦ ποταμοῦ μὲ μίαν ταχύτητα 6 μιλῶν καὶ ἐπέπεσεν ἐφ' ἐνές ἐτέρου, εὑρισκομένου ἐν ἀκινησίᾳ, διότι προσήρχεν ἐπὶ βεβροφάδους βυθούς καὶ ἐντές στενῆς αἰλλακος, ἐνῷ χρόνῳ προσεπάθει νὰ προσρευθῇ τούτου χωρὶς δύοις καὶ νὰ τὸ κατεργώσῃ πλήρως. "Η δόνησις φυσικά ἐκ μιας τοιωτεστούσης συγκρούσεως θὰ συνεκλίνεισαν δὲλτόληπτος, διότι τὸ σκάφος καὶ συνεπῶς θὰ ἐπέρχεται καὶ χαλάρωσιν τοῦ «τσιμεντάριομάτος», διότι εὔθη μετὰ τὴν σύγκρουσιν παρετηρήθη διαρροὴ εἰς τὸ κύτος Νο 1 τοῦ «Pencarrow» γένημένη κατὰ 6 ἵντσας ἀπὸ τὴν ἀρχὴν αὐτοῦ διαρροήν τὴν προσθεύσας ἀπὸ τὴν σύγκρουσιν μὲ τὴν βυθούρον. Τὸ εἰς Μάντζεστερ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἡτο ἀπολύτως κακονός, διότι τὸ σκάφος δὲν συνήτησεν ἀντιθέτους κακούς καὶ τραχυμάτων, ἀπέτος τὸν διάρκειαν τῆς συγκρούσεως διὰ τὴν δόποιν πάλιν: — συμφώνως πρὸς προγενεστέραν ἀπόφασιν — ἡ εύθυνη δέδρον τοῦ ήτος «Tacoma». Βάσεις τοῦ σκεπτικοῦ αὐτοῦ δὲ Ἀγγλος δικαστὴς ἐδέχθη τὴν ἀγωγὴν τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ βλαβέντος αὐτοφορτίου καὶ κατεδίκασε τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ «Tacoma» μετὰ τὸν ἐξόδων τῆς δίκης.

Τὸ «κασσόνι» τοῦ ταύματος εἶχεν ἐπικράτησε διαρκούσῃ τῆς φορτίων τῶν γεννημάτων καὶ εὐρέθη ἐντελώς καταλλήλον, διότι τὸ πλοῖον, ἐφ' δύον ἐφότων ἡμέντος τὴν πίσσην τοῦ ἀπὸ τὸ βάρος, τὸ δὲ τοιμεντάριον ἀντείχεν εἰς τὸ δύορ. "Ητο συνεπώς τὸ «κασσόνι», δηι: μόνον ἀρτίων κατεστακασμένον, ἀλλὰ καὶ τεχνικῶς τοποθετημένον, ἡ δὲ χαλάρωσίς του δραστεῖται εἰς τὴν διαιτήσατα τῆς συγκρούσεως διὰ τὴν δόποιν πάλιν: — συμφώνως πρὸς προγενεστέραν ἀπόφασιν — ἡ εύθυνη δέδρον τοῦ ήτος «Tacoma». Βάσεις τοῦ σκεπτικοῦ αὐτοῦ δὲ Ἀγγλος δικαστὴς ἐδέχθη τὴν ἀγωγὴν τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ βλαβέντος αὐτοφορτίου καὶ κατεδίκασε τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ «Tacoma» μετὰ τὸν ἐξόδων τῆς δίκης.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι: ναυλώσεις: Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰναι αἱ κάτωθι:

— Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Βαλλιάνος» ἐπι Ροζάριο 6200 τ. δι. Ἀμβέρσαν 15)6, Ιουλ. 1—15.

«Πλισσός» ἐπι Ροζάριο 6800 τ. δι. Ἀβονμουθ 15)6, Ιουλ. 15—25.

· Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κον.) δηι ἀντο τοῦ Ροζάριο 5000 τ. δι. Ἀγγλίαν—Χάβρην—"Αμβούργον 17)—, Ιουλίου 22—31.

· Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κον.) ἐπι Μπάχιας Μπλάγκας 7200 τ. δι. Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 14)—, Ιουλίου 15—28.

· Α)π ἐλληνικὸν ἐπι Σάν Λορέντζο 7000 τ. διά Λονδίνον, Λίβερπολη, Μπίρκενγκλαντ 15)9, ὁψιόν Κάρδιφ, Μπάρρον, "Αβονμουθ ἡ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)6, Ιουλ. 31—Αὔγ. 15.

· Μαίρη Ν., ἐπι Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι. Ἀγγλίαν—Χάβρην—"Αμβούργον 16)—, Αὔγουστον 8—23.

· Ἀνδριώτης ἐπι Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι. Ἀγγλίαν—Χάβρην—"Αμβούργον 16)—, Αὔγ. 18—31.

· Αριδάνηρ ὅψη ἀντο τοῦ Ροζάριο 6000 τ. δι. Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—"Αμβούργον 16)6, ἀ.φ.

· Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κον.) ἐπι Ροζάριο 6500 τ. δι. Ἀγγλίαν—Χάβρην—"Αμβούργον (ξειρέσει Ρουέν, Galway, Sligo καὶ Tralee) σελ. 16)—, ἐάν πλήρεσι φορτίον 13)3, ἐπι έλατον, Αὔγ. 10—20.

· Α)π ἐλληνικὸν ἐπι Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι. Ἀγγλίαν—Χάβρην—"Αμβούργον (ξειρέσει Galway, Sligo καὶ Tralee) σελ. 16)—, φορτοτοιν 18—31 Αὔγουστον.

· Γεωργ. Κυριακίδης ἐπι Ροζάριο 6500 τ. δι. Ἀγγλίαν—Χάβρην—"Αμβούργον 16)6, καντοέλλο 31 Τούλιον.

· Βιογνία Νικολάου Παναμάκη, ἐπι Μπάχιας Μπλάγκας 8600 τ. δι. Ἀμβέρσαν 13)6, Αὔγουστον 16—26.

· Νηρέδης ἐπι Μπάχιας Μπλάγκας 9200 τ. δι. Ἀμβέρσαν 13)6, Αὔγ. 22—Σεπτ. 5.

· Πανάχραντος (εκ «Hartfield») ἐπι Σάν Λορέντζο 7700 τ. δι. ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 15)9, Αὔγ. 1—15.

· Χρονήρ ἐπι Μπούένος "Αὔρες 7500 τ. δι. ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Λίβερσαν—Ρόττερνταμ 14), Αὔγουστον.

· Εκ τοῦ Δουνάβεως

· Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κον.) ἐπι Δουνάβεως 4400 τ. γεννημ. διά Ρόττερνταμ 13)— ἀ.φ.

· Νικοκλῆς ἐπι Δουνάβεως 6000 τ. δι. Ἀμβέρσαν—"Αμβούργον 13)6, ὁψιόν Αγγλίαν 14)—, Ιουλίον—Αὔγουστον.

· Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρίκου ἐπι Κινοστάντζης—Βάροντης ἡ Μπουργκάς 7000 τ. δι. Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 9)9, ἐάν Λιμένας Αγγλίας 10—25.

· Αντώνιος Στεντάτος ἐπι Δουνάβεως 6300 τ. δι. Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)—, ὁψιόν Αμβούργον 13)6, καντοέλλο 18 Τούλιον.

· Πλειαρίας ἐπι Δουνάβεως 4800 τ. δι. Ἀγγλίαν 14)— ἔνα λιμένα, 14)6 δύο λιμένας, 15)3 τρεῖς, Ιουλίου 10—20.

· Εξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαλάνθρακας)

· Α)π Ἐλληνικὸν ἐπι Ρόττερνταμ 5500 τ. διά Μπούένος "Αὔρες 9)— καντοέλλο 17 Τούλιον.

· Α)π Ἐλλην. ἐπι Χούλλ 5800 τ. διά Μπ. "Αὔρες 8)9, Ιουλ. 10—19.

· Κλεάνθης ἐπι Νοτ. Ονάλλιας 6800 τ. δι. Ἀλεξάνδρειαν 6)7) 1)2, ἀ. φ.

· Α)π Ἐλληνικὸν ἐπι Σουντερλαντ 5500 τ. διά Μπ "Αὔρες 9)—, ἐάν τημία φορτίον διά Σάντα Φέ 10)6, ἀ. φ.

· Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κον.) ἐπι Κάρδιφ 5000 τ. διά Ροζάριο 9)9, ὁψιόν Σάντα Φέ 10)9, ἀ. φ.

· Ζάννες Γούναρης ἐπι Γλασκώβης 5800 τ. διά Μοντεβίδεο 8)9 ἀ. φ.

· Εκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

· Ατμόπλοιον (Λιβανοῦ) ἐπι Περούβιας 8000 τ. ζαχάρως δι. ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 19)—, ὁψιόν Μασσαλίαν 21)3, Σεπτ. 10—Οκτ. 10.

· Μόσχη Λ. Σουλανδρής ἐπι Χάμπτον Ρόδης 6500 τ. γαλανθράκων διά Μοντεβίδεο 9)9, Τούλιον.

· Μαριόγκα Δ. Θεομητώρης ἐπι Ρίον Ιανείρου 600 τ. καρφε διά Περιφανί λ.στ. 1100 κατ. ἀποτοτήν (συντηλήσθως ναυλώσεως του ἐπ Πλέιτ γεννηματα δι. Ἐλλάδα).

· Νύμφηρ ἐπι Βούβαλης, Καράτοις η Μοριγκαο 7700 τ. λιναροσπόδου διά Μασσαλίαν — Κόντινεντ 22)—, ὁψιόν η Μαντούας (φραστίζια) σελ. 21) — βάσις, ὁψιόν Αγγλίαν 1)— ἔξτρα, ἐάν Μεσόγειον 6 πέννες ἐπι έλαττον, Ιουλίου 23—Αὔγ. 8.

W.M. H. MÜLLER & C^O. S.A.

AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL,,

Τό δεκαπενδήμερον

τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς

Ο τόνος τῆς σταθερότητος τῆς Διεθνοῦς ναυλαγορᾶς διετηρήθη καθ' όλην τὴν διάρκειαν τοῦ 15θημέρου, ἐπιδράσας ἀνακουφίστικῶς ἐπὶ τῶν ἑργασιῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Απὸ τοὺς μεμακρυσμένους ἔξαγωγικοὺς τομεῖς ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἀνεπτύχθη εὐρύτατα, αἱ δὲ τιμὰς τῶν ναύλων προσδεστικῶς ὑψώμεναι ἔφθασαν εἰς ἐπίπεδα, ἀν μὴ ἐπικερδῆ τούλαντιστον ἀνεκτά. Ή ἐκ τῆς πιώσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ διαλλαχρίου ἐπελθοῦσα ἀνατιμησις καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς Εὐρωπαϊκῆς συγκομιδῆς ὑπῆρχεν οἱ οὐσιαστικῶροι παράγοντες μιᾶς συνεχοῦς ζήτησεως σίτου καὶ ἀραβισθέτου ἐκ τῶν ἔξαγωγικῶν χωρῶν, δεδομένου δὲ καὶ τοῦ μικροῦ σγκοῦ τῶν διαθεσίμων πλοίων, οἱ ναυλωταὶ ὑπερχεώθησαν διπλῶς δεχθεῖσιν ὑψηλοτέρας τιμῆς ναύλων.

Η ἀντίμησις αὗτη δὲν ἐσημειώθη εἰς τὸ Ηλέτι μόνον. Τόσον ἐξ Αὐστραλίας, τοσον καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Ἀπωλετολής, αἱ κλεισθεῖσις ναυλώσεις αἰσθητὴν ἐνεφάνισαν βελτίωσιν ἔναντι τῶν πρὸ μηνὸς τοιούτων.

Τὸ Πλέιτ ὑπῆρχε βέβαια—ώς πάντοτε—τὸ κύριον κέντρον τῆς κινήσεως. Η ὑψηλοτέρα τιμὴ ἐπιληρώθη εἰς μικρὸν σκάφος τοῦ Οἴκου Ρεθύμνη—Κουλούκουντη ἀπὸ Ροζάριο δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 18)—μὲ φόρτωσιν Ἰουλίου. Η προσφορὰ χωρητικότητος ἐμφανίζεται λίγα συντηρητική, τὰ κανά, ἐν πλῷ πρὸς τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας, σκάφη, εἶναι διλίγα, ἐπίπεδες δὲ βέσιμοι: δημιουργοῦνται δὲ, ἐκαὶ ἡ ζήτησις ἀπὸ τὰς καταναλωτρίας χώρας θέλει συνεχιζθῆ. καὶ τιμαὶ θάλασσαν τὴν σταθερότητά των μὲ μίχη πιθανότητα ἔτι: περιπτέρας ἀνατιμήσεώς των.

Η κατά διαφόρους τομεῖς κινήσις τῆς ναυλαγορᾶς παρουσιάζεται διεξήγα:

ΠΛΕΙΤ.—Η ζήτησις χωρητικότητος, λόγῳ τῶν μεγάλων πωλήσεων, ἐπεξετάθη καὶ μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου. Οἱ ναύλοι: ἔθιγον δελτιούμενοι: Τὸ κύριον ἐνδιαφέρον περιεστρέφετο εἰς τὰς φορτώσεις Ἰουλίου καὶ Αὔγουστου. Απὸ Σὰν Λορέντζο αἱ τιμαὶ ἐκυμαίνονται ἀπὸ 16)—ἔως 17)6 ἀναλόγως μεγέθους πλοίων, θέσεως καὶ λιμένος ἐκφορτώσεως. Σκάφος 7400 τόννων ἐπιληρώθη 17)6, δι: ἀμεσον φόρτωσιν δι: ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας. Δι: Αὔγουστον—Σμύριον ἀπὸ Βίλλαν Κονσταντίου κατ' εὐθείαν Ἀμβέρσαν ἀπὸ 6500 τ. ἐκλείσθη εἰς τὰ 14)9 καὶ ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν δι: Ἀμβέρσαν, μέτριον σκάφος, δι: Αὔγουστον, ἐδέκη 13)6. Απὸ Ροζάριο δι: ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας ἐπιληρώθησαν 17)6 δι: Αὔγουστον, ἀπὸ δὲ τὴν Μπάχιαν Μπλάγκαν ἐπίσης δι: Αὔγουστον ἐπιληρώθη ἡ τιμὴ τῶν 14)6 εἰς σκάφος 6900 τόννων δι: ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ.

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ—ΚΑΝΑΔΑΣ.—Η ἐκ τῶν Καναδικῶν λιμένων ἑργασίᾳ ἀπολύτῳ ήρεμίᾳ.

Οἱ προσφορόμενοι: ναύλοι, καταπληκτικῶς χαμηλοί, πλεῖστα δὲ σκάφη ἀνεχώρησαν κενά ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου, διπλῶς διατεθοῦν εἰς γειτονικὰς ἀγοράς, καὶ ιδίᾳ ἐκ Κούβας, ὅποθεν αἱ τιμαὶ τῶν ζαχάρων διά φορτώσεις Ἰουλίου κυμαίνονται: εἰς τὰ σελ. 13)—ἔως 13)6, ἀλλὰ καὶ 12)6 διὰ Λίθερπουλ ἐπιληρώθη ἔτοιμον σκάφος μετρίας χωρητικότητος.

Οἱ Βιρειοκαμερικανικοὶ λιμένες, λόγῳ τῶν ἀποτόμων διακυμάνσεων τοῦ δολαρίου, ἀγενὲς ἐνδιαφέροντος, πλὴν ὥρισμένων φορτώσεων γαληνιθράκων ἐκ Χάμπτον Ρόδως.

ΑΓΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΝΑΤΟΛΗ.—Αἱ ἐξ Αὐστραλίας φορτώσεις γεγνημάτων ἐπεξετάθησαν εἰς εὐρυτάτην αἰλίκην, λόγῳ τῆς ζήτησεως ἐκ τῶν Εὐρωπαϊκῶν κέντρων καταναλώσεως. Αἱ τιμαὶ αἰσθητῶς ἀδελτιώθησαν καὶ ἔφθασαν εἰς τὰ 25)—ἀπὸ Νοτίους λιμένας διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, δι: Αὔγουστον—Σμύριον. Διαφαίνεται ἔτι μεγαλυτέρα ἀνατιμησις.

Καὶ αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ τῆς Ἀπωλετολής τὴν αὐτὴν ὥραν θέσιν ἐμφανίζουν. Οἱ Μαντζουριανοὶ κύριοι: ἔφθασαν εἰς τὰ 25)—, λόγῳ ἐλλείψεως σκαφῶν, ἀπὸ Βλαδιμεστροῦ διὰ Ρόττερνταμ—Ἀμβούργον, αἱ δὲ φορτώσεις δρύζης ἀπὸ Saigon σημειούνται: εἰς τὰ 23)9 διὰ Μασσαλίαν—Βορδώ—Δουγκέρχη, Αὔγουστον. Χαροκτηριστικῶς εὐχάριστον γεγονός είναι καὶ ἡ ἀρξαμένη ἀναδιώσις τῆς ἀγορᾶς τῶν Ἰνδῶν. Λόγῳ διθρών πωλήσεων ἐλατίσσορων εἰς Γάλλους ἀγοραστὰς ἀρκεταὶ πράξεις ἐκλείσθησαν ἀπὸ τοὺς ἔγγυς Ἰνδικοὺς λιμένας. Σκάφος 8000 τόννων ἐπέτυχε σελ. 21)6,

βάσιν δ.ω., διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, φόρτωσιν Αὐγούστου.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ—ΜΑΓΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.—Ο Διούναδις μὲ μίαν συνήθη ἑργασίαν, ἀλλὰ μὲ τιμὰς ἀναλλοιώτως χαμηλάς. Μέτριον σκάφος δι: Αὔγουστον ἐκλείσθη εἰς τὰ 13)—δι: Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, ἀπὸ δὲ τὴν Κωνστάντζαν—Βάρνην—Μπουργκάς 9)9 δι: Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Μπουργκάς 9)9 δὲ: Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον.

Απὸ Ρωσσικοὺς λιμένας ἡ συνήθης ἑργασία μεταλλευμάτων καὶ γαληνιθράκων. Ἐκλείσθησαν σκάφη τινά, ιδίως Ἀγγλικά, διὰ μεταφοράν γενικῶν φορτίων καὶ τοιμέντων εἰς τὴν Ἀπωλετολήν εἰς τὰ σελ. 13)6 ἔως 13)9 f.i.o. δι: Ιούλιον.

Τπάρχουν ἐπίσης διαταγὴ μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην καὶ Κόντινεντ μὲ τὰς συνήθεις τιμάς.

Διὰ ξυλείαν ἐκ Βαλτικῆς καὶ Ἀρχαγγέλου ἐκλείσθησαν Ἀγγλικὰ σκάφη διὰ τὴν μεταφοράν τῆς μετα τὴν ἀπαγορεύσεως ἀγοράσθεσίς μεγάλης ποσότητος ξυλείας. Ἀγγλικὸν σκάφος δι: 850 στάνταρ ἀπὸ Ἀρχαγγέλου βάσιν Χούλλα ἐπιληρώθη 42)—Ιούλιον—Αὔγουστον. Αἱ ἐκείθεν ναυλώσεις προβλέπονται: Ζωηρότεραι, ιδίως διὰ τάξην—τοάρη—τοάρτερο εἰς τὰ σελ. 2)6 ἔως 2)9 κατὰ τόννουν καὶ διὰ σκάφη 6000—7000 τ., παράδοσιν Ιούλιον, διὰ μεταφοράς Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης καὶ σελ. 3)3 ἔως 3)9 διὰ τὴν θάλασσαν τοῦ Καρα, ἀναλόγως μεγέθους, παράδοσις Ἀνατολικὴν Ἀγγλίαν.

Η τελευταία εἰκὼν τῶν ναύλων

Αἱ τελευταίαι: ἐκ Λονδίνου πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὡς πρὸς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, διὰ διατηρεῖ ἀμείωτον τὴν σταθερότητά της μὲ ναυλώσεις ἐκτενούμενάς καὶ μέχρι τῆς 16ης Σμύριον καὶ μὲ προβλέψεις, ὅτι συντόμως θάλασσαν τάσις ἐξασφαλίσεως τοννάζ καὶ δι: ἀπωτέρας ἀκόμη ἡμερομηνίας. Αἱ πληρώσεις τιμαὶ σύμερον εἰναι σελ. 18)—ἀπὸ Σὰν Λορέντζο δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, φόρτωσιν Ἰουλίου, σελ. 17)—διὰ πρώτον 15θημερον Σμύριον, σκάφη συνήθους μεγέθους καὶ μὲ τὰς γνωστὰς διφούς ἀναλόγως τῶν λιμένων φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Αἱ τελευταίαι: ἐκ τοῦ Πλέιτ ναυλώσεις εἰναι καὶ ἀκόλουθοι:

«Πάνος» δη: ἀνω τοῦ Σὰν Λορέντζο 6800 τ. δι: ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 17)—, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, Ιουλίου 22—31

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Ροζάριο 5500 τ. δι: Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 18)—, διφούς ἀπὸ Σάντα Φε 19)3, Ιουλ. 20—31.

«Περσεύς» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι: Ἀμβέρσαν 13)6, ἔων Ρόττερνταμ 13)9, Αὔγ. 14—25.

«Νέλλην» Πανζιμαίκον, ἀπὸ Σὰν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμην Ρέιντζ 18)6, Αὔγ. 10—25.

«Τσιροπινᾶς» ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ 5800 τ. δι: Ἐλλάδα 17)—, καντασέλλο 15 Αὔγ.

«Παναγ. Θ. Κουμάνταρος» ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ 7500 τ., 10 o), δι: Ἐλλάδα 16)3, καντασέλλο 25 Αὔγ.

«Μαρ. Κουλούθου» ἐκ Σὰν Λορέντζο 5500 τ. δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 17)6, Αὔγουστος 28.

Η Βόρειος Αμερικὴ ἀμετάβλητος. Μερικαὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν ἀπὸ Χάμπτον Ρόδη δι: Νότ. Αμερικὴν μὲ βάσιν τὴν Ἀγγλικὴν λίρων καὶ οὐχὶ τὸ δολλάριον, μεταξὺ δὲ τῶν σκαφῶν κύριων περιλαμβάνεται καὶ τὸ Ἐλληνικὸν Ἰωάννης Π. Γουλανδρῆς 5500 τ. δι: Ροζάριο 9)9, μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστον. Η πάντας καὶ αἱ διαταγὴ μὲ τοιμέντων εἰς τὸν Καραϊβικὸν ημέραντος οὐσίας εἰναι σποραδικαὶ, ἀναφέρεται δὲ, ὅτι τὸ κατευθυνόμενον μὲ Ρωσσικὸν μεταλλευματικά εἰς Βόρ. Αμερικὴν ἀπὸ «Πλαν. Θ. Κουμάνταρος» είτα θάλασσῃ κενὸν εἰς τὸ Πλέιτ.

Ο Διούναδις σημειώθη: ἀρκετὴν ζήτησιν μὲ τιμὰς 12)10 1)2 δι: Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, μεγάλα σκάφη καὶ 13)—διὰ τὰ μεταφοράς χωρητικότητος. Διὰ φορτώσεις Ἰουλίου ἔχουν καὶ ξένα, ἐάν δὲ ἡ νέα ἐτοιδεῖα εἰναι ἵκανοποιητική, ὡς ἀναμένεται, τότε μία ἐντονωτέρα ζήτησις θάλασσαν προσκύψη εἰς προσεχές μέλλον. Διὰ φορτώσεις ἐκ Κωνστάντζης, Βάρνης η Μπουργκάς σημειώσεται ἡ τιμὴ τῶν σελ. 9)6 δι: Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ. Ἐκλείσθησαν τελευταίως τὰ ἀ-

κόλουθα φορτηγά:

«Εύτυχια Βεργωτή» ἐκ Δουνάβεως 4800 τ. δι: Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 13), Ιούλιον 15 ἔως Αὔγ. 15.

«Αποίκια» ἐκ Δουνάβεως 7000 τ. δι: Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 12) 10 1/2, καντσέλλο 25 Ιούλιον.

«Ιωάννης Καρράς» ἐκ Κωνστάντζης — Βάρηνης ή Μπουράκης 6000 τ. 10 ορ., δι: Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 9) 6, Ιούλιον.

Η Μαύρη Θάλασσα ἀνεύ ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντας. Πρὸ πέντε ήμερών οι Ρώσοι εὐεφανίσθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν μὲν ἀρκετὰς διαταγὰς γεννημάτων διὰ φορτώσεις σχ: ἐνωρίτερον τῆς 25ης Ιούλιου. Αἱ διαταγαὶ αὗται δὲν φάγονται σεβραὶ καὶ οὐδὲν ἀτμόπλοιον ἐκλείσθη, διότι η Σοδίετικὴ ἀντιπροσωπεία Πειραιῶς κοτάρει τὸν ἀσύμφορον γαῦλον τῶν 9) — διὰ Κόντινεντ. Κανονικῶς αἱ τιμαὶ θὰ ἔσται νὰ ἐκυμαίνοντο γύρω τῶν σελ. 10/3, δεδομένου δι: διαγωγὰς ἐκ τοῦ Δουνάβεως πληρώνοντα: 13) — περίτου, ἐκ τῶν δύοιων 2) — εἰναι: τὰ δικαιώματα τῆς Ἐπιτροπῆς Δουνάβεως καὶ 1/4 ή διαφορὰ τῶν φορτωτικῶν.

Αγκαλιτικώτερον αἱ τιμαὶ κατ' εἰδη δι: τὰς ἐκ Ρωσίας ἐξαγωγὰς δείκνυνται ἀπὸ τὰς ἀκολούθους χαρακτηριστικὰς γαυλώσεις:

«Αντώνιος Μίχαλος» (ex «Γεώργ. Κ. Σαλιάρης») ἐκ Μαρζόπολεως 5600 τ. γαιανθράκων δι: Ιταλίαν 6) 6 μὲ 6 πέννες ἐκφορτωτικά, ἀρχὰς Αὐγούστου.

«Άννα Μαζαράκη» ἐκ Πότι ή Νικολάεψ 8500 τ. μεταλλεύματος δι: Βαλτιμόρην 14) — μὲ 700 τ. φόρτωσιν 1/6 φορτωτικὰ καὶ 1500 τ. ἐκφόρτ. 2) 6 ἐκφορτωτικά (συμπεριλαμβανομένης τῆς χρήσεως γερανῶν) φόρτωσις 22 Ιούλιον.

«Υδραῖος» ἐκ Πότι ή Νικολάεψ 7000 τ. μεταλλεύματος δι: Βαλτιμόρην 13) 9 μὲ 700 τ. ἐκφ. 1) 6 φορτωτικά καὶ 2) 6 ἐκφορτωτικά, Ιούλιον 24.

«Αναστάσιος Πετρούτσης» ἐκ Χερσόνος 7000 κ. μ. ξυλείας (Egyptian Balks) δι: Αλεξάνδρειαν 6) 9 τὸ κ. μ. μὲ 1) 9 φορτωτικά, Αὐγούστου.

Κονίστρα» ἐκ Χερσόνος 7000 κ. μ. ξυλείας δι: Αλεξάνδρειαν 6) 9 τὸ κ. μ. μὲ 1) 9 φορτωτικά.

«Αἰς Γεώργης» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 2700 κ. μ. ξυλείας (εἰδικῶς διὰ τὴν κατασκευὴν κιθωτῶν συσκευασίας φρούτων) δι: Βασσάρον σελ. 23) —, Ιούλιον (ἄπω τὸ φορτίον ὅπο τὸ κατάστρωμα).

«Ἐλένη» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γεν. φορτίου δι: Σαγκάρη — Ντάρεν ή Βλαδιμήσταρ 13) 6 βάσις, f. i. o., Ιούλιον.

Δ. Αγγλικούς γαιανθράκας ἐργασία συνήθης μὲ τιμὰς γαυλῶν ἀμεταβλήτους.

Διὰ Σουηδικὴν ξυλείαν ἐκλείσθη τὸ ἀ) π «Δέσποινα» 2500 φάδομς δι: Αγγλίαν σελ. 34) — κατὰ φάδοι (δύο συγεχῆ ταξιδία).

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Η Πειραιϊκή ναυλαγορά ἐσημάντως κατὰ τὸ 150ήμερον τὴν κατωτέρω εἰκόνα κατ' εἰδη φορτίων διὰ τὰς ἐκ Ρωσίας ἐξαγωγὰς:

Γεννήματα. — Παρετηρήθη σχετικὴ ἡγιείας πλοίων διὰ φορτώσεις γεννημάτων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης δι: Ελλάδα, Μεσόγειον, Κόντινεντ, Αγγλίαν καὶ Σκανδιναվίαν, καττάρται: δὲ ναῦλος 9) — ίως 9) 3 βάσις, f. i. o., Ιούλιον. Μάχι: τῆς στιγμῆς δὲν ἐγνώθη, ἐὰν ἐκλείσθησαν ἀτμόπλοια.

Γαιάνθρακες. — Γηράχουν ἀσκατεὶ διαταγαὶ δι: Ιταλίαν καὶ ἄλλα μέρη τῆς Μεσογείου, ὡς ἐπίσης καὶ δι: Αμερικήν μὲ φόρτωσιν Ιούλιον — Αὐγούστου. Η τελευταία διεταγὴ τῶν Ρώσων εἰς 5500 τ. 10 ορ. διὰ Ρουέν, φόρτωσις τελείωτη Ιούλιον, ἐκλείσθη, ἀλλὰ δὲν ἐγνώθη εἰς ποιαν τιμὴν. Πάντως δὲν ἐκλείσθη διλγάθετον τῶν 9) 3 μὲ 600 τ. φόρτωσιν 6 πέννες καὶ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 1) — καὶ μὲ περιστρομένον despach.

Η διαταγὴ τῶν τοῦ ἀγοραστῶν διὰ Ρουέν μένει ἀκόμη ἀνακτέλεστος.

Μεταλλεύματα. Διὰ Κόντινεντ καὶ Νόρδερν Ρέντης ὅπαρχουν διαταγαὶ, τελευταίων δὲ ἐκλείσθησαν ἀτμόπλοια εἰς τὰ 13) 4 1) καὶ 14) — ἀπὸ Πότι διὰ Νόρδερν Ρέντη, μὲ συνήθεις δρουσ. Επίσης ὅπαρχει μία διαταγὴ 6800 τ. 10 ορ. εἰς Πότι (Ιούλιον) διὰ Μπούκι, προσφέρεται δὲ δι: αὐτῶν ναῦλος 10) 6 ίως 10) 9, ἐπλικεῖται διμως δι: οἱ ναυλωταὶ θὰ πληρώσουν περισσότερον, ἀλλειψεῖς καταλλήλου χωρητικότητος διὰ φόρτωσιν Ιούλιον καὶ λόγῳ τῶν θεάτων διὰ τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως.

Ξυλεία. — Κατόπιν τῆς δροσεως τοῦ embargo ὅπο τῶν Αγγλικῶν ἀρχῶν διὰ τὰς εἰσαγωγὰς Ρωσίκων προϊόντων τὰ Σοδίετ προτίθενται νὰ εἰσαγάγουν εἰς τὴν Αγγλίαν κατὰ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον 500.000 στάν-

ταρ, δὲ δὲ ἡγιείας πλοίων ηρχίσειν ἐκδηλουμένη. Έκλείσθησαν δρκετὰ Αγγλικά σκάρη μὲ νέους δρουσ καὶ μὲ τιμὰς ναύλων ἀνωτέρως τῶν μέχρι τοῦ πληρωθείσαν διὰ κλεισθέντα Ελληνικὰ φορτηγά. Αγγλικόν φορτηγόν ἀ) π 6500 τ. ἐκλείσθη δι: ταῖς — τούτοις 3 μηνῶν, μὲ σφίόν δι: ἀλλούς δύο μῆνας, διὰ ταξίδια Λευκής Θαλάσσης καὶ λιμένων Βαλτικῆς καὶ Εύρωπης.

Εἰς Πειραιὰ ἐκλείσθη ἀ) π 1000 στάνταρ 5 ορ. δι: Αρχαγγέλου δι: Αλεξανδρείαν 50) 6, φόρτ. ἀρχὰς Αὐγούστου, μὲ ἔπειτα ἀσφάλιστρα ἐπὶ τοῦ φορτίου 1) 6 τὸ στάνταρ. Μία ἀξιογνηματωτὸς ἀργασία είναι: δι: κλεισθέντα παρ' ἑνὸς πλοίου διὰ 1500 στάνταρ ἐκλείσθη. 5 ορ. εἰκ 2 δι: 3 θέσεων Hermonas district δι: Φεστινανή, Βέλον, Ηερίκια πρές 41) 9 καὶ 200 στάνταρ δι: Φεραγγείσαν 80). — Ως πληροφορούμεθα, τὸ κλεισθέντα διὰ τὴν διαταγὴν αὐτῶν σκάρης ἐξεργάσθωσεν ἐν Σουηδίᾳ φορτίον γιανθράκων ἐκ λιμένων τῆς Βορ. Αγγλίας μὲ ναῦλος 3) 9, τοιωτοτρόπως δὲ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συνδεδυκαμένου τούτου ταξίδιου κρίνονται: καπως ίκανοποιητικά.

Ἐκ Λιμάνων τῆς Μαύρης Θαλάσσης δι: φόρτωσιν τέλους Ιουλ. — ἀρχῶν Αὐγούστου ἐκλείσθησαν τρία ἀ) π δι: Αλεξανδρείαν (20—21 χιλ. μ. ἐν συνδέσμῳ) πρός σελ. 6) 9 τὸ κ. μ. Τοπρόχουν ἀπίσης ἀρκετοὶ διαταγαὶ δι: Ιταλίαν, ἀλλὰ περιτηρούμενοι: σχετικῶς ἐλειτρῆς πλοίοιν διὰ φορτίον τοῦ Ιουλίου — ἀρχῶν Αὐγούστου.

Γενικὰ ἐμπορεύματα. — δι: Ιούλιον — ἀρχῆς Αὐγούστου ὅπαρχουν 8500 τ. περίπου, ἐκ λιμάνων τῆς Μαύρης Θαλάσσης διεύθη τὴν Απο Ανατολήν καὶ πληρώνεται ναῦλος 13) 6, f. i. o.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ. — Σποραδικαὶ ἡγιείας σκάρην παρατηρούμενα: δι: φορτώσεις Ιουλίου — ἀρχῶν Αὐγούστου, πληρώνεται δὲ ναῦλος 13) 7 — Δι: Δακίαν.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ

Ο καταρριθμεῖς ὑπὸ τοῦ «Λόῳδ Λίστ» τιμαριθμος τῶν ναύλων διὰ τὸν μῆνα Ιούλιον σημειοῦται εἰς τὰ 62.10 ορ. παρουσιάζων πτῶσιν ἔναντι τοῦ Μαΐου κατὰ μίαν περίοδον μονάδα. Ή βαρυτέρα πτῶσις ἀφορᾷ τὴν ἀγορὰν τῆς Βορ. Αμερικῆς τῆς όποιας ή αἰσθητοτέρα ἐπίδρασις ἐπὶ τὸν μέσον δρουσ τοῦ γενικοῦ τιμαριθμοῦ τῶν ναύλων ἐξουδετερώθη ἐν την μέτρῳ ἀπὸ τὴν βελτίωσιν τοῦ τιμαριθμοῦ τῶν Ανατολ. Ινδίων. Ο τιμαριθμος τοῦ Ιονίου τοῦ 1931. Αἱ παρατηρηθεῖσαι αὐξομειώσεις κατὰ τομεῖς ἀγορῶν ἔχουν ώς ἔξης :

Τομεῖς ἀγορῶν	Τιμάριθ. π.	Διαφορ. ορ.
Εύρωπη	67.10	— 0.84
Βόρ. Αμερική	50.38	— 4.51
Νότ. Αμερική	63.46	— 1.80
Αν. Ινδία: — Αφρική	73.51	+ 3.33
Ειρηνικός — Αστραλία	55.73	— 1.29
Σύνολον:	62.10	— 0.80

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Κατὰ τὰς ἐκ λοιδίου πληροφορίας, αἰσθητὴ ἡγιείας ἐπακράτησε τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ 150ήμερου εἰς ἀγοραπωλησίας φορτηγών, οἵσον πρός περιτέρω ἐκμετάλλευσιν, δύον καὶ πρές διάλυσιν. Οὕτω τὸ Αγγλικόν ἀ) π «Cambia» 3296 τ. γκρές 5260, φορτίου 8250 τ., ἐναυπηγήθη εἰς Στόκων τὸ 1919 (Μάϊον), ἔχει ἐμφόρτον δύοις 25.3' ποδῶν, γηραιομοικοῖς δύοις 1103 τ., ἔχει δύοις μηναῖς μηχανῶν 465 ἐπιπλω καὶ διαθέτεις γηρον διὰ φορτία εἰς χρήμα 444.000 κ. π., διὰ δέματα 410.000 καὶ διὰ μπούκες 26.000 κ. π.

Αἱ ἀγοραὶ παρ' Ελλήνων

Παρ' Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγορασθήη μίσθιο τοῦ γραφείου τοῦ κ. P. Wigham-Richardson τὸ Αγγλικόν ἀ) π «Peebles» ἀντὶ τιμῆς 8500 λι:ρών. Τὸ σκάρη τοῦτο είναι τ. γκρές 5260, φορτίου 8250 τ., ἐναυπηγήθη εἰς Στόκων τὸ 1919 (Μάϊον), ἔχει ἐμφόρτον δύοις 25.3' ποδῶν, γηραιομοικοῖς δύοις 1103 τ., ἔχει δύοις μηναῖς μηχανῶν 465 ἐπιπλω καὶ διαθέτεις γηρον διὰ φορτία εἰς χρήμα 444.000 κ. π., διὰ δέματα 410.000 καὶ διὰ μπούκες 26.000 κ. π.

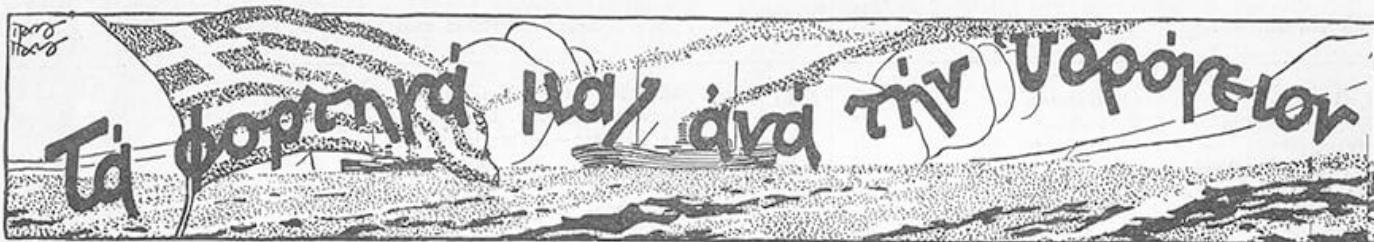
Τὸ ἀ) π «Βασ. Παντελῆς»

Τὸ ἀργοῦν εἰς τὴν Αμερικήν φορτηγόν «Βασ. Παντελῆς» ἐξετάθη εἰς δημιόσιον πλειστηριασμόν, ἐπισπεύσει τῶν ἐνυπόθηκων διανειστῶν του.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Τέλος ἐπωλήθησαν πρός διάλυσιν καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀκόμη σκάρη :

Όνομα πλοίου	Τ. γκρές	Ναυπ.	Τιμαὶ λ.στ.	Διαλυταὶ
Aizkorri Mendi, Ισπ.	2272	96	2.050	Ισπανοί:
Asgard, Γερμ.	2389	89	—	Γερμανοί:
City of Alex., Αγγλ.	4697	05	4.500	Αγγλοί:
Donax, Αγγλ.	3740	13	3.050	Ιταλοί:
Orduna Mendi, Ισπ.	3952	98	3.550	Ισπανοί:
Sambodja, Ολλ.	871	11	—	Ολλανδοί:
Vulcan City, Αγγλ.	5297	09	—	Αγγλοί:



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόνος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	Έφθ. Αγκύρα 5 Ιουλ. διά Νεάπολιν
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	Έφθ. Κλήροιν 4 Ιουλ. διά Νεάπολιν
Άγιος Βλάσιος	Ίω. Χανδρή	07	3227	Έφθ. Ζακύνθου 23 Ιουν. Έκφορτώνει
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεχ. Ροζάριο 8 Ιουν. Λάζ Πάλμας 8 Ιουλ. διά Εύρωπην
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	διήλθε Κλήροιν 2 Ιουλ. διά Γένοβαν
Άγια Βαθύβαρα	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	άνεχ. Μπ. "Άρες 12 Ιουλ. διά Λάζ Πάλμας
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	άργει Πειραιάδ από 22 Απρ. Εναυλώθη
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεχ. Μπ. "Άρες 1 Ιουλ. διά Μαδέρας
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	άργει Λαύριον από 26 Φεβρ.
Άγιος Μάρκος	Άδειλος Μαργαρίτη	16	5165	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Ιουν. και Σούντερλαντ 2 Ιουλ.
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	έφθ. Άγρειαδ από 7 Ιαν. 1932
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρρος κλπ.	01	3779	άργει Πειραιάδ από 2 Ιαν. 1932
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	έφθ. Αρχάγγελον 21 Ιουν. και άνεχ. 9 Ιουλ.
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρρέλη	04	3667	έφθ. Λιδόρνο 24 Ιουν. και άνεχ. 3 Ιουλ. διά Σύρου
Άγγελης Καμπίτησης	Δ. Η. Καμπίτη	06	3016	άργει Πειραιάδ από 29 Μαΐου
Άδαμ. Γεωργαντής	άδειλη. Γεωργαντή	16	3814	διήλθε Γιέρακλαρ 2 Ιουλ. και Λάδοςντ 6 διά Δανίαν, έφθ. 11
Άδαμ. Ι. Πειθής	'Αθ. Πειθή	08	4537	άνεχ. Puerto Obligado (Πλάτι) 27 Ιουν. διά Μαδέρας
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούσια κλπ.	84	1324	άργει Χίον από 22 Δεκ. 1932.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άργει Πειραιάδ από 30 Απρ.
Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Αργοστόλι: από 22 Απρ.
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	έφθ. Μαρέλιον 25 Ιουν. και Κλήροιν 10 Ιουλ.
Άινος	Α. Λουζη	10	3554	άργει Μασσαλίαν από 10 Φεβρ.
Άιολος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051	διήλθε Κλήροιν 28 Ιουν. και Γιέρακλαρ 8 Ιουλ. διά Ρουέν
Άις Γιώργης	Νορ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Πειραιάδ 12 Ιουν. Εναυλώθη
Άιροπολίς	Βασ. Μπρούσου	13	4342	έφθ. Ταϊτανίκιαν 30 Ιουν. και Πειραιάδ 12 Ιουλ.
Άιτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	έφθ. Μπ. "Άρες 23 Ιουν. και άνεχ. 1 Ιουλ. διά Αιρεσίου
Άλενος	N. Κωττάκη	06	4395	άργει Σύρου από 17 Μαΐου
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	άνεχ. Βραζιλίαν 24 Ιουν. διά Ρόττερνταρ
Άλικη	έτ. Λ. βικού	17	5140	έκφορτώνει εις Θεσσαλίην 10 Ιουλ.
Άλκυών	Κα. Ε. Λ. Λαρού	95	2701	άργει Χίον από 26 Ιουν. 1932
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Πειραιάδ από 9 Φεβρ.
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	έφθ. Πειραιάδ 4 Ιουλ. και άνεχ. 5 διά Ρωσσίαν
Άναστασίς	Κ. Φύχα	07	4853	άνεχ. Μπ. "Άρες 23 Ιουν. διά Αιδονηούθ
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	διήλθε Κλήροιν 5 Ιουλ. διά Ρωσσίας
Άναστ. Πατέρας	Δ. Ηατέρη	14	3382	άνεχ. Καρδίφα 28 Ιουν. διά Πειραιάδ, έφθ. 11 Ιουλ.
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιάσως	12	4393	έφθ. Μπάργκεν 26 Ιουν. και "Οσλο 4 Ιουλ.
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Άλγερισμαν 28 Ιουν. και άνεχ. 2 Ιουλ. διά Ινδίας
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άργει Πειραιάδ 24 Ιουν.
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	01	3045	άνεχ. Πειραιάδ 1 Ιουλ. διά Ρωσσίαν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιάδ από 14 Ιουν.
Άννοιδη	Γ. Ταϊτελή	08	4853	άργει Πειραιάδ από 20 Μαΐου
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	άργει Χαλκίδα από 23 Νοεμ. 1932
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	εις Πόλαν 1 Ιουλ. διό έκφορτωσιν
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Βινικέν 25 Ιουν. και Στάνχκερ 30
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμό	11	4410	άνεχ. Μπάρρου 29 Ιουν. διά Πειραιάδ, έφθ. 10 Ιουλ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Αιρεσίου 8 Ιουλ. διά Αινατολήν
Άντωνιος Δ. Κυδωνιέως	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	έφθ. Πειραιάδ από 7 Μαΐου.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Πειραιάδ 23 Ιουν. και άνεχ. 5 Ιουλ. διά Σύρου—Ιούναδιν
Άντζουλέττα	υεις Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έφθ. Μαρέλιον 25 Ιουν.
Άποικα	Z. Βαλμᾶ	05	3607	έφθ. Πειραιάδ 14 Ιουν. και Χαλκίδα 2 Ιουλ. Εναυλώθη
Άργεντίνα	'Αντ. Ρούσου	11	4861	άνεχ. Μπάρχαν Μπλάγκεν 25 Ιουν. διά Μαδέρας
Άργολικός	Μαρή Εμπειρίκου	21	4786	άνεχ. Αιρεσίου 8 Ιουλ. διά Αινατολήν
Άριάδην	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	έφθ. Μπ. "Άρες Ρόδης 5 Ιουλ.
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	έφθ. Μόντρεαλ 5 Ιουλ. και Γκαζιπέκι 8
Άριτσ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άνεχ. Γένοβαν 29 Ιουν. διά Μαρέλιον, έφθ. 10 Ιουλ.
Άρτεμις Πήγη	Πήγη	06	1433	έφθ. Βραζιλίαν 21 Ιουν. Ηδη έν πλή διά Καζαρπλάγκαν
Άρτεμισία	Π. Μακρή	06	4343	άργει Πειραιάδ από 5 Ιαν. 1932
Άρχαγγελος	άδ. Λ. βικού	17	4349	έφθ. Λιθέρπούλ 28 Ιουν. και Τάϊν 8 Ιουλ.
Άρχων	K. Λαρού	16	3511	έφθ. Μπ. "Άρες Ρόδης 1 Ιουλ.
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	άργει Πειραιάδ από 24 Μαΐου
Άσια	Όλιβειά	92	2893	εις Ήράκλειον από 12 Ιουν. π.ε. σταθμός: άνθρακεύσων
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	εις Θυνίην από 29 Ιουν. Έκφορτώνει
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	816	έφθ. Βραζιλίαν 23 Ιουν. και Μπουγκάζ 7 Ιουλ.
Άστηλη	Σταφυλοπάτη κλπ.	96	1350	έφθ. Πειραιάδ 2 Ιουλ. και Κλήροιν 11
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	έφθ. Αιρεσίου 2 Ιουλ.
Άττικος	A. Λουζη	06	4078	διήλθε Γιέρακλαρ 4 Ιουλ. και Νίτον 9 διά Ρόττερνταρ
Άφροδεσσα	Άδ. Κιράτα	05	2485	διήλθε Γιέρακλαρ 30 Ιουν. διά Βενετίαν
Βαλλιάνος	A. Λουζη	08	4734	έφθ. Ροζάριο 7 Ιουλ.
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	έφθ. Πειραιάδ 26 Ιουν.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμικ	07-	3129	άργει Πειραιάδ από 23 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυρ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	άργει 'Αμβέρσαν από 18 'Ιουλ. 1932
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφνιάνος	10	1005	εἰς πλάσας 'Ελλαδος—Σέττας (σίνας)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	δι:γάθα Φ. Νορένγκα 5 'Ιουλ. διά: Λάς Πάλμας.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	Έφθ. Πάτρας 23 'Ιουν. και 'Οδησσον 10 'Ιουλ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	δι:γάθα Μαδέρας 1 'Ιουλ. δι: Ερώπην
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	δι:γάθα Ησιρχιά 5 'Ιουλ. εκ Κύπρου δι: Ιταλίαν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	δι:γάθα Γιεραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
Γαρδελάκη	E. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πάτρας από 12 'Ιουν. 1932
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιανη	18	4289	δι:γάθα Cerrito 19 'Ιουν. δι: Αγγλίαν
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Ησιρχιά από 27 'Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και Γ. Σίμπουρα	96	2187	άργει Ησιρχιά από 1 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ψυνάντας Μοντεβίδεο 10—15 'Ιουλ.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον από 13 Μαρτ. Μετωνομ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3216	εἰς Σπιτσεργγην—Σεβάλιαρην 8 'Ιουλ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Μπάχαν Μπλάγκαν 20 'Ιουν. δι: "Αγιον Βικέντιον
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	Έφθ. Κάρδιτ 3 'Ιουλ. και άνεχ. 8 διά: Μπ. "Άδρες
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	Έφθ. Ροζάριο 21 'Ιουν. και άνεχ. 29 διά: Μαδέρας
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Ηήττα	98	3110	δι:γάθα Ηεραλτάρ 12 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κλ.π.	05	4391	Έφθ. 'Οδησσού 30 'Ιουν. και άνεχ. 10 'Ιουλ. διά Μαργαρόπολιν
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	έν πλφ ἐξ Ερμούπολης 8 'Ιουλ. δι: Αγγλίαν
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλιμανοπούλου	90	2538	Έφθ. Ησιρχιά 29 'Ιουν.
Δαναδός	H. και Γ.Κ. Λεμός	06	4419	άνεχ. Ροζάριο 22 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Δάρμας	άδ. Ηήττα	83	1595	Έφθ. Χίον 29 'Ιουν.
Δάφνη	Γ. Λουκαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρούμεν από 17 Μαρτ.
Δελφίν	Δ. και Ανδρεάδη	06	3816	Έφθ. "Αριστερντηρίου 22 'Ιουν. Ηπείρουν 8 'Ιουλ.
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιάδη	09	4461	δι:γάθα Ρόττερντηρίου 4 'Ιουλ. διά Γκόττερμπουργκ
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άνεχ. Βρατλαν 25 'Ιουν., Μάλταν 8 'Ιουλ. διά Γλασικόδην
Δημήτρης	Σ. και Η. Λεμοῦ	05	3338	άνεχ. Ρόττερντηρίου 30 'Ιουν., Γεραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Ραγούζαν
Δημ. Θεομιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	Έφθ. Βρατλαν 28 'Ιουν. και δι:γάθα K)λιν 10 'Ιουλ. δι: Αμβέρσαν
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	άργει Ησιρχιά από 12 Φεβρ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	Έφθ. Μπλέφαρος 7 'Ιουλ.
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	άνεχ. Λιθέρνο 24 'Ιουν. διά Μαργαρόπολιν, έφθ. 3 'Ιουλ.
Διαμάντω	άδ. Τσατσούραου	03	2281	έφθ. Ησιρχιά 19 'Ιουν.
Διονύσιος	E. A. Καραδία	03	2018	άνεχ. Γαλάτα: 24 'Ιουν. διά Χάδρην
Διον. Σταθάτος	έπαρθ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	εἰς Diego Suarez 12 'Ιουλ. έκφορτώνει:
Διόφνης	Βασ. Πατέρα και Σία	06	2795	έφθ. Πλαέρο 25 'Ιουν. και Σελέρον 4 'Ιουλ.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	άνεχ. Βρατλαν 2 'Ιουλ. και K)λιν 10 διά Γεραλτάρ
Δραγών	I. Δ. Κορκοδήλου	04	3582	άργει Ησιρχιά από 29 Μαΐου
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άργει Σύρον από 8 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	13	4521	Έφθ. Ησιρχιά 10 'Ιουλ. εκ Μαργαρόπολεως
"Εδισων	'Εθνικής	96	1103	άργει Ησιρχιά από 15 'Ιαν.
Ειοήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	δι:γάθα Colombo 5 'Ιουλ. δι: "Ουλαντ (Νέας Ζηλανδίας)
Ειοήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	Έφθ. Ρόττερντηρίου 5 'Ιουλ.
Ειοήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	Έφθ. Βρατλαν 22 'Ιουν. και K)λιν 2 'Ιουλ. διά Ρόττερντηρίου
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άνεχ. Ησιρχιά 5 'Ιουλ. διά K)ντζαν, έφθ. 9
Εκατονταρχες Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	Έφθ. Νικολάεφ 1 'Ιουλ. Φορτώνει διά Κίναν
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιέως	02	4162	δι:γάθη Κ)λιν 3 'Ιουλ. και Ήράτ Σατήδ 8 διά Σαγκάην
'Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	Έφθ. Βαντίταν 29 'Ιουν. Είτε διά Ρωσσίαν—Κίναν
'Ελένη	Δ. Λόδης	01	1882	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 25 'Ιουν. και άνεχ. 3 'Ιουλ. διά Χίου.
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	H. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	Έφθ. Ησιρχιά 23 'Ιουν. και Μαρζ)λιν 10 'Ιουλ.
'Ελένη T.	A. Τεργυάδησ	97	3039	Έφθ. Σουγκουλλάκ 1 'Ιουλ.
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Ησιρχιά από 28 'Απρ.
'Ελισάβετ B.	N. K. Βασιλάκη	04	4649	άργει Ησιρχιά από 17 'Απρ.
'Ελληνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	φθάνει Χούλλ 13—15 'Ιουλ.
'Εμμ. Σταυρούδης	K. Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. 1931
'Επα. Κ. Εμπειρίκος	Γιοι. 'Επ. Εμπειρίκου	27	4385	Έφθ. Ρίον Ιανέρηρον 27 'Ιουν. και Μπάχ. Μπλάγκαν 7-'Ιουλ.
'Εργονύχλα	N. Τσατσούριου	05	2715	άνεχ. Ησιρχιά 8 'Ιουλ. διά Ρωσσίαν
"Εσπερος	K. Τσιροπινάκ και Μίσην	20	683	Έφθ. Μασσαλίαν 26 'Ιουν. και άνεχ. 28 διά Σέτταν
Ενάγγ. Μ. Διακάκη	Δ. M. Διακάκη	06	2876	άργει Μασσαλίαν από 12 'Ιουν. 1932. Έπωλήθη εἰς "Αγγλους υπό φόρτωσιν εἰς Μαρζ)λιν 1 'Ιουλ. Μετωνομ. «ΤΑΣΣΟΣ Κ.»
Ενάγγελία Τόγια	'Εμμ. Α. Καραβία	97	3022	άργει Ησιρχιά από 2 'Απρ.
Ενανθόρδος	M. Βάλμης	98	3543	άνεχ. 'Αμβέρσαν 9 'Ιουλ. δι: 'Αλεξάνδρειαν
Εύβοϊκός	Μαρζ) Εμπειρίκου	22	4792	Έφθ. Ησιρχιά 3 'Ιουλ. και Μαρζ)λιν 13
Εύγενα Καμπάνη	Γ. N. Εμπειρίκου	98	3470	άνεχ. Ζαράτ 5 'Ιουλ. δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ
Εύγενία	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	άνεχ. Βρατλαν 25 'Ιουν. διά Ρόττερντηρίου
Εύγ. Μυλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 29 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	Έφθ. Ipswich 29 'Ιουν.
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	άργει Βαντίταν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχία	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει 'Αργοστόλι από 14 Δεκ. 1931 'Εναυλώθη
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεχ. Σουάνη 2 'Ιουλ., Γεραλτάρ 7 διά Γιάφφαν
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	άνεχ. Γλασοκόβην 7 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Ζάννης Λ. Καμπάνης	Χληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	άνεχ. Ρίον Ιανέρηρον 26 'Ιουν. διά Γδύνια
Ζέψυρος	Α. Λούζη	09	4796	άνεχ. Χάδρην 7 'Ιουλ. διά Νισύπορτ, έφθ. 9
Ζηνοβία	έπτ. «Μιχαλινού»	06	2947	άργει Ησιρχιά από 2 'Απρ.
"Ηρων	Xρ. Γ. Σορώτου και Σία	06	1516	άνεχ. Σουάνη 2 'Ιουλ., Γεραλτάρ 7 διά Γιάφφαν
Θάσος	Ηατριωτικής	19	1565	έφθ. Κατάνην 9 'Ιουλ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. E.	29	3875	δι:γάθα Μαδέρας 3 'Ιουλ. και Νιόθερ 9 διά Χούλλ, έφθ. 10
Θεοφανής	άδελφ. Λιβανοῦ	17	4240	έφθ. Βίλλαν K)τούσιον 27 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γράμματα	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σπ. Πολέμης	10	4427	άνεχ. Σάνι Πέντρο 7 Ιουλ. διά Μαδέρας
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρίνου	11	3726	άνεχ. Βενετίαν 27 Ιουν., Γιδραλτάρ 8 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	έφθ. Βενετίαν 26 Ιουν.
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	έφθ. Ζουγκουλδάκι 1 Ιουλ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	έφθ. Βενετίαν 4 Ιουλ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Σκιν Μαλό 23 Ιουν. και Κουκέχαδεν 8 Ιουλ. διά Κάλιξ
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άργειτ Ιθάκην από 8 Φεβρ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	άνεχ. Μπανιόλι 4 Ιουλ. διά Κ)λιν, έφθ. 9
Ιλισσός	Ιω. Γ. Αιβανού	15	4724	έφθ. Σάντος 24 Ιουν.
Ιουλία	Π. Χατζηλία	08	3742	Σιγλός Μαδέρας 28 Ιουν. διά Μπάλφεστ, έφθ. 7 Ιουλ.
Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	άνεχ. Ιμπιγχαρ 21 Ιουν. διά Ρίον Ιανέρην.
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	έφθ. Μαρ)λιν 26 Ιουν.
Ισμήνη	Στεριώτη και Σιά	90	2399	εις Μαρ)λιν 1 Ιουλ. υπό φόρτωσιν
Ιωάννης	Δ. Δάματας	09	3667	έφθ. Δάντοιγκ 28 Ιουν. και άνεχ. 5 Ιουλ. Ντούτζενες 10 διά Σαδόνναν
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	Σιγλός Μαδέρας 27 Ιουν. διά Νιάπην, έφθ. 5 Ιουλ.
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	07	4616	άνεχ. Μουτσίδης 29 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	άργειτ Βαρκελώνην 27 Ιουν. διά Χίου
Ιω. Κορκοδειλος	Π. Κορκοδειλού	05	4071	άργειτ Σόρον από 25 Δεκ. 1931.
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	Σιγλός Πατριαία 10 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Ιω. Νομικός	Α. Νομικό	99	610	έφθ. Μάλταν 3 Ιουλ. και Πατριαία 9
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	άνεχ. Μαρ)λιν 29 Ιουν., Αλγύριον 9 Ιουλ. διά Πρέδιντανς
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	φορτώνει εις Μπ. Αύρες 14 Ιουλ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Βουλάνην 2 Ιουλ.
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3095	έφθ. Κ)νέζκαν 27 Ιουν. και Κίλια 4 Ιουλ. (διά Ρόττερνταμ)
Καθαρά	Γ. Καραδία	91	2661	άργειτ Πατριαία από 4 Ιουλ. 1931
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	έφθ. Μαρ)λιν 1 Ιουλ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνεχ. Μπάραρι 1 Ιουλ., Γιδραλτάρ 7 διά Πεσκάρη
Καλλίση	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Πατριαία 23 Ιουν. Έπισκευαζεται:
Καλουδώ	Γ. Ασημομίτη	04	4321	έργουμπουληθήτη Ρόττερνταμ 17 Ιουν. 'Απόλεσεν έλικα
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεχ. Μπάλχαν Μπλάγκαν 4 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	άργειτ Πατριαία από 11 Νοεμ. 1932
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	07	4875	έφθ. Καλλονηνταργη 29 Ιουν. και Δάντοιγκ 8 Ιουλ.
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	άνεχ. Χούλι 26 Ιουν. και Ιμπιγχαρ 29 διά Πλέιτ
Κατερίνα, (τάνκερ)	Γ. Κουλανοκουντή κλ.π.	00	3147	έφθ. Αλεξανδρειαν 4 Ιουλ. Σημαία Αγγλική
Κατερίνα,	έτ. «Πετρόλαιοι»	87	2495	άνεχ. Σαρήναν 28 Ιουν. διά Βατούμι
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	έφθ. Στέταν 2 Ιουλ. και άνεχ. 8 διά Γάνδην
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	έφθ. Βατούμι 30 Ιουν.
Κατίνα	Ν.κ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	άργειτ Πατριαία από 28 Μαρτ.
Κέτι Κόδος	'Αθ. Κουλούρη και Κ. Ξένου	05	3890	άργειτ Πατριαία από 12 Απρ.
Κεχρέα	Θ. Επιφανειάδη	12	1968	έφθ. Ελευσίνα 5 Ιουλ.
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	άργειτ Πατριαία από 20 Ιαν.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζή	11	4158	έφθ. Νιούπορτ 3 Ιουλ.
Κονίστρα	Θωμάς Επιφανειάδη	07	3539	διγλός Κ)λιν 28 Ιουν. διά Γένοβαν
Κοριάννα	Α. Μπεκατόρου	99	5170	άργειτ εις Αργοστόλι από 6 Απρ.
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα·Κυρ. Ξένου	15	4914	εις Νεκτάσει 1 Ιουλ. φορτώνει
Κύμη	I. Χατζούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Ιουλ. και Χούλι 8
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	έφθ. Οδηγσάν 27 Ιουν. και Κ)λιν 10 Ιουλ.
Κωνστ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	01	4160	άργειτ Βενετίαν από 2 Μαΐου 1932
Κώστας	Π. Στρωρούλοπουλουκιώνια	96	1346	έφθ. Βραζίλιαν 28 Ιουν. και άνεχ. 6 Ιουλ. διά Χίου
Κώσταντη	άδ. Πατέρα	13	4316	έφθ. Μέθηλ 1 Ιουλ. και άνεχ. 9
Κώστης	'Ιω. Ήση	05	3876	εις Φινλανδίαν 5 Ιουλ. υπό φόρτωσιν δι' Αλεξ)ν
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	έφθ. Νοδοσωσίσκην 6 Ιουλ.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	άνεχ. Αμβέρσαν 9 Ιουλ. διά Πατριαία
Λεωνίδας Η.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	έφθ. Πόρτ Σατζ 3 Ιουλ. Είτα διά Ρωσίαν—Κίναν
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διγλός Λάς Πάλμας 28 Ιουλ. δι' Αδονμουθ, έφθ. 7 Ιουλ.
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σίτι	10	2143	έφθ. Βατούμι 5 Ιουλ.
Μαίανδρος	'Ιω. Λιδανού	14	4309	διγλός Φ. Νορδάνχα 28 Ιουν. διά Μπ. Αύρες
Μαίνητ όφ Σάμος	Α. Κουλούρησου	01	1190	εις πλάνες Σέττας—Κατακώλου (σίνος) ηδησίς Πατριαία
Μαίρη	N.Γ. Λιδανού	09	1459	εις Μαρ)λιν 1 Ιουλ. υπό φόρτωσιν
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Μπ. Αύρες Ρόδη 1 Ιουλ. και Ροζάριο 4
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Πεσκάρα 2 Ιουλ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	άργειτ Πατριαία από 12 Απρ.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	έφθ. Βραζίλιαν 1 Ιουλ. και άνεχ. 6 Ιουλ. διά Στοκχόλμην
Μαλιανός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	έφθ. 'Αλεξ)ν 29 Ιουν. και Πατριαία 5 Ιουλ.
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6691	άνεχ. Μπ. Αύρες 7 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	01	2365	άργειτ Πατριαία από 9 Ιουν.
Μαργαρίτα	Γαργαριάδη και Σοφιανού	89	2187	έφθ. Πατριαία 25 Ιουν. και Γαλάτας 6 Ιουλ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβόλαρη	13	4584	έφθ. Αλλ. Πλάταν 23 Ιουν. και άνεχ. 1 Ιουλ. διά Βερδή
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	άνεχ. Γάνδην 1 Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
Μαρία	K. Λαμού	01	3090	έφθ. Λάνινγκρας 30 Ιουν.
Μαρία M. Διακάνη	Σ. Περρή κλ.π.	00	1216	εις πλάνες Σέττας—Μαράθου
Μαρία N. Ρούσου	M. Διακάνη	10	4362	άργειτ Σόρον από 25 Απρ. 1932
Μαρία Νομικού	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	έφθ. Χούλι 7 Ιουλ.
Μαρία Σταθάτου	Λουκά Νομικού	99	1165	εις ταξιδίον Πατριαίδες—Κοσσέτρ
Μαρίγο Λ.	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Ταξιταξίκιαν 28 Ιουν. Είτα διά Ρωσίαν—Κίναν
Μαριέττα	N. Είσταθησου	02	4146	άνεχ. Μαρ)λιν 1 Ιο.λ., Κ)λιν 4 διά Ρουάν—Ρόττερνταμ
Μαριόνα	άδ. Πρωτου	12	4236	φθάνει Μπ. Αύρες 15—20 Ιουλ.
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδελφων. Κιρτάτα	04	4784	άνεχ. Νεκτάσει 22 Ιουν. και Ρίον Ιανέρηον 6 Ιουλ. διά Πατριαία
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Ροζάριο 5 Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρούλα	άδ. Πρωτείου	12	4307	άνεχ. Ροζάριο 20 'Ιουν. δι' Εύρώπην
Μαρούσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Πειραιάς άπό 23 'Απρ.
Μαρούσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	έφθ. Πλόμουθ 3 'Ιουλ. και "Αβονμποθ 8
Ματθαίος	Π. Μ. Λάδης	04	2134	έφθ. Γρουντεν 2 'Ιουλ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	έφθ. Kolding 3 'Ιουλ. και Σεζάνποργκ 6
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	έφθ. Κοσσάτη 1 'Ιουλ. και Σουέζ 10
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άνεχ. Τεργέστην 27 'Ιουν. διά Μορφαλκόνες
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	άνεχ. Νιούπορτ 29 'Ιουν., Γιέρσαλτάρ 5 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν
Μημόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	άργει Σύρου άπό 28 'Ιουν.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	Έλενθ. Τρικόγλου	15	4273	άνεχ. Μπάρρου 1 'Ιουλ., Γιέρσαλτάρ 7 διά Βεντιάν
Μιχαήλ Λ.	I. Λιδενός II. Πρωτοπαπα	13	4160	έφθ. Τράπενι 30 'Ιουν. Φορτώνει διά Πλάτη
Μιχαήλ Λ. 'Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	έφθ.λας Παλέμας 2 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον, έφθ. 10
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σίκ	04	3146	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουλ. διά Πλάτη
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	έφθ. Τάιν 28 'Ιουν. και άνεχ. 8 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
Μιχαλιώδης Συλλάς	άδ. Συλλάς	06	3828	έφθ. Λάς Πάλμας 2 'Ιουλ.
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	έφθ. Μαργκλιν 29 'Ιουν. φορτώνει
Μοντίωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	έφθ. Μπόναν 2 'Ιουλ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	έφθ.λας Γιέρσαλτάρ 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
Μύκονος	Χ. Θεοδώρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	έφθ. Πειραιάς 25 'Ιουν. και Κλήν 8 'Ιουλ.
Ναγδή	άδ. Λιδανοῦ	10	4111	άνεχ. Στάθαικερ 4 'Ιουλ. διά Γκόττεμποργκ, έφθ. 6
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	είς Βατούμι 1 'Ιουλ. είς Κλήν 12
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	είς Σιγκαπούρην 14 'Ιουλ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	έφθ.λας Πειραιάς 2 'Ιουλ. διά Μαργκλιν, έφθ. 7
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλίος	12	3451	έφθ. Σάν Νικολάς 3 'Ιουλ.
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	έφθ. Μαργκλιν 6 'Ιουλ.
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	τάχιμος παραγόντας είς λιμάνια της "Απω Ανατολής
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	όποιο έκφρωτον είς Νιούμπρονικ άπό 3 'Ιουλ.
Νηρές	Έμμη. Χατζηγάλια	13	6694	άνεχ. Μπ. Μπλάκαν 20 'Ιουν. δι' "Αγ. Βικέντιον
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Πειραιάς άπό 8 'Απρ.
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	έφθ. Πειραιάς 3 'Ιουλ. και άνεχ. 11 διά Ρουμανίαν
Νίκοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ.λας Γιέρσαλτάρ 1 'Ιουλ. διά Τάραντα
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεχ. Μπόρων 8 'Ιουλ. διά Μπ. "Άρες
Νίκος Μάρκου	ΠΙ. Ι. Πατέρα και Σίκ	12	4235	έφθ. Σουάνης 27 'Ιουν. και άνεχ. 6 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρέτταν
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρου άπό 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος 'Αθανασούλης	χιληρ. 'Αθανασούλη	01	3572	έφθ. Λιβερπούλ 29 'Ιουν. και άνεχ. Μπάρρου 8 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	άδ. 'Ατλαντικός	17	3201	είς πλάνας Πειραιώς—Τύνιδος
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Βορδώ 26 'Ιουν. και Σουάνης 7 'Ιουλ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	έφθ. 'Αμβούργον 28 'Ιουν. και Τάιν 3 'Ιουλ.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έφθ. Λιβερπούλ 5 'Ιουλ. και Μπάρρου 9
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	έφθ.λας Γιέρσαλτάρ 27 'Ιουν. διά Ρουέν, έφθ. 4 'Ιουλ.
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άνεχ. Μπάρρου 22 'Ιουν. διά Δάκη Πλάταν
Νίτσα	άδ. Γιανναγάδη	15	4732	έφθ.λας Γιέρσαλτάρ 30 'Ιουν. δι' 'Αλεξανδρείαν έφθ. 8
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	άργει Σύρου άπό 29 Μαΐου 1928
Οινούσιος	Ν. Πατέρα και υιών	04	5804	άνεχ. Περναμπούκον 7 'Ιουλ. διά Ροζάριο
"Ολγα 'Επ. 'Εμπειρίκου	υιών 'Επ. 'Εμπειρίκου	22	4677	είς Τάιν 10 'Ιουλ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεχ. Μπ. "Άρες 13 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	έφθ.λας Πειρί 8 'Ιουλ. διά Σουέζ
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	01	2980	άργει Σύρου άπό 20 Νοεμ. 1931
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	έφθ.λας Γιέρσαλτάρ 30 'Ιουν. διά Βέρ. 'Αμερικήν
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούκου	15	1781	άνεχ. Τάιν 5 'Ιουλ. διά Πλάτη
Πάνις	Α. Αναστασάτου	06	4661	έφθ.λας Κλήν 1 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
Πάνος	Π. Πρωτοπαπά	15	4305	άνεχ. Όραν 30 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πειραιάς άπό 29 Δεκ. 1931
Παντελής	Κ. Λαρού	11	3845	άνεχ. Μπ. "Άρες 19 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	άναχωρει Πειραιάς 15 'Ιουλ. διά Γένοβαν
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργαλή	10	3748	άνεχ. Μπάρρου 5 'Ιουλ. διά Μπ. "Άρες
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άνεχ. Μαργκλιν 2 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν έφθ. 12
Πάτρα	Τσαρκιράνη—Κωνιγκίδη	96	3256	είς Μαργκλιν 1 'Ιουλ. όποιο φόρτωσεν
Παύλος	Στ. Γαλανουδάκη και Σίκ	90	2223	άργει Χανιά άπό 10 Μαΐου
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	άνεχ. Βαστίαν 27 'Ιουν. και Χαλκίδη 11 'Ιουλ. διά Δούναβιν
Περδάκης Λ. Καμπάνης	χιληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεχ. Σάν Νικολάς 2 'Ιουλ. διά Χάρην
Περσούδης	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	έφθ. Ρότερντρεμ 5 'Ιουλ. και άνεχ. 7 διά Μπ. "Άρες
Πεταλοί	Μαργκ 'Εμπειρίκου	17	5126	έφθ. Γαλάτας 30 'Ιουν. (έφρατ. 6 'Ιουλ. δι' 'Αμερικαν)
Πετρούλινα (τάνκερ)	Π. Γρηγορίαδη και Σίκ	10	657	είς πλάνας Κλήνεγκ-Κλασικός (πατρέραια)
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλη»	03	4634	έφθ. Ρότερντρεμ 30 'Ιουν. και άνεχ. 4 'Ιουλ. διά Βατούμι
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4618	έφθ. Βαδέν 2 'Ιουλ. και άνεχ. 7 διά Ρουέν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ.λας Γιέρσαλτάρ 2 'Ιουλ. δι' 'Αμέρικαν, έφθ. 9 'Ιουλ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Βαστίαν 26 'Ιουν. και Πειραιάς 11 'Ιουλ.
Πηλέαν	Ε. Χατζηγάλια	28	4695	έφθ.λας Τενερίφεν 26 'Ιουν. διά Ρότερντρεμ, έφθ. 5 'Ιουλ.
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασᾶ	97	1157	έφθ.λας Πειραιάς 10 'Ιουλ. έκ Σπάτζας διά Ρωσίαν
Πόλη	Α. 'Αλεξάτου-Μ. Ρεδάζη	09	2861	άνεχ. Λιδόρο 3 'Ιουλ. διά Πειραιάς
Πολύκατωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Δάντισγκ 28 'Ιουν., Γιέρσαλτάρ 8 'Ιουλ. διά Τσιτικάνειαν
Πολύμνια	Ε. Μ. χαλιτσιάνου	07	4937	έφθ.λας Γιέρσαλτάρ 9 'Ιουλ.
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. Πειραιάς 12 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν
Πόπη	Μ.χ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Κόρσος 2 'Ιουλ. και Αχιμπενράς 8
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	έφθ. Πειραιάς 1 'Ιουν.
Πρότος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	είς Νάπολην όποιο έπικουρην
Ρίτα	Γ. Ηανᾶ	01	2495	άνεχ. Βρετλίκην 27 'Ιουν. διά Γένοβαν, έφθ. 8 'Ιουλ. και Πειραιάς 13
Ρίτα Χανδρή	'Ηλία 'Αγγελή	90	1217	έφθ. Βρετλίκην 28 'Ιουν. και άνεχ. 2 'Ιουλ., Κλήν 8 διά Βορδέ
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	άργει Πειραιάς άπό 23 'Απρ. Μετωνομ. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ»
Ρόκος Βεργωτής	*Βεργωτής Α.Ε.	19	5637	έφθ. 'Εμπειρίαν 27 'Ιουν. διά Μεσόγειον—Κόντινεντ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρηκού	12	3548	Έφθ. Ηειραιά 5 Ίουλ. Θυην 10 και Κλιν 12
Σίρφος	Θερ. Σταυλοπάτη	17	2004	εις Μαύρην Θάλασσαν 1 Ίουλ. όποι φόρτωσιν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εις Δούναβην 14 Ίουλ. όποι φόρτωσιν
Σούνιον	Μαρή Έμπειρηκού	19	3054	Έφθ. Ηειραιά 11 Ίουλ. και άνεχ. 14 διά Κλιν
Στάμιος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	Έφθ. Γαλάτειος 30 Ίουν. και Βρατλάν 4 Ίουλ. έφθ. 5 δι' Αιμβέρσων
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	έκφραστών εις Ρ. Ιανέτρον 14 Ίουλ.
Στεφανίδης	Ανδρ. Λεμού	06	4081	Έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 30 Ίουν.
Στυλιανή	άδ. Ηειρή	93	1828	Έφθ. Πόρτ. Σάντη 27 Ίουν.
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκασίνη	04	3564	διήλθε Γιδραλτάρ 27 Ίουν.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θυηνίκην από 29 Ίουλ. 1932
Σύλβια	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	Έφθ. Βαλπαράσσον 28 Ίουν. και άνεχ. 2 Ίουλ. διά Λονδίνου
Τάκης	Π. Αντόππα—Μαρκασίνη	04	1698	εις λιμένας δυτ. Ηταλίας 2 Ίουλ. και Κλιν 8
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	διήλθε Γιδραλτάρ 26 Ίουν. διά Καλάμας, έφθ. 6 Ίουλ.
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	εις Βίλλαν Κονστιτούσιον 10 Ίουλ. έκφραστών:
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	761	άργει Ηειραιά από 2 Ίουν. 1932
Τζέννη	Ίο. Διανοῦ	12	1859	Έφθ. Νοβορωσίσκην 24 Ίουν. και Κλιν 6 Ίουλ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	Έφθ. Ηειραιά 21 Ίουν. Επισκευή
Τό Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	έφθ. Λάινγραζ 18 Ίουν. και Ρόττερνταρ 7 Ίουλ.
Τρίαντα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	άργει Ηειραιά από 24 Μαΐου
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Στάδιακερ 3 Ίουλ.
Τριφοπινάς	Κ. Α. Τριφοπινάκη και Μίοι	14	3895	έφθ. Οντάνης 23 Ίουν. και Αλιούς 5 Ίουλ.
Τύνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	διήλθε Ρόττερνταρ 28 Ίουν. δι' Ονέγα
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνεχ. Ηειραιά 13 Ίουλ. διά Ρωσίαν
Φαέθων	άδ. Λιδιανοῦ	13	4168	διήλθε Λάδισαν 6 Ίουλ. δι' Αλεξανδρείαν
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	άργει Ηειραιά από 1 Μαΐου
Φιλομήτα	Σ. Καταπάση	98	3175	έφθ. Γένοβαν 10 Ίουλ.
Φιλωρεντία Σ.	Φιλωρεντία. Σιδερίδης	97	2024	άργει Νεάπολιν από 15 Αύγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. "Εμπεν 11 Ίουλ. διά Γραβέζαν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Ηειραιά 27 Ίουν.
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	έφθ. Μπ. Αλέξας 21 Ίουν. και άνεχ. 30 διά Λαζ Πάλμιας
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	παρέμενε Λονδίνον 10 Ίουλ.
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	άργει Ηειραιά από 23 Απρ. Εναυλώθη
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	διήλθε Μαδέρας 8 Ίουλ. διά Χαδλή
Χαρούλαμπος	υιοί Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Ηειραιά 23 Ίουν. και Μαρζλίν 5 Ίουλ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	διήλθε Γιδραλτάρ 29 Ίουν. δι' Αδρούσο. έφθ. 5 Ίουλ.
Χίος	Σ. Ηερρή κ.λ.π.	88	1356	έφθ. Καλάμας 27 Ίουν.
Χρηστός Ζ.	Ν. Ζωτοπούλου	00	1106	έφθ. Ηειραιά 22 Ίουν. (εις πλάς Θήρας)
Χριστίνα	Α. Βογιατζίδη και Σία	98	3438	έφθ. Ρουέν 6 Ίουλ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άνεχ. Χάρτελεπούλ 28 Ίουν. διά Στοκχόλμην
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	έφθ. Μπάρρου 28 Ίουν. και άνεχ. 7 Ίουλ. διά Πλέιτ
Ωκεανία	Μ. Καρβίδη	07	4843	έφθ. Στέττον 3 Ίουλ. και άνεχ. 8 διά Δάντοιγκ
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5104	άνεχ. Ρόττερνταρ 4 Ίουλ. διά Μπ. Αλέξας
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	άνεχ. Cienfuegos (Κούνας) 24 Ίουν. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρηκού	13	3475	διήλθε Κλιν 22 Ίουν. διά Σμύρνην—Ν. Υόρκην

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλου και Μίοι	79	1432	εις πλάς εν Τουρκία
Αιγαίον Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη· Αθηνή & Σία	10	1673	έφθ. Βρατλάν 23 Ίουν. και Βαντίναν 10 Ίουλ.
Αίκατα Νικολάου Παναμαρτίκον	Ν. Νικολάου	17	5177	άνεχ. Ρόττερνταρ 23 Ίουν. διά Ρίον Ιανέτρον
Αρέθουσα Παναμαρτίκον	Νικ. Καρπούρη	11	3693	έφθ. Ροζάριο 1 Ίουλ.
Βιργινία Νικολάου, Παναμαρτίκον	Νικολάου	20	6869	έφθ. Αμέρισαν 2 Ίουλ.
Εναγόρας Κυπριακόν	«Τρόδος» Ltd	28	5127	άργει Τάνι από 7 Απρ.
Εύγενία Χανδρή Παναμαρτίκον	Ιω. Χανδρή	20	5317	εις Νεκότσα από 15 Ίουν.
Ζίλδα Αμπατιέλλου Αγγλικόν	Έλληνων Ιδεοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932
Θέμης Αγγλικόν	Φραγκοπούλου και Σία	88	2173	έφθ. Μασσαλίαν 30 Ίουν. και άνεχ. 2 Ίουλ. δι' Ελλάδα
Ι. Ν. Βλασσόπολ Ρουμανικόν	Τ. Ν. Βλασσόπολου	11	3160	άνεχ. Αμέρισαν 2 Ίουλ., Γιδραλτάρ 9 διά Μάλταν
Καλλιόπη Λύτρες Αγγλικόν	Λύτρες	87	1032	εις δόμον Αγ. Γεωργίου από 15 Οκτ. 1932 με ζημίας
Μαρτής Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	έφθ. Σαλέρνο 21 Ίουν. και Σπάτζιαν 2 Ίουλ.
Μιρέτη Παναμαρτίκον	έτ. Ρ. Ολεβίδη	07	3821	έφθ. Μπλάσι 2 Ίουλ.
Μιρούπανον Αγγλικόν	Μινακούλη και Σία	05	2539	έφθ. Καζακμπλάγκαν 26 Ίουν. και άνεχ. 2 Ίουλ. διά Δούναβην
Μοριάτη Αγγλικόν	«Πατριωτικής»	01	1128	έφθ. Αίγιον 6 Ίουλ.
Νέλλιν Παναμαρτίκον	Ι. Μαργαρώνη	13	4826	άνεχ. Ρόττερνταρ 6 Ίουλ. διά Ρίον Ιανέτρον
Νικόλαος Αγγλικόν	άδ. Πήγιτα	80	1302	εις Δούναβην όποι φόρτωσιν
Νοέμην—Τζούλια Αγγλικόν	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Γαλάτειος 27 Ίουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗ ΓΑΙ	"Ετος γνωσ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Όρος "Αθως Παναμαϊκόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	12	3876	Έφθ. Ουρας 25 Ίουν.
"Όρος Δίρφυς >	«Αιγαντικός» Α. E.	18	5242	Έφθ. Μπογένος "Αύρας 23 Ίουν. και άνεχ. 1 Ίουλ. διά Λάς Πάλμας
"Όρος "Ελικών >	«Τράμπ, Co»	18	5525	άνεχ. Σουάνη 17 Ίουν. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
"Όρος "Ιδη >	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	20	5210	Έφθ. Σάν Λορέντζο 23 Ίουν. και άνεχ. 7 Ίουλ. διά Μαδέρας
"Όρος Κιθαιρών >	«Γράμπ, Co»	13	3578	άνεχ. Ηδύνη 30 Ίουν. Αδέσνη 6 Ίουλ. διά Πετραιά
"Όρος "Οσσα >	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	18	5201	Έφθ. Μπάχι. Μπλάγκαν 29 Ίουν.
"Όρος "Ολυμπος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Ίουν. Λάς Πάλμας 1 Ίουλ. διά P. Ιανέρον
"Όρος "Ορθρος >	έτ. «Θησαύρος» A. E.	19	4817	άνεχ. Μπάχι. Μπλάγκαν 28 Ίουν. διά Λάς Πάλμας
"Όρος Παρνασσός >	Μαργαρώνη-έτ. «Ατλαντικός»	15	3654	εις Ρούχριο 11 Ίουλ.
"Όρος Πάρνης >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	11	3726	Έφθ. Βενετία 24 Ίουν.
"Όρος Πέρα >	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	18	5208	άνεχ. Κάζις 29 Ίουν. διά Μοντεζίζσο
"Όρος Πήλιον >	έτ. «Θησαύρος» A. E.	17	4592	εις Μπουένος "Αύρας 12 Ίουλ.
"Όρος Πίνδος >	«Τράμπ, Co»	14	4810	εις Μπουένος "Αύρας 13 Ίουν. διά Μοντεζίζσο
"Όρος Ταύγετος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	6698	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Ίουλ. διά P. Ιανέρον
"Όρος Ταύρος >	«Αιγαντικός» A. E.	20	6696	άνεχ. Μπάχι. Μπλάγκαν 6 Ίουλ. διά Μαδέρας
"Όρος Ύμητιδος >	«Τηγαντός» A. E.	18	5249	άνεχ. Μπάχι. Μπλάγκαν 7 Ίουλ. διά Μαδέρας
Πάνιξι Σ. Τουρκικόν	II. Σταυροπούλου και Υιοι:	90	2302	εις πλάκα Σουγκουλέζαν-Κλείς
Παυλίνα Παναμαϊκόν	P. Οιλιάδη	13	4920	Έφθ. Χουάλεζαν 1 Ίουλ. και Ρόττερνταμ 13
Πηνελόπη >	Σπ. Παπαριθού: θίνη	19	6566	εις Ντάρτμουρ 10 Ίουλ.
Σάν Νικόλα, Ιτλ.	N. Σταυρίου	79	677	εις πλάκα Αιδεσκανήσον-Αιγαίον
Τουσσίκα Αγγλικόν	K. Λασκαρίδη—A. Δάσλλα	03	1828	Έφθ. Βαλέτας 6 Ίουλ.
Τρεγκόδηναν Αιγαλικάν	K. Συδ:ά και Υιόν	03	3075	Έφθ. Ουρας 26 Ίουν. Έφροτ. 5 Ίουλ.
Φρακόνα Γαλλικόν	«Εξεινός» A. E.	82	1173	άργει Γαλάτος από 14 Μαρτ.
Gambia River, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	15	4729	εις Μάντζεστερ όπό παραλαβήν
Jekri, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	17	5875	εις Ντάρτμουρ 10 Ίουλ.
Jebba, Αγγλ.	Ηλια Συλλ	17	5875	εις Ντάρτμουρ 10 Ίουλ.
Rio Diamante, Αγγλικόν	N. Λυκαρδόπεδου	28	1641	παραλαμβάνεται εις Αγγλίαν τὸν Αύγουστον

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεία εις Avonmouth, Sharpness, Gloucester και Portishead.

Ως έφοπλισται έκτιμωμεν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοπτῆται.

Τὰ πλοια τῶν ὁποίων ἡ πρακτορεύσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ὑμᾶς θεωροῦνται ως μέρος τοῦ ιδικοῦ μας στόλου και τὰ ἔξοδά των θὰ είναι ὅσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

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

ΕΙΣ ΤΟ POTTERNTAM

ΚΑΠΝΑ & ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Λ. ZANNI & YIOI
64, VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον Ελληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.
Καπνά Ελληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα και Πούρα ἐπλεκτά. Ηγγυημένης ουσιενασίας, ἀφορολόγητα.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣ. ZANNIS-ROTTERDAM.

ΤΗΛ. 50632

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,

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΒΑΚΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ.-ΒΟΛΟΣ

Ἐνεργοῦνται ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Εκφορτώσεις, Ανθρακεύσεις, Μεταφοραὶ ἐντὸς τῆς πόλεως και τροφοδοσίαι ἀτμοπλοίων.

ΣΗΜ.—Αναβέτοντες οἱ κ.κ. Εφοπλισται τὰς πρακτορεύσεις τῶν ἀτμοπλοίων των εἰς τὰ Γραφεία μου ἡ ἐργασία θὰ ἐκτελῆται μετά πάσης ἀριθμίας, εἰλικρινείας και τὰ ἔξοδα θὰ είναι ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα, ἐν τῇ ἐκτιμήσει τῶν δυσχερῶν συνθηκῶν ποὺ διέρχεται ἡ Ναυτιλία. Εἰς τὰς ἐκφορτώσεις γεννημάτων κανονίζω ἐκφροτωτικὰ πολὺ εὐθηνότερα τῶν ἐπισήμων τιμῶν τοῦ λιμένος ἢτοι ἀπὸ 12.50 κατὰ τόννον πλέον βιντζέρηδων.

Τηλεγραφήματα: ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΚΑΤΟΝ Βόλον

Codes BENTLEY PRIVATES

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY,, TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

29, LEINSTER SQUARE, 29

Γ. ΔΕΛΗΣ
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τό ἀρχαιότερον ἐλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Bayswater τοῦ Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτά ἀπὸ τῆς ἐλληνικῆς Εκκλησίας.—Καθαρὸν, εὐάρεστον και μὲ ὅλα τὰς ἀνέσεις.—Περιποίησις ἐντελῶς οἰκογενειακή.