

# NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1933

Αρ. Φύλλου 63

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 63. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1933

## Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΜΟΡΦΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Αποτελεῖ πάγκοινον ἀναγγώρισιν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἰς τὴν μακρὰν σταδιοδομίαν τῆς, τὴν πλήρη ἀτρήτων μόχθων καὶ πάλης ἀδιαλείπτου, ηὐτύχησε πάντοτε νὰ στηρίζεται εἰς ἔμψυχον ὄλικόν, διακρινόμενον διὰ τὸν ζῆλον καὶ τὴν ἀφοσίωσίν του. Σποραδικαὶ τινές, ὅλως μεμονωμέναι περιπτώσεις, δὲν δύνανται οὐδ' ἐπ' ἔλαχιστον τὴν ἀλήθειαν ταύτην ν' ἀτονίσουν.

Τὸ θαυμαστὸν ἐπιχειρηματικὸν δαιμόνιον τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν — καὶ τούτων ἄλλως τε προερχομένων ἀπὸ τὰς τάξεις τῶν ναυτίλων μας — εἰς τὸ ὅποιον ἀκριβῶς ὁφείλεται ἡ πρόδοσις καὶ ἡ ἀκμὴ τοῦ Ἐμπορικοῦ ἡμιν Ναυτικοῦ, δὲν ὅταν ἡδύνατο νὰ ἀποδώῃ, ὅσα ἀπέδωκεν ἀγαθὰ ἀποτελέσματα, ἐὰν ἐστερείτο τοῦ ἀόκνου, φιλοτίμου καὶ οιφοκινδύνου ἔκτελεστον, τοῦ προσαρμοζομένου ιὲ ἀξιοζήλευτον εὐχέρειαν πρὸς τὰς ἐκάστοτε δημιουργούμενας νέας συνθήκας ἐργασίας, ἐὰν ἐστερείτο τῆς ἴκανότητος καὶ τῶν ἀρετῶν τοῦ "Ἑλληνος ναυτίλου".

Ἡ ἔμφυτος ὅμως φοπὴ τοῦ "Ἑλληνος πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα, τὰ προτερήματα, ποὺ μετὰ μίαν μακραίωνα παραδόσιν, κατέχουν ἡδη τὰ πληρώματά μας, δὲν ἐπαρκοῦν διὰ νὰ καταστήσουν ἴκανον τὸν διαλασσινούς μας νὰ καταλάβουν ἀνωτέραν βαθμίδα, ἥν καὶ δικαιοῦνται, μεταξὺ τῆς Διεθνοῦς Οἰκογενείας τῶν Ναυτιλούμενων. Καὶ τοῦτο, διότι — ὁφείλομεν πρὸς τὸ ἴδιον ἡμῖν συμφέρον νὰ μὴ ἀρνούμεθα τὰ μειονεκτήματά μας — ύστεροῦμεν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως, τῆς γενικωτέρας διαπαιδαγωγήσεως καὶ μορφώσεως.

Διατυποῦνται συχνά, παράπονα πλοιοκτητῶν, ὅτι λόγῳ τῆς τεχνικῆς ἀνεπαρκείας μελῶν τινῶν τοῦ πληρώματός των, ὑφίστανται οὗτοι ζημίας, καθυστερήσεις καὶ υποβάλλονται εἰς ἔκτάκτους καὶ ἀδικαιολογήτους διὰ τὴν κίνησιν τῶν σκαφῶν των δαπάνας. Τὸ βάσιμον τῶν παραπόνων αὐτῶν δὲν πρόκειται ν' ἀμφισβητήσωμεν, ἀφοῦ κατ' ἀρχὴν δὲν ἀρνούμεθα, ὅτι τὰ πληρώματά μας μειονεκτοῦν ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ἀρτίας καταρτίσεως εἰς τὸν μηχανικόν, ιδίᾳ, πλάδον. Ἀλλὰ καὶ δὲν δύναται ν' ἀμφισβητηθῇ ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτας, ὅτι αὐτοὺς τοὺς ίδίους καὶ τὸ Κράτος βαρύνει ἐξ ὀλοκλήρου ή εὐθύνη, ἢν τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα, ὡς μὴ ὠφείλε, εὐρίσκονται εἰς κατώτερον τῶν ἔνων συναδέλφων τῶν ἐπίπεδον τεχνικῆς μορφώσεως.

Ὑπῆρξεν ἐποχὴ, πρὸς ὅλιγων ἀκόμη μόλις ἐτῶν, κα-

τὰ τὴν ὅποιαν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀποκομίσαντες ἀπὸ τὴν πολεμικὴν περιπέτειαν ἐκατομμύρια λιρῶν, κατεῖχον τὰ μέσα, ὅπως πολλὰ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας πρόσοδον ἐπιτελέσσουν. Ἡ χωρητικότης τότε τῆς ναυτιλίας μας ἦτο σημαντικῶς μειωμένη καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτιλούμενων κατὰ πολὺ ἐπίσης μικρότερος τοῦ σημερινοῦ. Δὲν ἐστερούμεθα, ἐπομένως, οὔτε τοῦ ὄλικοῦ παραγοντος, οὔτε τῶν ἄλλων ἔκεινων προϋποθέσεων, ὑπὸ τὰς ὅποιας θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἐπιδιώξωμεν πραγματικὴν ἀναδιογάνωσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ κατὰ τὸ ἔμψυχον καὶ κατὰ τὸ ἄψυχον αὐτοῦ ὄλικον.

Ἄντι τῆς σύφρονος καὶ νοικοκυρευμένης πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν ἡ ἐκτίμησις τῶν πραγμάτων καὶ τὰ παραδείγματα τῶν ἔνων μᾶς ἐπέβαλλον, οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀπεδύθησαν εἰς τὸν ἐκφρονα ἀγῶνα τῆς ἀγορᾶς παντὸς πεπαλαιωμένου σκάφους καὶ τὸ τεράστιον ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, τὸ κτηθὲν καὶ μὲ θυσίας αἴματος ἀπόμη, ἔξηνεμιόνη. Τὸ Κράτος, ὅπερ ὠφείλε νὰ τὸς καδοδηγήσῃ εἰς τὰ πρῶτα τῶν μεταπολεμικὰ βῆματα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνασύνταξιν, ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ καὶ αὐτὸς τῶν ούσιαστικωτέρων ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων, ἐφόρονται μόνον μετὰ βουλιμίας νὰ ἐπιτέσσεη ἐπὶ τῶν ἐπτάκτων πολεμικῶν περιδῶν, ἀκόμη δὲ νὰ τὸς ἔξωθήσῃ εἰς τὴν ἀκαιρον ἀγορὰν πλοίων μὲ τὰς προτύσας τότε ύψηλὰς τιμὰς.

"Ἄν μεγαλύτερα γνωσίς τῶν πραγμάτων ἐπεκράτει ἀπὸ τὸν τότε ιθύνοντας καὶ ἡ ὄρθη ἐδίδετο κατεύθυνσις διὰ τὴν ἐπωφελέστερον κρησιμοποίησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων — ἀπὸ τὸν παραδέιγμα οἱ Σκανδινανοὶ — ὅπόσα μεγάλα ὠφελήματα ὅταν προήρχοντο εἰς τὴν καθόλου ναυτιλιακὴν μας πρόσοδον. "Ἄν οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, πρὸς τὸ ἴδιον αὐτῶν συμφέρον, ἀνελάμβανον τὴν πρωτοβουλίαν, ἀφοῦ ἀφθονα διέθετον τὰ μέσα, τῆς ἰδρυσεως κατὰ τὸ ὑπόδειγμα ὅλων τῶν ἔνων ναυτικῶν χωρῶν, σχολῶν πραγματικῆς καὶ ἀρτίας καταρτίσεως καὶ εὐδότερας διαπαιδαγωγήσεως τῶν νέων ναυτιλούμενων, δὲν ὅταν ἐνδιόσκοντο εἰς τὴν θέσιν νὰ δέχωνται ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν πληρώματα ἀκατάρτιστα καὶ ἀξιωματικοὺς μὲ θαλασσινὴν μὲν πεῖραν, πιθανῶς ἐπαρκῆ, ἀλλὰ χωρὶς τὴν ἔξειδικευμένην μόρφωσιν, ποὺ ἐπεβάλλετο νὰ κατέχουν. Νὰ δέχωνται ἐπὶ τῶν πλοίων ἀξιωματικοὺς ἐφωδιασμένους μὲ διπλώματα κτηθέντα μετὰ μίαν ὀλιγόμην κατάρτισιν εἰς ἀνευθύνους «ἰδιωτικὰς ναυτικὰς σχολὰς», χωρὶς τὴν βασικὴν ἐγκυπλο-

παιδικήν μόρφωσιν, ποὺ προαπαιτεῖται δι' ἔνα ναυτίλον ἀξιωματικόν. Καὶ ἐὰν δὲν ὑπῆρχεν ἡ κατὰ πάντα ἀξέπαινος προσπάθεια δύο Πειραιών μορφωτικῶν σωματείων, όταν ἐστερεῖτο σήμερον ἡ Ναυτιλία μας τεχνικού προσωπικοῦ, ἔστω καὶ στοιχειωδῶς κατέχοντος τεχνικήν τινα μόρφωσιν.

Βαρύνει ἔξι όλοκλήρου τὸ Κράτος καὶ τὸν πλοιοκήτας ἡ εὐθύνη καὶ τὸ ἐκπληκτικὸν φαινόμενον, ὅτι δὲν ἐπέτυχε μέχρι σήμερον ἡ ναυσίβιος Ἑλλάς, μὲν ἐμπορικὴν ναυτίλιαν εὑρισκομένην εἰς ὅγκον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν πληθυσμὸν της, εἰς μίαν ἀπὸ τὰς πρώτας βαθμίδας εἰς τὸ Διεθνὲς ἐμπορικὸν ναυτικὸν, νὰ κατέχῃ καὶ μίαν ἔστω Ἐμποροναυτικὴν σχολὴν, ἀξίαν τῶν ψαλτινῶν της παραδόσεων.

Λασσινῶν τῆς παραδόσεων. Ἡ εὐθύνη δ' αὕτη όταν εἶνε ἔτι πλέον μεγαλυτέρα, ἢν καὶ σήμερον παραγνωρισθῇ ὁ παράγων τῆς τεχνικῆς μορφώσεως, διαπιδαγωγήσεως καὶ πνευματικῆς ἔξυψώσεως τῶν πληρωμάτων μας.

Χάριν τοῦ ναυτιλιακοῦ μέλλοντος τῆς Χώρας, χάριν τοῦ καλῶς ἐννοούμενον συμφέροντός της, ἔχουν ὑποχρέωσιν, Κράτος καὶ Πλοιοκήται, νὰ ἐνδιαφερθοῦν διὰ τὴν ἀρτίαν κατάρτισιν τοῦ "Ἐλληνος Ναυτίλου". Ἀν τοῦ ἔξασφαλισθῇ αὕτη, τὰ ζηλευτὰ ψυχικὰ χαρίσματά του καὶ τὰ μεγάλα φυσικὰ προτερήματα, ποὺ τὸν περικομοῦν, παρέχουν ἀσφαλῆ τὴν ἐγγύησιν, ὅτι όταν καταστῇ τὸ πρότυπον μεταξὺ τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Κόσμου.

# Τό δεκαπενθήμερον

## Τὰ ἐπασφάλιστρα

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μετά μεγάλου ἐνδιαφέροντος παρακολουθῶν τὴν ἑκάστοτε ἀρθρογραφίαν σας ἐπὶ τὸν τόσον σοβαρὸν ζητήματος τῶν προσθέτων ἀσφαλίστρων, μὲ τὰ δότοις ἐπιβαρύνονται τὰ μεταφερόμενα δι' Ἑλληνικῶν πλοίων ἐμπορεύματα, φοβοῦμαι δῶμας, ὅτι τόσον αἱ ίδιαι σας ὑποδεξεῖς περὶ συστάσεως Ἑλληνικοῦ Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ, πρὸς θεραπείαν τοῦ κακοῦ, δοσον καὶ αἱ τοῦ ἀξιοτίμου κ. Ζάρκου, δὲν συσχετίζονται μὲ τὸ θέμα. "Ἀν δὲν ἀπάτωμαι, δὲν πρόκειται πέρι ἐπασφαλίστρων ἐπὶ τῶν σωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἀλλ' ἐπὶ τῶν παρ' αὐτῶν μεταφερομένων φορτίων, ἐπομένως καὶ ἀν ἀκόμη παραδεχθῶν, ὅτι ὁ Ἀλληλασφαλιστικός Ὁργανισμός θὰ ὠφέλει, θὰ ἥτο πενιχρότατη ἡ ὠφέλεια του. Φρονώ, τούναντίον, ὅτι ὁ προτεινόμενος Ὁργανισμός θὰ ἐτέφερεν ἄμεσον αὐξησιν τῶν ἐπασφαλίστρων, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι οἱ ἔνοιοι Ἀσφαλισταὶ, χάροντες σοβαρὸν ποσοστὸν τῶν κερδῶν, ἀτίνα ἀποκομίζουν σήμερον ἀπὸ τὰς ἀσφαλίσεις τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, θὰ ἐπεδίωκον νὰ τὸ καλύψουν δι' ἄλλου μέσου.

Συμφερίζομει βαθέως τὴν ἀγανάκτησιν σας ἐναντίον τῶν ἔξων Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν, ἀλλ' ἂν ἔξετάστε τὸ δόλον ζῆτημα ἀπὸ τῆς πρακτικῆς αὐτοῦ καὶ οὐχὶ τῆς αἰσθηματικῆς ἀπόφεως, εἰμαι βέβαιος ὅτι θὰ ἀχθῆτε εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι, ἐνῷ ἀρχικῶς τὰ ἐπασφάλιστρα καθιερώθησαν, διότι πραγματικῶς ὑπῆρχε μεγαλύτερος κίνδυνος ἀπώλειας φορτίων μεταφερομένων ὑπὸ Ἑλληνικῶν πλοίων, παρὰ ὑπὸ ξένων, ἥδη ἡ παράτασις τῆς ισχύος των ἀποτελεῖ, ἀπλούστατα, ἐκμετάλλευσιν τῆς ἀδυναμίας μας καὶ γινεται διὰ κερδοσκοπικούς καὶ μόνον λόγους. Δένει νομίζω, ἐπομένως, ὅτι πρέπει νὰ κακίζωνται οἱ ἔνοιοι ἀσφαλισταὶ, διότι ἐπιθυμοῦν νὰ κερδίζουν πολλά. Εάν ἡμεῖς οἱ Ἑλληνες εἰχομεν συγκεντρώσεις εἰς χειράς μας τὴν ἀσφαλιστικήν δύναμιν, θὰ ἐπηρύσσουμε τὴν ίδιαν τακτικήν.

Ἐστέ βέβαιοι, ὅτι ἄν αὐτοιν, διὰ τὸν ἔνα ἡ τὸν ἄλλον λόγον, αἱ Ἀσφαλιστικαὶ ἔταιραι τῆς Ὀλλανδίας, τοῦ Βελγίου, τῆς Γαλλίας κλπ. ἀπεφάσιζαν νὰ διακρίθων τὰς ἐργασίας των καὶ ὑπεχρεοῦντο οὐτω τὰ σκάφη τῶν Κρατῶν αὐτῶν νὰ ἀσφαλίζωνται μονοπλιακῶς εἰς τὴν Ἀγγλικήν ἀγοράν, εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἐπαύριον θὰ ὑπήνοτο ἀσφαλῶς καὶ τὸ πλοία ταῦτα εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν Ἑλληνικῶν καὶ τὰ δι' αὐτῶν μεταφερόμενα ἐμπορεύματα θὰ ἐπεβαρύνοντο μὲ τὰ ίδια, ἀν μὴ καὶ μεγαλύτερα ἐπασφάλιστρα.

"Ἄν, ὅπως ἐλπίζω, παραδεχθῆτε τὴν ὄρθοτητα τοῦ συλλογισμοῦ μου, τοῦτο ἔκεινο ποὺ μᾶς ἐπιβάλλεται νὰ πράξωμεν, εἰνε νὰ συναγωνισθῶμεν τοὺς ξένους Ἀσφαλιστάς ίδρυστες καὶ ἡμεῖς (ἐννοῶ δὲ δόλους γενικῶς τοὺς Ἐλληνας κεφαλαιούχους) καὶ οὐχὶ μονομερῶς τοὺς ἐφοπλιστάς) εὑρώσατε Ἀσφαλιστικά ίδρυματα, ίκανά ν' ἀναλαμβάνουν τὴν ἀσφάλισιν τῶν δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων. Ἐπειδὴ δῶμας οὔτε τὰ ίδιωτικά κεφάλαια ὑπάρχουν, ἀλλ' οὔτε καὶ ἡ σχετικὴ πείρα ἐν Ἑλλάδι διὰ τοιστάς μεγάλας ἀποχειρήσεις, πολὺ δὲ διλογύτερον ἡ Ἐμπιστοσύνη (ὅπερ καὶ ὅτε σπουδαιότερον) ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ἐμπόρων (διότι δὲν πρέπει νὰ λημονήσται, ὅτι πρόκειται περὶ τῶν ἐμπορευμάτων των), θὰ ἔσται, πρὶν ἡ θεραπεύσωμεν τὰς ἀναφορέμενας ἐλλείψεις μας, νὰ προστρέξωμεν ἀφ' ἐνός μὲν εἰς τὴν Κρατικὴν ἀρώγην, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν πείραν τῶν ξένων Ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων. Καὶ ἔχηγομαι:

·Τὸ Κράτος, θὰ ἥτο δυνατόν, νὰ ὑποχρεώῃ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ὅπως καταθέσῃ ἡ ἐγγυηθή ἔνα σεβαστόν ποσόν χρημάτων, ἀρκετόν νὰ καλύψῃ ἐνδεχομένας ζημιάς ἡ ἀπωλείας ἐμπορευμάτων μεταφερομένων δι' Ἑλληνικῶν πλοίων, παρά τι-

νι, παγκοσμίου φήμης καὶ κύρους, Ἀγγλική Ἀσφαλιστική ἑταίρια. Ἡ ἔταιρία αὐτὴ διανέλαμβανε τὴν ὑποχρέωσιν — ἐπὶ τῇ συνήθει βεβαίως μεσιτείᾳ — ν' ἀσφαλίζῃ τὰ δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν μεταφερόμενα ἐμπορεύματα μὲ τὸ ίδιον ἀπολύτως ἀσφαλιστρον τὸ ὅποιον πληρώνουν οἱ ἐμποροὶ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων των ὑπὸ Ἀγγλικῶν, Γαλλικῶν κλπ. οηματῶν σκαφῶν».

·Τοιοτοτρόπως, διάταν οἱ ἐμποροὶ εὐρέθουν πρὸ μιᾶς μεγάλης γνωστῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταίριας ἐτοιμῆς νὰ δεχθῇ τὰ αὐτά ἀσφαλιστρα διὰ τὰ Ἑλληνικά σκάφη, ὅπως λ.χ. καὶ διὰ τὰ Ἀγγλικά, ἀντιμετωπίσουν δὲ τὴν ίδιαν περίπτωσιν οἱ λοιποὶ ἐφοπλισταὶ τῆς Ἀγγλίας καὶ τοῦ Κόντινεντ, τότε οἱ μὲν ἐμποροὶ καὶ ἀν ἀκόμη δὲν θελήσουν νὰ ἀσφαλίσουν μὲ τὴν, οὐτως — εἰπεῖν, Ἐλληνικήν Ἀσφαλιστικήν ἔταιρίαν, θὰ ὑποχρεώσουν τοὺς ἀσφαλιστας τῆς προτιμήσεως των νὰ ἀποδεχθοῦν τοὺς ίδιους δρούς, οἱ δὲ ἀσφαλισταὶ θὰ σπεύσουν νὰ ὑποχρωήσουν διὰ νὰ μὴ χάσουν τὴν ἐργασίαν.

··Ἄς μὴ λησμονῇται δέ, διότι οἱ ἐμποροὶ ἀδιαφοροῦν διὰ τὸ ἐμπόρευμά των φορτωθῆ εἰς Ἑλληνικόν, Ἀγγλικόν ή Κινεζικόν ἀπόπλοιον, ἀρκεῖ νὰ μὴ ἐπιβαρυνθοῦν μὲ πρόσθετα ἀσφαλιστρα.

Τολμῶ νὰ πιστέψω, διότι κάθε πρακτικός νοῦς θὰ συμφωνήσῃ μὲ τὴν ἀποφίμων ποσού. Βεβαίως, γεννᾶται τὸ πρόβλημα ἐξευρέσεως τοῦ ἀπατούμενου σεβαστοῦ ποσοῦ. "Ἐπ" αὐτοῦ δὲν ἐπιθυμῶ ν' ἀνοίξαν πολιτικῶν ἀρθρογραφιῶν, θὰ ἐρωτῶς δὲ μόνον τοῦτο: "Ἄν κολοσσιαία ποσά ἐξευρέθησαν καὶ διετέθησαν εἰς τὸ παρελθόν διὰ σκοπούς οὐχὶ τὸσον γενικωτέρας μορφῆς ἀπὸ Ἐθνικῆς ἀπόφεως, δοσον εἰνε διὰ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὡς λ.χ. διὰ τὰ λιμενικά ἔργα Πειραιῶν, διὰ τὰ Λιπασμάτα, διὰ τὰς ἀποζημιώσεις τῶν λεμβούχων, ἀμάξηστων κ.λ.π., δὲν ὑπάρχει, ἀρκεῖ γε, τρόπος νὰ ἐξευρεθῇ μικρότερον ἔστω τοιστάν κεφαλαίον καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἡ οποία καθημερινῶς εἰσφέρει χιλιάδας λιρῶν εἰς μισθούς, ἀπομαχικά, ταμεῖα προνοίας, κ.λ.π., κεφαλαίον πού, ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν πρόκειται νὰ σπαταληθῇ καὶ σκορπισθῇ εἰς τοὺς τέσσαρας ἀνέμους, ὅπως ουνέβη εἰς ἄλλους κλάδους, ἀλλὰ καὶ ἀρκετόν κέρδους θέλει ἀπόφερει εἰς τὸ Κράτος: "Ἐπὶ τέλους, ἀς συνάψῃ τὸ Κράτος ἄλλο ένα, μέσα εἰς τὰ τόσα ἀναγκαστικά δάνεια τοῦ παρελθόντος, δι' ἔνα ζῆτημα πού θίγει αὐτό τοῦτο τὸ γόντρόν του, ὡς "Εθνους, ἀνά τὸ Κόσμον.

Τὸ νὰ ἐπιδιώξωμεν, ὅπως ἀποδείξωμεν εἰς τοὺς ξένους Ἀσφαλιστας τὴν καλήν μας πόστων, διότι δηλαδὴ «εἰμεθα καλὰ παιδιά καὶ δὲν πρέπει νὰ μᾶς βάλουν τιμωρίαν», ἀποτελεῖ δχι μόνον ματαιοπονίαν καὶ οὐτοπίαν, ἀλλ' εἰνε καὶ κάπως ἀναξιοπρεπές. "Ἄς επιδιώξωμεν νὰ τοὺς συναγωνισθῶμεν μὲ τὸ ὅπλον ποὺ προαναφέρω, θέλετε δὲ ίδη πόσον σύντομα θὰ μᾶς θεωρήσουν «ώς τὸ συνελθόντα ἀσωτὸν υἱόν» καὶ πῶς θὰ σπεύσουν νὰ σφάξουν πρὸς χάριν μας τὸν παροιμιώδη «σιτευτὸν μόσχον».

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς  
B. ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ

## Ἐπὶ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Μαυρολέοντος

Θά διαφωνήσωμεν καὶ μὲ τὸν κ. Μαυρολέοντα εἰς τὰς περὶ τῶν ἐπασφαλίστρων ἀντιλήψεις του. Διὰ ν' ἀναζητήσωμεν τὰ μέσα, ποὺ θὰ ἐπέτρεπον τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς σημαίας μας ἀπὸ τὰ πρόσθετα ἐπασφαλίστρα, ὀφείλομεν κατ' ἀρχὴν ν' ἀνεύρωμεν τὴν ρίζαν τοῦ κακοῦ. "Οφείλομεν νὰ διαπιστώσωμεν τὴν ἀρχικὴν πρόλευσιν τῶν αἰτιῶν, ἀτίνα ἐπέφερον τὴν σημειωνὴν μειωμένην ἀσφαλιστικήν μας πόστων καὶ ἐν τὴν διαπιστώσει ταύτη νὰ ὀμολογήσωμεν ἐν πάσῃ εἰλικρινείᾳ, διότι οὐκ' ὀλίγον εύθυνόμεθα ημεῖς αὐτοὶ διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν ἀρχικῶν ἀφορμῶν.

Δύο τινά—καθ' ημᾶς—εἰνε τὰ κύρια αἴτια τῆς ἐπιβολῆς τῶν ἐ-

πασφαλίστρων: Ή παλαιότης τών οκαφδών μας καὶ τὸ ηὔξημένον ποσοστόν τῶν, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τάς ἄλλας σημαίας, θαλασσίων ἀτυχημάτων. Τὸ διτά τὰ ἐπασφαλίστρα δέν βαρύνουν τὸ οκάφος, ἀλλὰ τὸ φορτίον, δέν παύει ἀπὸ τοῦ ν' ἀποδεικνύῃ, διτι κυρία ἀπόρροια αὐτῶν εἰνε τὸ οκάφος. "Αν ἡ συχνότης τῶν ἀτυχημάτων ἐπὶ τῶν ἔλληνικῶν πλοίων ἥτο περιωρισμένη, εἶμεθα ἀπολύτως βέβαιοι, διτι οὐδὲν ἔρεισμα θὰ ἡδύνατο νά προτάξουν οι ἀσφαλιστοί διά τὴν ἐπιβολήν μιᾶς τόσον βαρείας φορολογίας ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ἡ ἰδρυσις τοῦ Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ, ὡς ἡμεῖς τὴν προτεύομεν, δέν πιοτεύομεν διτι θὰ ἡδύνατο νά ἐπιφέρῃ τὴν ἔτι περαιτέρω αὖθιστον τῶν ἐπασφαλίστρων, ἀφοῦ ὁ Ὀργανισμὸς οὗτος δέν θὰ προήρχετο εἰς ἀνταγωνισμὸν πρὸς τούς ἔνοντας Ἀσφαλιστάς, ἀλλὰ τούναντίον θὰ προσέφερε τὴν συνεργασίαν του.

Θά ἔξεδολοι τὴν στεράν θέλησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὅπως ἀπλάσσει τοὺς ἔνοντας μέν ἀσφαλιστάς τῆς κτατιβολῆς ἀποζημώσεων μῇ δικαιολογουμένων ἀπὸ τὴν καλήν πίστιν καὶ διπώς ἀμεσώτερον ἐλέγχεται καὶ παρακολουθήται πᾶν ἀτύχημα ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Θά κατεδεικνύετο δ' ἔξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων διτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐν τῷ συνόλῳ τῆς δέν ἀποτελεῖ ἐπιζήμιον πελάτην τῆς Ἀσφαλιστικῆς ὁγραράς, ἀλλὰ τούναντίον παραγοντα νομίμων κερδῶν δι' αὐτῆν καὶ θὰ ἐπήγεινε τὴν ἀσφαλιστικὴν ἔργασίαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν οκαφδῶν, ἀφοῦ ὑπὸ τὰς παρούσας ἀσφαλιστικάς συνθήκας, τὸ πλεῖστον τῶν πλοιοκτητῶν, μικρὸν ἡ καθόλου ποσοστόν τῶν πολυτοκίλων θαλασσίων κινδύνων ἀσφαλίζει.

Εἰς τὴν δῆλην ταύτην ἀσφαλιστικὴν ἔργασίαν ἐλάχιστον ποσοστὸν κινδύνων θ' ἀνελάμβανεν ὁ Ἑλληνικὸς Ὀργανισμὸς καὶ ἐπομένως οὐδεμίαν θετικὴν ζημίαν, μᾶλλον δόφειος, θὰ προσεπόριζε πρὸς τοὺς ἔνοντας ἀσφαλιστάς, οἵτινες — ἔχομεν πρὸς τοῦτο σαφεῖς ἐνδείξεις — ἀσμένως θὰ ἀπεδέχοντο τὴν συμμετοχὴν ταύτην εἰς τοὺς κινδύνους τῶν Ἑλληνικῶν οκαφδῶν.

Ἐκ τῆς μειώσεως, τοῦ ποσοστοῦ τῶν ἀτυχημάτων καὶ τῶν καταβαλλομένων ἀποζημιώσεων, θὰ ἐπήρχετο σύν τῷ χρόνῳ τὸ ἀγαθόν ἀποτέλεσμα τῆς ἀνψφωσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς μας πίστεως καὶ ἀφοῦ οἱ κινδύνοι ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν οκαφδῶν θὰ περιωρίζοντο εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν ὅριον διά τοῦ ἐλέγχου καὶ τῆς βαρυτάτης κυρώσεως πάσης τυχόν κακοπίστου πράξεως, τὰ ἐπὶ τῶν φορτίων πρόσθετα ἀσφαλίστρα θὰ ἐμειούντο κατ' ἀκολούθιαν καὶ αὐτά.

Δέν εἶνε μόνον ἡ ἀδυναμία μας, ήτις δημιουργεῖ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. "Υπάρχει μία βάσιμος δικαιολογία, τὴν διπολαν δὲν ἔφροντισμεν θετικὴν ζημίαν, μᾶλλον δόφειος, ἡ δικαιολογία, διτι οἱ κινδύνοι τῆς μεταφορᾶς φορτίων δι' Ἑλληνικῶν οκαφδῶν εἰνε μεγαλύτεροι, παρὰ ὑπὸ τοῦ ἔνοντας, καὶ τοῦτο ἄλλως τε ὁμολογεῖ καὶ ὁ κ. Μαυρολέων διά τὴν ἀρχικὴν καθιέρωσιν τῶν ἐπασφαλίστρων. "Οσον καὶ ἀν οἱ ἔνοντας ἀσφαλισταὶ ἐκμεταλλεύονται τὴν ἀδυναμίαν μας, δέν δυναμέθα νά πιοτεύωμεν διτι, παρερχομένων τῶν ἐντυπώσεων ποὺ ἐδημιουργήθησαν εἰς τὸ παρελθόν, θὰ ἐπέμενον εἰς οἴλον σήμερον ἀκολουθῶν ἔχθρικήν κατά τῆς σημαίας μας πολιτική.

Δέν θὰ συμφωνήσωμεν μέ τὸν κ. Μαυρολέοντα, διτι ἀποτελεῖ «ἀναξιοπρέπεια» τὸ νά θέλωμεν νά ἀποδείξωμεν τὴν καλήν μας πίστιν πρὸς τοὺς ἔνοντας ἀσφαλιστάς. Τούναντίον πιοτεύομεν, διτι περισσότερον ὀναξιοπρέπεια—διά νά μὴ μεταχειρισθῶμεν χαρακτηρισμὸν βαρύτερον—εἰνε πᾶν διτι συνετελέσθη εἰς βάρος τοῦ γοήτρου καὶ τοῦ κύρους τῆς σημαίας μας ἀπὸ μέρους—εὔτυχως εὐαριθμῶν—ἀσυνειδήτων τυχαρπάστων πλοιοκτητῶν, οἵτινες δημιουργήθενται κατά τὰς πολεμικὰς ἀνωμάλους περιστάσεις, δέν πρὸς τὴν ἴστοριαν καὶ τὰς παραδόσεις τοῦ ναυτικοῦ μας, ἐπιδικούτες δὲ τὸ προσωπικόν των καὶ μόνον δόφειος καὶ ἐκμεταλλεύμενοι τὴν τηρηθεῖσαν ἔγκληματική ἀδιαφορίαν τῆς ἀρμοδίας Κρατικῆς ὑπηρεσίας, τῆς τεταγμένης διά τὸν κολασμὸν τοιούτων πράξεων, ἐδημιουργήσαν τὸ σημερινόν κατάντημα καὶ τὸν ὑποβιβασμὸν τῆς πιοτεύοντος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ως μεταφορικὸς ὄργανον τοῦ Πλαγκοσμού Εὔπορου.

Ἀκριβῶς διά τοῦτο ζητοῦμεν καὶ πάλιν τὸν χωρισμὸν «τῶν προβάτων ἀπὸ τὰ ἔριφια». Ο «μαύρος πίνακες» θὰ ἡτο, καθ' ἡμᾶς, σωτηρία πράξεις διά τὸ γόντρον τῆς ναυτιλίας μας.

Καὶ τώρα, διά ἐλθωμεν εἰς τὴν πρότασιν τοῦ κ. Μαυρολέοντος, δρθοτάτην καὶ τείνουσαν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραφέτησιν τῆς ναυτιλίας μας. Ο κ. Μαυρολέων, ἔχων τὴν γνῶσιν καὶ τὴν πειραν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, προτείνει — εἰνε ἀλήθες — τὴν ριζικωτέρων τῶν λύσεων. "Η θέσις, ὅμως, ἀτυχῶς, τῶν Κρατικῶν μας οἰκονομικῶν, πολὺ φοβύσσεις, παρ' ὅλην τὴν καλήν θέλησιν ποὺ δυνατὸν νά ὑπάρχη εἰς τοὺς κυβερνῶντας, διτι δέν θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν πραγματοποίησίν της.

Στηριζόμενοι ἀκριβῶς εἰς τὴν πτωχείαν τῶν Κρατικῶν μέσων διά παρομοίαν λύσιν τοῦ διλού ζητήματος τῶν ἐπασφαλίστρων, ἐθεωρήσαμεν προτιμώτερον νά συστήσωμεν, δημᾶς ἡ ἀνάληψις τοῦ ἀγώνος τῆς βελτιώσεως τῶν ἀσφαλιστικῶν συνθηκῶν τῆς ναυτιλίας μας ἀρχίση μὲ βῆμα σημειωτόν, ἀπὸ ἔνα Εθνικὸν Ἀσφαλιστικὸν Ὀργανισμόν, δητις μὲ τὴν πάροδον τοῦ Χρόνου, σταθεροποιούμενος, θὰ ἡδύνατο νά ἐπιτελέσῃ πλήρως τὸ προορισμόν του διά τῆς ἀναλήψεως καὶ ποσοστοῦ κινδύνων ἐπὶ τῶν φορτίων.

Πᾶν διτι κακὸν ἐδημιουργήθη εἰς τόσα ἔτη, δέν πιοτεύομεν διτι δύναται νά ἔξαλειθη ἀμέσως καὶ αὐτομάτως. Θὰ χρειασθῇ καὶ χρόνος πολὺς καὶ σοβαρόταται προσπάθειαι διά τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ναυτιλίας μας.

"Ἔχομεν, ὅμως, ἀτυχῶς, νά διαδηλώσωμεν ἐπ' εὐκοιτία, τὴν βαθυτάτην μας λύπην διά τὸ ἀσυγκίνητον καὶ τὴν ἀδιαφορίαν, ἡν ἐπιδεικνύουν οι ἐφοτλιστικοὶ μας παράγοντες, ὅχι μόνον εἰς τὸ ζῆτημα τῶν ἐπασφαλίστρων, ἀλλὰ καὶ δι' ἄλλας ζωτικά προβλήματα τῆς ναυτιλίας μας. Εἰνε ἵσως ἀπογοητευμένοι ἀπὸ τὸ βαρύ πέρασμα τῆς κρίσεως, ὅστε νά ἀπολείπῃ ἡ πίστις ἐπὶ τὸ μέλλον: "Η μήπως ἀκόμη ἡ ἔλλειψις τοῦ πνεύματος τῆς συνεργασίας καὶ τῆς ἀλληλεγγύης—ἀτυχές γνώρισμα τῆς Ἑλληνικῆς Φυλῆς—παρεμποδίζει αὐτούς;

Πάντως, οι σημερινοὶ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ απεργάζονται τὸ καλον ἡ κακὸν ναυτιλιακόν μέλλον τῆς Ἑλλάδος. "Ἄς λάβου αὐτὸ ὑπ' ὄψιν τῶν καὶ ἂς θελήσουν μὲ μίαν εύρυτέραν ἀντιληφθεῖσαν παρὰ τῇ λιασφέψη τοῦ Λονδίνου ὑπόβλητεσαν πρότασιν περὶ καταφῆσεως τῆς «διαχρίσεως σημαίας» εἰς τὸν καθοισμόν τῶν ἀσφαλίστρων, γράφει μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸ ἔξης :

Δέν εἶνε βέβαια δόθὸν τὸ νά ἐπιζητῇ τις νά ἀναντήσῃ πᾶν διτι διὰ παρελθόντας ζημίας κατέβασι, διά τῆς ἔσχογκώσεως τῶν τιμῶν τῶν ἀσφαλίστρων ἐπὶ μελλοντικῶν κινδύνων. "Άλλ' οἱ ἀσφαλισταὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸ ὑπόβλησαν πολὺ σφρόνες καὶ δίκαιοι.

«Προσπάθειαι κατεβλήθησαν ἀνέγαθεν διά τὴν διάχροισν τῶν καλῶν καὶ κακῶν ἐφοτλιστῶν» προερεμένον καὶ περὶ τὸν Ἐλλήνων. "Ἐπίσης καὶ εἰς τὴν Ἐλλὰδα παρόμοια προσπάθειαι κατεβλήθησαν, διτος παρασχεθοῦν ἴσων ἐλέγχησιν καὶ ἐξουδετερωθῆν ἡ ἐντύπωσις τῆς ζένης προσαταλήγεων. "Εάν τὸ τοιοῦτον δὲν ἐπέτυχε τὸν ἀντιτειμενίον του σκοπόν, θὰ ἡτο παράλογον νά ὑποτεθῆ, διτι οἱ ξένοι ίδιωται ἀσφαλισταὶ θὰ ἡθελον ἀποδεχθῆ σιανδήποτε πρότασιν, ήτις θὰ ἔτεινε νά ἀγνοήσουν οἵτοι τὰς παραδεδεγμένας ἀρχὰς των καὶ νά ἀσφαλίζουν κινδύνους, ἀσχέτως πρὸς τὴν πειραν τοῦ παρελθόντος τῶν μελλοντικῶν προβλήψεων. "Οσον ἀφοῦ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν, ή κυριωτέρα ἀφοῦ τὸν ἐπασφαλίστρων, διά τὰ ὅποια παράπονα ἔγειρονται διτι εἰνε ἀδίκα, προέρχεται ἀπὸ τὴν συγκριτικῶς πεπαλαιωμένην ἐμπορικήν ναυτιλίαν τῆς Χώρας ταύτης».

## Ασκοπος προστατευτισμὸς

"Η ρήτρα περὶ υποχρεωτικῆς μεταφορᾶς δι' Ἑλληνικῶν πλοίων τῶν ἔν Γιουγκοσλαβίας εἰσαγομένων σιτηρῶν, ή περιληφθεῖσα εἰς τὴν πρὸ ήμερων ύπογραφεῖσαν νέαν ἐμπορικὴν συμφωνίαν μετὰ τῆς γείτονος, δοσον καὶ διὰ τὸν ὑπηρεσθήτη ἀπὸ τὴν ἀγάθην διάθεσιν τῆς Κυβερνήσεως νά ἔχυπηρετήσῃ τὴν ναυτιλίαν μας, στηριζεται εἰς σφαλεράν ἀντιληφθεῖσαν περὶ τοῦ καλῶς ἐννοουμένου συμφέροντος τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας.

«Ετονίσαμεν καὶ ἄλλοτε ἔξ ἀφορμῆς τῆς σημειωθεῖσης προτιμήσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων διά τὴν εἰς Ἐλλάδα μεταφορὰν σιτηρῶν, δητι παρόμοιοι προστατευτισμοὶ ἀντίθετον τοῦ ἐπιδικομένου ἐπίφερουν ἀποτέλεσμα, διτι η Ἑλληνικὴ ναυτιλία, μῇ ισοζυμένη ἐπὶ τῆς ἔξαγωγικῆς ἱκανότητος τῆς ίδιας ἡμῶν χώρας, ἀλλ' ὑποχρεωμένην ν' ἀναζητῇ εἰς διλας τὰς ἀγορὰς καὶ δι' ὄλους τοὺς λιμένας την ἔργασίαν της, ύπερ πάσαν ἄλλην σημαίαν δόφειλει καὶ δογματικῶς, ἀλλὰ καὶ ἐμπράκτως, ν' ἀκολουθῇ τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας του ἐμπορίου καὶ νά εὔχεται, δητις ή πολιτική τῶν πειριοδιῶν ἡ ἀπὸ τὸν έφαρμοζομένη εἰς τὰ διάφορα κράτη ἔγκαταλειφθῆ, ως πολιτική θίγουσα κατιρώς πρὸ παντός τῆς ναυτιλίας τὰς ζωτικά συμφέροντα.

«Άλλ' ἐν ὃ ζημιούμεθα γενικώτερον ἐμφανιζόμενοι κρατικῶς ὡς ἀσκούμεντες πολιτικήν διατέλεσμας τῆς σημαίας μας, δεν ἀποκομίζουμεν ἔξ ἄλλους καὶ τείνουσαν θετικὸν δόφειος ἀπὸ ρήτρας, ως ἡ περιληφθεῖσα εἰς τὴν ἐλληνογιουγκοσλαβικήν συμφωνίαν. "Αποδεκύνεται δυστυχῶς μόνον πόσον οι διαπραγματεύμενοι τὰς ἐμπορικὰς συμφωνίας εύρισκονται ἐν ἀγνοίᾳ τῆς ναυτιλιακῆς μας πραγματικότητος. Διτι έαν έχητον, ως φειλον, πληροφορίας ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ἐφοτλιστικήν δργάνωσιν θὰ καθίστατον ἐνήμεροι, διτι τὸ διμητρικόν μας ναυτικὸν συγκεκροτημένον σχεδόν ἔξ ὀλκήρου ἀπὸ πλοῖος φορτηγά, μῇ ὡργανωμένα εἰς τακτικάς γραμμάς καὶ ἐπομένως ούδεμίαν ἔχοντα τακτικήν ἐπαφήν μὲ τοὺς γιουγκοσλαβικούς λιμένας, δεν δύνανται νά ἀπολαύσουν τοῦ διά τῆς συμφωνίας παρασχεθέντος προνομίου, ἀφοῦ τὰ ἔκ Γιουγκοσλαβικάς διακομιζόμενα φορτία σιτηρῶν θ' ἀποτελοῦν ἐκάστοτε «μικροπαρτίδας» αἱ δηοῖσι δέν θὰ παράσχουν ἔργασίαν εἰς ἔν καθαρῶς φορτηγόν οκάφος, μεγάλης κατά τὸ πλεῖστον χωρητικότητος. Οὕτως ἔχόντων τῶν πραγμάτων καὶ παρά τὴν καθιερωθεῖσαν προτιμήσουν ύπερ τῶν πλοίων μας, κατ' ἀνάγκην αἱ μεταφοραὶ θὰ διενεργηθοῦν μὲ γιουγκοσλαβικά οκάφη, τὰ δηοῖα ἀπὸ πολλοῦ ἡδη ἔχουν δργανώσει τακτικήν γραμμήν ἀπὸ τὰ Δαλαματικά παράλια πρὸς τοὺς Ἐλληνικούς λιμένας, ἔκτος ἐάν αἱ μεταφοραὶ

ηθελον πραγματοποιηθή μέσω Θεσσαλονίκης, όπότε τ' ἀκτοπλοϊκά μας σκάφη θά εισπράττουν τούς ἀσημάντους, πάντως, διὰ τὴν τόσον διαφημισθεῖσαν ρήτραν ναύλους.

## Μέτρον ἐπιτυχὲς

'Αλλ' αὖτις η προτίμησις τῶν Ἑλληνικῶν σαφῶν εἰς τὰς ἐξ Γιούζοπλανίας μεταφορᾶς εἶναι, ώς ἀπεδεῖξαν ἀσκοτος καὶ ἐπιζίνδυνος, ἀντιδέτως ἡ περιήρθρείσας εἰς τὴν συμφωνίαν διάταξις προὶ μειώσεως τῶν πιθηροδρομικῶν κομιστρῶν τῶν διὰ Θεσσαλίας διαμεταφοροῦμένων ἐπιπορειῶνταν ὑπὲρθερήσεις. Λιότι διευρύνεται τὴν ἐγκάμψην τοῦ διαμεταπομιστοῦν ὑποποίου τῆς Μακεδονίκης ποιωτεύσις, καθιστᾶ τὸν λιμένα αὐτῆς εὐνόντερον, καὶ λόγῳ τῆς συναλλαγματικῆς διαφορᾶς, ἀπὸ τὴν Τεργέστην καὶ βασίμους ἐλπίδας ἐπιτρέπει διὰ μίαν μελλοντικὴν αὔξησην τῆς κινήσεως του.

Εἶδος τοῦ διαδικότερον ἡ ἐπιτελευτικὴ μείωσις τῶν κομιστρῶν διευρύνεται τὴν ἀπὸ τοὺς ἔγκαινιασθεῖσαν ὑπὸ τῆς Ἀγοραίων τῆς Ἑλλάδος τακτικῆς γραμμῆς ἐξ Θεσσαλίας πρὸς τὴν Κύπρον, Συρίαν καὶ Παλαιστίνην.

Κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μήνας σοβαροτάτη διενεργεῖται ἡ ἐξαγωγὴ ἐπιπορειῶνταν ἐξ τῶν λιμένων τῆς Παλαιστίνης πρὸς τὴν Κεντρικήν καὶ τὴν Βορείων Εὐρώπην. Σημαντικὸν μέρος τῶν φορτῶν τοιτούν διεχωρίζεται μέσφετος Τεργέστης διὰ Ιταλικῶν σαφῶν μὲν ναύλους ἀρχετέταις ισανοποιητικούς. Η εὐθύνη τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐν Θεσσαλίᾳ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν χαμηλότερον ναύλον τῶν Ἑλληνικῶν σαφῶν καὶ τὰ μειωμένα σιδηροδρομικά κόμιστρα εἶναι ἀναμφισβήτητον. οὐ θά καταστῆσῃ δυνατήν τὴν ἀνάπτυξιν σοβαρᾶς διαμεταφορικῆς κινήσεως ἐπ' ὧντελείψιν καὶ τῆς ναυτιλίας μας καὶ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης.

## Τὰ ναυτιλιακὰ νομοσχέδια

Ἡ ἐπανάληψις τῶν κοινοβουλευτικῶν συνεδριάσεων εὑρίσκει εἰς τὸ τέρμα τῆς μίαν ἀρτίαν κοί μὲ σαφῇ κατέθυμνον νομοπαρασκευαστικὴν ἔργασίαν, ἐντὸς ὀλίγων μηνῶν συντελεσθεῖσαν, χάρις εἰς τὴν ἄσκον καὶ ἐνδελεχῆ προσπάθειαν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. Χρηστοφῆ. Τὰ ναυτιλιακὰ νομοσχέδια υἱοθετούμενα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὴν ὥστειν καὶ θά ἀποτελέσουν τίτλον τῆς πιμής, πρέπει ν' ἀχθοῦν τὸ ταχύτερον πρὸς φήμισιν ἐνώπιον τῆς Βουλῆς.

Χωρὶς οὐδεμίαν νά τοῦ προτερεόντος ἐπιβάρυνον τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ τὰ νομοθετήματα ταῦτα πρόκειται ν' ἀποκαταστήσουν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ μας τὴν τάξιν, τὴν πειθαρχίαν, τὴν εὑρυθμὸν λειτουργίαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὴν ἐν γένει καλὴν διοίκησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ὑπῆρχαν τόσα τὰ δεινά, ποὺ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ωπέφερεν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀπὸ τὸν ἀψυχολόγητον παρεμβατισμὸν εἰς τὸ ἔργον τῆς, ὥστε ὁ ναυτιλόδενος κόδισμος μετ' εὐγνωμοσύνης θά ὑποδεχθῆται τὴν κύωσιν μέτρων ἀποκαίστων τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον εἰς πειρατὴν ἐφάμιλλον πρὸς τὰς ἔνεας ὠργανωμένας ναυτιλίας. Εἰμεθα βέβαιοι διὰ καὶ εἰς τὴν Βουλὴν καὶ εἰς τὴν Γερουσίαν ἡ Ἀντιπολίτευσις θά παράσχῃ θετικὴν τὴν ἐνίσχυσιν τῆς διὰ τὴν ψήφισιν νομοθετημάτων, τὰ ὥστεις ἀδιαμφισβήτητως, εὐρίσκονται ἐκτὸς τοῦ κύκλου τοῦ κομματικοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

## Τὰ βιβλιάρια ποιότητος

Ἡ ἀνάγκη τῆς καθιερώσεως καὶ παρ' ἡμῖν τῶν βιβλιαρίων ποιότητος εἰς τὸ ἐμπορικὸν μας ναυτικὸν ἥρχος εν' ἀναγνωρίζεται γενικῶτερον ὡς ἐπιβεβλημένη, αἱρομένων βαθμίασίς τῶν ἐνδοιασμῶν ὀτίγες πολλαχόθεν —καὶ παρ' ἡμῶν— διεπιπλωθεῖσαν.

Δεδομένου διὰ τὸ ζήτημα τοῦτο ἀντιμετωπίζεται ἡδη ἀποφαιστικῶτερον, ἀφοῦ ἀπεδειχθῆ διὰ τὴν ὑπαρξίαν αὐτοῦ πειθαρχικοῦ κώδικος δὲν δύναται νά ἀποτελέσῃ τὸ ἀπαντον διὰ τὴν κατασφάλισιν τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων δέν κρίνομεν ἀσκοπὸν νά δημοιεύσωμεν τὰς κατωτέρω ἀπόψεις διακεριμένου Ἑλληνος πλοιάρχου, δυναμένου νά κρίνη ἀντικειμενικῶτερον τὰ πράγματα ὡς εὐρισκομένου μακράν τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας.

Εἰς δὲ ἀνεξαιρέτως τὰ ναυτικὰ κράτη ὑπάρχονταν ἀτομικὰ βιβλιάρια ἐνιαίως περιέχοντα τὰ στοιχεῖα τῆς ἐφ' ἐκάστου πλοίου ὑπηρεσίας, διοῦ μετὰ τῶν ἐνδειξεων τῆς διαγωγῆς καὶ ἱκανότητος. Εἰς τὸ ἀγγλικόν, γεμανικὸν καὶ ἀμερικανικὸν ναυτικὸν ιδίων ἡ εἰς τὰ βιβλιάρια ταῦτα πιστοποίησις τῆς καὶ τῆς διαγωγῆς καὶ ἱκανότητος ἐκ μέρους τῶν διαφόρων πλοιάρχων, διὰ τὸν ὑπωρευτὸν ναυτίλον, μηχανικὸν, οἰκονομικὸν ἡ τηλεγραφῆτην ἀξιωματικόν, ἵνα τῷ ἐπιτραπῇ ἡ ὑποβολὴ εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος οἰουδήποτε, ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν.

Πρὸς καιροῦ τὸ «Ναυτικά Χρονικά», κρίνοντα ἐπιστολὴν τοῦ κ. Γ. Κούλουκουντῆ, ὑπεστήριξεν τὴν ἀνάγκην με γενικόν πρὸς τὴν προσοχῆς ἐκ μέρους τῶν πλοιάρχων κατὰ τὴν σύνταξιν παρεμφερῶν ἐγγονός δὲ διὰ τὸν πρόθυρον 344 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου (ΓΨΙΖ'), τὸ γεγονός δὲ διὰ τὸν καίνου τὴν κρίσιν τοῦτον διὰ τὸν πλοιάρχος, εἶναι ἀρχετόποτε.

Ὑπενθυμίζω διὰ τοῦ πλοιάρχου τοῦ Ἑλλ. πλοίου ἔχει τὸ δικαιώμα τῆς χρονίας τοιούτου ἐγγράφου ἀπὸ πολλοῦ ἡδη (1908) διὰ τὸν ἡδη 344 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου (ΓΨΙΖ'), τὸ γεγονός δὲ διὰ τὸν καίνου τὴν κρίσιν τοῦτον διὰ τὸν πλοιάρχος, εἶναι ἀρχετόποτε.

πείση πάντας διὰ μᾶλλον ἡ ἐπιείκεια — ἐγκληματικὴ ἐνίστε — τοῦ Ἑλληνος πλοιάρχου πρέπει νὰ διορθωθῇ, παρὰ νὰ νομίζεται διὰ τὸν διατεθειμένον νὰ κάμῃ κατάρχοντιν διδομένης τυχὸν αὐτῷ ἐξουσίας.

Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται ποτὲ διὰ τὸν πολὺ προτιμότερον νὰ εὐρέθωμεν αὐδροῖν (έάν ἐπιτευχθῇ ἡ εἰς τὸν πλοιάρχον ἀπόδοσις τῆς πειθαρχικῆς δικαιοδοσίας τοῦ πρόθυρον 2, 3, 5 ή 10 περιπτώσεων «καταχοήσεως ἐξουσίας», ητοις ἐπὶ τέλους προβλέπεται ἐπαρκῶς καὶ τιμωρεῖται αὐστηρῶς κατὰ τὸ ἡδη 40, ἐδάφ. 1—α' τοῦ Π. καὶ Π. Κώδικος, παρὰ νὰ διατηρηθῇ, μόνον ὡς ἐπὶ τοῦ φόβου τούτου δῆθεν, ἡ σημερινὴ ἀναρχία, ἐξάρδθωσις τῆς ὑπηρεσίας καὶ ἐξαυτίλιωσις εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα.

Τοῦτο ἀκριβῶς διὰ τοῦ πειθαρχικῆς συνέστησης καὶ ἐτόνισεν εἰς ἀρθρον τοῦ τοῦ τεῦχος Ιανουαρίου 1930, τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Ε. Ναυτικού», οὐδεὶς δὲ δύναται νὰ ἔκθεσῃ εἰπεῖν ως πρόμαχον τῆς ἀναρχίας, τὸ ἀντίθετον ὑποστρέψιν.

Ἄσ μὴ λησμονήται ἔξ αλλού, διὰ τὰς ἡδη ὑφιστάμενα διὰ τῆς πραγματικῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου (ἡδη 76 καὶ ἐπόμενα, τοῦ Π. καὶ Π. Κώδικος), ως καὶ τῆς δικαιοστικῆς ἐξουσίας τοῦ ὡς ἀναρχίας τῆς Κοινῆς Ποινικῆς Δικαιοσύνης (ἡδη 61 καὶ ἐπόμενα, τοῦ Π. καὶ Π. Κώδικος) — καὶ ἀσχέτως πρὸς τὴν ὑψίστης οὐσιαστικῆς σημασίας ἴδιότητά του ὡς λησταρίας καὶ συμβολαιογράφου — εἶναι ἀπειρώς εὐδότερα καὶ ἀσυγκρίτως πλέον ἐκτεταμένα ἀφ' διὰ τοῦ ζητεῖ σήμερον: τὴν ἀπόδοσιν τῆς πειθαρχικῆς ἐξουσίας τοῦ ο. π. ακεραίας καὶ ἀνεμποδίστον.

## Διὰ τὸν κ. Πεσμαζόγλου

Πολὺ φοβούμενα μῆπως ἡ νέα τροπή, τὴν ὁποίαν ἔλαβον αἱ μετὰ τῶν Σοβιέτ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἐμπορικὴν συμφωνίαν ἀνταλλαγῶν, ἀποβῆται εἰς βάρος ζωτικῶν τῆς ναυτιλίας συμφερόντων. Δὲν δὲ ητοντὸν ἐν τῇ ἐξυπηρετήσει συμφερόντων ἄλλων καλάδων τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας νὰ παραμετρήσῃ νὰ ναυτιλία, ητοις περιμένεται τὰ ἐκ τῆς κρίσεως πλήγματα.

Πιστεύουμεν διὰ—ἐτόνισεν, ἄλλωστε, τοῦτο καὶ διὰ τοῦ Υπουργὸς τῆς Επινικῆς Οἰκονομίας—ἰσορρόπως δέον δῆλοι οἱ παραγωγικοὶ κλάδοι ν' ἀπολαύσουν τῆς κρατικῆς μεριμνῆς.

Ἡ διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Εθν. Οἰκονομίας τῆς Η. Ληξαντοῦ, ἐπιβλήθεισα ἀπαγόρευτοις οὐσιαστικῶς τῆς εἰσαγωγῆς ρωσικῶν προϊόντων δημιουργεῖται μίαν νιὲ φάκτο ἀναστολὴν τῆς ἐν ισχύ έμπορικῆς συμβάσεως, ητοις πολλὰς δὲ δύναται νὰ συνεπαγάγῃ δυσχερείας εἰς τὰς ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ναυλώσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν κίνησιν αὐτῶν ὑπὸ τὴν γῆτραν τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενον Κράτους εἰς τὸν σοβιετικὸν λιμένα.

## Η Ἑλληνικὴ «τακτικὴ γραμμὴ»

Εἰς Σκανδιναυσικὸν ναυτικὸν περιοδικὸν δημοσιεύεται ἀνταπόκριτος ἔξ Αμβρέστος, κατὰ τὴν διοίσαν «ὅδὺς ἀνταγωνισμός, πραγματικοὶ πόλεμοις, μαίνεται μεταξὺ τῶν ἑταῖρων τῆς Κόμφερανς τῆς Εγγύς Ανατολῆς καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ ο. Μαρῆ Εμπειρίκου ἀπὸ τοῦς, καὶ πλέον ὄργανωσις τακτικῆς γραμμῆς εἰς τὴν Μεσόγειον».

«Ἄφοτου, συνεχίζει ἡ ἀνταπόκρισις, ἡ ἑταῖρια αὐτῆς καθιέρωσε δρομολόγια διὰ τὴν Ανατολήν οἱ ναυλοί συνεχῶς ἐκπιέζονται, ἔσθισαν δὲ δημοφέρουν ζημιὰς εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. Η ἡλληνικὴ ἑταῖρια, ως φαίνεται, δέχεται οἰονδήποτε προσφερόμενον ναυλὸν. Ἐκ πληροφοριῶν ἀξιοποίησο πηγῆς αἱ τελευταῖς φορτώσεις τῶν οκαφῶν τῆς πειθαρχικῆς προϊόντων δημιουργεῖται πλην τοῦ πλοιαρχοῦ, καὶ τοῦ πλοιαρχοῦ πειθαρχοῦ, μερίδας καὶ διάλλοις Ἑλληνικούς λιμένας μ' ἔτι χαμηλοτέραν τιμὴν. Οἱ ναυλοί οὕτοι εἶναι οἱ κατώτατοι σημειωθέντες μέχρι σήμερον. ἐπὶ τοῦ εἰδους αὐτοῦ εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Αμβρέστος.

«Ἡ κατάστασις αὐτῆς, ἐπιλέγει ἡ ἀνταπόκρισις, θά δύναται νὰ βελτιωθῇ ἀν αἱ διαφοροὶ ἑταῖρεισαν ἔξειρτοκον τρόπον συνεννοήσεως. Η πρὸς τὴν Ανατολήν ἐξαγωγικὴ κίνησις ἔχει τελευταῖς σοβαρῶν διασημότης προσεχοῦς αὐξήσεως τῆς πρὸς τὸ ἑκεῖ κινήσεως, ἐστω καὶ διὰ τοῦ ναυτού τοῦ ο. μηδέν. Δὲν φαίνεται, δημως, ν' ἀντιλαμβάνωνται τοῦτο οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι».

Τὸ φαινόμενον ἔξοντωτικοῦ συναγωνισμοῦ, διστις ἐκάστοτε ἐπιχειρεῖται ὑπὸ τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἑταῖρων, αἱ διοῖσαι μονωτικῶς ἐκμεταλλεύονται τὰς πρὸς τὴν Μεσόγειον τακτικὰ γραμμὰς διὰ τῶν γνωστῶν «ροοί», ἐναντίον παντός, κατ' αὐτὰς «παρεισάκτου», δὲν εἶναι ἀσύνθετος, θά ἔδει δημως νὰ ληφθῇ σοβαρῶς ὑπὸ τὰς ἑταῖρις αὐτὰς δὲ διὰ μόνον ἀναφαίρετον δικαίωμα κέκτηται μία ἡλληνικὴ ἐπιχειρησίς, μοναδική, ἄλλωστε, νὰ συμμετάσχῃ καὶ αὐτή, κατὰ ποσοστὸν ἐστω, εἰς τὴν εἰσαγωγικήν καὶ ἐξαγωγικήν κίνησιν, τῆς χώρας μας, ἀλλ' οἱ καὶ συμφέρονταί τῶν ἑταῖρειων εἰναι, ἀντὶ τοῦ ἔξοντωτικοῦ συναγωνισμοῦ νὰ ἐπιζητήσουν τὴν συνενόντοις μετὰ τῆς ἡλληνικῆς ἐπιχειρησεως. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται ἀκόμη διὰ τὸ πτωχή την πτωχήν οἰκονομίαν τῆς Ἑλλάδος εἰσπράττουν αἱ ξεναὶ ἑταῖρεισαι ἔτσισις ναύλους διὰ τὴν μεταφοράν τῶν προϊόντων μας πρὸς τὴν Αγγλίαν

καὶ τὸ Κόντινεντ ὑπέρ τὸ ἥμισυ ἑκατομμύριον λιρῶν καὶ μὲ τιμᾶς σκανδαλωδῶς ψήφιάς, ὡστε πᾶν διὰ παρ' αὐτῶν συστηματικῶς ἐφαρμόζεται διὰ κάθε ἑκτὸς τῆς «Κόνφερανς» αὐτῶν σκάφος νά μη δύναται νά ισχύσῃ καὶ διὰ τὴν μόνην Ἑλληνικὴν τακτικὴν γραμμήν, τὴν ὅποιαν ἡ ρηγικέλευθος προσπάθεια τοῦ κ. Μ. Ἐμπειρίου ἐδημιούργησε. Τὸ θέμα εἶναι ἀρκετά σοβαρόν, ὡστε νά συντρέχῃ λόγος διπλωμάτων εἰς αὐτὸ διεξοδικώτερον.

## Ἡ τροφοδοσία ἐπὶ τῶν φορτηγῶν

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὡς πληροφορούμεθα, πρόκειται νά εἰσηγηθῇ μεταξὺ τῶν ἄλλων μέτρων καὶ τὴν δημιουργίαν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων κατὰ τὸ ούστημα, τὸ ἥδη ἐπιτυχέστατά ἐφαρμοζόμενον ἐν τῇ ἐπιβατηγῷ ναυτιλίᾳ. Θέσεως ἀμφισθού φροντιστοῦ, δοτὶς θ' ἀνελάμβανεν, ὑπευθύνως διαχειρίζομενος τὴν καταβαλλομένην ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ημερησίαν ἀποζημίωσιν δι' ἔκαστον μέλος τοῦ πληρώματος, τὴν τροφοδοσίαν αὐτοῦ.

Ἐπικροτούμεν τὸ μέτρον ὡς ἀπολύτως ὄρθον καὶ δυνάμενον τὰ μέγιστα νά συμβάλῃ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς καλῶς ἔννοούμενης τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων. Διότι ἀποφεύγονται διὰ τῆς παράτριτου, ὑπολόγου ἔναντι καὶ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος διαχειρίσεως τῆς τροφοδοσίας, αἱ ἔκαστοτε προκαλούμεναι παρεξηγήσεις καὶ αἱ ἐντεύθεν προστριβαί, κάθε ἄλλο παρὰ ἐποικοδομητικαὶ διὰ τὸ κύρος τοῦ πλοιάρχου καὶ τὴν πειθαρχίαν τὸν ὑφισταμένων του. Ἡ ἀπόλυτος δὲ κατοχύρωσις τοῦ κύρους τοῦ πλοιάρχου παρίσταται ἔτι μᾶλλον ἐπιβεβλημένη ἥδη, διότε μελετάται ἡ καθέρωσις καὶ παρ' ἡμῖν τοῦ βιβλιαρίου ποιότητος, τῆς ὅποιας ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τίθεται ἡ διασφάλισις ἀντικειμενικῆς καὶ δικαίας τῆς κρίσεως τοῦ πλοιάρχου ἐν τῇ ἔνασκησει τοῦ παρασχεθησούμενου εἰς αὐτὸν δικιάσματος. Καθῆκον, ἀλλὰ καὶ συμφέρον τῶν πλοιοκτητῶν εἶναι, διότε τὸ μέτρον τῆς ὑπὸ φροντιστοῦ διαχειρίσεως τῆς τροφοδοσίας τὸ ἀποδεχθοῦν καὶ τὸ οὐθετήσουν ἀσμένως, ἔφοδον, χωρίς καμίαν ἐπιβάρυνσιν τῶν διαπονῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, θά ἐπιτύχουν καὶ ἡ θέσις τοῦ πλοιάρχου νά τηρηθῇ εἰς τὸ ἐμπρέπον οημένον καὶ πᾶσα ἀφορμὴ παραπόνων δικαίων ἡ ἀδίκων, ποὺ ὑπονομεύουν τὴν πειθαρχίαν, νά ἐκλείψῃ. Εἶναι, ἀλλωστε, ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεδειγμένον, διότε τὸ δῆτημα τῆς τροφοδοσίας ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν μία ἐκ τῶν κυριωτέρων αφορμῶν δχι μόνον διαταράξως τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ χαλαρώσεως τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν πληρώματων πρὸς ἀποδικωτέραν ἔργασίαν.

## Ἀναθεώρησιν τοῦ ἐδεσματολογίου

Τὸ μελετώμενον ως ἄνω μέτρον μᾶς παρέχει ἀφορμὴν διὰ νά ἐπισήσωμεν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Χρηστοφῆ ἐπὶ τῆς ἀνάγκης διπλωμάτων ἀναθεωρηθῆ ἀπὸ ἐπιστημονικῆς καὶ ὑγεινῆς πλευρᾶς τὸ ἥδη ἐν ἴσχυι ἐδεσματολόγιον τῶν πληρώματων τῶν φορτηγῶν σκαφῶν.

Τὰ νεώτερα δεδομένα τῆς ιατρικῆς ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ὅλως ἰδιάζοντα χαρακτήρα τῆς ἔργασίας τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὰς κλιματοογικὰς συνθήκας ἔκαστον ταξιδίου, καθιστοῦν ἐπιβεβλημένην τὴν προσαρμογὴν τῆς παρεχομένης τροφῆς πρὸς τὰς συγχρονισμένας ἀντιλήψεις ὑγεινῆς διαίτης.

Δὲν είναι τοῦ παρόντος, ἀλλ' οὐδὲ τῆς ἀρμοδιότητός μας, ἡ ὑπόδειξις ἐπὶ ποιῶν βασικῶν στοιχείων δέοντα νά κατατιθῇ τὸ νέον ἐδεσματολόγιον. Τοῦτο μόνον ἔχουμεν νά προσθέσωμεν διπλωμάτος πάντως, ν' ἀποφευχθῇ κατὰ τὴν τοιαύτην ἀνάθεωσιν τὸν πρόσθετος ἐπιβάρυνσις τῆς πτωχῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ πλοίου.

## Διπλωματοῦχοι ἄνευ ἔργασίας

Παρὰ δοκίμων ἀσυρματιστῶν οἵτινες δὲν ἐπέτυχον τὴν ἀπόκτησιν διπλωμάτος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ζωηρὰ ἀπειτάται πίεσις τόσον πρὸς τὴν ἀρμοδιάν κατατικὴν ὑπηρεσίαν, δοσον καὶ πρὸς τοὺς ναυτιλιακοὺς παράγοντας, διπλωμάτος καὶ ὑπέρβασιν τοῦ ὑπὸ τοῦ σχετικοῦ διατάγματος καὶ θυροίζομένου ἀριθμοῦ ὄνομασθον καὶ αὐτοὶ διπλωματοῦχοι.

Καὶ ἄν μὲν ἡ χωρητικότης τῆς ναυτιλίας μας ἔβαινεν, ὡς ἀλλοτε, τὴν ἀνίουσαν, πιθανῶς τὸ αἴτημα τῶν νέων τούτων θά ἥδυνατο νά κριθῇ ἐπιεικῶς, ἔφοδον ἡ εἰσοδός των εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα θὰ ἥρχετο νά πληρώσῃ μελλοντικά κενά. Δεδομένου, διμως, διπλωμάτος πείσεις προσοινίζουν δια πολλὰ ἀκόμη ἡτὶ σταυρούτητα η μᾶλλον μείωσιν τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος καὶ ἔχουμεν ἡδη ἔνα πάγιον, ἀρκετά σοβαρόν ἀριθμὸν ἀνέργων ναυτικῶν, θ' ἀπειδεινότερο τὸ Κράνος ἐστερημένον πάσης προνοίας ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς κοινωνικῆς του πολιτικῆς ἀν ἔρριπτεν εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων καὶ ἀλλούς οἵτινες, ζωρὶς αὐτοὶ οἱ ίδιοι νά είναι εἰς θέσιν νά τὸ ἀντιληφθούν σήμερον, θά καθισταντο δυστυχεῖς ἐν τῇ ἐπιλογῇ τοῦ ἐπαγγέλματος των καὶ θὰ κατηρώντο τὸ Κράτος διπλωμάτος διπλωμάτος διπλωμάτος του.

## Δίκαιον παράπονον

Πρὸς τὸν ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν κ. Χατζηκυριάκον ἀπηνύθη ὑπὸ τοῦ ἐν Πόρτ-Σαιδ ναυτικοῦ πράκτορος κ. Ε. Παπαδημητρίου νά κάτωθι ἀναφορά:

## Κύριε Ὑπουργέ,

Τὸ τῆς ιδιότητος μου ως Πράκτορος ἐπιδικτικῶν Ἀτμῶν, λαμβάνω τὴν τιμὴν νά φέρω εἰς γνῶσιν ὑμῶν τὰ ἀκόλουθα:

Σήμερον ἡμέραν Σάββατον καὶ δύνανται ίην μ.μ. κατέπλευσεν ἐνταῦθα τὸ διπλωματικὸν σημαίαν Ἀτμῶν «Μαρία Νομισθ» πλήρες φορτίου μεταλλεύματος ἐκ λιμένος τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης διὰ Ρυθέννων τῆς Ιταλίας.

Πληροφορήθησε διπλωμάτης διπλωμάτης τοῦ προσρημένος Ἀτμῶν διεπραγματεύετο τὴν παραλαβὴν ἐπὶ τοῦ κατατερώματος ὁγδοήκοντα (80) περίου ἐπιδικτικῶν, κατὰ τὸ πλεῖστον γυναικοπατῶν, ἵνα τοὺς μεταφέρῃ εἰς τὴν νῆσον Κάσσον, ἐπέστησε τὴν εγραφικήν τὴν προσοχὴν τοῦ ἐνταῦθα Πρέσπων μακρινῶν καὶ τοῦ Γενικοῦ προξενείου Ἀλεξανδρείας:

Ιον) "Οτι τὸ Ἀτμόπλιον τοῦτο στερεῖται ἀσυρμάτου.

Σον) Δὲν διαθέτεις ἀρκετάς λιμένους καὶ αποσίδια.

Σον) Ἐπειδὴ εἰναι βαρυφορτωμένον καὶ μὲ ἀπροστάτευτον κατάστρωμα, εἰναι τελίσιν ἀκατάλληλον διὰ τὴν μεταφοράν ἐπιδικτικῶν.

Παρὰ τὴν προειδοποίησιν μον ταῖην, δ.κ. Πρέσπωνος ἐπέτρεψε τὸν ἀπόλουν τοῦ προρρημένος ἀπὸ μετά τὸν ὁγδοήκοντα περίου γυναικοπατῶν ἐκτεθειμένων διὰ τοὺς ἀνωτέρου λόγους εἰς παντοῖους κινδύνους, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐστέρησε τὰ ἐνταῦθα προσεγγίζοντας Ἐλληνικὰ ἐπιδικτικά ἀπόδημοι μακρινῶν τῶν εἰπεισδικτικῶν τούτων.

Πόρτ Σαιδ 1 Ιουλίου 1933

Εἰπεισδικτικός  
ΕΜΜ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Τὰ εἰς τὴν ἀναφορὰν τοῦ κ. Παπαδημητρίου διατυπούμενα δικαιαπαράπονα κατὰ τῶν ἐν Πόρτ-Σαιδ προξενικῶν ἀρχῶν ἐπιβάλλεται νά ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τοῦ κέντρου, διότι ἀληθῶς δὲν δύναται νά νοηθῇ ἐκτέλεσις μιᾶς γραμμῆς ἐπιβατικῆς καὶ δὴ πρὸς τὸ ἔξωτερον, συνεπαγμένης τόσας διαπάνας, δια τὸν ἐπιτρέπεται εἰς καθαρῶς φορητὰ σκάφη νά υφαρπάζουν τὴν κυρίαν ἐργασίαν τῶν ἐπιβατικῶν, ἀνεξαρτήτως τῶν κινδύνων καὶ τῶν εὐθύνων ἐκ τῆς τοιαύτης μεταφορᾶς ἐπιβατῶν ἐπὶ ἀκατάλληλων πλοίων.

Ο κ. ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἔχει καθῆκον, λαμβάνων ἀφορμὴν ἐκ τοῦ καταγγελθέντος περιστατικοῦ, ν' ἀπεινύνη κατηγορηματικάς διηγήσιας πρὸς τὰς ἀιγαίτης προξενικάς ἀρχας.

## Αἱ Σκανδιναῦκαι Ναυτιλίαι

Ἡ μεταπολεμική των ἀνάπτυξις.—Αἱ ἀποφάσεις τῆς διασκέψεως τῆς Κοπεγχάγης.—Πῶς ἀντιμετωπίζεται ἡ κρίσις.—Ἡ τελεία ναυτιλιακή ὁργάνωσις τῶν Βορείων λαῶν

Τὰ Σκανδιναῦκα Κράτη καὶ λόγω τῆς ναυτικῆς ίδιοσυγκρασίας τοῦ πληθυσμοῦ των, ἀλλὰ καὶ χάρις εἰς τὰ διφθονα κέρδη, ποὺ ἐπραγματοποίησαν κατὰ τὸν πόλεμον, ἀναπτύχαντα μεταπολεμικῶς μίαν ισχυρὰν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἐντελῶς δυσανάλογον πρὸς τὰς εἰσαγωγάς καὶ τὰς ἔκτασίσις των, προσβάλλοντα περισσότερον πάσης ἀλλής χώρας ἀπὸ τὴν ἐπικρατοῦσαν κατάστασιν τοῦ οἰκονομικοῦ νασιοναλισμοῦ. Ἡ κατάστασις αὕτη τὸ ἐμπόδιονται νά συντηροῦν ἐπωφελῶς τὰς ὡργανωμένας τακτικάς γραμμάς των, τὰς ἔκινουσαν μακράν πάσης ἀπαφῆς πρὸς τοὺς έθνικούς των λιμένας καὶ τὰ ἀποστερεῖ ἀπὸ τοῦ νά ἐκμεταλλεύσωνται ἐπικερδῶς τὸ σύνολον τῶν ἐμπορικῶν των ἐπόλεων.

Διά τὸν λόγον αὐτὸν καὶ ἡ τελευταῖα γενικὴ συνέλευσις τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς ναυτικῆς Διασκέψεως», ήτις συνήλθε περὶ τὰ τέλη Ιουνίου εἰς τὴν Κοπεγχάγην, προσεπάθησε νά ἀποκαταστήσῃ μὲ τὸν πλέον πανηγυρικὸν τρόπον δλα τὰ αξιώματα τοῦ «Ελευθέρου Εμπορίου» ἀπό την ἡ κρατούσα οἰκονομική κατάστασις τὸ ἐν μετέσχον γενικῶς τὰ Λατινικά κράτη, ἀφήσαντα μόνους τοὺς Βορείους νά συζητήσουν εἰπὶ τῶν θεμάτων τῆς Διασκέψεως. Ἐνεφανίσθη μόνον εἰς Γάλλος ἀντιπρόσωπος, οἱ δε κύκλοι τοῦ συνεδρίου ἀπόδιδοντα τὴν ἐπιδεικυθήσαν ἀδιάφοριαν εἰς τὸ γεγονός, διτε έμπατική η ἀπὸ 2 η 3 ἐτῶν ἀποφασισθήσαν σύγκλησις τῆς διασκέψεως ἐν Ιταλίᾳ, διότι ἐθεωρήθη μακρυνόν τὸ πρὸς τὰ ἔκει ταξίδιον, προτείνουν διηνούσαν τὸν Ρώμην πρὸς «ἔξευμενισμόν τοῦ ισχυροῦ Μουσσολίνι».

Δέν νομίζων εἰν τούτοις διπλωμάτης εἰς τὴν εἰσαγωγήν της Κοπεγχάγης, ἀλλὰ μᾶλλον η δύσκολος θέσις εἰς τὴν διατητική τῶν Κρατικῶν θέσης σημαίας. Βεβαίως οἱ Σκανδιναῦκοι ἀναπτύχαντες τοὺς ἐμπορικούς τῶν στόλους, διπλωμάτης πολεμικάς τοιαύτας, εἰναι μὲν φυσικὸν σημερον νά δυσανασχετοῦν πρὸ τῶν τάσεων τοῦ συγχρόνου ἐμπορίου, ἀλλὰ πρέπει καὶ ὑπὸ μονομολογούν, διότι οἱ ἀλλοὶ λαοίσι, ἔκεινοι ποὺ εὑρέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην νά πολεμήσουν, ἔχουν κάποια δικαιώματα νά ἐπιδιώκουν, διπλωμάτης κρατήσουν τὴν θέσιν των εἰς τὸν διεθνή στίβον τοῦ ἀνταγωνισμού. Τὰ δέ μέσα τῆς Κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως τῆς σημαίας εἰναι σχετικά μὲ τὴν δικαίαν αὐτὴν ἐπιδικτική τῆς προτιμήσεως τῆς σημαίας. Βεβαίως οἱ Σκανδιναῦκοι εἰναι σχετικά μὲ τὴν δικαίαν αὐτὴν ἐπιδικτική τῆς προτιμήσεως τῆς σημαίας. Αύτοίς λοιπόν κατὰ τὴν γνώμην μου, πρέ-

πει νά θεωρηθῇ δικυριώτερος λόγος άπουσίας των Λατινικῶν κρατῶν ἀπό τὴν Βαλτικὴν Διεθνῆ Διάσκεψιν.

Πρόεδρος διὰ τὴν νέαν περίοδον ἐξελέγη ὁ Major T. Russell Cairn's, τὸ δὲ ψήφισμα ὅπερ ἐγένετο ἀποδεκτὸν περιελάμβανε καὶ τὰ ἀκόλουθα:

1). Εὐχὴ πρὸς τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομικὴν συνδιάσκεψιν τοῦ Λονδίνου ὑπέρ τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου καὶ καταργήσεως τῶν φραγμῶν τῶν οἰκονομικῶν περιορισμῶν.

2). Ἀποδοχὴ· τῶν πορισμάτων τοῦ ἐν Βιέννῃ συνεδρίου τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ συνελθόντος τὴν 1ην Ιουνίου τρ. ἔ.

3). Εὐχὴ καταργήσεως πάσης Κρατικῆς βοηθείας πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν πρὸς ἀποφυγὴν δημιουργίας μιᾶς ἐτὶ μείζονος πληθωρικότητος τοῦ διεθνοῦς τοννάς.

4). Ἀνακοπὴ τῆς τάσεως «προτιμήσεως τῆς Ἐθνικῆς σημαίας», διότι ἡ Ναυτικὴ βιομηχανία, καὶ ἔχοντα διεθνοῦς χαρακτήρος, παραβλάπτεται ἀπό τοιαῦτα μέτρα.

5). Ἐπανάληψης προηγουμένων ἀποφάσεων περὶ διεθνῶν συμβάσεων ἀναφορικῶν μὲ τὸν περιορισμὸν τῶν εὐθυνῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, ναυτοδανείων καὶ ναυτικῶν ὑποθηκῶν καὶ ἔξομοιώσεως τῶν Κρατικῶν ἀτμοπλοίων.

6). Διαμαρτυρία ἐναντίον τῆς τάσεως πρὸς ἐπιβάρυνσιν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν, ὅπως χρησιμοποιοῦν ὡρισμένους ἑκοφτωτάς, εἰς τιμᾶς ὑψηλοτέρας τῶν τρεχουσῶν, πρὸς δημιουργίαν ἐπιστροφῶν εἰς τοὺς παραλήπτας ἢ ἀλλούς.

7). Διαμαρτυρία κατὰ τοῦ ὄρου «συνήθεια λιμένος», διότι τείνει νὰ ἐπιβαρύνῃ τοὺς ἐφοπλιστάς μὲ ἔξοδα, τὰ δόπια δὲν παρέδηθον καὶ ἀτινὰ δὲν εὑρηται ἀναγεγραμμένα εἰς τὸ ναυλο-σύμφωνον.

Καὶ 8). Διαμαρτυρία διὰ τὸν αὐτὸν λόγον κατὰ τοῦ ὄρου «πράκτορος τῶν ναυλωτῶν», ὡς τείνοντος ν' ἀφαιρέσῃ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ὡρισμένα δικαιώματα τῶν καὶ οὐστασις εἰς τὰ μέλη τῆς Διασκέψεως περὶ μὴ παραδοχῆς του.

Δὲν ὀκεπόμαι τὴν στιγμὴν αὐτὴν νὰ προβῶ εἰς κριτικὴν τῶν ἀρχῶν, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ὅποιων ἀπιδιώκεται ἀπὸ τὴν Βαλτικὴν καὶ Διεθνῆ Ναυτικὴν Διάσκεψιν. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς αἱ ἀρχαὶ τῆς αὔται εἰνε ὑγείες, ἀλλὰ σήμερον, ὅταν δὲλ τὰ Κράτη προβαίνουν εἰς ἀβαρίας τινάς τῆς Ἐμπορικῆς πολιτικῆς των, εἰμεθα καὶ ἡμεῖς ὑποχρεωμένοι νὰ κρίνωμεν μετὰ σχετικότητος τὸ πραγματοποιήσουμεν αὐτῶν. Πρωτεύει, φυσικά, τὸ αἰσθημα τῆς αὐτοουντηρήσεως.

\* \* \*

Οι Σκανδιναύοι παρουσιάζουν ισχυρότατα ναυτιλιακά συγκροτήματα, τὰ ὅποια ἔχουν τὰ μέσα ν' ἀντισταθοῦν κατὰ τῆς ὁδύτητος τῆς κρίσεως μὲ πολὺ περισσότερα πιθανότητας ἐπιτυχίας ἀπὸ τοὺς πτωχοὺς «Ἐλληνας». Ὁ ἀριθμὸς τῶν παραπλισμένων σκαφῶν εἰς τὴν Δανίαν δὲν ὑπερβαίνει εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ Ιουνίου τὰ 78 ἀτμόπλοια καὶ μότοριτες 289.000 τ. d. w. καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν κατὰ τὴν 1ην Ιουλίου τὰ 248 σκάφη 1.113.883 τ. φορτίου. Δὲν γνωρίζω τὸν ἀκριβῆ ἀριθμὸν τοῦ ἀργοδόντος Σουηδικοῦ τοννάζ, ἀλλὰ πάντως καὶ τοῦτο—κατὰ τὰς πληροφορίας μου—δὲν ὑπερβαίνει τὰ 20 οյο τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Σουηδίας. Διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ὑπαρξίαν μικροῦ τοννάζ ἀργίας οἱ Σκανδιναύοι ἐφοπλισταὶ καὶ ίδιας οἱ Νορβηγοί, δὲν ἐργάζονται μόνον, ως Tramp. Μέγιστον μέρος τῆς χωρητικότητός των ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοῖα μικτά (ἐπιβατικά καὶ φορτηγά) τὰ δὲ καθαρῶν tramps φορτηγά των τὰ μεταχειρίζονται κατὰ τὸ πλείστον ως liner ἢ half liner.

Ἡ τελευταία αὕτη κατηγορία ἀποτελεῖ, νομίζω, μίαν χαρακτηριστικὴν περίπτωσιν ἀπαντωμένην μόνον εἰς τὰς Σκανδιναύικὰς σημαίας καὶ ἀφορᾶ ἔνα τόπον, ποὺ ἡδυνήθησαν οἱ Βόρειοι οὖτοι Λαοὶ νὰ δημιουργήσουν, λόγω τοῦ συγχρονισμένου τοννάζ ποὺ κατέχουν, ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς ἀρτίας ναυτικῆς τῶν μορφώσεων καὶ τῆς ὄργανωσέως τῶν. Σκανδιναύικα γραμμαὶ συναντῶνται εἰς δῆλα τὰ μέρη τοῦ Κόσμου, χωρὶς νὰ ἔχουν καμμίαν ἐπαφὴν μὲ τὰς Ἐθνικάς των βάσεις, ἀλλὰ καὶ χωρὶς νὰ συνεχίζωνται καθ' δῆλον τὸ ἔτος. Μελέτωντες τὰς ἐποχάς ἔξαγωγῆς τῶν διαφόρων προϊόντων ἀπὸ τὰς ἑκασταχοῦ περιφερείας, κατευθύνουν ἐπικαίρως πρὸς αὐτάς τὸ εἰς κείρας τῶν εἰδικῶν τοννάζ, τὸ ἐκμεταλλεύονται κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἐργασίας καὶ κατόπιν τὸ ἀποσύρουν διὰ νὰ τὸ ρίψουν εἰς ἄλλον τομέα, ὅπου ἀλλαὶ ἔξαγωγαὶ τὸ καλοῦν. Σκάφη ταχύτατα, συμφέρει πολλάκις λόγω τοῦ προσδόντος τῶν αὐτῶν, νὰ πλέουν κενά πρὸς τοὺς λιμένες τῆς φορτώσεως διὰ νὰ ἐγγυθῶν τὰς ἀκριβεῖς ἡμερομηνίας παραλαβῆς τοῦ φορτίου, τὰς ὅποιας ουχιὰ ἀπαιτοῦν αἱ ἔξαγωγικαὶ συνήθειαι μιᾶς χώρας.

Καὶ αὐτὸν τὸν τρόπον κατορθώνουν νὰ μὴ ἐπηρεάζωνται καθόλου ἀπὸ τὰς γενικάς συνθήκας τῆς ναυτιλιακῆς ὄγορᾶς καὶ νὰ ἐπιτυχάνουν πάντοτε εἰδικούς ναύλους, δι' εἰδικῶν συμβολαίων, περισσότερον ἐπικερδεῖς. Γνωστὴ ἐταιρία τῆς Κοπεγχάγης κατέχουσα 22 ἀτμόπλοια διένειμε τὸ 1932 μέρισμα 15 οյο, μ.τὰ τὴν ἀφιέρεσιν τῶν κανονικῶν ἀποσθέσων καὶ τῶν συνήθων ἀποθεματικῶν, πράγμα ποὺ δὲν γνωρίζω ἀν δημηνήθησαν νὰ ἐπιτύχουν· καὶ αἱ καλλιτέρων ὡργανωμέναι 'Αγγλικαὶ ἔταιραι. 'Εξ ἄλλου καὶ τοιαύτης περιωρισμένης διαρκείας λάτινερ ἐργασίαν ἀν δὲν ἐπιτυχάνουν εὐόδωλως οἱ Σκανδιναύοι ἐφοπλισταὶ, ἀποδέχονται μεγάλας παρτίδας φορτίων καὶ εἰνε εἰς θέσιν νὰ προβαίνουν εἰς ἐπιτυχεῖς συνδυασμούς μερίδων φορτίων. 'Εκ τῶν συνδυασμῶν τούτων πολλάκις ἀπολαμβάνουν ἔνα πολὺ εύνοικότερον

μέσον δρόμον ναύλου ἀπὸ ἐκεῖνον ποὺ θὰ ἐπετύχανεν ὁ "Ἐλλην δοτὶς ουχιὰ ἀπορρίπτει τὴν προτεινομένην μερικὴν ναύλων, φοβούμενος τοὺς συνδυασμούς διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ ἐπιδιώκων ἔνα πλήρες φορτίον.

Εἶνε, βεβαίως, ἀληθές, ὅτι οἱ Σκανδιναύοι κατέχουν καὶ ἐντελῶς εἰδικῶς ὡργανωμένα ναυτικὰ γραφεῖα πρὸς τὸν οκοπόν αὐτὸν. 'Υπάρχουν μεσίται εἰδικοῖ δι' ἐργασίας λάτινερ, ποὺ δὲν καμμουνούν τίποτε ἄλλο, παρὰ νὰ μελετοῦν τὰς συνθήκας τῆς εἰσαγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς τῶν δισφόρων ἀγορῶν καὶ νὰ προτείνουν εἰς τοὺς ἀνάγκας τόπου τοννάζ εἰς τὴν ἀγοράν. 'Η χρησιμοποιουμένη χωρητικότητας δέν ἀνήκει εἰς τοὺς λιδίους ἐφοπλισταῖς. 'Αντικαθίστανται καὶ οὗτοι ἀναλόγως τῆς ἐξελίξεως τῆς καταστάσεως, ἀλλ' ὁ μεσίτης λαμβάνει πάντοτε τὴν προμήθειάν του ἐπὶ τῶν ναύλων τοὺς ὄποιους ὁ πλοιοκτήτης πραγματοποεῖ, ἔτσι καὶ ἀπασχολεῖ τὰ σκάφη του προσωρινῶς ὡς λάινερ.

Ἡ ὄργανωσις αὐτὴ τοῦ μεσίτου εἶνε πάντοτε σεβαστή, ὁ δὲ φοτιστὴς ποὺ προτίθεται νὰ διατέσσι τὸ πλοίον του εἰς τὴν γραμμήν ἐκείνην, θα τὸ δώσῃ πάντοτε μέσω τοῦ γνωστοῦ μεσίτου, δοσίτης, ὃς μελετήσας τὴν καταστάσιν, γνωρίζει τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα καλλίτερον, εἰς τρόπον ὃστε δύναται νὰ προσφέρῃ υπηρεσίας, αἱ οἵτιναι πληρώνονται μὲ τὴν μεσίτειάν του. 'Ο ἀμοιβαῖος οὗτος σεβασμός καὶ ἡ ἀλληλούποστηρίξης τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τοὺς μεσίτας καὶ τ' ἀνάπταλιν, δημιουργούν μίαν ἀρτιότητα συνόλου ὄργανωσεως, ποὺ ἐπιτρέπει εἰς τοὺς Σκανδιναύοις ἐφοπλιστάς νὰ ἐργάζωνται περισσότερον ἐπικερδῶς ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς καθέλλεις χώρας. Εἰνε δημώς ἀναμφισβήτητον τὸ γεγονός, διτὶ καὶ ὁ μεσίτης θεωρεῖ υποχρεώσιν του νὰ ἐκθέσῃ πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν καθαράν καὶ εἰλικρινή τὴν καταστάσιν, οὐαὶ πράγματι ἐμφανίζεται διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ προτεινομένην ἐργασίαν καὶ ποτὲ δὲν ἀπαντᾶται τὸ φαινόμενον μεσίτου πρὸς τὴν μεσίτην, ὡς λάινερ.

'Αλλὰ καὶ ἀπὸ σφαλιστικῆς ἀπόφεως ἡ ὄργανωσις τῶν Σκανδιναύοι είνε θαυμασία. Εἰς τὴν Νορβηγίαν εύρεθησαν λειτουργούσαι μετά τὸ πέρας τοῦ πολέμου 85 σφαλιστικαὶ ἐταιρίαι θαλάσσης, ἑκ τῶν δόποιων αἱ 70 διελθησαν μεταπολεμικῶς. Αἱ ἐναπομεινασαὶ 15 συγκεντρώνουν σήμερον 39 1/2 ἑκατ. κορωνῶν κεφάλαια καὶ ἀποθεματικά, εἰσπράττουν δὲ τῆσιώς σφαλιστρα 32.7 ἑκατ. κορωνῶν ἔναντι μόνον 1.600.000 κορ. ποὺ εἰσπράττουν αἱ Νορβηγίας ἐργαζόμεναι. 'Αγγλικαὶ σφαλάλεισι θαλάσσης. Βεβαίως, ἔνα μέγιστα τηνικά κινδύνων ἀντασφαλίζεται ἐν 'Αγγλίᾳ, πρέπει δομῶς νὰ λάβῃ κανεὶς υπὸ σημείωσιν διὰ τὴν ὄργανωσις εἰνε πάντως Ἐθνικὴ καὶ διὰ ἀπὸ ἀπόφεως συστήματος προστασίας, ἀποζημιώσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως, οἱ Σκανδιναύοι εἴχουν νὰ ἐπιδείξουν ὄργανωσιν καταστομένην εἰς τὴν πρώτην γραμμήν τοῦ Διεθνοῦς στίβου.

'Ἄξιει ἀκόμη νὰ τονισθῇ, διτὶ καὶ ἡ Κρατικὴ πολιτικὴ θέτει πάντοτε εἰς πρωτεύουσαν μοῖραν τὰ ἐφοπλιστικά συμφέροντα. 'Η παρ' αὐτῆς προσεκτικὴ παρακολούθησις καὶ τήρησις τῆς καταλληλοτέρας ἐκάστοτε διὰ τὰ ἐφοπλιστικά συμφέροντα οἰκονομικῆς πολιτικῆς, ἔχει ἀναγάγει τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν εἰς προνομιούχον ἐν τῇ Βαλτικῇ θέσιν, ἐνώ δὲ ἡ καταστάσις διὰ τοὺς Γερμανούς, 'Ολλανδούς κ.λ.π. ἐφοπλιστὰς τῶν χωρῶν τοῦ Κόντινεντ ἀποβαίνει καθ' ἡμέραν χειροτέρα, διὰ τοὺς Σκανδιναύοις βελτιώνται, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ουναγωνίζωνται τοὺς ἀντιπάλους τῶν εὐχερέστατα.

"Οσόλο 20/7/33

Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

### Ξέναι Δημοσιεύσεις

«Ἡ ἐκτέλεσις ἐν Ἐλλάδι

τῶν Ἀγγλικῶν Ναυτοδανείων»

Κύριε Διευθυντά,

"Γιό τὸν ἀνωτέρῳ τίτλῳ ἔθησειεύθη εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ἀξέρων τοῦ συναδέλφου κ. Θ. Βαλσαράκη. 'Ἐνη δὲ θάλασσαν ἀνέμενε τὶς νὰ ἴδῃ ἀναπτυσσομένην ὑπὸ αὐτῷ σύμφωνον σχετικὴν νομικὴν μελέτην, σύρισκαστον πρὸ τῆς ἀναγεναγῆς σκέψεων καὶ κρίσεων τῆς θεωρίας ὑπερθέσων τῆς κ. Mabel Vardy, πελάτιδός μου, κατὰ τὸν κ. Πειραιών. Καλλιχωνοπούλου, πελάτου τοῦ κ. Βαλσαράκη." Ηθέλων ἐπομένως παρακαλέση τὸν διεύθυνσι τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ἀποκαταστήση τὴν ἀλήγθεισαν δημοσιεύσουσα εἰς τὸ προσχές τεῦχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ἀξέρων μου, περὶ τε τῆς ἐκτέλεστητος τὸν 'Ελλαδίς τοῦ 'Αγγλικοῦ Mortgage agreement καὶ τὸν Νομικὸν σκέψιμον τῶν ἀποφάσεων ἐπὶ τῆς δῆλης ὑποθέσεως. 'Ἐν Πειραιεῖ τὴν 28 Ιουλίου 1933.

Μετά την  
Β. ΘΕΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ  
Δικηγόρος

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ—ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ

## 'Η συμβολή της Ναυτιλίας εἰς τὴν διάδοσιν τῶν προϊόντων μας

Αἱ εἰς τὸ κάτωθι ἐμπεριστατωμένον ὑπόμνημα, τὸ ὑποβληθὲν ὑπὸ τοῦ κ. Α. Ποταμίου εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῆς διαδοσεως τῶν Ἑλληνικῶν προϊόντων, διατυπούμεναι γνῶμαι, δέον νὰ πρακτέσσονται ἀμεριστον τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ἀρμόδιων Κρατικῶν ὑπηρεσιῶν. Διὸ τοῦ συνδυασμοῦ τῆς ὁριστικῆς ἐπιλύσεως τοῦ ἀκτοπλοΐκου προβλήματος καὶ τῆς καταπαύσεως τοῦ ἀσκουμένου ὅξτάτον ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἀκτοπλοΐκῶν σκαφῶν, ἐπιτυγχάνεται χωρὶς οὐσιαστικῶς καὶ ἔλαχιστον νὰ ἐπιβαρύνεται ὁ Κρατικὸς προϋπολογισμός, διπος η Οἰκονομία τῆς Χώρας ἀποκτήσῃ τὸ ἀπαραίτητον δργανον διὰ τὴν ἐμποροβιομηχανικὴν της ἀνάπτυξιν πρὸς τὰς γεωτυπικὰς χώρας, τὰς τακτικὰς γραμμὰς πρὸς ὅλους τοὺς Μεσογειακοὺς λιμένας, διπος ζωτικὰ συμφέροντα ἐπιβάλλουν τὴν δι· Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἐπαργή μας.

Τὰ φερεῖματα ἐκ τοῦ τοιούτου συνδυασμοῦ εἰνε προφανῆ. Πᾶσα προσπάθεια δέον νὰ καταβληθῇ, διπος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ληφθούν δῆλα τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα, ἀφοῦ — τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρως — ἀνεν Ἑλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν δὲν δυνάμεθα νὰ ἀναμένωμεν ἐπιτυγχάνεται καὶ ἀπρόσκοπτον διάδοσιν τῶν προϊόντων μας.

\*\*\*

"Ἔχει λησμονηθῆ πλέον ἡ ἐποχὴ, λόγῳ τοῦ μακροῦ ἐπακολουθήσαντος χρόνου, κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ βιομηχανία τῶν μεταφορῶν ἔηρες ἡ θαλάσσης ἐθεωρεῖτο ὡς παράσιτος καὶ μηδαμὸς εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ἀξίας τοῦ προέόντος συμβάλλουσα. Ἐδῶ ἡ ἔκει, ἔλεγον τότε, εὐρισκομένη ἡ ἀκατέργαστος ἡ κατεργασμένη ὅλη ἔχει πάντοτε τὴν αὐτὴν ἀξίαν, ἡ δὲ διαφορὰ τιμῆς ἀναλόγως τῆς ἐκάστη τόπῳ εὑρέσεως αὐτῆς δὲν ἔξηγεται: ἀλλως, εἴμι διὰ τῆς προσθήκης τῆς διαπάνης τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ τοῦ τέπου τῆς ἀρχικῆς τῆς ὅλης γενέσεως εἰς τὸν τόπον τῆς καταγαλάσσεως. Ἐπερχομένου οὕτω συμψηφισμοῦ μεταξὺ τῆς καταβαλλομένης διαπάνης τῆς μεταφορᾶς καὶ τῆς ἀντιστοίχου αὐξήσεως τῆς ἀξίας τῆς ὅλης διὰ τῆς μεταφορᾶς ταύτης τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα εἰνε διτο οὐδὲν οὐσιαστικῶς προσθέτει: ἡ μεταφορὰ αὐτὴ εἰς τὴν ἀξίαν τοῦ προϊόντος καὶ κατὰ ἀκολουθίαν εὐδόλως ἐπαυξάνει, ἀπὸ γενικῶν ἀπόφεως ἔξεταζομένου τοῦ πράγματος τὸ ἔθνικὸν μιᾶς χώρας εἰσόδημα. Ἀλλὰ τῆς ἀντιλήψεως ταύτης ἀπὸ μακροῦ κατεδεῖχθη τὸ ἔωλον. Ὑπὸ τὸ φῶς τῶν πορισμάτων τῆς ὅλον ἐμβριθεστέρας μελέτης τῶν οἰκονομικῶν φαινομένων, οὐδεὶς πλέον ἀρνεῖται διτο ἡ μεταφορὰ ἐπιτρέπει: τὴν καλλιέργειαν χρησιμοποίησιν τῶν διαφόρων ἀγαθῶν, ἀτινα ἄγειν αὐτῆς θὰ παρέμενον ἀχρησιμοποίηται ἡ θὰ ἐσήποντο ἐπὶ τόπου. "Η συμβολὴ ὅθεν τῆς μεταφορᾶς εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς ἀξίας τοῦ μεταφερομένου πράγματος εἰνε τόσον ἀγαντίρρητος, ὥστε ἡ τυχὸν συζήτησις περὶ τοῦ ποίκι τῶν δύο βιομηχανιῶν δημιουργεῖ τὴν ἀξίαν, ἡ βιομηχανία τῆς μεταφορᾶς ἡ ἡ κατὰ κυριολεξίαν βιομηχανία τῆς παραγωγῆς, γὰ θεωρήται: ὡς ἐστεργμένη σεβαρότητος. Καταδειχθεῖσας, λοιπὸν, τῆς δημιουργικῆς ἀξίας τῆς μεταφορᾶς, πρὸς τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον ἐστράφησαν δλαι αἱ χώραι αἱ ἐνδιαφερόμεναι: διὰ τὸ μέλλον αὐτῶν, ἵνα οὐ μόνον διατείνεται εἰσισεύσῃ ἐν τῇ ἐξαγούσῃ χώρᾳ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ διὰ τὸ πορφῆρον χρήματος — χρυσοῦ ἡ ἀξία ἦν τὰ ἐξαγόμενα προϊόντα εἰχον ἐν τῷ τόπῳ τῆς παραγωγῆς των, ἀλλ' ἔτι πλέον καὶ ἡ ἀξία τῶν προϊόντων ἀτινα δὲν θὰ παρήγοντο ἄγειν τῆς ἐλπίδος τῆς μεταφορᾶς των, δις καὶ ἡ ὑπεραξία (plusvalue) ἢν προσθέδει εἰς αὐτὰς ἡ σπάνιες τούτων ἐν τῷ τόπῳ ἐνθα μετεφέρησαν πρὸς κατανάλωσιν. "Ο ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν κρατῶν εἰς δι τὸ μοιραίον γὰ δηδήγηση, δις καὶ ὀδηγηση, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἐμποροκρατικῆς ταύτης πολιτικῆς, ὑπῆρξεν ἡ ἀφετηρία τῶν ἔκτοτε ἐπελθούσων βαθειῶν οἰκονομικῶν μεταβολῶν ἐπὶ τῶν δρῶν τῆς γαυσιπλοῖας καὶ τῆς διὰ τὴν σύγχρονον πορφῆρον δργανώσεως τῆς ἐμπορικῆς γαυτιλίας, τεθεῖσης καὶ ταύτης εἰς τὴν διάθεσιν τῆς διότητος καὶ χρησιμοποιουμένης δις μέσον διὰ τὴν ἐξαπλωσιν τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπόριον. Τοῦ λοιποῦ τὸ πλοιον δὲν εἰνε τὸ ἀψυχον σκάφος, οὐτινος ὁ προσρισμὸς συνίστατο εἰς τὴν σύνδεσιν δύο σημείων δτ.να χωρίζει: θαλασσίας ἀπόστασις. Γίνεται: τὸ μετακινούμενον τμῆμα τῆς Πολιτείας, τὸ ὅποιον καταπλέον εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς λιμένας ἀποτελεῖ τὴν φωτεινὴν διαφήμισιν τῶν προϊόντων τῆς. Μεταφέρει: αὐτά, προωθεῖ καὶ διευκολύνει: τὴν ἐξαγωγὴν των καὶ τέλος τὰ ἐπιδίλλει. Καὶ ἡ ἐπιτροφῆς εἰς τῶν ἀντιλήψεων κατὰ τὸν Ἀρχιερέα της Εποντείας τὸν 1681, ἡ Acte de Navigation τοῦ Cromwell, καὶ ἀλλα παρόμοια γομοθετήματα, διὸ ὡν ἀναγνωρίζεται καὶ ἐπισή-

μως δι πρωταρχικὸς ρόλος δη καλεῖται: νὰ διαδραματίσῃ ἡ ἐμπορικὴ γαυτιλία ἐν τῇ πρωθυπότερη: τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου, ἀναγνώρισις, ἡ τῆς ὁποῖος ποιητικοῦ διποιούντος τῆς ἐποχῆς ἡ γαυτιλία ἐν τῇ σημερινῇ γαυτιλίᾳ, διατηταὶ: «Le trident de Neptune est le sceptre du monde». Καὶ ἡ μὲν ἐποχὴ τῆς ἐμποροκρατικῆς ἔκεινης πολιτικῆς παρηγόρηθεν, ἀν καὶ κατὰ περίεργον τῆς κοινωνικῆς ζωῆς παλλαγρομίαν, πολλαὶ τῶν μεθόδων ταύτης εὑρίσκονται καὶ πάλιν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ἡ πίστις ὅμως ἐπὶ τὴν σπουδαῖοτηταῖ ἦν κέκτηται: ἡ γαυτιλία ἐν τῇ σημερινῇ γαυτιλίᾳ, διατηταὶ: «Le trident de Neptune est le sceptre du monde».

Ἀναμφισδήπτητον λοιπὸν εἰνε διτο ἡ ὅπαρξις ἀκμαίου ἐμπορικοῦ στόλου εἰνε ἀπαραίτητος προϋπόθεσις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου, ἐφ' ὃ καὶ πάσα Πολιτεία ὁφείλει: νὰ ἔχῃ διαρκῶς τὴν προσοχὴν τῆς ἐστρατηγικῆς πρὸς τὸ πρώτον, ἐφ' ὃ σον ἐπιθυμεῖ: νὰ ἔπιτυχῃ τὸ δεύτερον. Μὲ τοῦτο δὲν θέλομεν νὰ εἰπωμεν διτο εἰνε λογικὴ καὶ δικαιολογημένη ἡ παγκτι σθένει: καὶ διὸ ἐπιχθῶν ἐπιβρύνσεων, δις ἀλλαχοῦ γίνεται: τῆς διότητος, διποιούντος πολιτηρηγοῦς ἐμπορικοῦ στόλου, διτον αὶ οἰκονομικαὶ συγχρήτηκαν: καὶ ἡ γεωργικὴ θέσις δισθίσης χώρας ἀντιστρατεύονται: πρὸς τοῦτο. Διότι ἡ διὰ τεχνητὴν μέσων συγκράτησις μιᾶς θευδοῦς καταστάσεως ἀπαιτοῦσα ἔξαντλητικᾶς θυσίας δὲν εἰνε δυνατόν, φρονοῦμεν, νὰ ματαιώσῃ τελειωτικὰς τὴν κατάστασης ταύτης, διτον μάλιστα αὐτη ἀγτιθενειν πρὸς οἰκονομικοὺς νόμους ἡ τῶν δρόπιων παραγνώρισις διδηγεῖ πάντοτε εἰς καταστροφᾶς, δις διδάσκουσι: τὰ πράγματα. Ἐκ τῆς «Journal of Commerce» κατακρινούσης τὸν ὅπο τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ψηφισθεντα ἐν εἴτε 1920 Merchant Marine Act παραλαμβάνομεν τὴν ἀκόλουθον γνώμην πρὸς δη ἀνεπιφύλακτως τασσόμενον. «Ἡ ἐμπορικὴ γαυτιλία ἀποτελεῖ φυσικὸν δργανισμὸν διποιούντος διαδρομῶν οἰκονομικῶν νόμων, οὓς δὲν δύναται: νὰ μετατρέψῃ, σίονδηποτε πολιτικὸν πρόγραμμα, πολὺ περισσότερον διτον τοῦτο διπέχει τὴν ἀληθείας». Ἀλλ' ἂν τοῦτο συμβείνῃ μὲ τοὺς ἐμπορικοὺς στόλους ἀλλως χωρῶν, οἵτινες μὴ δινάμενοι: λόγῳ τῶν συνθηκῶν ὅπ' ἂς κινοῦνται, νὰ διατηρηθῶσι: διὰ τὸν διδών δυνάμεων, ἔχοντες οὕτω ἀνάγκην τῆς κρατικῆς διὰ πρόφραγμα, πολὺ περισσότερον διτον τοῦτο διπέχει τὴν ἀληθείας». Ἄλλ' ἂν τοῦτο συμβείνῃ μὲ τοὺς ἐμπορικοὺς στόλους ἀλλως χωρῶν, οἵτινες μὴ δινάμενοι: λόγῳ τῶν συνθηκῶν ὅπ' ἂς κινοῦνται, νὰ διατηρηθῶσι: διὰ τὸν διδών δυνάμεων, ἔχοντες οὕτω ἀνάγκην τῆς κρατικῆς διὰ πρόφραγμα, πολὺ περισσότερον διπέχει τὴν ἀληθείας». Ἅντας τὸν διαδέχεται: ἡ γεωργικὴ θευδείας διὰ τὸν διδών δυνάμεων, ἔχοντες οὕτω ἀνάγκην τῆς κρατικῆς διὰ πρόφραγμα, πολὺ περισσότερον διπέχει τὴν ἀληθείας. Ἅλλα τὰ στοιχεῖα τῆς ζωῆς, εἰς τρόπον δύτε διατηρηγοῖς της εἰνε ἀπολύτως σύμφωνος πρὸς τὸν πραγματικότητα.

Ίδεον τὶ σχετικῶς ἔγραψεν ὁ Γερμανὸς Krauss:

«Ἡ γαυτιλία ἔπαιξεν ἐν τῷ πολιτικῷ, ἐν τῷ πολιτικῇ καὶ οἰκονομικῇ ιστορίᾳ τοῦ Ἑλληνισμοῦ ἀπὸ τῷ παναρχαίων χρόνων μέχρι τῆς σήμερον πολὺ μεγάλον ρόλουν. Μία τοιαύτη ἐπικράτησις τοῦ Ἑλληνισμοῦ εἰς τὸ οἰκονομικὸν πεδίον κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς ιστορίας του δὲν ἔξηγεται: ἐκ τῆς κρατικῆς πολιτικῆς. Σύγκειται: ἐν τῷ γεγονότε διτο οἱ Ἑλλήνες συγκατελέγησαν μεταξὺ τῶν πρώτων οἱ δρόποι τὴν ώλασσαν δις πηγὴν τοῦ λαϊκοῦ μεγαλείου ἀνεγνώρισκαν». Ἄν δὲ νῦν ἐν ἀντιθέσε: πρὸς τὸ ἀπότερον παρελθόν μετ' ἐπιμονῆς ἐπικαλεῖται: ἡ γαυτιλία μας τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέροντας καὶ τῆς πολιτείας τὴν γῆικὴν μᾶλλον ἡ τὴν διλαχήνην ἐνίσχυσιν, τοῦτο σημαίνει: διότι ἡ παρ' ἀλλως χωρῶν ἀνταγωνιστικῶν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἔγκαινίασις προστατευτικῶν τῆς ἐμπορικῆς γαυτιλίας συστημάτων, ἔξετόπισε τοὺς οἰκονομικοὺς νόμους, ἐπὶ τῆς ἐλευθέρως λειτουργίας τῶν δρόποιν ἐδιασθήθη ἡ ἐπιφύλαξη τῆς ἐμπορικῆς μας γαυτιλίας δις δυναμένης, μὲ τὰ αὐτὰ δρόποι πολεμώσης, νὰ κατισχύσῃ τῶν ἀντιπάλων τῆς, ἔνεκα διαφόρων λόγων, δη παρέλκει: ἡ ἐνταυθική.

Πλὴν τούτων ἡ Ἑλλάς, εὐρισκομένη εἰς τὴν διασταύρωσιν τῶν θαλασσῶν διὰ τὸν ἔγχονταν εἰς τρεῖς ἡπείρους, δεσπόζουσα γεωγραφικῶν τοῦ Αἰγαίου καὶ τῆς διδοῦ τῆς ἀγρούσης πρὸς τὴν Μαύρη Θάλασσαν, παρουσιάζει τὴν εὔκολων καὶ μὲ ἐλαχίστας διαπάνας προσεγγίσεων εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας αὐτῆς διὰ τὸ ἔχοντα διπλούλοια τὰ ἐκτελοῦντα δρομολόγια πρὸς τὰς ἀγωγαρέμενας κατευθύνσεως, ἐπὶ τὴν ζημίαν τῆς Ἐθνικῆς γαυτιλίας.

Ἄτυχῶς ἡ Ἑλληνικὴ Πολιτεία, οὐδὲν μέχρι σήμερον ἔπρεπε διὰ τὴν γαυτιλίαν μας, ἀπὸ τὴν βελτίωτιν τῆς δρόποι τὸν πολὺ θὰ είχε γὰ διφελγήθη τὸ ἐξαγωγικόν μας ἐμπόριον.

Ἡ Ἑλλάς εἰνε χώρα γεωργική, τὰ ἐξαγόμενα δὲ γεωργικὰ

αὐτῆς προϊόντων ἀντιστοιχούσι πρὸς τὰ 80 ο)ο τῆς ἀξίας διοκλήρου τῆς ἑξαγωγῆς της. Τὰ ἑξαγόμενα τοῦτα γεωργικὰ προϊόντα, σπουδαῖοτερα τῶν διποίων εἰναι ὁ καπνὸς καὶ αἱ ἔηραι διπλῶν, μεταφέρονται κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς ἀπομεμακρυσμένους τῶν λιμένων μας τόπους καταγκλώσεως λόγῳ τῆς παραγωγῆς διμοιεῖδων προϊόντων εἰς τὰ γείτονα κράτη, ἑξ ἀφορμῆς τῶν παραπλησίων πρὸς τὰς ἡμετέρας κλιματολογικῶν καὶ τοπογραφικῶν συνθηκῶν.

Ἡ μεταφρέτη τῶν προϊόντων αὐτῶν καὶ λόγῳ τῆς μεγάλης δικυνομένης ἀποστάσεως καὶ λόγῳ τῆς καθ' ὠρισμένας μόνον περιόδους ἑξαγωγῆς αὐτῶν, δὲν εἰναι δύνατὸν ἡ γὰρ διεξάγεται ὑπὸ πλοίων φορτηγῶν, μὴ ἐκτελούντων συστηματικῶν τακτικῶν καὶ ἐκ τῶν προτέρων καθωρισμένους δρομολόγιον. Συνεπῶς ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ τὸ ἑδαχός τῆς κρατικῆς ἐπεμβάσεως εἰναι περιωρισμένοι, πλὴν δεδικίων τῶν γενικῶν μέτρων ἀτινα δύναται καὶ δέον τὸ κράτος γὰρ λάθη διὰ τὴν καθ' ὅλου δελτίων τῆς ναυτιλίας μας. Ἐκεὶ δημος ὅπου ἡ εἰδικὴ παρέμβασις τοῦ κράτους ἐνδείκνυται καὶ δὲν εἰναι δύνατὸν ἡ νὰ εἰναι τελεσφόρος καὶ ἀποτελεσματικὴ εἰναι ἡ διὰ τοῦ ἑνὸς ἡ τοῦ ἀλλού τρόπου ἐνίσχυσις τῆς ναυτιλίας μας διὰ τὴν διατήρησιν τακτικῶν γραμμῶν συνδεουσῶν τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας μετατόπιν λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, συγκεκριμένως δὲ μετά τῶν ἀκτῶν τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τῆς Ἀλεξανδρείας—Πόρτ—Σαΐδ—Συρίας—Κύπρου—Δωδεκανήσου, Ἀλβανίας ἡ μετά τῆς ὅποιας διατήρησις τακτικῆς συγκοινωνίας διῆς Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἐκριθῆς ἀναγκαῖα, μόλις προχθὲς ὑπὸ τῆς Ἑλληνοαλβανικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν κατάρτισιν τῆς ἐμπορικῆς συμβάσεως μεταξὺ τῶν δύο φίλων χωρῶν. Ἡ μετά τῶν ἀνω λιμένων τακτικὴ συγκοινωνία, διενεργουμένη διῆς Ἑλληνικῶν σκαφῶν, θέλει μεγάλως διευκολύνει τὴν ἑξαγωγὴν τῶν προϊόντων μας, διῆς ἦν μύρια παρεμβάλλονται, ἀπὸ σκοποῦ, προσκόμια παρὰ τῶν ἔνων ἀτμοπλοϊκῶν Ἐταιριῶν, νεμομένων ἥδη μεγαπλιακῶν τὰς γραμμὰς ταύτας. Πλὴν τούτου καὶ ἡ μείωσις τῶν κομιστρῶν, ἡτοις θέλει ἐπανολούθηση τῶν φυσιολογικῶν ἀναπτυχθησμένων ἀνταγωνισμῶν μεταξὺ τῶν ἔνων πλοίων καὶ τῶν ἡμετέρων θέλει διευκολύνει ἔτι μᾶλλον τὴν ἑξαγωγὴν τῶν προϊόντων μας.

Ἡδη δὲ μὲ τὰς ὑπογραφέσις καὶ μελλόντας νὰ ὑπογραψθοῦν ἐμπορικὰς συμβάσεις μετά τῶν γειτονικῶν χωρῶν, διῆς ὡν καθεστῶται ἡ καθ' ἓνα δρόμον τοσσοστὸν ἐπὶ τῆς ἑξαγωγῆς μας ἀναγκαστικὴ διῆς αὐτὰς εἰςαγωγὴ τῶν προϊόντων μας, ἡτοις θέλει προκαλέσει ἀνάγκην μεταφορικῶν μέσων, ἔχουσιν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ ἀδρανήσωμεν καὶ πάλιν καὶ ἀφίσωμεν νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν τὴν δημιουργηθησμένην μεταφορικὴν κίνησιν αἱ ἔνεας ἀτμοπλοϊκὰς ἐταίριαι.

Ἄλλο ἀν ἡ ὑπαρξίας τακτικῆς μετά τῶν γειτονικῶν λιμένων συγκοινωνίας εἰναι συντελεστικὴ τῆς προόδου τοῦ ἑξαγωγικοῦ μας ἐμπορίου, ἡ διατήρησις τῶν γραμμῶν τούτων διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἰναι ἀτυχῶς ἐπιζημία. Ἡ μικρὰ σχετικῶς μεταφορικὴ τῶν γραμμῶν τούτων κίνησις, ἡ ἀνάγκη δρομολογήσεως, χάριν ἔθνοις γοήτερου καὶ προσελκύσεως τῆς πελατείας, ταχέων καὶ πολυτελῶν, συνεπῶς δὲ πολυδαπάνων πλοίων καὶ ὁ ἀσκούμενος ἀνταγωνισμὸς παρὰ τῶν ἔνων, ἵδια δὲ τῶν Ἰταλικῶν σκαφῶν, διτίνα ὑπὸ τὴν ἔμπνευσιν προσχεδιασμένου προγράμματος τείνουν μεταπολεμικῶς εἰς τὴν ὁλοσχερή κατάκτησιν τῶν λιμένων καὶ τῶν ναυτιλιακῶν συγκοινωνικῶν γραμμῶν ἐς τὴν ἀντατολικὴν λεκάνη τῆς Μεσογείου καὶ τὴν Μαύρη Θαλάσση, συντελούσην ὡστε ἡ συγκοινωνία τῶν λιμένων τούτων νὰ κατατίπη παθητικὰ ἀποτελέσματα. Ἐφ' ἡ καὶ ἡ ἀνάγκη κρατικῆς ἐνίσχυσεως, ὡς ἐρρήθη ἀνωτέρω.

Ἡ ἐνίσχυσις αὕτη κατὰ δύο—γενικῶτερον—τρόπους δύναται νὰ παρασχεθῇ. Ἡ διὰ χρηματικῆς ἐπιχειρησίας κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν γειτονικῶν μας, Ἰταλίας, Τουρκίας, Ρουμανίας, Σερβίας κλπ. ἡ διῆσευρέσεως τῶν πόρων τῆς διατηρήσεως τῶν ἔθνο-

φελῶν τούτων γραμμῶν ἑξ αὐτῶν τῶν κόλπων τῆς ναυτιλίας μας. Καὶ ἡ μὲν πρώτη λύσις καρῷς νὰ εἰναι κακὴ διὰ τὰ γενικὰ τῆς χώρας συμφέροντα, δὲν εἰναι σήμερον τούτων πραγματοποιήσημεν, λόγῳ τῶν δυσχερειῶν τοῦ Δημοσίου Ταμείου. Συνεπῶς παραμένει ὡς μόνη δύνατὴ καὶ ἐφαρμόσιμος ὑπὸ τὰς σημειριγὰς συνθήκες ἡ ἑτέρα, ἡ συνισταμένη εἰς τὴν διοργάνωσιν τῆς Ἀκτοπλοϊκῆς μας, διὰ τῶν σκαφῶν τῆς διποίας θά διενεργήται ἡ συγκοινωνία μετὰ τῶν ἑξωτερικῶν λιμένων, κατὰ τρόπον τοιωτού, ὡστε αἱ ζημιές, ἀς θά καταλείπωσι τὰ σκάφη τῶν γραμμῶν ἐσωτερικοῦ καὶ διῆς ἐλαφράς τοῦ κράτους πρὸς αὐτὰς ἐνισχύσεως. Ὅφ' οὖς δημος ὅρους διεξάγεται σήμερον ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν οὐ μόνον τὰ κέρδη εἰναι ἀνύπαρκτα, ἀλλὰ καὶ τρομακτικὰς ζημιές διστανται αἱ ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεις. Ἡ μερικὴ καὶ οὐχὶ ἐδοκλήρου ἐφαρμογὴ τῶν κειμένων γόμων, ἡ κατ' ἀγελέεγκτον ἀρέσκεια καὶ μόνον κατὰ τοὺς θερινοὺς μηνας δρομολόγησις ἀποπλοίων ἐντελῶς ἀκτοπλοϊκῶν πρὸς ἑξηπρέτησιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, ἡ ἐλευθέρα μὲν ὑπόπτους διαθέσις ἐμφάνισε εἰς τὸν θαλάσσιον στίδιον ἐνίων ἐφοπλιστῶν, τῶν διποίων διόπτηνος σκοπὸς εἰναι ἡ κατ' ἐκβιαστικὸν τρόπον ἀφαίρεσις ἀπὸ τῶν συναδέλφων τῶν τῷ παρπάντων τοῦ ἀρθροτος τῶν, ἀναχαιτίζουν τὴν πρόσοδον τῆς ἀκτοπλοϊκῆς μας καὶ ἔχουν δημιουργήσει ἐν τῇ ἀκτοπλοϊκᾷ μίαν κατάστασιν πᾶν ἀλλοῦ ἡ εὐχάριστον. "Αγ τὸ κράτος, ὡς ρυθμιστής τῶν οἰκονομικῶν κατευθύνσεων τοῦ ἔθνους σημείου πλούτου ἀποφασίσῃ, ἔστι τοι τὴν τελευταίαν στιγμὴν, γὰρ ἐπέμβη καὶ τακτοποιήσῃ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα, κατὰ τρόπον ὡστε νὰ καταπάνῃ ἡ ἀλληλεξόντως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν Ἐταιριῶν, συνεπῶς δὲ συντελέσῃ εἰς τὴν ὑπαρξίαν λογικῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἑκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ, δύναται νὰ ἀξιώσῃ ἀντιστοιχῶς δημος αἱ αὐταὶ ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεις ἀναλάβουσι τὴν ὑποχρέωσιν διατηρήσεως τακτικῆς συγκοινωνίας μετὰ τῶν λιμένων τοῦ ἔγγυς ἐσωτερικοῦ καὶ δηὴ μὲ τὰ καλλιτερα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν τῶν, δεχόμενος τοῦτο καὶ διλογίας νὰ ἔχει σύγχυση ταύτας διῆς ἐλαχίστης ἐπιχειρησίας πάντως, ἀσημάντου, ἔναντι τῶν μελλόντων γὰρ προκύψεις ὑπὲρ αὐτοῦ θετικῶν καὶ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς πλεονεκτημάτων, τόσον δέσιν ἀφορῇ τὰς ταμιακὰς αὐτοῦ εἰσπράξεις ἐκ φόρων καὶ ἀλλων αἰτιῶν, δοσον καὶ διὰ τὰ γενικῶτερα αὐτοῦ συμφέροντα οἰκονομικὰ καὶ πολιτικά.

Ἐκ τῆς λύσεως ταύτης οὐ μόνον ἡ ὑφέλεια γίνεται θέλει προκύψει διὰ τὸ ἑξαγωγικόν μας ἐμπόριον θέλει εἰσθία, εἰμεθία βίδειοι, μεγάλη, ἀλλὰ καὶ οἰκονομία γκανθράκων, γίτοι ἡ οἰκονομία συναλλάγματος λόγῳ τῆς καταπάντεως τῶν πολλαπλῶν συναναγωρήσεων διὰ τοὺς αὐτοὺς λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ θά ἀποδῆγ σημαντική.

Αἱ σκέψεις τὰς ὄποιας ἑξεθέσκεν, δὲν εἰναι εἰμὴ πολλοστημάτων τῶν δισων εἰναι δύνατὸν γένει τοι τὴν θετικῶν καὶ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς πλεονεκτημάτων, τόσον δέσιν ἀφορῇ τὰς ταμιακὰς αὐτοῦ εἰσπράξεις ἐκ φόρων καὶ ἀλλων αἰτιῶν, δοσον καὶ διὰ τὰ γενικῶτερα αὐτοῦ συμφέροντα οἰκονομικὰ καὶ πολιτικά.

Δὲν ἀγνοοῦμεν, διτε πολλαὶ ἀλλαὶ προϋποθέσεις τοιωτού: τῶν διποίων εἰναι ἡ νομιμοτεία της κατατοπίας, ἡ τελωνειακὴ σταθερότης καὶ ἡ καταργητικής τῶν περιορισμῶν ἐν τῇ κυκλοφορίᾳ τῶν προϊόντων, ἀποτελοῦσι: «Conditio sine qua non» τῆς ἐνεργείας καὶ λιμανικῶν τῆς διεξόδου τῶν προϊόντων μας, δὲν διστανται σήμερον. Δὲν πρέπει δημος ἔνεκα τούτου νὰ σταυρώσωμεν τὰς χειράς μας. "Εως διου αἱ ἀνω προϋποθέσεις διὰ διεισθῶν ἀποφάσεων πληγρωθοῦν, ἀς ἀναζητήσωμεν τὰς ταμιακὰς αὐτοῦ πολλαπλῶν συναναγωρήσεων διὰ τοὺς αὐτοὺς λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ θά ἀποδῆγ σημαντική.

## 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



## Βέλγιον

### Η προπαγάνδα ύπερ της ναυτιλίας

Ο Βελγικός ναυτικός σύνδεσμος, έπιθυμων μὲ πάν μέσον νά έργασθη πράξης ένισχυσιν και άναψωγόνησιν τῆς φυινούσης 'Εθνικής ναυτιλίας τῆς χώρας, έπειδή εἰς μίαν ύπερ αὐτής έντονον προπαγάνδαν, έκδηλουμένην εἰς πάσαν εύκαιριαν και τείνουσαν νά έγινειργήση εύνοιάν την κοινή γνώμην. Μία έκ τῶν πολλῶν έκδηλωσεων τῆς προπαγάνδας ταύτης είναι και ή αποστολή προσωπικού εύκλησεων προς τοὺς Βέλγους ἐμπόρους, τούς τα εισιγωγεῖς, καθὼς και τοὺς φορτωτάς. Εἰς τὸ ὀπίσθιον τριήμερον τῶν φανέλλων έχει· έκπτωμή και τὰ ἀκόλουθον χαρακτηριστικῶν σημείωμα:

«Ἐνθυμηθῆτε, διτις χάρις εἰς τὰ Βελγικά πλοῖα και τὰ Βελγικά πληρώματα, ταξιδεύντα μὲ τόσους κινδύνους, ἔσθιγτης θυμεῖς και οἱ οἰκεῖοι σας ἀπό τὸν λιμὸν τῆς πολεμικῆς περιόδου 1914 ἕως 1918. Σήμερον δὲν ξέχετε πλέον τὴν ἀνάγκην των. Ιδέτε δημος πᾶς ζεῦ! ... Εμποροί, διτις ἀγοράζετε «fob» η πωλεῖτε «cif» εἰς τὸν ζεῦν λιμένας, ἀπαίτετε, δημος ή φόρτωσις γίνεται μὲ Βελγικὸν πλοῖον. Εἶναι τοῦτο ἀναφαίρετον δικαιώμασιν, ἀφοῦ αεὶς πληρώνετε τὸν ναῦλον».

Ο αὐτὸς σύνδεσμος, κατὰ τὴν τελευταῖαν συνέλευσιν του, ἑνέκρινε και ἐπέδωκε φύγισμα πρὸς τὴν Βελγικήν κυβέρνησην, τονίζων τὴν ἀνάγκην τῆς Κρατικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν 'Εθνικὴν ναυτιλίαν. Διὰ νά καταστῇ δυνατὴν ἡ ξεδός; ἐκ τοῦ προπολιορύου περισσότερων, δύον τὸ δυνατόν. Βελγικῶν οικαγών, προτάθηκεν ἡ διάθεσις ὑπὲρ τῶν ἐφοπλίστων τοῦ ἀναγγεγραμμένου εἰς τὸν προπολογισμὸν ποσὸν διὰ τὴν παροχὴν ἡμέσων ἡ ἐμρέσον βοηθημάτων πρὸς τοὺς ἀνέργους ναυτεργάτας. Τὸ ζήτημα τοῦτο είλεν ἔξετασθη μετὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, εἰς τὸν ὅποιον και εἰχεν τονισθῇ τὰ ὄφελη ποὺ θὰ προσκύπτουν τόσον πρὸς ἀνακούψιαν τῶν πλοιοκτητῶν, δύον και διὰ τὴν μείουσαν τῆς τάξεων τῶν ἀνέργων. Ο Βέλγος πουργός ἔμεινε οὐφωνως, όπως τῇ, προϋπόθεσιν δημος, διτις ή πρὸς τὴν ναυτιλίαν Κρατική ἀρωγή δέν θὰ ἐπεδάρενε τὸ Δημάσιον Θησαυροφάλακον.

Ἐκ τῆς διαθέσεως τοῦ κεφαλαίου τῆς ἀνεργίας θὰ ἐπήργεται βεβαιῶς μία ἀνακούψιας εἰς τὰς ἐφοπλίστακὰς τάξεις. Τοῦτο τὸ ἀνεγνώρισεν ἡ Βελγικὴ κυβέρνησης. Ήτις δημος ἐπεφαλάχθη νά μελτέση κατὰ πάσον τὸ διατίθεμον κυβερνήτικῶν ποσίν, ὃς ἐπίδομα ἐμμεσον ή ἀμεσον εἰς τοὺς ἀνέργους ἀνδρας ἀκέστου παροπλισμένου Βελγικού σκάφους, θὰ ἡτο ἐπαρκές διὰ τοὺς πλοιοκτητὰς, δημος θέσσουν ἐκ νέου εἰς κίνησιν τὰ ἀτμόπλοιά των. Έν τούτοις παρὰ τὴν καλὴν διάθεσιν τῆς κυβερνήσεως, δημος διευκολύνῃ τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν κατὰ τὴν πραδεσικὰ κρίσιμων καιρούν της, εἰς ἀμφιστολον, θάν θὰ ὑπάρχῃ εἰς τὴν Βελγικὴν δουλῆιν πλειστηρία θά τὴν ἔγκρισιν Νομοσχέδιου ἐνισχύεσε τὴς ναυτιλίος ἀναλόμασι: τοῦ προϋπολογισμοῦ.

### Τὰ λιμενικὰ δικαιώματα τῆς 'Αμβέρσης

Κατὰ τὰς ἐξ 'Αμβέρσης πληροφορίας θεωρεῖται εἰς τοὺς ἐκεὶ κύκλους ώς βέβαιον, ότι προκειται λιαν προσεχῶν νά μειωθοῦν τὰ δικαιώματα τοῦ λιμένος τούτου. "Ηδη συνεστήθη μία μικρή ἐπιτροπὴ ἐξ ἀντιπροσώπων τοῦ 'Επιτοριου 'Επιμελητηρίου τῆς 'Αμβέρσης και τοῦ ἐνδιαφερομένου λιμενικού πληροφορικού και ἐργατικούν διγνωσθεων, διὰ νά μελτησῃ τὸ ζήτημα και συστήσῃ εἰς τὰς ἀροδιας λιμενικὰ ἀρχὰς νά μειωσουν τὰ ισχύοντα τιμολόγια, διότι εργομόσθη ἡδη μία γενική ἐπιτροπὴ και εἰς τὰ λιμενικὰ τιμολόγια τοῦ Ρόττερνταμ.

Σημειωνο τὸ ίσχον εν 'Αμβέρση βασιζόν τιμολόγιον είνε 4 φρ. κατὰ τὸν νέτ και μεωρεῖται λιαν προσεχῶν, διότι δὲν ἀφίσταται ἀπὸ τὰ ἀντίστοιχα δικαιώματα τὰ εἰσπρατόμενα εἰς τοὺς μεγάλους Βορειοπεριφερειακούς λιμένας, οι συνιγρούντες οἵως διά μιαν ἐπιτρόπῳ μεταξύ τῶν διαποτάσσοντων τὴν ἀνάγκην, όπως τοῦτο ἐναρμονισθῇ μὲ τὰς ἐπικρατοῦσας δυσχερεῖς συνήμησας ἐκ τῆς Παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Η ἐπιτροπὴ φρονεῖ, ότι ἡ ἐποίημος τὸν λιμενικὸν δικαιωμάτων τοῦ Ρόττερνταμ ἀποτελεῖ πρᾶξιν λογικήν και ὅτι πρέπει νά ἀκολουθήσῃ ταύτην μέχρις ἔνος ώραιον βαθμοῦ και ἡ 'Αμβέρσα, μολονότι δὲ τὰ μέλη τῆς διαφωτοῦν εἰσέται ἐπὶ τινῶν δευτερευόντων σημασίας λεπτομερεῖαν, ἐν τούτοις συμφωνοῦν ἀπολύτως ἐπὶ τῆς ἀνάγκης μίας γενικῆς ἀναθεωρήσεως, ιδίᾳ μάλιστα τῶν τιμολογίων διὰ τὰ ἐνοίκια γερανῶν και διὰ τὴν χρησιμοποίησην φυμονέτων και τῶν μονήμων δεξαιενῶν.

Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς 'Αμβέρσης, πεπεισμέναι ὅτι μία στενωτέρα συνεργασία μὲ τὸ Ρόττερνταμ ζούνται θὰ ἀπέφερε διὰ τοὺς δύο λιμένας ὁφέλη, εἰνε διατεθείμεναι νά ἐργασθοῦν ποὺ κατάταυσιν τὸν ἀσκούμενον ἡδη ἐπιζημιού ἀνταγωνισμού. "Οσον ἀφορᾷ δὲ τέλος τὰ δικαιώματα κρήσης προσωρινῶν και λιμενικῶν ποστέστων και τὰ ἐνοίκια τῶν γερανῶν, διὰ τὰ ὄποια ἐνδιαφέρεται η μεγάλη μερος τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου, ποτεντεται γενικῶς, όπι αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς 'Αμβέρσης θέλουν προβῆ εἰς σημιαγετικὰς ἐκπτώσεις.

## Γαλλία

### Αἱ ἐπιχορηγήσεις εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν

Κατὰ τὴν συγκρήσην τοῦ προϋπολογισμοῦ ἐπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἐτόνισεν εἰς τὴν Γαλλικὴν βούλην, ότι τὸ σοβαρότερον πτώμα κατὰ τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας προῆλθεν ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν ἐκείνων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, αἰτινες, μετὰ τῆς Ἀγγλίας, ἀπεμαρτύρησαν ἀπὸ τὴν βάσιν τοῦ χρυσοῦ. Οι ναῦλοι, ἐτόνισεν, ἐξακολουθοῦν καταβαλλόμενοι εἰς τὴν Αγγλικὰς λίρας και τὰ ἔξοδα τῶν Γαλλικῶν πλοίων πληρώνονται εἰς τὴν Γαλλικὰς εἰσωτερικὰς τιμὰς, αἴτιας κυμαίνονται εἰς πλέοντας τοὺς ναῦλους τῶν Γαλλικὰς εἰσωτερικὰς τιμὰς τοῦ Ἀγγλικῶν σκαφῶν κατ'

Περιστέρῳ ὁ Γάλλος ὑπουργὸς ἐλαβε, ώς παράδειγμα ἔνα 'Αγγλικὸν και ἔνα Γαλλικὸν φορτηγὸν πλοῖον. Ο 'Αγγλος ἐφοτιστής—εἰτε—εἰσπράττονταν ναῦλον 1000λιρών ἔχοντα νὰ καταβάλῃ και ὅλα τοῦ τὰ ἔξοδα εἰς τὴν Αγγλικὰς λίρας, ἐνῷ ὁ Γάλλος συνάδελφος τοῦ εἰσπράττονταν τὸ ἰδίον ποσό πληρώνονται τὸ μεγαλύτερον τημῆμα τῶν δαπανῶν διὰ τὴν κίνησην τοῦ ποσάρους τοῦ με βάσιν τὰς Γαλλικὰς εἰσωτερικὰς τιμὰς αἴτιας κυμαίνονται εἰς πλέοντας τοὺς ναῦλους τῶν Γαλλικών σκαφῶν.

Ἡ μειονετικὴ αὕτη θέσης τοῦ Γαλλικοῦ ἐφοτισμοῦ χειροτερεύει εἴτε πλέον ἐπὶ τὴν ἑφαδρογονή τοῦ δύορον, τὸ ὅποιον μόνον οἱ Γάλλοι κατιέρωσαν εἰς τὴν ναυτιλίαν των. Ἐφόσον—προσεύθηκεν ὁ Γάλλος ὑπουργὸς—συνεχίζεται ἡ παροῦσα διεθνῆς οἰκονομικῆς κρίσις, πρέπει νὰ στραφῶμεν και ήμεις, προσωρινός, εἰς τὴν τακτικὴν τοῦ προστατευτισμοῦ. Πρὸ ἥμιν ἔχομεν τὸ Νομοσχέδιον Tasso, προβλέπον, ὅπως ἐν τῶν τελωνειακῶν δασμῶν ἔξενθεθῇ τὸ ἀναγκαῖον κεφάλαιον διὰ τὴν πληρωμῶν ὡραιομένων ἐπιχορηγήσεων ποδὸς τὸν ἐλεύθερον Γαλλικὸν ἐφοτισμοῦ, βάσει ἑνὸς ὑπόλογισμοῦ τῶν καταβαλλούμενον μισθοδοσιμον, τῆς τακτύτητος και τῆς χωριτικότητος ἐκάστου σκάφους. "Οταν τὸ Νομοσχέδιον τοῦτο ψηφισθῇ, θὰ δυναμεθα νὰ ἐλπίζωμεν εἰς μίαν ἀνακούφισιν τοῦ Γαλλικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ και μειώσιν τῆς ἀγορώντος κωφαίσεων τοῦ Γαλλικοῦ Ναυτικοῦ Ναυτικοῦ και εἰς πειστικόν του.

— Εἰς ἄλλον ὁ εἰσηγητής ἐπὶ τοῦ Νομοσχέδιου Tassc, ἔξενθη πρὸ ἥμερον ἐνόπιον τῆς ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν Γαλλικῆς κοινοβουλίευτης διπτοροπῆς ἐγκριθὲν ἡδη Νομοσχέδιον περὶ παροχῆς εἰς τοὺς Γάλλους πλοιοκτητὰς τοῦ Τελωνειακοῦ δασμολογίου φαγκών. Τὸ διπτορόν μεταπούμενον κεφάλαιον διὰ τὴν ἐπιτροπήν τοῦ Τελωνειακοῦ δασμολογίου. "Η ἐπιτροπὴ, μετὰ παραπλόντων ποσοῦ διὰ τὴν ομητλήρων τοῦ τοκοχρωματίου ἐμειώθη ἀπὸ 6 εἰς 4 εκατ. φρ. ἐτηγοίσως, τὸ δὲ ἀνώτατον δριον τοῦ δικτυθεσμένου κεφαλαιού ωρίσθη εἰς 125 εκατ. φράγκων. "Ἐπηνέχθησαν και μικραὶ ἀκόμη δλλαὶ μεταβολαὶ διὰ τοῦ νέου Νόμου. Οὗτον τὸ παρεχόμενα ναυτικὰ δάνεια διὰ τὸν διπτορόν τοῦ τούς εἰνοῖκους δρούς, ποὺ ισχύουν διὰ τὰ συναπτώματα δάνεια παρὴ τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης, θὰ δύνανται δέ, ἀντὶ νέων ναυπηγήσεων, νὰ διατίθενται εἰς ριζικὰς ἐπισκευές διαπραγμάτων σκαφῶν, ἐκτελουμένας ἀπαραιτήτως εἰς Γαλλικὰ ναυπηγεῖσα. Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς προσταθείσας ναυπηγήσεως ταχυπλόων σκαφῶν θὰ διατίθενται τοῦ λοιποῦ 2 εκατ. φράγκων ἀντὶ 4, ὡς μέχι τούτου.

### Τὰ ἀσφάλιστρα τοῦ 'Georges Philippar'

Της τραγικὴ ἀπώλεια εἰς τὴν 'Εσυνθράν Θάλασσαν τοῦ νεοτεύκτονος λιμένος τῆς 'Μεσσαζερῆς' «Georges Philippar», προκαλεῖ και πάλιν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ναυτικοῦ και idis τοῦ ἀσφαλιστικοῦ κόσμου ἐξ ἀφορμῆς τῆς 'Μεσσαζερῆς', ὅπως τοῖς ἐπιστρέψῃ τά, δυνάμει τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων, καταβληθέντα εἰς αὐτὴν ἀσφαλιστρα, μετὰ τὴν ἀποτέφωσιν τοῦ ἀτύχους τούτου ὑπεροχαίνειν. 'Η πρᾶξις αὕτη τῶν ἀσφαλιστῶν ἀποτελεῖ ἀμεσον τοῦ πεντεπέμπτων τῆς ἑκάτης, τὴν ὄποιαν κατόπιν μακράς ἐρεύνης τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἀς ἐπῆλθεν ἡ καταστροφή, ὑπέβαλεν ἡ συναπτωμένη τοῦ Γαλλικοῦ πληρωμῶν ἐπιτροπή.

Της ἐπιτροπὴν τῶν ἀσφαλιστῶν διετέλεσεν, διότι προέκυψεν ἐκ τῆς ἀνακρίσεως περίπτωσις τοιάντη, ητοις ἐὰν ἀρχικῶς ἦτο γνωστή, θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τοὺς ἀσφαλιστας νὰ ἀρνηθοῦν τὴν πληρωμὴν τῆς ἀπα-

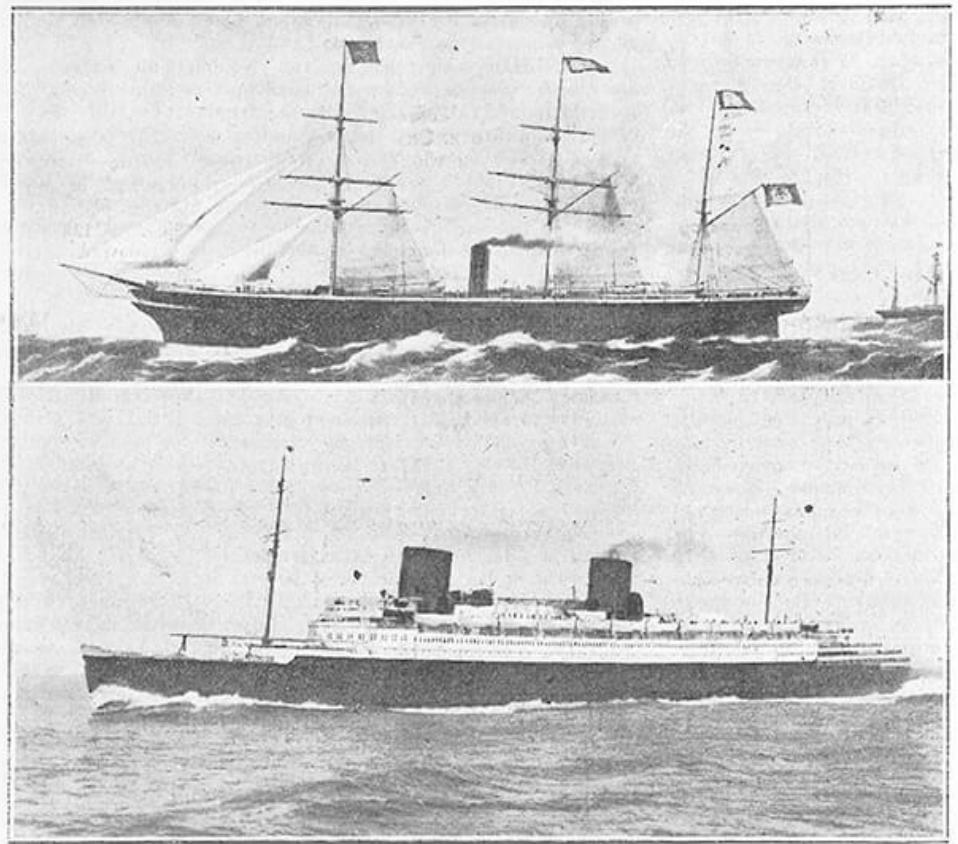
τήσεως. Ός είνε γιωστόν, τούπερωκεάγιον «Georges Philippe» έπιστρέφοντας εις Εύρωπην έπιν τού παρανικού του πρόστιν Ιαπωνίαν και Κίναν ταξιδίου κατεστράφη έκ πυρκαϊάς τὸν περισσούν Μάιον εἰς τὸν κόλπον τοῦ Αδεν και ἐγκατελείφθη βυθισθέν, μὲ ἀπώλειαν, μάλιστα, και πολλῶν ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων. Τὸ καταστραφὲν πλοῖον εἶχε ἀσφαλισθῆ ἐπὶ ἄξιας ἀνωτέρας τῶν 750.000 λιρῶν, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸν κατεβλήθη ἀπὸ τὰς ἐνδιαιφερομένας ἀσφαλιστικὰς ἔταιρίας.

Υπάρχουν, ως λέγεται, τρεῖς βάσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων δύναται νὰ στηριχθῇ ἡ περὶ επιστροφῆς ἀπάίτησις τῶν ἀσφαλιστῶν ἡ ὃδη ἡδύνατο ν' ἀποριφθῇ παρὰ τὸν ἀσφαλιστῶν αἴτησης πρὸς πληρωμὴν ἀποζημιώσεως, ἔναν ἡ ἔκθεσις ήτο γνωστὴ πρότερον. 1) «Οτι ἡ ἀπώλεια δὲν ὠφείλετο ἀμέσως εἰς κίνδυνον καλυπτόμενον ὑπὸ τῶν συμβολαίων, ὅτι—δηλαδὴ—ή πυρκαϊά προήλθεν ἐνὸς ἔξαιρουμένου ὑπὸ τῶν συμβολαίων κίνδυνον. 2) «Οτι ἡ ἀπώλεια ὠφείλετο εἰς ἐσκεμμένην κακοθύπουλον ἐνέργειαν—τούτεστιν—ἐνοχος συνεννόησις. Καὶ 3) «Οτι ἡ ἀπώλεια θὰ ἔδει ν' ἀποδοθῇ εἰς σφάλμα ἡ ἀμέλειαν, τοῦ ὁποίου ὅμως είχον ἥδη μυστικὴν λάβει γνῶσιν οἱ ἐφοπλισταί.

Δόγμη τοῦ κύρους και τῆς ἐμπιστούνης, ἡς τυγχάνει ἡ «Μεσσαζερού», ἀποκλείεται ἡ δευτέρα περίπτωσις, ἀπομένον δὲ αἱ δύο ἀλλα. Πάντως, ἀδιακρίτως τῆς τύχης τῆν ὁποίαν ὃδη ἔχῃ ἡ αἰτησις τῶν ἀσφαλιστῶν, προέκυψε τὸ ζῆτημα, ἔναν ἔχοντα οὗτον νόμιμον δικαίωμα ν' ἀμφισβητήσουν ἐκ τῶν ὑστέρων μίαν ὑπόθεσιν καταβολῆς ἀσφαλιστρῶν, ητος ἔχει τελικῶς διακανονισθῆ. Εἳν ἡ πληρωμὴ εἰλεῖ γίνει βάσει παρεργημένας τοῦ Νόμου, τότε η πρᾶξις ἡδύνατο νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἀμετάκλητος διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, ἡ δὲ ἑταῖρα, δύχρωμένη ἐπὶ τοῦ τετελεσμένου, νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἐπιστροφήν. Σημειωτέον ὅτι πάσα προσπάθεια εἰλεῖ καταβλῆθῇ δύνατος τὰ συμπεράματα τῆς ἔξεταστικῆς ἐπιτροπῆς τηρηθῶν μυστικά. Οι ἀσφαλισταὶ δύως, λόγῳ τῆς ιδιότητος τῶν, ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ γνωρίζουν τὰ πραγματικὰ γεγονότα πάσης ἀπώλειας, διὰ τὴν ὁποίαν αἰτεῖται ἡ πληρωμὴ ἀποζημιώσεως παρ' αὐτῶν. Ἐφόσον ἥθελεν ἀποδειχθῆ ὅτι τὰ γεγονότα ἀπαλλάσσουν τοὺς ἀσφαλιστὰς πάσης εὐθύνης πρὸς πληρωμὴν και ὅτι δύνως ἡ πυρκαϊά τοῦ σκάφους ὀφείλεται εἰς περίπτωσιν μὴ καλυπτομένην, ἔχουν τὸ δικαίωμα οὗτον νὰ ζητήσουν τὴν κατὰ νόμον ἐπιστροφὴν τῆς καταβλῆσις ἀποζημιώσεως.

## Η ναυπηγικὴ κατάστασις

Εἰς τὴν ἐτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ Ἐπιμελητηρίου τῶν Γάλλων 75 χρόνια προόδου



Ἐπ' εύκαιρια τῆς 75ετηρίδος τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόνδη» ἐδημοσιεύθη εἰς εἰδικὸν τεῦχος, μεταξὺ ἀλλων ἀναμνηστικῶν εἰκόνων και ἡ ἀνωτέρω, παριστῶσα τὴν καταπληκτικὴν πρόσδοτον, ποὺ ἐπετελέσθη ἐν τῇ ναυσιπλοΐᾳ. Πρόκειται περὶ τῶν δύο «Bremen». Τοῦ πρώτου 2687 τ. γκρές, ὥστε τὴν 19ην Ιουνίου τοῦ 1858 ἀνεῳχόσθεν ἐκ Μπρεμεροχάρβεν διὰ τὸ πρώτον του πρόστιν Νέαν Υόρκην ταξίδιον, ἔχον διαμερισματα δι' 550 ἐπιβάτας θέσεων και καταστρώματος, χώρον δὲ διὰ φορτίον 150 τόννων. «Ο πατέρας» αὐτοῦ διάπλους τοῦ Ἀτλαντικοῦ συνετελέσθη ἐντὸς 15 ημερῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ σύγχρονον «Bremen» 51.656 τόννων μὲ θέσεις διὰ 2000 ἐπιβάτας, ταχύτητος 28 1/2 μιλῶν και μὲ τὸ γνωστὸν ρεκόρ τῶν 4 1/2 ημερῶν ἀπὸ Χερσονήσου εἰς Νέαν Υόρκην.

λῶν ναυπηγῶν και ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων ὑπεβλήθη ἡ ἔκθεσις ἐπὶ τῶν περιφραγμένων ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατὰ τὸ 1932. Εἰς τὴν ἔκθεσιν τονιζεται ὅτι, ἐὰν δὲν ἐτέλει ὑπὸ κατασκευὴν τὸ σούπερ λάινερ «Normandie», αἱ ναυπηγικαι ἐργασίαι ἐν Γαλλίᾳ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος θά ησαν κυριολεκτικῶς ἀνάζαι λόγου. Ή ἀπὸ τοῦ 1930 ουνεχιζομένη ναυπηγησιοις τοῦ γιγαντιαὶ τούτον πλοίον—καθελκυσθέντος, ως γνωστόν, τὸν παρελθόντα Οκτώβριον—ἐφερε τὴν Γαλλίαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1932 εἰς τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὸν πάνακα τῶν κατὰ χώραν παγκοσμίων ναυπηγήσεων και εἰς τὴν τρίτην θέσιν ἀναφορικῶς πρὸς τὰς καυθελύσεις. Ανευ τοῦ πλωτοῦ τούτου κολοσσοῦ τῆς «C.G.T.», ὁ όγκος τῶν Γαλλικῶν καυθελύσεων θά περιωρίζετο εἰς πλοῖα 17.310 τόννων μόνον, μὲ τὸ ποσὸν δ' αὐτὸν ἡ Γαλλία θὰ κατετάσσεται εἰς πλοῖα 10ην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται μεταξὺ πικρίας τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὸ 1932 ἐδόθησαν ἐκ μέρους Γαλλών ἐφοπλιστῶν εἰς ξένα ναυπηγεῖα παραγγελίαι πλοίων ἀξίας 50 ἑκατ. φράγκων και ὅτι μόνον ἐν Ἀγγλίᾳ καθελκύσθησαν διὰ λογαριασμὸν Γάλλων σκάφη 17.000 τόννων γραδός. Διατυπωταὶ ἐπίσης τὸ παραπόνον, ὅτι τὸ ἀπὸ τοῦ 1930 καταρτισθέντον πομοσθέδιον περὶ ἐπιβολῆς βαρέων Τελονετακῶν δασμῶν διὰ τὰ ἔκ της ἀλλοδαπῆς εἰσαγόμενα εἰς τὴν Γαλλίαν πλοῖα—μετρον ποὺ θὰ ἡγάκαξε τοὺς Γάλλους ἐφοπλιστάς νὰ δίδουν τὰς παραγγελίας των εἰς Γαλλία ναυπηγεῖα—δὲν ἐφημοσύνη ἀπόμη.

— Η συνέλευσις προέτεινε τὸ πρόποντα εἰς τὸν Οργανισμὸν τῆς Γαλλικῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Διὰ τῆς μιᾶς θὰ ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ναυπηγούς νὰ παρέχουν δάνεια εἰς τοὺς πελάτας των ἐφοπλιστῶν κατὰ τὸ σύστημα ποὺ ἀκολουθεῖ ἡ «Κτηματικὴ Πίστης» και διὰ τῆς ἀλλῆς νὰ ἐποχεωθῶν οἱ ἐφοπλισταὶ, διὰ της ζητοῦν εἰδικήν ὑπουργικήν ἀδειαν, προκειμένου νὰ δύσσουν παραγγελίες εἰς τὸ «Ἐξετερικὸν. Συνεχήτηκε ἀκόμη ὡς σύνταξις ἐνὸς Κέντρου τεχνικῶν πληροφοριῶν και μελετῶν και ἡ καταβολὴ προσπάθειας πρὸς τελευτοῦντον τοῦ συστήματος τῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν πλοίων και εξασφαλίσεως τοῦ ἀμέλετον τῶν βαφῶν και βερνικίων, ἵνα περιορισθῇ εἰς τὸ ἔλαχιστον ὁ ἐπι πυρκαϊάς κινδυνος τῶν σκαφῶν.

## Γερμανία

### Η διάλυσις τῶν παλαιῶν πλοίων

Χάρις εἰς τὸ ἀπὸ τινῶν μηγνύν ἀφαρμαζόμενον ἐν Γερμανίᾳ σχέδιον διαλύσσεως τῶν παλαιῶν πλοίων, δάσος κυβερνητικῶν ἀμοιβῶν, εὑρὼν καλήν ἐργασίαν τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Εἴ τον προβλεπομένων νὰ διαλυθῶν 111 σκάφων 403.900 τ. γκρές, τὰ 30 τόννων 103.817 παρεδέθησαν τὴν 30ην Μαρτίου, ἔτερα δὲ 7 πλοῖα 28 500 τόννων ἐνεγράφησαν τὴν 30ην Ιουνίου εἰς τὸ πίνακα τῶν διαλύσεων και πρόκειται πολὺ συντάμως νὰ παραδοθῶσι. Οὕτω, κατὰ τὸ τέλος Απριλίου εἰλεῖ περατωθῆ ἡ διάλυσης 16 πλοίων 54.222 τ., ηδη δὲ εἰρίσκονται εἰς τὰ ἐργοστάσια διαλύσσεως και ἔχει ἀρχίσαι—κατὰ τὸ πλειστον—ἡ ἓπ' αὐτῶν ἐργασία, 50 ἐδη ἀμιμόπλοια 206.985 τόννων γκρές.

### Η παρωπλισμένη χωρητικότης

Κατὰ τὴν στατιστικὴν τῆς «Ἐνωσεως τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν» εἰναι τοῦ 1932 προσωπαπεύσθεντος τοῦ Γερμανικοῦ σχέδιον διαλύσσεως τῶν παλαιῶν πλοίων, δάσος κυβερνητικῶν ἀμοιβῶν, εὑρὼν καλήν ἐργασίαν τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Εἴ τον προβλεπομένων νὰ διαλυθῶν 111 σκάφων 403.900 τ. γκρές, τὰ 30 τόννων 103.817 παρεδέθησαν τὴν 30ην Μαρτίου, ἔτερα δὲ 7 πλοῖα 28 500 τόννων ἐνεγράφησαν τὴν 30ην Ιουνίου εἰς τὸ πίνακα τῶν διαλύσεων και πρόκειται πολὺ συντάμως νὰ παραδοθῶσι. Οὕτω, κατὰ τὸ τέλος Απριλίου εἰλεῖ περατωθῆ ἡ διάλυσης 16 πλοίων 54.222 τ., ηδη δὲ εἰρίσκονται εἰς τὰ ἐργοστάσια διαλύσσεως και ἔχει ἀρχίσαι—κατὰ τὸ πλειστον—ἡ ἓπ' αὐτῶν ἐργασία, 50 ἐδη ἀμιμόπλοια 206.985 τόννων γκρές.

Δέσον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ παρατηρούμενή μείωσις τοῦ δύκου τῆς ἀρχούσης της Γερμανικῆς ναυτιλίας, δάσον ὁρίστεται εἰς τὴν ἐπικράτειαν εἰναι συνεχωτέρων συνθηκῶν ἐργασίας, ἀλλ και εἰς τὴν πρόσδοτον τοῦ ἀφαρμαζόμενον σχέδιον διαλύσεων.

### Η νωμ. Πολιτεῖαι

#### Ο προστατευτισμὸς τῆς Ναυτιλίας

«Η Αμερικανικὴ γερουσία ἀπέρριψε τιλευταίων τὴν πρότασιν παροχῆς ἐπιχρηματικῶν 2.000.000 λιρῶν στερλινῶν (ῆσοι ποσοῦ 200.000 λιρῶν ἐπησιωτέος ἐπι-

δέκα έτη) διά τὴν καθιέρωσιν μᾶλις νέας τακτικής "Αμερικανικής γραμμής" όπό Φιλαδέλφειας, πρές τὸν συνοπτικὸν διαπολεμούσθεν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τούτου αἱ Βρετανικαὶ ἔταιραι: «Cunard» καὶ «Furness, Withy». Οἱ γραμματοστῆς Black κατακρίνων τὴν πρότοιν ἐδήλωσε χαρακτηριστικῶς: δὲς ἡ ὑπόδειξινομένη σύμβασις περιέχει: "στοιχεῖα κλοπῆς καὶ διαφθορᾶς". Οἱ λόγοι τοῦ οὗτοῦ ἀποδεκτοῦν σαφῶς πῶς κρίνεται καὶ μεταξὺ τῶν 'Αμερικανικῶν ἀκόμη κύκλων ἡ ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ τοῦ «Shipping Board».

"Ἡ κῦρουσις ἐξ ἄλλου ἀντιδρούσις τοῦ Κογκρέσου ἔναντι τῆς συναγίσσεως τῆς τακτικῆς τοῦ προστατευομένου ἔλαβε τοιαύτης διαστάσεις, διότε οἱ ἐνδιαφερόμενοι διά τὰς ἐπιχειρηγήσεις ἐφοπλισταὶ ἀνέλαβον μίαν διὰ τοῦ ποστοτάξεων, πρὸς ὅμηρον γράψαντες πάρα τῇ κοινῇ γνώμῃ. Φορεύονται εὐτοι μάρτιος ἡ ἀντιδράσεις τοῦ Κογκρέσου ἐπιτύχη τὴν κατάργησιν τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὅλην Κρατικῶν παροχῶν. Δέοντος ἐντεῦθα νὰ σημειωθῇ, δὲς εἰς τὴν Γερουσίαν, ὑπεβλήθη πρότοις: δὲς τὴν ἀμερικανικὴν ποστονάνταν ἀπὸ 7.100.000 λίρας εἰς 5.600.000 τῶν ἐπιχειρηγήσεων διὰ τὰς ταχυδρομίσεις αυμάτων καὶ διὸ ἡ πρότασις αὐτῆς ἀπεριτίθηται διὰ φύσιον 36 μόνον ἔναντι 32. Ἡ πειστική προσλήψθη χάρις εἰς τὸν γραμματοστῆς Cope-land, δοτὶς ἔτινος, δὲς ἐξ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ναυτικοῦ ἑταῖροτοῦ τῶν ἐπιχειρηγήσεων, δέοντος θὰ ἔσται νὰ συναγωνισθῇ τὰς ἔνας ἔταιρας, οὗτος δὲ 3 1/2 διεσκατομμύρια δολαρίων διτίνα ἐδαπνήγησαν διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θελονὸν διλοκηρυχωτικῶς ἀπολεσθῆ.

Δὲν ἀπορύπτεται πλέον, διότε οἱ σερβόταροι κοινοδουλευτοὶ παράγονται ἀνέμωντα θὰ ὑπεστήριξαν μίκην πράσινον μειώσεων εἰς τὸν προσεχῆ προσπολογισμὸν κατὰ 50 οὐρανούς τῶν ἡδη κατεκαλλορέμων ποσῶν δὲς ἐπιχειρηγήσεις. Ἐκεῖνο τοῦτο θελεῖ πραγματοποιηθῆ, τοινέστερον ὑπὲ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων, θὰ καταστῇ ἀδύνατος ἡ περιπέτερον συνέχισις πολλῶν ἐκ τῶν ἡδη ἐπαλευμένων γραμμῶν. 'Αναφέρεται: οχετικῶς μὲ τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἀσκόπων ἐπιχειρηγήσεων καὶ τὸ γεγονός, δὲς ἡ 'Seastain Co., ἐπιχειρηγουμένη ἀπὸ 250.000 δολαρίων ἔτησίων διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Ὀρλεάνης—Κούντας, ἐπέβεται τὰ δρομολόγια τῆς μάχης τῆς Νέας Τόρκης, προκαλέσσονται οὗτοι ἔνα λυσσώδη ἀνταγωνισμὸν ἐκ μέρους τῶν ἀλλοι θιγομένων 'Αμερικανικῶν ἔταιρων.

### Ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν λάινερς

'Αγγέλλεται ἐξ ἄλλου, διότε οἱ διευθύνοντες τῆς «Roosvelt Steamship Co.», θῆται ἐκμεταλλάζονται τὸ «Leviathan» διὰ λογαριασμὸν τῆς «United States Lines», ἔξητησαν ἀπὸ τὴν κυρέωντας τῆς Οὐδαιογενῶν νὰ ὑποδημήσῃ τὰς προσποθεῖσες τῆς διὰ τὴν ἓν νέου τακτικῆς ὑρομολόγησιν τοῦ ὑπερωκεντοῦ τούτου εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ. Εἰς ἔνα ἔκ τῶν τελευταίων πρὸ τοῦ παροπλισμοῦ ταξιδίων του, τὸ «Leviathan» μετέφερε μόνον 36 ἐπιβάτες θέσεων πολυτελείας, πρᾶγμα καὶ ἀποδεκτοῦται καὶ καταστρεπτικὰ ἀποτέλεσματα εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ γιγαντιαίου σκάφους. Ἐν πειρατῶσι: ἀρνήσασες ἐξητήσης, διότε τὸ «Leviathan» ἐπανέλθη ὑπὲ τὴν διαχείρισιν τῆς Κρατικῆς ἔταιρας «Merchant Fleet Corporation». Εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ «Leviathan» εὑρίσκονται: καὶ πολλὰ ἀλλὰ ἀκόμη μεγάλα ἐπιθετικὰ ὑπερωκεάνια.

### Αἱ διαλύσεις τῶν παλαιῶν πλοίων

Τελευταῖων τὸ «Shipping Board» προκαλέσσει προσφορὰς διὰ τὴν διάλυσιν 40 παρωπλισμάνων σκαφῶν τοῦ στόλου του, διὰς ὅμως ἀπερριφθησαν κριθεῖσαι ὡς κάσιμφοι, λόγῳ τῶν καρυλλών τιμῶν. Ἐπάρχουν ἡδη 356 φορτηγὰ σκάφη τῷ «Shipping Board» τελοῦνται ἐν παροπλισμῷ, καὶ τῶν διποιῶν ἡ πληνιότης ἐπικαλλήψισθαι πλών των μειοῦται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν. Διὰ τὰ σκάφη ταῦτα καταστάλλονται προστάσιαι, διότε ἐπιτευχθοῦν αἱ καλλίτεραι: δυναταὶ τυραι, ἵνα πωληθεύνων ὡς ἀχρηστὸν ὄλικον.

### Ταξίδια...έπλη πιστώσει! ..

"Ἡ κρίσις δημιουργεῖ καὶ νέα συστήματα ἐργασίας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ. Καθιερώνοται: ἡδη ταξίδια ἐπὶ πιστώσει. Μετὰ τὴν «Cunard Line», ἐπαρμόσσονται πέρυσι τὸ σύστημα τούτο, ἡ 'Αμερικανικὴ ἔταιρα «General Steamship Corporation» προκαμένουν νὰ προσελκύσῃς διὰ τὰ ὅπ' αὐτῆς ὀργανωθέντα τουριστικὰ ταξίδια ἐν N. 'Αγρινης πρὸς τὴν Βόρεων, Μεσόγειον, Ἀλάσκαν, 'Απω Ανατολήν, 'Αγ. Φραγκίσκουν καὶ ἀλλαχοῦ, πειστούρους περιχειρῆτες, δέχεται: ἐπὶ πιστώσεις τὸν ναύλον, ἀκόμη καὶ διὰ τὰς ἐν τῇ Ἑράτῃ διαδρόμος, διερχοῦντος τοῦ ταξίδιου. Κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο δὲ προτιθέμενος νὰ ταξιδεύσῃ καταβάλλει: ἀμέσως τοὺς μετρητοὺς τὰ 25 οὐρανούς τῆς ἀξίας τῶν δόλου ταξιδίου, ἀμφὶ τῇ ἐνάρξει του, τὸ δὲ ὑπόλειμον τὸ πληρώμα: εἰς δέκα Ισχαὶς δόσεις, τῶν δοιάν τῇ ἐνάρξεις τῆς καταβολῆς ἀρχεται: δύο μήνας μετά τὴν πληρωμήν τοῦ 25 οὐρανού. Διὰ τὰς μηνιαίας ταῦτας δόσεις θὰ ὑπολογίζηται τόκος 8 οὐρανού.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΑΙ 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.

### Ισπανία

#### Μέτρα ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

"Ἡ ὑπὸ τῆς Ἰσπανικῆς κυβερνήσεως συσταθεῖσα ἀνωτάτη ἐπιτροπὴ πρός μελέτην τῶν ζητημάτων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνήλθε πρὸ τοὺς εἰς τὴν πρότην αὐτῆς συνεδρίασιν, καθ' ἣν καὶ ἀπεφάσισε τὴν ἀμεσον τούτησις ὑποεπιτροπῆς διὰ τὴν ἐκπόνησιν σχέδιον «Ναυτικῆς Ηστάτως» διὰ τὴν ναυτιλίαν, δυον καὶ διὰ τὴν ἀλιείαν. ἘΕ τἄλλου ἡ Ἰσπανικὴ κυβερνήσεις ἀπεφάσισε νὰ ἐπιχειρηγήσῃ τὰ ὑπὸ ζημιῶν ἐργαζόμενα γαλανθρακωρυχεῖα. Ἡ ἐνίσχυσις αὐτῆς ὁ ἀνέλθη εἰς 2.50 πάζος κατὰ ἀνορυσσόμενον τὸν τόννον, ἀλπίζεται δὲ διὰ τοῦ μέτρου τούτου θέλουν βελτιωθῆ σημαντικῶν οἱ δροῦ τῆς παραγωγῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐργασίας τῶν γαλανθρακωρύχων.

— Εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῆς χρήσεως 1933 ἔχουν ἀναγραφῆ πιστώσεις διὰ τὴν παροχήν ἐπιχειρηγήσεων πρές τὴν Ἰσπανικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ἔτηται: 60 ἔκατ. ποστῶν αὐξήσεις, πειστῶν παραλίφεται: εἰς τὴν πρόδηλην ἐμισθύσασιν δικτύφων τακτικῶν γραμμῶν προσδιοτοπήσαντας γενικωτάρου τούτου προσδιοτοπήσαντας μιᾶς ναυτιλίας δυναμένης νὰ ἐπιχειρηγήσῃ προσδιοτοπήσαντας δικτύφων παραλίφεται: εἰς τὴν ἐπιχειρηγήσεως τῶν 72 ἔκατ. πιστῶν ποστῶν ὑπολογίζεται διὰ ἀναλογίας 1 1/2 'Αγγλικῆς λίρας. Βέβαιος τὸν ἐπιχειρηγήσεων τῆς παραγωγῆς τῶν 1.285.852 τ. γκρός.

— Εἰς τὸν Ἰσπανικὸν τύπον ἀναγράφεται: ἡ πληροφορία διὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φερρόδη, τοῦ Μπλακόν καὶ τῆς Καρθαγένης πρόκειται νὰ ναυπηγήσουν διὰ λογαριασμὸν τῆς Μεξικανικῆς κυβερνήσεως πέντε κανονιοφόρους 1600 τόννων ἔκαστην καὶ δέκα ἀκτοφυλακῆς τῶν 150 τόννων. Τὸ κόστος τῶν πολεμικῶν τούτων πολεμικῶν σκαφῶν ὑπολογίζεται εἰς 19 ἔκατον. Μεξικανικά πέντε, διὰ δὲ τὴν ἐπιθέλεψιν τῆς ναυπηγήσεως των θέλεις μεταδούν προσεχῶς.

### Ιαπωνία

#### Ναυτιλία καὶ ναυπηγικὴ βιομηχανία

"Ἐντυπωσίεις τοῦ ἐν Ἱαπωνίᾳ γενικοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ «Αἴοδ Ρέτζιστερ» καὶ Cox σχετικῶς μὲ τὴν δργάνωσιν καὶ τὴν τεχνικὴν ἀρτητὴ τῶν Ἱαπωνικῶν ναυπηγείων ἔξαιρουν τὰς ἐκεῖ ἐπετελεσθεῖσας προδόσους εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Ναυπηγούνται ἡδη εἰς Ἱαπωνίαν 18 φορτηγά λάινερς συνολικῆς χωρητικότητος 186.230 τ. γκρός. 'Απαντα εἰνε ἀνοτάτης κλάσεως, θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 15 ἔως 18 1/2 μιλίων, διὰ δὲ τὴν ναυπηγήσιν τῶν χρησιμοποιεῖται—κατὰ ωρὰν δροῦ τῶν συμβολαίων—διάτονον Ἱαπωνικῆς Ναυπηγίας, ἀποκελευσθεῖσες.

Ἐν συνεχείᾳ διὰ τὸν ζαλύβους ἔξεμπροντες τὰς κυβερνητικὰς ἐπιχειρηγήσεις διὰ τὴν διάλυσιν τῶν παλαιῶν σκαφῶν, τὰ δὲ Ἱαπωνικὰ ἐργοστάσια προθαίνουν εἰς ἀγοράς παλαιοῦ πλωτοῦ ὑλίου ἐπὶ τῆς ηλιοβαστῆς τὸ πρόβλημα τῆς ἀναγεώσεως τῆς ἐκ φορτηγῶν λάινερς Ἱαπωνικῆς χωρητικότητος. Κατὰ τὴν ἐπιτηρησιν τοῦ Νόμου τούτου εἰληπτικῆς καὶ τὸ ζητημα τῆς ιδρύσεως Ἱαπωνικοῦ νηογνώμονος, ἐπεκράτησεν δῆμος ζωηρᾶ ἀντιδρασίας, διότι τὰ Ἱαπωνικὰ φορτηγά λάινερς προοριζόμενα νὰ ἔξειται προτετούσιν τὰς μεταφορὰς τοῦ διεθνῆ ἀνταγωνισμοῦ, θὰ ἔπειτε νὰ ἔχουν τὴν ἀνοτάτην κλάσιν Νηογνώμονος παγκοσμίως ἀνεγνωρισμένουν. Πρόγματι οὐ σκέψεις αὐτῆς ἐξετιμήθη δεδοτός καὶ ἔγκατελείφθη ἡ ίδεα τῆς ιδρύσεως Ἱαπωνικοῦ Νηογνώμονος.

Μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων ναυπηγήσεων καταλέγονται καὶ διὰ φορτηγά μότος—λάινερς, κατασκευαζόμενα διὰ λομὸν τῆς «Nippon Yusen Kaihisha», χωρητικότητος 7300 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ταχύτητος 18 μιλίων τῶν ὥρων, προοριζόμενα δὲ νὰ διατεθοῦν εἰς τὴν ἐκπτώσεων τῆς πρόδητος τὴν Νέαν Υόρκην γραμμῆς. Ἡ ναυπηγήσις τῶν σκαφῶν τούτων βασίζεται ἐπὶ τοῦ νέου Ṯαπωνικοῦ Νόμου «περὶ διαλύσεων ἐν συνδυασμῷ πρὸς νέας ναυπηγήσεις», διὰ νὰ ἀπολαύσῃ δὲ διὰ τὸ «Nippon Yusen» τοῦ σχετικοῦ εἰνεργευτήματος πρόκειται νὰ διαλύσῃ 16 ἐκ τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν της, ἀγόντων ἡλικίαν 25 ἔτῶν καὶ ἀνι. συνολικῆς χωρητικότητος 87.600 τ. γκρός.

Τονίζεται συναφῶς, διὰ παρὰ τὰς κυβερνητικὰς ἀμοιβάς ἡ Ἱαπωνικὴ αὐτῆς ἐταιρία δὲν ἔχειται τὸν τόσον ἐκτεταμένην προσπάθειαν, ἀν δὲν ἀπεκόμιζεν ἀπὸ τὴν ἐκπτώσεων τῶν εἰς ἐθνικούς νόμισμα εἰσπράξεων τῆς σηματικῆς διαφορᾶς, ἀπὸ τοὺς εἰς συνάλλαγμα εἰσπραττομένους ναύλους, ἀδημούρησην αὐξῆσιν τῶν εἰς ἐθνικὸν νόμισμα εἰσπράξεων τῆς καὶ οἰκονομίας εἰς τὰς δαπάνας μισθοτροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων καὶ συντηρησίας τῶν σκαφῶν της.

Ἡ ἐπωφελής αὐτῆς ἐπὶ τῆς νομισματικῆς διαφορᾶς ἐπίδρασις καταφίνεται καὶ ἀπὸ τὰς εἰσπράξεις τῆς Ἱαπωνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 11ημ-

νον 1ης Ιανουαρίου έως 30ής Νοεμβρίου, ότε άνηλθον εις 150 έκατον. γιέν, έναντι 70 έξατ, τού άντιστοίχου Ιανουαρίου τού 1931.

"Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τὸν ἀσκούμενον ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τόκου προστατευτισμὸν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς τῆς ναυτιλίας, ἐγνώσθη ὅτι εἰς τὸν Ἱαπωνικὸν προπολογισμὸν τῆς χρονεώς 1933-34 ἀνεργάθησαν αἱ ἀζόλουθι πιστώσεις δι' ἐπιχορηγήσεις τῶν ἔξωτερων γραμμῶν :

Γραμματί	Γιὲν
Ιαπωνίας—Βορείου Αμερικῆς	4.067.780
Ιαπωνίας—Νοτίου Αμερικῆς	2.218.073
Ταχυδρομικαὶ συμβάσεις	960.000
Γραμματί Ανατολῆς, Κούβας κλπ.	150.000
Ιαπωνίας—Κινεζικῶν λιμένων	1.207.000
Ακτοπλοΐκαι γραμματί	1.067.700

Ἐάν εἰς τὰ ἀντότερον ποσά προστεθοῦν καὶ αἱ ἐπ. 3.676.724 γιένν ἀμούτα ναυτιλίας, αἱ παρεχόμεναι εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν ἀποτοκῶν συγκοινωνῶν, τὸ σύνολον τὸν πρὸς τὴν Ἱαπωνικὴν ναυτιλίαν κυβερνήσαν ἐπιχορηγήσεων ἀναβιβάζεται εἰς 13.347.282 γιένν.

## Ιταλία

### Αἱ λιμενικαὶ πρόσδοτοι

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν δεκαετίαν ἡ Ἰταλικὴ κυβέρνησις ἐδαπάνησε 1500 περίπου ἔκατον μύρια λιρετῶν διὰ τὴν βελτίσσων καὶ τὴν συγχρονισμένην τεχνικὴν συμπλήρωσαν τῶν κυριωτέρων Ἰταλικῶν λιμένων, τελευταῖος δὲ μελέτη καὶ ἔνα νεότερον πρόγραμμα ἐπετέλεσθον καὶ ἀλλούν ἀπαραίτητον λιμενικὸν ἔργων. "Ηδη ἀνεγέρθησαν εἰς τὸ Φιούμε καὶ πρόκειται, πολὺ συντόμως ἀποπερατωμένον, νά τεῦλη εἰς χρονεών, ἔνα σιλο διὰ τὰ γεννήματα, κυριαρχούστηκες 20.000 τόννων, ἐνῷ εἰς τὰ ντόκ Μουσσολίνι τῆς Γένοβας ἀπεφασίσθη νά προστεθῇ μία ἄκουμη μεγάλη λιμεναποθήκη.

Θα είνει ἀντὴ διώρθος, μὲ διαστάσεις μῆκος 1200 ποδῶν καὶ πλάτους 100, ὁ δὲ τεχνικὸς διὰ μηχανημάτων ἔξοπλος τῆς θάλασσης ἔργος, ἀπὸ 24 ἡλεκτρονικήν τούς γερανούς, ἐκ τῶν ὥποιον οἱ 18 θάλασσαν δύναμιν ἀρσεως βάρους τριών τόννων καὶ οἱ ὑπόλοιποι 6 δύναμιν ἔξι τόννων ἔκαστος, καὶ οἵτινες θάλασσαν νά ἐργάζονται κανονικῶς, ἔστω καὶ ἔναν τὸ πτύσιον τῆς λιμεναποθήκης γιγνὲν ὑψηλότερον διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὸ μέλλον καὶ τούτον ὁρόφον.

Ἡ λιμενικὴ πολιτικὴ τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως ἀποβαίνει καρποφόρος, ὅπως ἄλλως τε τοῦτο ἀποδεικνύεται ἐξ τῶν βελτισμένων συνθηκῶν ἐργασίας εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας. Ὡς παράδειγμα ἀναφέρεται τοῦ τελευταίου τὸ ἀλαβαστόν *"Bainsizza"* καταπλεύσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως Κυριακήν ἥσχισε νά ἐξφροντίσῃ τὸ ἔκ γαμανθάκον φορτίον του πήντε 7.20' πρωτίνη τῆς ίδιας ήμέρας, ἐπεράτωσε δὲ τὴν ἐφόρτωσιν τὴν 1ην μ.μ. τῆς Τριτῆς, ἡτοι εἰς 38 ἐργασίμως ὥρας καὶ παρέδωκε, βοηθείᾳ τῶν ἡλεκτρονικῶν γερανῶν, τὴν μὲν πρώτην ἡμέραν 4034 τόννων, τὴν δὲ δευτέραν τὸ ὑπόλοιπον τοῦ φορτίου ἐξ 3900 τόννων.

### Βελτιούται ἡ κίνησις τῆς Γένοβας

Ἡ σημειούμενή τελευταίως ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας καὶ ἐμπορίκης κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας ἀποτελεῖ τὸ βαρόμετρον εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς Ἰταλίας διὰ τὴν ἔξαπλωσίν της ἐπὶ τῶν θαλασσῶν καὶ τὴν εὐθυτέραν εἰς τὸ μέλλον ἐμπορικήν της δραστηριότητα.

Οὕτω βάσει τῶν τελευταίων στατιστικῶν τοῦ Αὐτονόμου "Οργανισμοῦ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας" κατὰ τὸ δημητον τοῦ τρ. ε. παρετηρήθη, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσίας περιόδου, μία ἀνέχοις τὸν ἀπὸ θαλάσσης εἰσαγωγῶν εἰς τὴν Γένοβαν κατὰ 4.46 ο.ο), μολονότι ἡ εἰσαγωγὴ γεννημάτων ἐμειώθη κατὰ 200.000 τόννους, ὡς φυσική συνέπεια τῆς δοθείσης ἑπτὸ τῆς Φασιστικῆς κυβερνήσεως ἀποφασιστικῆς "μάχης τοῦ στού". Ή βελτιώσις ἀφορᾷ κυρίως τὴν εἰσαγωγὴν πρώτων ὄγκων διὰ τὴν βιομηχανίαν, ἐν τινὶ δὲ μικρῷ ποσοστῷ καὶ τὴν εἰσαγωγὴν γαιανθράκων.

Μετά τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐγκινού σιτοπαραγωγῆς καὶ τὴν, ὡς ἄνω, ἐπελθούσαν μείονσιν τῶν εἰσαγωγῶν γεννημάτων, ἡ κίνησις τῆς Γένοβας ἥσχισε νά συγκεντρώνται εἰς τὰ γενικὰ ἐμπορεύματα, δι' ὃ καὶ ἐπραγματοποιήθησαν ἀνάλογη λιμενικὴ βελτιώσεις τείνοντα εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐναποθήκευσης καὶ τῆς διαμεταποίησης διὰ τῆς Γένοβας τῶν ἐμπορευμάτων. Συγχρόνως, ἡ ἀποφασιστικής ἀνέχοις τῶν δικαιομάτων ἐναποθηκεύσεως δὲν προκειται νά ἐφαρμοσθῇ ἥδη, ἀλλ' εἰς τὸ μέλλον καὶ εἰδικῶς εὐθύνης ὡς ἥθελον τὸ ἐπιτρέψει αἱ εὐνούχωται συνθῆκαι τὸν ἐμπορίον.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐξαγωγὴν, σημειούται αὐτὴ κατὰ πολὺ περισσότερον ἥτις ἐμπένητη ἀπὸ τὴν εἰσαγωγὴν, φθάσασα κατὰ τὸ δημητον τὰ 18.2 ο.ο ἐπὶ πλέον τῆς ἀντιστοίχου περιουσίας. Ἀπὸ τοὺς Ἰταλικοὺς κύκλους κρίνεται τούτο ὡς σημείον παρήγορον, διότι ἡ ἀπὸ ἑτανῶν κατοῦντα δισαναλογία μεταξὺ εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς ἀπετέλει σοβαρὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐμπορικήν πρόσδοτον τῆς Γένοβας, συνέβαλεν εἰς τὴν ἔλλειψιν φορτίων καὶ παρεκώλυε οὕτω τὴν διατρησον τακτικῶν γραμμῶν πρὸς ἄλλους λιμένας μὲ ἀφετηρίαν τὸν πρότον Ἰταλικὸν τοιούτον.

Ἡ βελτιώσις τῆς ναυτιλίας κινήσεως τῆς Γένοβας, καὶ ἡ πύκνωσις ταῦ δικτύου τῶν συγκοινωνῶν τῆς ἐπέδρασεν ἐπὶ τὴν βελτιώσιας τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου, ἐλπίζεται δὲ ὅτι ἡ ἐπέδρασις της θάλασσας εἴτε σπουδαιοτέρα εἰς τὸ μέλλον. Κατὰ τὸ δημητον τοῦ τρ. ε. καὶ

ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περουσινήν περιόδον ἡ ναυτιλία κίνησις τῆς Γένοβας ἐσπειρίσθησεν αὐξήσην κατὰ ποσοστὸν 7.1 ο.ο) διὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ 4.5 ο.ο διὰ τὸ τοννάς νέτ — φέτιστε. Αὐτοῦ καλύπτεται ἡτο ἡ ἀναλογία μεταξὺ τοῦ τοννάς νέτ καὶ τῶν φορτίων, γεγονός ποι καταδεικνύεται βελτίωσιν τῆς ναυτιλίας ἐργασίας. Ή αὗτης τοῦ ἐπιβατικοῦ φορτίου κατὰ τὴν ίδιαν ὑπὸ συγκρισιν περιόδον ἐφθασεν εἰς ποσοστὸν 35 ο.ο). Ο κατιστέρῳ πίναξ ἐμφανίζεται ἀναλυτικώτερον τὴν ἐπελθούσαν βελτίσσων.

Λιμήν Γένοβας	1932	1933	Αὔξησις
Πέντε πρώτοι μῆνες	8.048.899	8.415.248	+ 4.55
Επιβατική κίνησις	43.664	59.054	+ 35.25
Είσαγωγή, τόννοι	2.139.270	2.234.645	+ 4.16
Έξαγωγή, τόννοι	533.067	630.237	+ 18.23
Σύνολον πρώτοι μῆνες, τ.	2.672.337	2.864.882	+ 7.21

Σημειούνται ιδιαιτέρως ἡ αὔξησις εἰς τὰς ἐπὶ τῆς Γένοβας πρὸς τὸ ἑσπεριακὸν ἀποστολάς ἐμπορευμάτων διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων. Κατὰ τὴν ίδιαν ὑπὸ σύγχρονον χρονικὴν περιόδον ἐπῆλθε ἡ χαρακτηριστικὴ μείονσις κατὰ 6.72 ο.ο εἰς τὰς διὰ τῶν σιδηροδρόμων ἀποστολάς καὶ αὐξησης κατὰ 47.60 ο.ο εἰς τὰς διὰ αὐτοκινήτων, ἡτοι ἀπεστάλησαν σιδηροδρόμων 133.197 τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων 294.495 τόννοι.

### Τὰ ταξίδια τοῦ «Conte di Savoia»

Κατ' ἀνακοίνωσιν τῆς ἑταίρειας *"Italia"* τὸ ὑπερωκεάνιον τοῦ *"Conte di Savoia"* ἀπέπλευσε πρὸ ἡμέρων ἐκ Νέας Τόρχης φέρον 1800 ἐπιδιέτας, τὸν μέγιστον ὅγλαζη ἀσύρματον ἐπιβατών, αἵτινες μεταφέρθησαν παρ' Ἰταλίαν πλοίοι κατὰ τοὺς διώδεκα τελευταίους μῆνας. Τὸ γεγονός τούτο, συνδυάζομενον καὶ πρὸς ἄλλας τινὰς ἐμφροντικὰς περιπιώσεις, σχολιάζεται ὡς ἀπετελεοῦν ἐνίστις εἰς τὰς τελευταίας τοῦ ἡμέρας τοῦ *"Conte di Savoia"*, καὶ τοῦ *"Borgo e Nostra Signora"* Βοργιαζίου καὶ τοῦ *"Amerikas"* καὶ συνεπώς παράγοντα σπουδαῖον διὰ τὴν *"Mediterranea"* καὶ τὴν *"Italia"*.

### Τὸ μότορσιπ *"Oceania"*

Τὸ νεότερυντον Ἰταλικὸν μότορσιπ *"Oceania"* τῆς *"Kōzoulietcs"* ἀποπλεύσαν ἐκ Τεργεστῆς μὲ περιηγήτας ἔξετάλεσσος τὸ παρθενικόν του ταξίδιον εἰς τὴν Μεσόγειον, προσγγίσαν εἰς διαφόρους λιμένας, φιλοξενήθην ἐξ τὴν 18ην καὶ 19ην Ιουλίου εἰς τὰ Φαληράκα ὅπουτα. Διαρκούντος τοῦ πρώτου πλοίου κατὰ τὸν θάλασσαν ἡ πρώτη πλούσιας ἀνάκτης ὡς τοῦ τοῦ πλοίου, ουσιώματος *"Νεάπολις"*, Λιθόρο, Γένοβα, Μασσαλίαν καὶ Λισσαβώνας. "Η σύμβασις αὕτη, τεθίσας ἡδη ἐν Ιαζύ, θά είνε παντεστῶν διαφορετικής, προδλέπει δὲ τὴν ἐκτάλεσσον—κατ' ἀνώτατον δρίσιν—διώδεκα ταξίδιων κατ' ἑτοῖς ἔποις 250.000 λιμένων κατά ταξίδιον. "Εξ μῆνας αρπάγει πρὸ της λιγενώς της, δύναται ἡ σύμβασις νά ἀνανεωθεῖ: διὰ χρονικήν περίοδον 6 ή 7 μηνῶν καὶ θεον καθ' ἕξης. Διὰ τὴν ἐξιπηρήσην τῆς νέας τεκτονικῆς γραμμῆς ἡ *"Kōzoulietcs"* προσέδην εἰς τὴν ἐποικίαν τῶν ἀλαβαστρών περιηγήσεις τοῦ *"Génobis"* καὶ *"Aksoulietcs"*, τοῦ *"Δεύτερης Τριστούν"*, ἀτινα ἐξετάλουν μέχρι τοῦδε τὴν ἐπέρρεας ὑπηρεσίαν Γένοβας—Βορμάζης. "Ηδη πρόκειται νά μετονομασθεῖν *"Όυρανία"* καὶ *"Αμαζόνια"*.

## ROSARIO - ARGENTINA

E. Δ. ΕΥΘΥΜΙΔΗΣ  
SHIP CHANDLER

925 URQUIZA STR

CABLES: EFTIMIDES-ROSARIO

Αναλαμβάνομεν τροφοδοσίας καὶ ἐφοδιασμάτων ὑλικῶν μηχανημάτων καὶ καταστρώματος εἰς τοὺς λιμένας:

ROSARIO, SAN LORENZO, PTO. GABOTO  
& VILLA CONSTITUCION

TAXEIA KAI EYSYNEIDHTOS  
DIEKTPEΡAIΩΣIS YΠΟΘΕΣΕΩΝ

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

## Kαναδάς

### Πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ἐμπορίου

Τὸ Καναδικὸν ὑπουργεῖον τοῦ ἐμπορίου ἀποβλέπον εἰς τὴν διεύκολυνσιν τῶν ἐμπορικῶν ονταλλαγῶν τῆς χώρας μὲ τὴν Μεσόγειον, καθὼς καὶ μὲ τὴν Ἑγγὺς καὶ τὴν Ἀπωλατολήν, συνῆψεν ἐσχάτιον σημειονίαν μὲ τινὰς Καναδικὰς ἀτμοπλοῖκὰς ἑταιρίας, αἱ ὅποιαι ἀνέλαβον τὴν ἀποδρόμου, ἔναντι παροχῆς μᾶς ἑτοῖς ἐπιχορηγήσεως, νὰ προθοῦν εἰς τὴν ἴδιαν τακτική γραμμῆς ἐνόντης τὸν Καναδᾶν μὲ τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς, τῆς Λιγύπτου καὶ τῶν Ὀλλαδικῶν Ἰνδιῶν μέσῳ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ.<sup>1</sup> Η νέα αὕτη γραμμὴ προώρισται νὰ διευκολύνῃ τὰ μέριστα τοὺς παραγωγοὺς καυτσούν, διότι μεχρι σήμερον τὸ προῖον τοῦτο μετεφέρετο εἰς τὸν Καναδᾶν μέσῳ, κυρίως, τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν.

## Κίνα

### Α)π ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀπὸ 93 ἑτῶν

Ἡ Ἑλλὰς δὲν δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅτι κατέχῃ τὸ ρεζόρ τῆς παλαιότητος ἀποτοπλοϊκῶν σημείων.

Τὸ τελοῦν εἰσέτι ἐν ὑπηρεσίᾳ μικρὸν Κινεζικὸν ἀτμοπλοῖον «Hsin Tai», ἀναφέρεται ὅτι εἶναι τὸ παλαιότερον εἰς τὴν ἡλικίαν σκάφος ἐκ τῶν Ἕγγαριμένων εἰς τὸν Ἀγγλικὸν Νησιούνονα «Λοΐδη Ρέτζιστερ». Τὸ σκάφος τοῦτο—μολονότι δὲν ἀποτελεῖ τὸ ἀρχαιότερον ἀτμοκίνητον πλοῖον τοῦ Κόσμου—καθειλκύσθη πρὸ 93 ὀλοκλήρων ἑτῶν, κατὰ τὸ διάστημα τῶν ὅποιων διῆλθεν ἔνα ποικίλον εἰς γεγονότα καὶ περιπετείας στάδιον. Κατεσκευάσθη εἰς τὴν Πετρούπολιν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Nevesky τὸ 1840, βάσει σχεδίων Σκάπτων ναυπηγῶν καὶ μηχανικῶν, οἵτινες εἶχον κληθῆ ἐπὸ τοῦ τότε Τσάρου Νικολάου τοῦ Α'. διὰ νὰ ὀργανώσῃ τὰ πρώτα Ρωσικὰ ναυπηγεῖα.

Ἔτο τὸ πρῶτον κατασκευασθὲν ἐν Ρωσίᾳ οιδηροῦν σκάφος καὶ ἀπὸ τὰ πρῶτα ἀτμοπλοῖα τοῦ Κόσμου, αἱ δὲ γραμμαὶ τοῦ κινοῦν καὶ σύμερον ἀδύο τὴν προσοχὴν τῶν εἰδικῶν. Ἀρχικῶς ὀνομάζετο «Tung-Sun» καὶ ἔξετέλει πλάνος εἰς τὴν ἥδατα τῆς Ἀπωλατολῆς μεταξὺ Σιβηρίας καὶ Κινεζικῶν λιμένων. Βραδύτερον ἥλλαξε ἰδιοκτησίαν καὶ ἐνηρογήηθη εἰς τὸ Χόγκ—Κόγκ, ἀφοῦ δὲ ἐπὶ μαρκάριν σειράν ἑτῶν εἰργάσθη εἰς τὰς μεταφορὰς δρῦς ἀπὸ Σαΐγκόν καὶ εἰς τὴν ἀποτοπλοῖον ἀνά τὰ Κινεζικὰ παράλια, περιήλθε μετά τὸν πόλεμον εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν τῆς τοῦ Τιέν—Τοῖν ἀτμοπλοῖας «Tung—Sun», παρὸ τῆς ὁποίας καὶ ὀνομάσθη «Hsin Tai».

Ἐχει χωρητικότητα 401 τόνων γρούς καὶ διαστάσεις μήκους 168.9 ποδῶν, πλάτους 26.3 καὶ ὕψους 15 ποδῶν. Κατὰ τὴν ναυπηγησίν τοῦ εἰχεν ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρόωσιν τοῦ μὲ μονοκύλινδρον ἀτμομηχανῆν καὶ μίαν ἔπικα, ἀνέπτυσθε δὲ ταχύτητα 10 μιλίων, τὸ 1903 ὄμως ἀνένεωσε τὴν μηχανήν τοῦ μὲ σύνθετον τοιανθῆν (compound), διότε καὶ ἡ πλευρὴ ἡ ταχύτητος τοῦ εἰς 11.12 μίλια. Εὐρισκόμενον ἐσχάτος εἰς τὰς δεξαμενὰς πρὸς ἐπιτεώρησιν διεπιστόθη, ὅτι διατηρεῖται εἰς ἀριστηγή κατάστασιν, οὐδαμοῦ δὲ τὸν σκάφον παρουσιάζονται σημεῖα ῥυθμῶν.

## Μεγάλη Βρεταννία

Sir John Reeves Ellerman

Τὴν 16ην π. μηνὸς ἀπέθανεν εἰς ἡλικίαν 71 ἑτῶν ὁ sir John Reeves Ellerman, κατέχων τὸν τίτλον τοῦ βαρωνέτου καὶ καταλαγόμενος μεταξὺ τῶν διακριπτοτέρων, ἀλλὰ καὶ τῷ πλέον ἰσχυρῶν Βρεταννῶν ἐφοπλιστῶν. Ὁ θάνατός τοῦ ἀποτέλεσθε τὴν Ἀγγλικὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν ἀπὸ μίαν ἔθουσαν φωτογραφίαν της, ποὺ τὴν διέκρινεν ὡς ὑπῆρχη ἀντιλήψεως καὶ ἐνεργείας, βαθεῖα τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων περί, ἀποφασιστικής καρακτήρος καὶ μία ἀκταπόνητος καὶ μεγαλουργός δραστηρίης. Μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς τοῦ ὁ sir John Ellerman διήγετον προσωπικῶς τὰς πολλαπλὰς καὶ ποικίλλας ἐπιχειρήσεις του, ιδίᾳ δὲ τὸν κραταύνον διμίλον τῶν ναυτικῶν αὐτὸν ἐπειρύθιν, τόσον ἀφήμως γνωστῶν ἀνὰ τὸν Κόσμον ὡπὸ τὴν γειτονὴν ἐπουνυμίαν «Ellerman Lines».

Ἐγγενήθη εἰς τὸ Χούλλ οὐ πρὸ Γερμανῶν γονεῶν, ἀποκτήσαντας τὴν Βρεταννικὴν ὑπηκοότητα, ἀρχίσας δὲ τὸ στάδιον τοῦ ἀπὸ ἀπλοῦ ὑπάλληλος ταχέων ἔξειλήθη εἰς ἀνωτέρους δρίζοντας χάρις εἰς τὰς εὐρυτέρες ἐπιδιώξεις του. Πλευρὰ ἀνήσυχον καὶ προσδετικόν, τὸν ἔξητην προκογγήν καὶ τοῦ τὴν ἡρηνήθησαν, δὲν ἔδιστος νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ στανόν ὑπαλληλικὸν στάδιον καὶ πλήρης ἀποτελούθησεν νὰ τιθῇ εἰς τὸν ἄγνων τῆς ζωῆς,

ἔχων ὡς ἐφόδια τὰ πολύτιμα ἡθικά του κεφάλαια καὶ ὅλιγα χρήματα, κληρονομίαν τοῦ πατρός του. Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ποργὴ ἡ ἀναδείξεις του. Στραφεῖς πρὸς τὴν Θάλασσαν, τὸ γόνητρον τῆς ὁποίας τόσον τὸν εἶλκε, ἐγένετο τὸ 1889 μέλος ἐνός συνδικάτου, σκοποῦντος νὰ ἔργαρησεν τὴν «Leyland Line».

Εἰσῆλθεν εἰς τὸ συμδούλιον τῆς ἐπιτρίπτας ταύτης, διαδέχθη εἰς τὴν προσδίαιν τῆς τὸν λόρδον Furness καὶ μετὰ ἡγέλου ἐπιδιοθεῖς εἰς τὴν εὐέσδαστην τὸν ἐργαστῶν τῆς συνεκεντρωσαν εἰς χειρὸς του τὰς περιουσιέρας μετοχάς, μετὰ τινὰ δὲ χρόνον ἐπώλησε τὴν ἐπιτρίπταν εἰς τοὺς G. M. Morgan & Co, ἀποκομίσας ἕνα κέρδος ὑπερβαίνον τὸ 1.250.000 λιρῶν. Διὰ τὸν ἔσωτόν του ἐκράτησε τὸν στόλο τῆς Μεσόγειου, διπλικόν καὶ ἀπετέλεσε τὸν πυρήνα δῶλων τῶν μετέπειτα ναυτιλιακῶν τὸν ἐπιχειρήσεων. Ἡγάροσεν εἰτα ἀλληλοδιαδόχως τὴν «City Line», τὴν «Hall» καὶ τὴν «Bucknall Line», κατινες συνεκρότησαν τὴν εὐρυτέραν ἐπιχειρήσεων «Ellerman Lines».

Διαριθμὸς χωρῶν πρὸς τὴν πρόσδοσην ἀνεδειχθη πρόσδορος καὶ κυριώτερος μέτοχος ἐνός ισχυροτάτου ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος ἀπαρτισθέντος ἀπὸ τὴν «City Line», τὴν «Ellerman & Pappayani Line», τὴν «Hall Line», τὴν «Wilson Line», τὴν «Westcott & Laurance Line» καὶ τὴν «Ellerman & Bucknall Steamship Company». Ὁ ἡνωμένος στόλος τῶν ἐπιτρίπτων αὐτῶν ἀνήρχετο τὴν ἱγνούμενην 1933 εἰς 163 συγκρήτης 781.405 τόνων γκρός καὶ ἀπετέλει τὸν ἰσχυρότερον Ἀγγλικὸν ἐφοπλιστικὸν δημιούρον, ἐξυπηρετοῦτα ποικίλην γραμμὴν πρὸς δῆλους τοὺς Βρεταννικούς λιμένας, πρὸς τὴν Μεσόγειον, Αἴγυπτον, Ἐλλάδα, Τουρκίαν, Σκανδιναվικούς λιμένας, Βαλκανήν Θάλασσαν, Ἡπειρόπην, λιμένας Ήπ. Πολιτειῶν, Ἰνδίας, Καϋπλάνην, Βερμανίαν, Ἀφρικήν ἐν γένει καὶ Λιβύειν. Συγχρόνως ὁ John Ellerman ἦτο καὶ μετοχος πολλῶν ἀλλων μεγάλων ἀποτοπλοϊκῶν ἐπιτρίπτων, ως λ. χ. της «P. & O.» καὶ «British India», τὴν «Shaw Shawill & Albion Line», τὴν «Cunard» καὶ πλ. Εἰχειν ἐπίσιμης μεγάλην ἀκίνητην περιουσίαν εἰς τὰς καντρικοτέρας θέσεις τοῦ Λονδρίνου City καὶ είχεν ἐνεργήδες ἀναμιγῆδες δημοσιογραφικὰς ἐπιχειρήσεις ἐφιδιερίζοντας περισσοτέρων.

Κατὰ τὸν πόλεμον ἐναντίον τῶν Μπόερ καὶ κατὰ τὸν Εἰρωπαϊκὸν τοιοῦτον προσέφερεν ἀνακτημένης ὑπηρεσίας εἰς τὴν Πατρίδα του.

### Η ἔξαγωγὴ γαιανθράκων

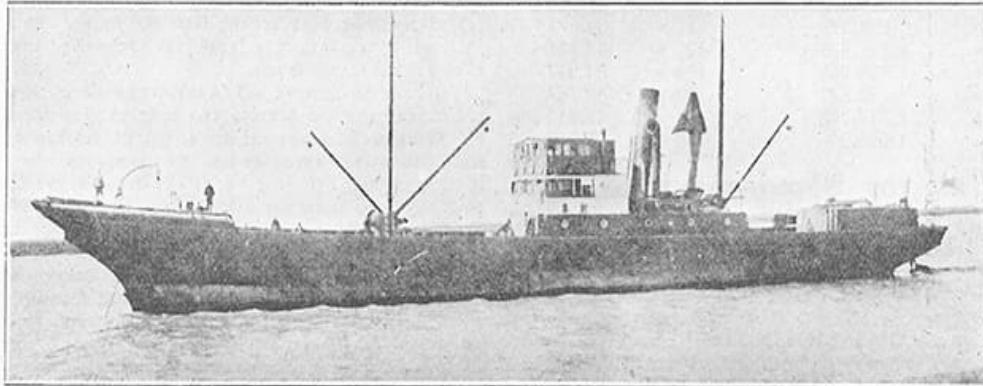
«Ἡ κατὰ τὸ α'」 θύμον τοῦ τρ. Ἀτ. Ἀγγλικὴ γαιανθρακοπαραγωγὴ ἔπιηρεν ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἐνθαρρυντική, ἀν καὶ τὸ σύνολον τῶν ἔξαγθέντων φορτίων καὶ τῶν μπωνκεροπαρουσίας μείωσιν 25 1/2 ἔκτ. τ. ἔναντι τοῦ ἔδιου θύμον π. τ., ἀνάλογούσκον πρὸς ἓν ποσοστὸν 5 ο. Δέοντος ἐπούτοις νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ μείωσις αὗτη ἀφορᾷ μίαν περιοδὸν συνεχοῦς καὶ διαριζαντομετρίας ἐπιπλέοντας, καθ' ἣν ἐπιπροσθέτως καὶ ἔνας τεράστιος δῆγκος σκαψών παρέμενεν ἐν ἀργεῖ.

Χαρακτηριστικὸν τοῦ θύμου ἔπηρεν ἡ ἔξαγολος θυγητικὴ σταθερότητα τῶν τυμῶν, δι μηνιαῖς μίσος δροῦ τῶν ὀποίων ἐκρατήθη εἰς τὰ σελ. 16(1) ἔναντι μέσου δροῦ 16(2) δι' ὀλόκληρον τὸ παρελθόν ἔτος καὶ 16(2) 1/2 διὰ τὸ 1931.

Τοιούτεστι, ὅτι ἡ κατὰ τὸ α' θύμον μείωσις τοῦ Βρεταννικοῦ γαιανθρακεμπορίου προσήλθει κυρίως ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν διὰ Γερμανίαν, Ὅλανδριαν καὶ Βέλγιον καὶ κατὰ 650.000 τ., εἰς τὴν Μεσόγειον (ἰδίᾳ Ιταλίαν, Ἐλλάδα καὶ Ἀλγερίον) κατὰ 310.000 τόνους καὶ διὰ τὸ συμπληγματικὸν ἔπιορθων τῆς Not. Ἀμερικῆς κατὰ 163.000 τόνους. Ἐμειώθησαν αὖτε ἔπιορθοι καὶ αἱ ἐπωτερικαὶ ἀποστολαὶ πρὸς τὰς ἐλαυθέρας Ιρλανδικὰς πολιτείας κατὰ 481.000 τ., συνεπείδη τῆς παρ' αὐτῶν ἐπιδολῆς εἰσαγωγῆς διασπορᾶς 5) — κατὰ τόνων.

Ἐναντίον τῶν ἀνωτέρω μετώπων, γῆγεθησαν κατὰ 126.000 τ. αἱ ἔξαγωγαὶ εἰς τὸ Καναδᾶν καὶ κατὰ 632.000 τόνους αἱ ἔξαγωγαὶ διὰ Φινλανδίαν, Νορδηγίαν καὶ Δανίαν, εὐνοϊκὴ δὲ ὑπῆρξεν ἡ έγκτησις καὶ ἀπὸ μερικῶν διευτερευόμενας ἀγοράς. Παρ' ὅλην τὴν ἀδεματίστηκα τὸ ἔγγυο μέλλοντος τῆς Παγκοσμίου βιομηχανίας καὶ παρὰ τὴν γενικήν σίκονομοτήν ἐκπτωτικής διαταύποντας παρὶ ἐπικρατήσεως εὐνοϊκωτέρων δρῶν κατὰ τὸ β' θύμον. Τοιούτεστι καναριδός διτ., ἐκν ἡ ἀρεμένη ἀνατιμῆσις τῶν προϊόντων συνεχισθεῖ καὶ μία ἡγεμονίαν βιομηχανίας ἐνέργεια προκύψῃ δροῦ με κακοῖαν ζωηροτέραν ναυτιλιακὴν κίνησιν, μία εὐνοϊκὴ θά προσέλθῃ ἐπιδροσοῖς καὶ εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν γαιανθράκων.

Σημειούσθαι ἀκόμη, ὅτι ἡ τόνωσις τῶν εἰς τὰ Σκανδιναվικὰ κράτη ἔξαγωγῶν παρετηρήθη πρὸ τῆς ισχύος τῶν συναρθρισμῶν συμβάσεων ἀπαλλαγῆς καὶ συνεπόδειος δὲν ἔχειδηλώθη εἰσέτι πλήρως ἡ ἐπὶ τῆς ἐφερμογῆς τῶν φρειλιμότητης. Ὡς πρὸς τὴν Καναδικὴν ἀγοράν, τὸ ἐν αὐτῇ μέλλον τοῦ Ἀγγλικοῦ γαιανθρακοπαραγωγῆς εἰς μέδσικον, διστοιχίας τοῦ Ήπ. Ηνωμ. Πολιτειῶν, μολονότι ἡ ἐκεῖθεν ὀφέλεια τῶν ἐνδέκτων νὰ είναι ἐφήμερος, ἀφοῦ καὶ αἱ τι-



με των Αμερικανικών προσόντων ηρχισαν ύφεσμενα.

Ός πρός τάς άγοράς της Ήπειρωτικής Εύρωπης ή μεγαλυτέρα έπις βελτιώσεως στηρίζεται επί των διά Γερμανίας Αγγλικών έξαγονην, δους ή Ελληνικής κατέστη αισθητή, άναγκασσα μάλιστα την κυδέρησιν του Βερολίνου ν' αύξηση ηδη τό ποσοστόν του είσακτέου για άνθρωπος.

## Αἱ ἀπώλειαι τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας

Συμφώνως πρός στατιστικήν του «Λόοδ Ρέτζιστερ», το σύνολον των κατά το παρελθόν έτος ἀπωλειῶν πλοίων (χωρητικότητος 100 τ. καὶ ἄνω) συνετέλεσεν ναγάκιον, ἐγκαταλείψαν εἰς τὰς ἀσφαλείας καὶ διαλύσεων, ἀνήλθε διὰ τὴν Παγκόσμιον Εμπορικήν Ναυτιλίαν εἰς 651 στάρη 1.751.357 τόννων γκρός, εἶ τῶν δύοποι τὰ 573 τόννων 1.696.245 ήσαν ἀτρόπλοια καὶ μότορσπιτ, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 78 τόννων 55.112 ήσαν ιστοφόρα. Αἱ ἀπώλειαι αὗται ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τοῦ 1931 δεικνύουν αὐξησιν διὰ τὰ ἀτρόπλοια καὶ μότορσπιτ κατά 369.537 τόννους γκρός καὶ διὰ τὰ ιστοφόρα κατά 22.000 τόννους. Αἱ διαλύσεις σημειούνται μὲ 1.378.193 τ. γκρός ἔναντι 1.032.712 τόννων τοῦ 1931, παρουσιάζουσαν αὐξησιν κατά 345.481 τόννους, αἱ δὲ ἀπώλειαι ἐξ θαλασσίων ἀτυχημάτων δεικνύουν καὶ αὗται αὐξησιν κατά 37.056 τ. γκρός ἔναντι τοῦ 1931. Η Αγγλική συμμετοχὴ εἰς τὰς διαλύσεις ἔφθασεν εἰς τὰς 459.249 τ. ἔναντι 314.957 τ. τοῦ 1931, γενικῶς δὲ αἱ ἀπώλειαι τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας ἐν διαλύσεων καὶ ἀτυχημάτων κατά τὴν τελευταίαν 10ετίαν δείκνυνται ἀπό τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

Ἐτη	Ἀτρόπλοια καὶ μότορσπιτ	Ἴστιοφόρα
1923	709 τ. γκρός	1.456.870
1924	777 »	1.614.662
1925	553 »	980.794
1926	656 »	1.226.873
1927	469 »	852.398
1928	584 »	1.217.075
1929	672 »	1.458.665
1930	561 »	1.232.521
1931	558 »	1.335.708
1932	573 »	1.696.245
		259 τ. 259.909
		239 » 243.017
		186 » 161.241
		182 » 117.070
		154 » 139.671
		121 » 94.471
		120 » 84.937
		107 » 80.763
		64 » 33.112
		78 » 55.112

## Ἡ κίνησις εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν

Ἡ παρατηρηθεῖσα μείωσις τοῦ ἐπιθετικοῦ ρεύματος εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βόρ. Ἀτλαντικοῦ ἔγκυος κατὰ τὸν τέσσαρκος πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἐπὶ περισσότερον 17 σ. ἔναντι τοῦ ἀντιτιστούντος χρονικοῦ διακτηνατος τοῦ π. ἐ. διὰ τὴν κίνησιν ἀπὸ Εὐρώπης εἰς Βόρ. Ἀμερικήν καὶ 30 σ. ὅταν τὴν ἀντίτιστον κατεύθυνειν. Ἔτει διέθεσαν δηλαδὴ κατὰ τὸ ἀπεταύνον ἀργαν 24.503 ἐπιθέται ἐκ τοῦ Πελλαῖον Κόσμου πρὸς τὸν Νέον ἔναντι 29.697 ἐπιθετῶν τοῦ ἀντιτιστού περισσευτοῦ τετραγωνοῦ καὶ 27.934 ἐπιθέται ἐκ τοῦ Νέου Κόσμου πρὸς τὸν Πελλαῖον ἔναντι 40.014 τοῦ ἢδιου ἀργαν π. ἐ.

## Νορβηγία

### Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγείων

Μία κοινοβούλευτικὴ ἐπιτροπὴ συνεστήθη τελευταίως διὰ τὴν μελέτην τοῦ τρόπου παροχῆς ἔργασίας εἰς τὰ Νορβηγικὰ ναυπηγεῖα. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ταῦτην ἐπεβλήθη πρόστασις ἐκ μέρους τοῦ τραπεζίτου Volkmar, δι' ἣς προβλέπεται ἡ ἰδησις ὁργανισμού, δῆσις θὰ ἀνέλαμβανε νὰ ἔξαγοράσῃ ὅλα τὰ παλαιὰ Νορβηγικὰ σκάφη καὶ νὰ τὰ διαλύσῃ, μὲ πληρωμὴν τιμῆς ἀντιτέρας τῆς κρατούσης εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν παλαιοστίδην. Οὐ σύντοπον ἀποζημιώνειν πλοιοκτήτης θ' ἀναλάβοντι τὴν ἐποχρέωσιν νὰ ναυπηγήσουν ἐν Νορβηγίᾳ νέα σκάφη, κατ' ἀνάλογίαν τοῦ ἡμίσεως τῆς πωληθεύσις παρ' αὐτὸν πρὸς διαλύσιν χορηγικότητος.

Ἐάν, π. χ., ἐπωλοῦντο πλοῖα 12.000 τόννων γκρός πρὸς διάλυσιν, τὸν δύοιν την ἡμήραν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν θὰ δινήσκοτε εἰς 140.000 κορώνας, θὰ ἐπληρώνετο ὁ πλοιοκτήτης — συμφώνως πρὸς τὸ προτατένον σχέδιον — 350.000 κορώνας, ἀρκεῖ νὰ παρηγγέλλεται τὴν ναυπηγήσην δύο σκαφῶν 3.000 τ. γκρός ἐπαστον. Η διαφορὰ τῶν 210.000 κορώνων θὰ ἔξερδοσθεῖ τὴν κυβερνητικὴν συνεισφορὰν εἰς τὸ ἔργον τῆς ναυπηγίης ἐνισχύσεως, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ δύνανται νὰ ναυπηγηθοῦν σκάφη 30.000 τόννων.

## Ολλανδία

### Ἡ δέσις τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν λιμένων

Ἐθημοσιεύθη τελευταίως ἐν "Ολλανδίᾳ μία ἔκθεσις τῆς «Διοίσεως τοῦ Περθοθλασσού Εμπορίου» περὶ τῆς καταστάσεως τῆς "Ολλανδίας Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἐξ αὐτῆς ἐμφαίνεται, ὅτι, παρ' ὅλην τὴν ἐπιτωμα τοῦ μισθοῦ τῶν πληρωμάτων, οἱ "Ολλανδοί ἐφοπλισταὶ πληρώνουν καὶ σύμερον ἀκόμη μισθολόγια τῷριμένα κατὰ 25 ἥως 30 σ. ἔναντι τῶν "Αγγλων καὶ Σκανδιναυθῶν ἀπαγορεύσιῶν των.

Πολλαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ ἀπὸ μακροῦ χρόνου διατηρούμεναι ὑπὸ διαφόρων ναυτικῶν ἔταιρων κατηγορήσαν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, διελύθη δὲ καὶ ἡ ἔταιρια τῆς "Νοτίου Αφρικῆς καὶ ὁ στόλος τῆς ἀπερροφήθη ἀπὸ τὸν δημιούρον τῶν πληρωμάτων, οἵ "Ηνωμένων Ολλανδικῶν ἔταιριδῶν". "Αφ" ἔπειτα αἱ ἐπινοησεῖς κατὰ τὰς γραμμὰς τῶν "Ανατ. Ἰνδίων ἡλάττωσαν τὰς τιμὰς τῶν δι' ἐπιθέτων εἰσιτηρίων των, ἀντικατέστησαν δὲ καὶ μερικά ἐκ τῶν ταχυδρομῶν σκαφῶν των διά της φορητηγῶν.

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1932 εἰχε παρατηρηθῆναι καποιαὶ διατηρήσεις τῆς ναυλαγορᾶς, αὕτη διαμερίσθηκε μελλόν τοὺς ἔνους παράτοὺς "Ολλανδούς ἐφοπλιστάς, οὗτος διέταστος τὸ ποσοστόν τῶν παρωπλισμάτων Ολλανδικῶν σκαφῶν παρέμεινε στηθερῶς ἀμετάδηλην εἰς τὰ 40 σ. Διαρκοῦστος τοῦ 1932, προστέθησαν εἰς τὸν "Ολλανδικὸν ἐμπορικὸν στόλον 33 πλοῖα χωρητικότητος 51.700 τόννων γκρός, ἐνώπιον ἑπτάντας πλοῖων 2.5.700 τ. γκρός, ἐπαλθούσης σύτω μισθώσεως διελύθησαν 55 πλοῖα 2.5.700 τ. γκρός, ἐπαλθούσης σύτω μισθώσεως διελύθησαν τοὺς κατὰ 22 πλοῖα καὶ 171.000 τόννους.

Οἱ δύο κυριώτεροι Ολλανδικοὶ λιμένες, οἱ τοῦ "Αμστερνταμ καὶ Ρότερνταμ, ἐμπίσσων κατὰ τὸ ἔτος τοῦ ταῦτα τὰ τιμολόγια τῶν, τὰ ἔξαρτώμενα διμος ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν ἀρμοδιότητα πλοιογικὰ δικαιώματα παρέμειναν ἀμετάδηλητα καὶ ἔξακολουθούσιον νὰ είναι πολὺ ἀκριβεῖτερα τῶν ἴσχυοντων εἰς τοὺς ἀντιπάλους λιμένες τῆς Βορ. Θαλάσσης. Τὰ ντόκε τοῦ "Αμστερνταμ καὶ τοῦ Ρότερνταμ προστέθησαν ἐπιστρεψτέθησαν ἐπαρκεῖτερα τῶν λιμένων τῆς αὐτά τὸ ὑπέλασμας δρυγῶν.

Ως πρὸς τὸν λιμένα τοῦ "Αμστερνταμ εἰδίκωτερον, ἐλήφθησαν ἡδη μέτρα διελύσεως τοῦ δικτύου τῶν πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν συγκοινωνῶν του, ἐνῷ ἐξ ἄλλου αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Ρότερνταμ συνεπάγεισαν τὴν προπαρακευαστικὴν ἔσοδοιαν διὰ τὴν μεταφοράν τῶν πετρελαιαποθηκῶν εἰς τὴν εἰσιτηρή την πατέρα τοῦ "Weway. Επίσης δὲ λιμήν τοῦ Ντόρντρεχτ θεωρεῖται ὡς περιττός, διότι ἀφ' ἓντος ἐπινοησεῖς περιωπλισμάτων ἀνάγκας καὶ ἀφ' ἔτερου ἐπιθέται, ἐπὶ τῷ ζημιαὶ τῶν γειτονικῶν λιμένων, νὰ προσελκύσῃ μείζονας ναυτιλιακὴν κίνησιν διὰ τῆς καθιερώσεως κατὰ πολὺ ἡλαττωμένων λιμενικῶν τιμολογίων. Ως πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ "Αμστερνταμ ἀναφέρεται, διὰ αὐτῆς ἀνήλθει κατὰ τὸ 1932 εἰς 3314 πλοῖα 4.737.000 τ. νέτ.

"Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰ πλοιογικὰ δικαιώματα, καταδάλλονται: ἡδη παρὰ τῆς "Νοτίου Ναυτικῆς Εὐθέωσεως καὶ τῶν δημοτικῶν ἀρχῶν τοῦ Ρότερνταμ τὸν προσδόκησεις παρὰ τῇ "Ολλανδικῇ κυβερνητικῇ, διπάς προσδόκησε τὴν μείωσιν τῶν διελύσεων, διότι ἀπόλετος καὶ μόνον ἡ ἔλαττωση τῶν λιμενικῶν δένδυναται νὰ καλύψῃ τὸν συναγωνισμὸν ἐκ μέρους τῶν λιμενικῶν τῆς "Ηπειρωτικῆς Εύρωπης.

## Πολωνία

### Ἡ παραγγελία ἐνὸς ὑπερωκεανοῦ

Ἄπο πολλῶν ἡδη μηνῶν συνεχίζονται: αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς νέου Πολωνικοῦ ουπερωκεανοῦ προσορίζομένην νὰ ἔξπρετητῇ τὴν τεκτικὴν γραμμὴν Γδύνιας—Νέας Υόρκης. Λέγεται, διὰ τὸ σκάφος οὗτος προστορεῖται καὶ θὰ ἔχῃ μηχανὰ δυνάμεως 16.000 ίππων. Ναυπηγικοὶ τίνες κύκλοις ὑποστηρίζονται ἐν τούτοις, διὰ ἡ πραγματοποίησης τῆς ἀνωτέρω παραγγελίας είναι μᾶλλον ἀπίθανος, μολονότι τὸ "Αγγλικόν περιστικόν "Motorship" δεσμαῖο, διὰ αἱ διαπραγματεύσεις αἱ διεξαγόμεναι προσδόκησεις ἐντός της Ιταλικὸν ναυπηγείοντος εἰναι σοβαρές μορφῆς καὶ πείσουν, διὰ θὰ κατορθώσῃ τὸ τελικός νὰ ἔχεισθαι τὸν παραγγελίαν.

"Αλλαὶ πληροφορίαι: ἀναφέρουν, διὰ ἡ Πολωνικὴ κυβερνητικὴ ἀπαφάσισεν ἡδη τὴν ναυπηγήσιν δύο ουπερωκεανῶν καὶ τριῶν μικροτέρων σκαφῶν διὰ τὰς γραμμὰς πρὸς διαφόρους Εύρωπαικούς λιμένας καὶ διὰ τοῦ "Αγγλικά, Δανικά, Ολλανδικά καὶ Ιταλικά ναυπηγεῖα οπίσταντον ἡδη τὰς προσφράγεις τῶν.

## Σουηδία

### Παραγγελία νέου μότορσπι

Ἡ Σουηδικὴ ἀτμοπλοΐα "Svenska Orient Line" παρήγγειλεν εἰς τὰ ἐν Γκόττερεμπονγκ ναυπηγεία "Eriksbergs Verkstad" τὴν κατασκευὴν ἐνὸς μότορσπι διὰ τὸν στόλον της, χωρητικότητος 4700 τόννων. Τὸ νέον αὐτὸν σκάφος προορίζεται νὰ ἔχει προστηρετήσῃ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Γκόττερεμπονγκ—Κόντινεντ—Ελλάδος—Ανατολῆς, είλε δὲ δέλεκφον πλοῖον τοῦ παραδοσέντος κατὰ τὰ τέλη π. ἐ. μότορσπι "Vikingland", τῆς ιδίας ἐταιρίας, ἀλλὰ κατὰ 700 τόννους μεγαλύτερον τούτου.

Ο τύπος του είναι «σέλτερ—ντέκ», μὲ πρύμναν καταδρομικού καὶ ποώρων ἐπικινητή, εἰς δὲ τὸ μέσον θὰ ἔχῃ διαμερίσματα καὶ διὰ δώδεκα ἐπιβάτας. Αἱ διαστάσεις του θὰ είναι μῆκος 163.7 1/4 ποδῶν,

**"BUGSIER,"**

REDEREI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG - DANZIG - NEUFAHRWASSER

**TOWAGE-SALVAGE**

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

πλάτους 48.6 και ύψους μέχρι τον «σέλιτερ—ντεκ» 31.6 ποδών, θα έχη πάντες κύτη έξυπηρτούμενα από 10 βαρούλκα δυνάμεως, αρσεως βάρους 5 τόνων έκαστον και ένα δυνάμεως 25 τόνων, τα δέ βαρούλκα του της άγκυρας και τών κυτών, καθώς και τὸ μηχάνημα του πηδαλίου του θα είνε ήλεκτροκίνητα.

Διά την άποσθήσιν τον ἐκ πυρκαϊάς κυρδύνου, είς τε τὰ κάτη και τὰ υποστρώματά του, θα έφοδιασθῇ μὲ συσκευὴν ἀνθρακικοῦ ὄξεως. Αἱ δύο κινήτροι μιηγαναὶ διὰ τὴν πρώσων του θα είνε δίχρονοι, διηλῆς ἐνεργείας, Ντζέλε, συστήματος «B. & W.», έξακολυνθοὶ καὶ συνολικῆς δυνάμεως 3000 ίππων.

Η «Svenska Orient Line» ἀντιπροσωπεύεται, ως γνωστόν, διὰ τὴν Μεσόγειον ὑπὸ τοῦ κ. Εὐγενίου.

### Τὰ κέρδη τῆς ναυτιλίας

Ἐκ Στοκχόλμης ἀγγέλλεται, ὅτι τὰ ἀκαθάριστα κέρδη τῆς Σουηδικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξι ἡμιτριεράτων, ἐπιβατῶν καὶ μεταφορᾶς τῶν ταχυδρομίων, ἀνήλθον τὸ παρελθόν ἦτος εἰς 255.800.000 κορδώνες ἔναντι 260.600.000 κορδώνων κατά τὸ 1931, μὲ πτώσιν 1.8 οὗ μόνον, παρ' ὅλην τὴν σημειωθεῖσαν κατά τὸ 1932 βαρυτάτην ἔντασιν τῆς κρίσεως.

Εἰς τὸ καθαρός διεθνές ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ἥτοι εἰς τὰς μετὰ τὸ ἔξτρεμον μεταφοράς, οἱ ἀκαθάριστοι ναῦλοι τῶν Σουηδικῶν πλοίων ἀνήλθον εἰς 103.300.000 κορδώνας, μὲ αἰχνήν 5.1 οὗ ἔναντι τοῦ 1932. Ποσοστὸν 46.5 οὗ προήρχετο ἐκ τῶν μεταφορῶν φορτίων μεταξὺ ἔξιντων λιμένων.

### Οἱ πρωτόγονοι τρόποι μεταφορᾶς ξυλείας

Μία σχεδία ἀπαρτιθεῖσα ἀπὸ 1545 ὁγκώδεις κορμούς σὲ νέσσων, ἔχουσα μῆκος 250 ποδῶν, πλάτος 30, ἔθος 18 καὶ ὑψος ὑπέρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 7 ποδῶν, εὑρίσκεται: ἐν πλῷ ἀπὸ τὸ Nordmaling, τῆς Σουηδίας, διὰ τὸ Γμουντεν. «Ἡδη ἡ σχεδία αὕτη πλέοντα μὲ ταχύτητα 2 μιλίων τὴν ὥραν καὶ ρυμουλκουμένη ἀπὸ τὸ ρυμουλκόν Prins Bernadotte» διέπλευσε τὴν Βαλτικήν.

«Ἀναφέρεται, ὅτι ἡ προσπάθεια αὕτη τῆς διαδικῆς μεταφορᾶς ξυλείας διὰ τὸ συστήματος τῶν ρυμουλκουμένων οχειδῶν είνει ἡ μεγαλυτέρα κατὰ τὴν ταλαιπωτικὸν δεκατείαν. Πρὸ 10 ἀκριβῶς ἐτῶν μία ἀλλὰ σχεδία ἀπὸ 15.000 κορμούς δένδρων ἐπρόσκειτο νὰ μεταφερθῇ εἰς Κουζχάσεν, ἀλλὰ συνετείλασαν σφραράς τρικυμίας διελύθη καὶ οἱ κορμοὶ διεσπάρησαν. Σὲν κατωθήη ζε νὰ περισσεύσῃ εἰμὴ ἵνα ἔλαχιστον τημῆμα των.

### Ἡ μετανάστευσις τῶν Ἰσραηλιτῶν

Ἡ Πολωνικὴ κυβέρνησις ἀπῆτηνθη ἐσχάτως πρὸς τὸ Σουηδικὸν ὑπονομεῖον τοῦ Ἐμπορίου, προκειμένου νὰ πληροφορηθῇ, ἔαν καὶ κατὰ πόσον θὰ ἤδυντο μία Σουηδικὴ ἀποτολοῖν τὸν τακτικὴν μεταφορὰν τῶν ἐπί Ισραηλίτων. Η σοβαρὰ αὕτη ἐπιβατικὴ κίνησις συνεκεντοῦντον Ἰσραηλίτων. Η σοβαρὰ αὕτη ἐπιβατικὴ κίνησις συνεκεντοῦντον μέχρι σήμερον εἰς τὴν Τεργέστην καὶ ἐξεῖθεν διὰ σκαρφῶν τοῦ Λόρδου Τριεστίνον διορχεύεται εἰς τὴν Ηλαστίνην.

Σήμερον, αἱ κρατοῦσαι πολιτικαὶ συνθήκαι εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ ὁ ἐκδηλούμενος ἀντισημιτισμὸς τοῦ Χιτλερικοῦ καθεστώτος ἐπιβάλλουν εἰς τοὺς ἐν λόγῳ μετανάστας νὰ ἀπολουθήσουν διάφορον κατεύθυνον εἰς τὸ ταξίδιον των.

Σημ., — NAYT. XRON.: Δέον νὰ προστεθῇ εἰς τὸ ἀνωτέρω, ὅτι μετὰ τὴν καθεύδωσιν ὑπὸ τῆς «Ἄυτοπλοΐας τῆς Ἐλλάδος» τῆς νέας γραμμῆς Θεσσαλίης—Περισσαῖς—Παλαιστίνης, ἀρχετοὶ ἐκ τῶν μεταναστῶν τούτων ἥρχοσαν νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν διὰ Θεσσαλίης ὁδόν.

### Σοβιετικὴ Ρωσία

#### Ἡ διώρυξ Βαλτικῆς — Λευκῆς Θαλάσσης

Κατ' ἐπίσημον Σοβιετικὴν ἀνακοίνωσιν, ἐπεριτώθη ἡ κατασκευὴ τῆς νέας μεγάλης διώρυγος τῆς ἐνόσσης τὴν Λευκήν θάλασσαν μὲ τὴν Βαλτικήν, ἥδη δὲ χρησιμοποιεῖται: αὕτη ὑπὸ τῶν πλοίων, ἀτινα καὶ κερδίζουν τοιστούτροπον διαδρομὴν ἀρκετῶν μέχρι τοῦ Λένινγραδ μιλίων, διάτοι ἀποφεύγουν τὸν περιπλού τῶν Σκανδιναվικῶν παραλίων. Η νέα διδρυμένη προώρισται νὰ ἐμπλητηρῶσῃ σπουδαίων τὸ ἑστερικὸν συγκονιωνιακὸν δίκτυον τῶν Σοβιέτ καὶ νὰ προσαγγίγῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ἐθνικοῦ πλούτου τῶν ιπερθροίων Ρωσσικῶν διαμερισμάτων. «Ἡδη τελεῖ ὑπὸ κατασκευῆς καὶ ἡ διδρυμένη Βόλγα — Μόσχας, ἥτις θὰ λύγῃ τὸ πρόδηλημα τῶν μεταφορῶν πρὸς τὰ βιομηχνικὰ κέντρα τῆς ἐνδοχώρας, βραδύτερον δὲ κρατεῖ σκέψις νὰ πραγματοποιηθῇ καὶ ἡ διδρυμένη μεταξὺ τῶν ποταμῶν Βόλγα καὶ Ντόν.

### Ρουμανία

#### Τὰ λιμενικὰ ἔργα τῆς Κωνστάντζης

Αἱ πρόσδοσοι τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζης, δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν ἀρτιωτέραν διαρρύμασιν τοῦ πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐν αὐτῷ ναυτιλιακῆς κινήσεως, συνεχίζονται. Οὕτω, διὰ τὸν ἀσφαλῆ εἰσπλού τοῦ 60 περίπου μιλίων καὶ συνεπώς δύνανται νὰ δίδουν ιδεώδη στίγματα διασταύρωσεως. Οἱ σταθμοὶ σύντοιχοι, διανοὶ καὶ καλός, ἐκπλήμπουν σήματα ἀνά 15 λεπτὰ τῆς ὥρας, ἐν κακοκατερίᾳ δρωτὸς καὶ ἐν διμήχηλῃ ἐργάζονται συνεχῶς.

Μία ἀλληλ., ἐξυπηρετικὴ τῶν πλοίων καινοτομία, είναι ὅτι αἱ κατεσπαρ-

μέναι εἰς μερακρυσμένα ἀπ' ἀλλήλων σημεῖα, λιμενικαὶ ὑπηρεσίαι τῆς Κωνστάντζης (Τελονιεῖσσον, Λιμεναρχεῖσσον, Ἐγειρομέσην, πλοηγικοῖς σταθμοῖς, ἀστυνομία λιμένος κ.λ.π.) θὰ συγκεντρωθοῦν ἀπὸ 1ης Αὔγουστου εἰς ἓντα νεόδμητον παραλιακὸν μέγαρον καὶ οὗτοι θὰ λειφούν πλέον αἱ τέσσας συγκαταργοπορίαι: εἰς τὴν κατάτοπην ἡ λαήφιν τῷ ἐγγράφων κατάπλου, ἀπόπλου ἡ τελωνειακῆς πράξεως τῶν πλοίων. Τέλος κατακοκεντάτεται: νέα προκυμαία διὰ τὰς φορτώσεις μπόνκερες πετρελαϊκού, ηταὶ καὶ θὰ ἀποπερατωθῇ κατὰ τὸ προσεχεῖς έτος.

### Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τὴν καταρτιζομένην ἐπὸ τοῦ «Danube Market & Shipping Report», ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως (συμπεριλαμβανομένου τοῦ Σουλινά) ἀνήλθε διὰ τὰ ἀπολλεύσαντα ἐμφορτα σαρά τὸν μῆνα Ιούνιον εἰς 65 πλοῖα 130.230 τ. νέτ, ἔναντι 39 πλοίων 68.318 τ. νέτ τατὰ τὸν Ιούνιον π. ἔ. Τὴν πρότην θέσιν κατέχει ἡ Ελληνικὴ σημιαία μὲ ποσοστὸν 36.56 οὗ, τὴν δευτέραν ἡ Ιταλικὴ μὲ 23.10 οὗ καὶ τὴν τρίτην ἡ Ρουμανικὴ μὲ 12.31 οὗ. Αναλυτικότερον ἡ κίνησις αἱτηθεῖσαν τοῦ Ιούνιου 1932, δείχνεται ἀπὸ τὸν ἀρχούθον πίνακα:

	Ιούνιος 1933		Ιούνιος 1932			
ΣΗΜΑΙΑΙ	πλοῖα	τ. νέτ	ἀναλ. οὗ	πλοῖα	τ. νέτ	ἀναλ. οὗ
Ἐλληνικὴ	26	47.616	36.56	12	20.254	29.64
Ιταλικὴ	12	30.076	23.10	8	17.883	26.15
Ρουμανικὴ	8	16.029	12.31	4	5.003	7.44
Ἄγγλικη	7	11.224	8.62	5	10.964	16.04
Αἰγαίουπακὴ	4	6.022	4.62	3	4.325	6.33
Σερβικὴ	2	5.003	3.84	1	960	1.40
Νορβηγικὴ	2	4.596	3.53	1	1.927	2.82
Ουγγρικὴ	1	2.986	2.29	1	1.344	1.93
Γαλλικὴ	1	2.888	2.22	—	—	—
Δανικὴ	1	1.927	1.48	—	—	—
Γερμανικὴ	1	1.863	1.43	3	4.485	6.55
Ολλανδικὴ	—	—	—	1	1.173	1.70
Σύνολον:	65	130.230	100.—	39	68.318	100.—

### Τουρκία

#### Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κωνγλ.)λεως

Λι διελέσθεις πλοίοιν ἐκ Κ)πόλεος ἀνήλθον κατ' Ιούνιον εἰς 662 οὐαφή 1.409.113 τόννων νέτ, Ἐξ αὐτῶν 339 πλοῖα 734.730 τόννων προηγούντο ἐκ Λαρδανελλίον καὶ 323 πλοῖα 674.383 τόννων ἐκ Βοσπόρου. Εἰς Κωνγλούν προσιττούσαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 215 πλοῖα, ἐκ τῶν οποίων τὰ 108 προήγοντο ἐκ Λαρδανελλίον καὶ τὰ 107 ἐκ Βοσπόρου. Τὰ λοιπά 447 σαρά διέλθονταν ἐκ Κωνγλεως τράχυτο, εἶχον δὲ προέλευσιν τὰ μὲν 231 ἐκ αὐτῶν ἐκ Λαρδανελλίον, τὰ δὲ 216 ἐκ Βοσπόρου.

Τὴν πρότην θέσιν εἰς τὴν κίνησιν ταῦτην κατέχει ἡ Ιταλικὴ σημιαία μὲ 115 πλοῖα 333.306 τόννων νέτ, τὴν δευτέραν ἡ Ελληνικὴ μὲ 121 πλοῖα 238.568 τόννων, τὴν τρίτην ἡ Άγγλικη μὲ 73 πλοῖα 142.128 τόννων, τὴν τετάρτην ἡ Νορβηγικὴ μὲ 43 πλοῖα 140.148 τ. καὶ τὴν πέμπτην ἡ Τουρκικὴ μὲ 116 πλοῖα 113.186 τόννων νέτ. Ἡ ἑπτολοίπος κίνησις κατανέμεται εἰς 19 ἀλλα σημιαίας.

### Φινλανδία

#### Τὸ μισθολόγιον τῶν Φινλανδικῶν πλοίων

Κατὰ τὰς ἔξι Ἐλεγκτηρίας πληροφορίας, Φινλανδοὶ ἐφοπλισταὶ ἀντιπροσωπεύοντες τὰ 4/5 τῆς κωρητικότητος τῆς Φινλανδικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς ἀπεδέχθησαν ἐνίαν μισθολόγιον διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα τῶν, βασισθὲν ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν καταβαλλομένων ἀπὸ τοὺς ἐφοπλισταὶς οἵτινες είλον ἐφαρμόσει τὰ ἀνώτατα διὰ τὴν Φινλανδίαν δρια. Τὸ νέον μισθολόγιον περιέχει δύο κλίμακας ἐκ τῶν ὀλοποίων ἡ ἀνώτερα διὰ ισχυρὴ δι' ὅσα πληρώματα ἐργάζονται ὑπὸ τὸν ίδιον πλοίασδον ἐπὶ τρία τούλαχιστον συνεχῆ ἔτη: Αἱ δύο αὗται κατηγορίαι μισθῶν ἔχουν ὃς ἔχει.

Ειδικότητες	(*) Φινλανδικαὶ κορώναι
Σνιλουργός	1070
Κατασκευαστής ιστίων	1000
Ναύτης α'. τάξεως	825
Ναύτης ἀπλούς	650
Ναυτόπατης	400
Ἄρχιμερμαστής	1015
Λιπαντής	880
Θερμαστής ήλικιωμένος	850
Θερμαστής νεώτερος	725
Άνθρακευς	660

(\*) 225 ἔως 228 Φινλανδικαὶ κορώναι αἱ τέσσαρες συγκαταργοπορίαι: Αἴγαληκην λίραν.

# 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

	<b>Είς Μαύρην και 'Αζοφικήν Θάλασσαν:</b>
ΕΝ Ε.Σ.Σ.Δ.	·Οδησσός—Νικολάϊεφ—Χερσόν—Θεοδοσία—Νοβορωσί- σκη—Πότι—Μαριουπόλις—Μπερδιάνσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	<b>Είς Λένινγκραδ :</b> Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD ·Ἐν Κων(πόλει (Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ISTANBUL
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS »                  »                  »                  SEMBIRICOS »                  »                  »                  AMICHALINOS
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ	ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγ. Δ)νσις : MICHALINOS=VOURCARION ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης) : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL ·Ἐν Ἀλεξανδρείᾳ καὶ Πόρτ—Σάΐδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULARIDHES—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Φόρτωσις ταχεία-Πρώτης τάξεως δι' άνθρακευσιν: Μάρκα "Φ,,,-  
Τιμαί ἐκτός συναγωνισμοῦ—" Εκτακτοί 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 ποσότης ψιλοῦ.

ΜΕΓΕΘΗ : Μ)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

Η έτησία έκδοσις του «Λόϋδ Ρέτζιστερ»**Μειούται τὸ Παγκόσμιον τονάς****Ἐνδιαφέρουσαι στατιστικαὶ**

Πολυτίμους πληροφορίας διὰ τὴν παρόδουν θέσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Ναυπηγικῆς διοικητικής παρέχουν τὰ στατιστικὰ δεδομένα, τὰ περιεχόμενα εἰς τὴν νέαν ἑταῖραν ἔκδοσιν τοῦ «Λόϋδ Ρέτζιστερ», βάσεις ὁπλού καὶ τὸν ἕν τῆς πειρᾶς τὸ παραβόθητος διαχωρίτων, δύνανται: νὰ διατυπώθων ἐνδιαφέρουσαι προθέψεις διὰ τὴν πυθανήν μελλοντικήν ἐξέλιξιν τῶν δύο τούτων διοικητικῶν. Η διαπιστουμένην σταθερά μείωσις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἐμφανίζει τὴν ισχυράν ἐφοπλιστικὴν προσπάθειαν ἀναρμούσεως τῆς ὑριστικῆς δυσανάλογίας μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως σκαφῶν, λόγῳ τῆς δροιαὶ ἓναν δύκινθες τονάς διεπειλεῖ ἐν προσπλοιμῷ καὶ οὐ γαδοῖ εἰς τόσον χαλαρά ἀπίπειλα διεπειλεῖται. Ήδιατέραν δῶλας ἄξιαν ἐνέχουν. Διὰ τὸν μελετητὴν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, τὰ ἔν τῶν ἐπισημών τούτων τοῦ Λόϋδ συγκριτικῶν πινάκων καὶ στατιστικῶν συμπεράσματα περὶ τῆς συνθήσεως τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ στόλου, τῆς δυνάμεως ἔκστησης κατηγορίας καὶ τούπου σκαφῶν, τῆς ἥλικας καὶ τοῦ μεγέθους των, τῶν μηχανῶν π. ἐπιστρέφεται τῶν κατὰ κύρωσες ναυτιλιῶν ἀπωλεῖδων καὶ τῆς εὑρυτέρας ἔκτασεως τῶν διελόδουσων.

Η νέα ἔκδοσις περιλαμβάνει τὸν ὄνομαστικὸν κατάλογον 32.000 σκαφῶν παντὸς τύπου καὶ κατηγορίας, μετά ἣ ἀνεν μηχανῶν προώσεως, καθὼς καὶ τῶν σιδηρῶν ἣ χαλαρῶν πλοίων τῶν ναυτιλούσιων εἰς τὰς μεγάλας Ἀμερικανικὰς λίμνας. Η ἐξέλιξις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἀπὸ τῆς 30% τοῦ Ιουνίου π. ἐπιστρέφεται τῆς 1833 συμπεράσματα περὶ τῆς συνθήσεως τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ στόλου, τῆς δυνάμεως ἔκστησης κατηγορίας καὶ τούπου σκαφῶν, τῆς ἥλικας καὶ τοῦ μεγέθους των, τῶν μηχανῶν π. ἐπιστρέφεται τῶν κατὰ κύρωσες ναυτιλιῶν ἀπωλεῖδων καὶ τῆς εὐρυτέρας ἔκτασεως τῶν διελόδουσων.

Αναλυτικότερον ἡ δύναμις τοῦ Παγκοσμίου στόλου δείχνεται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1932:

1933

1932

Χῶροι	Πλοιαὶ Ιστιοφόρα Σύνολον	Πλοιαὶ Ιστιοφόρα Σύνολον
Αγγλ.·Ιρλ.	18.592.204	108.535 18.700.739 19.562.143
Δούπικόδρα:	> 48.035.320	1.184.126 49.219.446 48.805.998
Σύνολον:	> 66.627.524	1.292.661 67.920.185 68.368.141 1.366.169 69.734.310

Καθαρὰ μείωσις τοῦ 1933 δείχνεται τοῦ π. ἐ. Τ. γκρές 1.814.125

Η κατὰ σημειώσεις δύναμις τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς παρατηρούμενὰς αὐξομείωσεις δείχνεται τοῦ Ιουνίου 1923 καὶ τοῦ Ιουνίου 1914, δῆλος ὡς ἐξής:

Χῶροι	1914	1923	1933	Διαφορὰ μεταξὺ		
				1923 καὶ 1914.	1933 καὶ 1923	
Αγγλ.-Ιρλανδ.	18.892.000	19.115.000	18.592.000 +	223.000 —	523.000 +	
Αγγλ.·Ἀποικ.	1.632.000	2.580.000	2.983.000 +	948.000 +	403.000	
Δυνία	770.000	938.000	1.160.000 +	168.000 +	222.000	
Γαλλία	1.922.000	3.453.000	3.470.000 +	1.531.000 +	17.000	
Γερμανία	5.135.000	2.510.000	3.888.000 —	2.625.000 +	1.378.000 +	
Έλλας	821.000	747.000	1.417.000 —	74.000 +	670.000	
Όλλανδία	1.472.000	2.607.000	2.759.000 +	1.135.000 +	152.000	
Ιταλία	1.430.000	2.881.000	3.093.000 +	1.451.000 +	212.000	
Ἰαπωνία	1.708.000	3.604.000	4.258.000 +	1.896.000 +	651.000	
Νορβηγία	1.957.000	2.376.000	4.078.000 +	419.000 +	1.702.000	
Ισπανία	884.000	1.199.000	1.218.000 +	315.000 +	19.000	
Σουηδία	1.015.000	1.136.000	1.658.000 +	121.000 +	522.000	
Ήν.Πολιτ. (Θαλ.)	2.027.000	13.426.000	10.088.000 +	11.399.000 —	3.338.000 +	
	> (λιμνῶν)	2.260.000	2.197.000	2.474.000 —	63.000 +	277.000
Λοιπά Κράτη	3.479.000	3.566.000	5.492.000 +	87.000 +	1.926.000	
Σύνολον:	45.401.000	62.335.000	66.628.000 +	16.931.000 +	4.293.000	

**Χαρακτηριστικαὶ συγκρίσεις**

Κατὰ τὰ ἐννέα ἵη τῆς ἀπὸ Ιουνίου 1914 μέχρι Ιουνίου 1923, ἢ Παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς ἀποτέλεσμα καὶ μότορισμοὶ πρὸς ἥλικην κατὰ 16.931.000 τ., ἀναλογούσας εἰς ποσοστὸν 37.3 ορ. ἐπὶ πλοίων δεῖχνεται τῆς χωρητικότητος τοῦ 1914, ἀπὸ τοῦ Ιουνίου 1923 μέχρι τοῦ Ιουνίου 1933 ἥλικην κατὰ 4.293.000 τ., ἤτοι κατὰ ποσοστὸν 6.9 ορ. ἐπὶ τοῦ τονάς τοῦ 1923. Μία κατὰ χώρας σύγκρισις τοῦ τονάς 1914 καὶ 1923 ἀποδεικνύεται, δῆλος τὴν μεγίστην αὐξησην ἐπραγματοποιήσαν αἱ Ἕνωμ. Πολιτεῖαι: διὰ τὰς τῆς προσθήκης πλο-

ων 11.336.000 τ. γκρές, μεθ' ὁ ἔρχοται: κατὰ σειρὰν ἡ Ἰαπωνία μὲ 1.896.000 τ., ἡ Γαλλία μὲ 1.581.000 τ., ἡ Ἰταλία μὲ 1.451.000 τ. καὶ ἡ Ὀλλανδία μὲ 1.135.000 τόνους ἀπὸ ὅτε τοῦ 1923 καὶ ἐντεῦθεν τὰς μεγαλυτέρας αὐξησίας ἰσχυρεῖσαν οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῆς Νορβηγίας μὲ 1.702.000 τ., τῆς Γερμανίας μὲ 1.378.000 τ., τῆς Ἑλλάδος μὲ 670.000 τ., τῆς Ἰαπωνίας μὲ 654.000 τ. καὶ τῆς Σουηδίας μὲ 522.000 τόνους, ἐνῷ ἀντιθέτως ἡ χωρητικότητα τῶν Ἕνωμ. Πολιτειῶν ἐμειώθη κατὰ 3.338.000 τ., τῆς δέ Μεγάλης Βρετανίας καὶ Ἱρλανδίας κατὰ 523.000 τόνους.

Ο ἐμπορικὸς στόλος τῆς Μεγ. Βρετανίας παρουσιάζει ἡδη ἐναντὶ τοῦ 1914 μείωσιν κατὰ 300.000 τ. γκρές καὶ ποσοστὸν 1.6 ορ., ἐνῷ τὸ σύνολον τῶν λοιπῶν πρατών παρουσιάζει αὐξησην κατὰ 81 ορ. ἐναντὶ τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Ος πρὸς τὴν Γερμανίαν, περὶ τὴν ἀδεῆσιν κατὰ 1.855.000 τ. (Ιουνίου 1921—23) καὶ 1.378.000 τ. (Ιουνίου 1923—33) ἡ συνειλικὴ δύναμις τῶν ναυτιλίας τῆς εἶναι σύμμερον μειωμένη κατὰ 1.247.000 τ. ἐναντὶ τοῦ Ιουνίου 1914. Η καταλληλητικὴ αὐξησης τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου σημειώθηκε: μὲ τὰς κατώθι: δύο χαρακτηριστικὰς χρονικές περιόδους:

1901 :	Δύναμις	24.008.083	τόννων γκρές
1933 :	>	66.627.524	>

Τὴν διακύρωσις ἐξ ἀλλοῦ τοῦ τονάς διὰ τὸ ὅπτω τοπικά καριότερα ναυτικὰ Κράτη κατὰ τοὺς τρεῖς σταθμοὺς 1901, 1914 καὶ 1933 δείχνεται μὲ τὸ ἀκέλουδον ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, τῆς ὑπαρχούσας κατὰ τὰς τρεῖς ταύτας χρονολογίας:

Χῶροι	1901	1914	1933
Αγγλία—Ιρλανδία	50.2	41.6	27.9
Ήνωμαίναι Πολιτεῖαι	4.2	4.5	15.1
Ἰαπωνία	2.2	3.8	6.4
Νορβηγία	3.4	4.3	6.1
Γερμανία	10.1	11.3	5.8
Γαλλία	4.4	4.2	5.2
Ιταλία	2.7	3.1	4.6
Όλλανδία	2.1	3.2	4.1

Αποδεικνύεται, δηλαδή τοῦ τονάς διὰ τὸ ὅπτω τοπικά καριότερα ναυτικὰ Κράτη κατὰ τοὺς τρεῖς σταθμούς 1901, 1914 καὶ 1933 δείχνεται μὲ τὸ ἀκέλουδον ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, τῆς ὑπαρχούσας κατὰ τὰς τρεῖς ταύτας χρονολογίας:

**Μεγέθη καὶ ἡλικία τῶν πλοίων**

Ἐπηλθεν, ἀφ' ἑτέρου, κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη αὐξησης εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων ἀναποτήτης θαλάσσης τῶν ἔχοντων χωρητικότητα 4.000 τ. γκρές ποσοστὸν 14.7 ορ. εἰς τὰ πλοία ναυπηγήσας κατὸ τὸν 5 ἑτῶν, ἡ Νορβηγία 28.2 ορ., ἡ Όλλανδία 9.24 ορ., ἡ Δανία 17.9, ἡ Γαλλία 16.7, ἡ Ιαπωνία 12.1, ἡ Ιταλία 9.8, αἱ Ἕνωμ. Πολιτεῖαι 6.1 καὶ ἡ Ελλάς 1.2 ορ. μόνον. Πλοία τὰς ἥλικας μέχρι 20 ἑτῶν διακρίνεται τὸν πόλεμον πάλιν 72 εἶναι ἀνω τὸν 20.000 τ.

Ως πρὸς τὴν ἥλικαν, ἡ Μ. Βρετανία δίχει: ποσοστὸν 14.7 ορ. εἰς τὰ πλοία ναυπηγήσας κατὸ τὸν 5 ἑτῶν 5 ἑτῶν, ἡ Νορβηγία 28.2 ορ., ἡ Όλλανδία 9.24 ορ., ἡ Δανία 17.9, ἡ Γαλλία 16.7, ἡ Ιαπωνία 12.1, ἡ Ιταλία 9.8, αἱ Ἕνωμ. Πολιτεῖαι 6.1 καὶ ἡ Ελλάς 1.2 ορ. μόνον. Πλοία τὰς ἥλικας μέχρι 20 ἑτῶν εἶναι 20.000 τ. εἰς τὴν ηλικίαν τῶν πλοίων τὰ 50 ορ. ἀνήκουν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν.

Τὸν μεγαλύτερον δγκον τοῦ Παγκοσμίου τονάς (ητοι 18.616.949 τόννοι μὲ ποσοστὸν 28 ορ.) παρουσιάζειν τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα μεγαλύτερην πόσηστρον δημοφιλεῖσαν τὸν 4000 ίων 6000 τ. γκρές δικτύων, ἐνῷ τὸν 15.000 τ. ἀντίποσην ποσοστὸν 5.49 ορ. Τοῦ τῶν τελευταίων αὐτῶν πλοίων τὰ 50 ορ. ἀνήκουν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν.

**Αἱ μηχαναὶ προώσεως**

Μία ἄλλη ἐνδιαφέρουσα στατιστικὴ τοῦ «Λόϋδ Ρέτζιστερ» ἀφορεῖ τὴν παρατηρηθεῖσαν μεγάλην πρόσδοτον εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους καὶ τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως. Τύποις ἀδεῖας: νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς ἀριθμὸν της περιπλώσεως ἔχουν γίνει αὔξεστα τὰ ἡλεκτροκινήτα βοηθητικὰ μηχανῆματα. Απὸ τὰ ὑπάρχοντα στροβιλογελακτηρά πλοία τὰ 63 τ. γκρές 301.000 ἀνήκουν εἰς τὰς Ἕνωμ. Πολιτεῖαι, ἐνῷ τῶν ἔχοντων 6 διατίθενται χωρητικότητα 20.000 τ. γκρές ἔχει τοπικόν 6 εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, 2 εἰς τὰς Ἕνωμ. Πολιτεῖαι καὶ 1 εἰς τὴν Γαλλίαν (*«Normandie»*).

Ως πρὸς τὴν καύσημον διάην, 3885 πλοία 20.053.000 τ. γκρές δύνανται:

νὰ καταγελίσουν για: άνθρακα ἢ πετρέλαιον, δὲ αὐτῶν δὲ πάλιν τὰ 839 τόννων 5.368.000 ἀνήκουν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, 1585 τόννων 8.133.000 εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 1161 τόννων 6.552.000 εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν ἄλλων κρατῶν. Ο ἀκόλουθος πίναξ δεικνύει τὰς ἀναλογίας κανονισμούς δῆλης τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας κατά τὸ 1933 ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1914 :

Κανονισμος ὅλη	1914	1933
Γειάνθραξ	88.84	53.56
Καύσιμα ἔλαια διὰ λέσητας	2.65	29.52
"Ελαῖα διὰ μηχαν. ἁσωτ. κανονισμ. 0.45		15.02
"Ιστιοφόρα, μπάρριζες κλπ.	8.06	1.90
	100.—	100.—

"Οθεν, δικαίως ποσοστόν 54 ο) περίου τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἐξαρτάται ἀποκλιστικῶς ἀπό τὸν γιανάθρακα, ἕναντι ἀναλογίας 89 ο) κατὰ τὸ 1914, καὶ μὲ τὴν λεπτομέρειαν διτὸς τὰ ἀμέσως ποὺ κατηγόριαν κατὰ τὸ 1914 γιανάθρακα ἀνήρχοντο εἰς 43.860.000 τ. γκρός, ἐνῷ σήμερον μόλις φθάνουν τὰ 36.374.000 τ., ὑποστάντα πεισμού κατὰ 7 1/2 διλόχηρα ἔκατ. τόννων γκρός.

Ἄξιοσημείωτος εἶναι καὶ οἱ πίνακες οἱ ἀφορῶντες διαφόρους κατηγορίας πλοίων ἐκ τῶν μὴ ἀποχολούμένων εἰς μεταφοράς ἐπιβατῶν καὶ φορτίου, ἀλλὰ πρωριζομένων δι' εἰδικάς ὑπηρεσίας. Οὕτω, πλὴν τῶν 1442 τάνερες (ἄνω τῶν 1000 τ. ἔκατον) καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 8.756.832 τ. γκρός, ὑπάρχουν καὶ ἔτερα 106.180 τ. (ἄνω τῶν 1000 τ. ἔκατον). "Επίσης ὑπάρχουν ἀλιευτικά καὶ φαλακνοθηριά 1.032.785 τ. γκρός, ρυμουλκά καὶ ναυαγοσωστικά 396.537 τ., ferries—boats 326 400 τ., πλωτά τηλεγραφικά συνεργεια 78.684 τ. καὶ πλοῖα λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν 527.774, ἡτοι σύνολον σκαφῶν 11.225.000 τ. γκρός, μηδεμίαν ἀκούντων ἐπίδρασιν εἰς ὑπερβαλλασσίους μεταφοράς φορτίων καὶ εἰς τὰ ταξίδια ἐπιβατῶν, μὴ περιλαμβανομένων δὲ καὶ εἰς τὰς γενικὰς στατιστικὰς τοῦ «Λεύθ Ρέτζιστερ», ὃς πρός τὸ μέγεθος αὐτῶν καὶ τῆς ἡλικίαν των.

Ἐάν ἀπό τὸ σύνολον τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος θήβελά τις ἀφαιρέσσει: 1) Τὰ σκάφη τὰ ἐργαζόμενα εἰς τὰς μεγάλας λίμνας τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. 2) Τὰ ἔνδινα ἢ σύνθετα πλοῖα. 3) Τὰ κατώ τῶν 1000 τ. γκρός. Καὶ 4). Τὰ ἄνω τῶν 25 ἑπτάν ήλικιας, ἔξαιρουμένων τινῶν, ἔστω καὶ 30 ἑπτῶν,

ἀλλὰ μεγάλης ταχύτητος, ἐν μιᾷ λέξει: δῆλα ἔκεινα τὰ σκάφη, τὰ ὅποια κρίνονται τεχνικῶς, ὡς ἀνίκανα νὰ συγκριθοῦν πρός τὰ νεώτερα πλοῖα, ἵνα χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὸ ὑπερπόντιον ἐμπόριον προκύπτει: διτὸς διὰ τὰς κυριωτέρας ναυτικὰς χώρας ἢ χωρητικότης τοῦ Ἐμπορικοῦ των σιόλου ἐμφανίζεται, ὡς κάτωθι:

Πρὸ τῆς ἀφαιρέσεως	Μετὰ τὴν ἀφαιρέσειν
Χώραι	Τ. γκρός Ἀναλ. ο)
'Αγγλ.—Ιρλανδ.	18.592.204 27.90
'Ην. Πολιτεῖαι	12.660.278 19.00
Γερμανία	3.887.987 5.84
'Ιταπωνία	4.258.159 6.39
Γαλλία	3.469.538 5.21
'Ιταλία	3.092.772 4.64
'Ολλανδία	2.758.812 4.14
Νορβηγία	4.078.133 6.12
Λοιποὶ Κράτη	13.829.641 20.76
Σύνολον:	66.627.524 100.00
	31.549.124 100.00

"Ἀποδεικνύεται: ἐκ τοῦ πίνακος τούτου ἡ εἰς τὸν ἀνώτατον θαῦμάν ικανότητος τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ σιόλου, συμμετέχοντος κατὰ 37.72 ο) τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ὡς αὕτη ἐμφανίζεται: μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ τῶν μὴ ἔχοντων τὰ ὑπερωκεάνια ταξίδια, ὡς προσεργούμον. Η 'Ολλανδία, ἡ 'Ιταλία καὶ ἡ Γερμανία συμμετέχουν κατὰ 5.20, 5.71 καὶ 7.08 ο).

"Η στατιστικὴ δὲν ἔκτείνεται: καὶ μέχρι τῆς Ἑλλάδος. Θὰ ἴσσαν ἀπογοητευτικοὶ οἱ ἀριθμοί.

## ΤΑ "NAYTIKA XRONIKA,, 1932

ΤΟΜΟΙ ΤΩΝ "NAYTIKΩΝ XRONIKΩΝ,, ΤΟΥ 1932, ΧΡΥΣΟΔΕΤΟΙ, ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΑΣ ΑΝΤΙ ΔΡ. 250.

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

EN AMBOΥΡΓΩΙ

ΤΗΛΕΦ. 351471  
ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγεῖον ἔκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ ὅλων τῶν εἰδῶν ἐπισκεναι ἀτμοπλοίων, ἐν βραχυτάτῳ χρόνῳ καὶ εἰς τιμᾶς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν δολους τοὺς λιμένας Ἀγγλίας καὶ Continent.



ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ  
DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ  
ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Μῆκος	102'
Πλάτος	22.4''
Βάθυσμα	9'
MOTEUR DIESEL	
Χωρητικότης φορτίου	250 T.
Ταχύτης	8 N.M.
Regist.	174 T.
Netto	91 T.

## Tὸ θ'. Ναυπηγικὸν Ζμηνον

### Συνεχίζεται ἡ ἔκπτωσις τῶν Ναυπηγήσεων

#### Αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόγδ Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τόπον ἐθνικοὶ εὐθυγάρες πρὸ ἡμέρων οἱ στατιστικοὶ πίνακες τοῦ «Λόγδ Ρέτζιστερ» διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἔργασίας κατὰ τὸ β' Ζμῆνον τοῦ τρ. ὁ ίδιος πίνακες οὗτοι παρουσιάζουν διὰ τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ναυπηγήσεις μίαν νέαν ἀκόμη αὐξήσιον, ἐνῷ αἱ τῶν λοιπῶν χωρῶν, δημοῦ λαμβανόμεναι, σημειώσουν μίαν νέαν σύστασιν ἔκπτωσιν. Πάντοις καὶ τὸ δεύτερον ναυπηγικὸν τρίμηνον, ἐν τῷ συνάδει του κρινόμενον, ἐμφανίζει μείσων μίαν τῆς ὑπὸ ναυπηγήσεις χωρητικότητος κατὰ τὴν 30ήν Ιουνίου ἔναντι τῆς 31ῆς Μαρτίου, τὸ κατώτατον δὲ δρίον εἰς δὲ ἕφθασαν ποτὲ αἱ ναυπηγήσεις κατὰ τὸ διάστημα τῆς ταλαιπωτίας τεσσαρακονταετίας. «Η ναυπηγησμένη εἰς δῆλα τὰ Κράτη χωρητικότητας, ἀνερχομένη εἰς 732.495 τόννους γκρός εἰναι μικροτέρα τῆς τοῦ α' Ζμήνου κατὰ 8449 τόννους, χωρίς δὲ νὰ λαμβάνεται ὑπὲρ δῆψιν καὶ ἡ περιτέρω ἀναστολὴ τῆς ναυπηγήσεως ἔν τη τῇ Ἀγγλίᾳ καὶ τῇ ἔπειταρικῇ σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 165.935 τόννων γκρός.

Τοῦτος, διὰ παρὰ τὴν σημειουμένην καὶ νέαν εἰσέτι: ἔκπτωσιν τῶν Ιταλικῶν ναυπηγήσεων ἡ Βρετανικὴ συμμετοχὴ ἥνεκαν εἰς 39.2 οὐρ. ἀπὸ 34.1 τοῦ α' Ζμήνου καὶ 29.4 τῆς 31ῆς Διημέρου π. ἡ. ἐνῷ δὲ ὅλα τὰ ἄλλα Κράτη δημοῦ κατῆλθεν εἰς 60.8 οὐρ. ἀπὸ 65.9 τοῦ α' Ζμήνου καὶ 70.6 τῆς 31ῆς Διημέρου π. ἡ. Αἱ Ἀγγλικαὶ ναυπηγήσεις περιλαμβάνουν 84 πλοῖα 287.502 τόννων γκρός, αἱ δὲ τῶν λοιπῶν Κρατῶν 125 πλοῖα 444.993 τόννων. Κατὰ κατηγορίας καὶ κατὰ Χώρας αἱ ναυπηγήσεις τοῦ β' Ζμήνου δείχνουνται: ἀναλυτικότερον ἀπὸ τοὺς ἀκολουθους πίνακας:

Χώραι	Ἀτμόπλοια	Μότοροις	Ιστιοφόρα
Ἀγγλία-Ιρλανδ.	58 τ.	205.801	22 τ.
Λοιπὰ Κράτη	37 >	110.379	87 > 333.879
Σύνολον :	95 >	316.183	109 > 414.997

Τὰ τελοῦτα ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰς λοιπὰς χώρας κατενέμοντο, ὡς δὲ ακόλουθος πίνακας δείχνει:

Χώραι	Ἀτμόπλοια	Μότοροις	Σύνολον
Ἀγγλ. Ἀποικίαι	2 τ.	4.700	1 τ. 217 3 τ. 4.917
Βέλγιον	— »	— 1 » 3.200	1 » 3.200
Βραζιλία	1 »	125 — »	1 » 125
Δανία	5 »	7.360 5 »	19.823 10 » 27.183
Έσθονία	1 »	120 — »	1 » 120
Γαλλία	6 »	72.286 22 »	20.120 28 » 92.406
Γερμανία	5 »	3.005 5 »	46.850 10 » 49.855
Ολλανδία	3 »	435 10 »	31.288 13 » 31.723
Ιταλία	— »	— 4 »	27.076 4 » 27.076
Ισπανία	1 »	8.100 11 »	74.180 12 » 82.280
Λιθουανία	— »	— 3 »	1.155 3 » 1.155
Νορβηγία	4 »	6.730 1 »	2.680 5 » 9.410
Πορτογαλία	1 »	486 — »	— 1 » 486
Ισπανία	6 »	3.860 6 »	29.652 12 » 33.512
Σουηδία	1 »	1.372 16 »	76.860 17 » 78.232
Ην. Πολιτείαι	1 »	1.800 1 »	503 2 » 2.303
Ούρουγουάνη	— »	— 1 »	275 1 » 275
Σύνολον	37 >	110.379 87 >	333.879 124 > 444.258
Ἐναυπηγούντο ἐπίσης ιστιοφόρα			1 » 735
Σύνολον			125 > 444.993

Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν ἀνωτέρω πινάκων μὲ τοὺς ἀντιστοίχους τοῦ α' Ζμήνου προκύπτει, διὰ αἱ Ἀγγλικαὶ ναυπηγήσεις παρουσιάζουν (δημοῦ μετά τῶν ιστιοφόρων) αὐξήσιον κατὰ 35.101 τόννους γκρός ἔναντι τῆς 31ῆς Μαρτίου καὶ 6810 τ. ἔναντι τῶν πρὸ ἑτούς, τὰ σύνολον δημοῦ τῆς ιαυηγουμένης εἰς δλον τὸν Κόδερον χωρητικότητος γιατὰ τὴν 30ήν Ιουνίου, εἰναι μειώμενον κατὰ 8449 τόννους ἔναντι τοῦ α' Ζμήνου. Ἐξ ἄλλου ἔχει ἀνασταλῆν τὸν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰσλανδίᾳ ἡ ἔργασία ἐπὶ 18 σκαφῶν 140.122 τόννων γκρός (ἥτοι ἐπὶ 17 ἀτμόπλοιον 133.696 τ. καὶ 1 μότοροις 6.426 τόννων), εἰς τρόπον ὃς τὰ πραγματικὰ ἐσυνεχίστο ναυπηγήσεις ἐπὶ 66 πλοίων 147.380 τόννων, ἔναντι ἀντιστοίχου ἀριθμοῦ 49 πλοίων 104.959 τόννων διὰ τὸ α' Ζμῆνον καὶ 31 πλοίων 82.720 τόννων διὰ τὴν 31ῆν Διημέρου π. ἡ. Ἡ κατὰ τὸ β' Ζμῆνον ἀριθμόν τοῦ γένους ἔχει ἀγγλικαὶ καὶ Ἰρλανδίᾳ ἀνελθοῦσα εἰς σκαφὴν 50.050 τόννων γκρός ἥτοι κατὰ 27.256 τόννους μικροτέρα τῆς τοῦ α' Ζμήνου, ἀλλὰ διπλασία τῆς τοῦ α' Ζμήνου τοῦ 1930, δηπότε ἔρχεται συνεχῶς ἐκπίπτουσα ἡ Ἀγγλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία.

#### Αἱ κατὰ χώρας ναυπηγήσεις

Ἐκ τοῦ πίνακος τῶν κατὰ χώρας ναυπηγήσεων καὶ ἐν τῆς συγκρίσεως μὲ τοὺς ἀντιστοίχους τῆς 31ῆς Μαρτίου ἀριθμούς, προκύπτει, διὰ αἱ ὑπὸ κατασκευὴν χωρητικότητας σκαφῶν 444.993 τγκρός εἰναι μικροτέρα κατὰ 43.550 τ. ἔναντι τοῦ α' Ζμήνου, ἀλποτελεῖ δὲ τὸ κατώτατον σημειοθέν ἀπὸ τοῦ 1909

ὅρον. Ἐκ τῶν ναυπηγήσεων ἀντιθῶν ἔχει ἀνασταλῆ ἡ ἔργασία ἐπὶ 12 σκαφῶν 25.813 τόννων, ἐκ τῶν δύοιν 5 εἶναι μικρὰ ἀτμόπλοια 1560 τόννων καὶ 7 μότοροις 24.253 τόννων.

Μετὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἰρλανδίαν, πρώτη ἔσχεται εἰς τὰς ναυπηγήσεις δὲ δλων τῶν λοιπῶν Κρατῶν ἡ Γαλλία μὲ 92.406 τ. καὶ διαφοράν ἐπὶ ἔλαττον 5072 τόννων, δευτέρα ἡ Ἰσπανία μὲ 82.280 τ. καὶ διαφοράν ἐπὶ πλέον 26.710 τ. ἔναντι τοῦ α'. Ζμήνου, ὅτε ἡρχετο τετάρτη, τρίτη ἡ Σουηδία μὲ 78.232 τ. καὶ διαφοράν ἐπὶ ἔλαττον 4100 τ. ἔναντι τοῦ α'. Ζμήνου, ὅτε ἡρχετο δευτέρα, τετάρτη ἡ Γερμανία μὲ 49.855 τ. καὶ διαφοράν ἐπὶ ἔλαττον 2710 ἔναντι τοῦ α'. Ζμήνου, δὲτε ἡρχετο πέμπτη. Τὴν πέμπτην θέσιν κατέλαβεν ἡ Ἰσπανία (ἀντὶ τῆς δεκάτης) μὲ τὸ αὐτό ἔναντι τοῦ α'. Ζμήνου τονάρι, τὴν δέκην ἡ Ολλανδία (ἀντὶ τῆς ἑξδέκατης) μὲ 31.723 τ. καὶ διαφοράν 727 τ. ἐπὶ ἔλαττον καὶ τὴν ἑξδέκατην ἡ Δανία (ἀντὶ τῆς ἑννάτης) μὲ 27.183 τ. καὶ διαφοράν 2188 τόννων ἐπὶ τὸν πέμπτον.

Ἡ Ἰταλία διατάσσει μείσων 169.922 τόννων μετάστηη εἰς τὴν Σην θέσιν μὲ 27.076 τ., ἀντὶ τῆς τρίτης, ἦν κατέτιχε κατὰ τὸ προηγούμενον τρίμηνον, αἱ δὲ Ἕνωμ. Πολιτείαι κατατάσσουνται εἰς τὴν 11ην θέσιν μὲ μείσων 27.463 τ. ἔναντι τοῦ α' Ζμήνου, δὲτε κατέτιχε τὴν Σην θέσιν καὶ 162.203 τ. πρὸ ἑτούς. Ἡδη αἱ Ἕνωμ. Πολιτείαι: δὲν ναυπηγούσιν, εἰμι 3 μόνον μικρὰ σκάφη 3038 τόννων. «Οσον ἀφορᾷ τὴν Σοδειτικὴν Ρωσίαν, ἀλλεῖψει σαφῶν στοιχείων, σημειώδει: μὲ τὰς ναυπηγήσεις τοῦ Ιουνίου 1930, δὲτε ἡρχετο 156.621 τόννους γκρός.

#### Ἐνάρξεις ναυπηγήσεων καὶ καθελκύσεις

Ἐις τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν ἡρχετονται κατὰ τὸ β' Ζμῆνον νέαι ναυπηγήσεις σκαφῶν 50.050 τ. γκρός, δὲ δὲ φυλός αὐτὸς εἰναι μειωμένος κατὰ 27.256 τ. ἔναντι τῆς 31ῆς Μαρτίου, διπλάσιος δὲ ἔναντι τοῦ α' Ζμήνου τοῦ 1930. Αἱ καθελκύσεις ἡ αἱ ἔτεροι περιστάλδον 14 πλοῖα 11.036 τόντων (υμετεριαλιμένων καὶ 3 ιστιοφόρων ιδιαίτερων 943 τόννων), μὲ μείσων κατὰ 1906 τόνους ἔναντι τοῦ α' Ζμήνου. Εἰς τὰ λοιπὰ Κράτη ἡ ἔναρξης νέας ἔργασίας ἀνήλθεν εἰς 70.880 τόνους μὲ αὐξήσιον 7087 τόνων καὶ αἱ καθελκύσεις εἰς 68.288 τόνους μὲ μείσων 11.503 τ. ἔναντι τοῦ α' Ζμήνου. Κυριώτεραι καὶ χρειανται, εἰς τὰς δημοίας ἀτμόφραντος νότο ναυπηγησην περισσότερα σκάφη εἰναι τὴν Ισπανίαν καὶ ἡ Δανίαν, τοῦτο δὲ ὀρθεῖται διὰ μὲν τὴν Ισπανίαν εἰς τὴν ἔφαρμογον παρ' αὐτῶν τοῦ συνδευτικού σκαφῶν διαλύσσονται καὶ ναυπηγήσεων, διὰ δὲ τὴν Δανίαν εἰς τὴν προσέλκυσιν ὅπο τῶν ναυπηγήσεων τῆς ἐνισταμένης παραγγελίων, λόγῳ πτώσεως τῆς κορώνας. Εἰς τὴν Ιταλίαν οὐδεμία νέα ἔργασία ἥρχεται, παρεδέθη δὲ τὸ μότοροπιν «Οceania» καὶ δύο ἄλλα μικροτέρα, εἰς δὲ τὰς Ἕνωμ. Πολιτείαις παρεδέθη τὸ λάινερ «Washington».

#### Τάνκερς καὶ μότοροπιν

Τὰ ὑπὸ ναυπηγησιν τάνκερες ἀνήρχοντο εἰς 22 τ. γκρός 160.464, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 22 οἰο τῆς ὑπὸ κατασκευὴν Παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐξ ἀντιθῶν δὲ 4 μόνον 16.760 τόννων ἡσαν ἀτμοκίνητα. Τὰ λοιπά 18 τόνων γκρός 143.704 (ἥτοι τὰ 70 οἰο τῶν τάνκερες) ἔσχαν μότοροπιν.

Γενικῶς, ἐκ τῆς ὑπὸ ναυπηγησιν χωρητικότητος 209 σκαφῶν 732.495 τ. γκρός, ταύτα μότοροπιν ἀντιπροσωπεύονται: μὲ 114.997 τ., ἥτοι 56.6 οἰο ἔναντι τοῦ α' Ζμήνου, μὲ ποσοστὸν διὰ τὴν Αγγλίαν 28.2 οἰο ἔναντι 23.4 τοῦ α' Ζμήνου καὶ διὰ λοιπὰ Κράτη 75 οἰο ἔναντι 71.9 τοῦ α' Ζμήνου.

#### Μηχαναὶ καὶ μεγέθη πλοίων

Ως πρὸς τὰς μηχανὰς προώσεων ἀναφέρεται εἰς τοὺς 161ους στατιστικοὺς πίνακας, διὰ αἱ εὔρισκονται ὑπὸ κατασκευὴν ἡ ἔτοποθετήθησαν ἐπὶ πλοίοιν κατὰ τὸ β' Ζμῆνον 116 ἀτμορηγαναι καὶ συνολοὶ:κῆδης δυνάμεως 460.270 λιπον, ἐκ τῶν δημοίων αἱ 96 δυνάμεως 104.393 λιπον (ἀντιπροσωπεύουσαι τὰ 11.7 οἰο τῆς δηλητηνάδεων τῶν δηλητηνάδεων μηχανῶν προώσεως) ἔσχαν παλινδρομικαι καὶ αἱ αἱ δηλόσιοι: 16 δυνάμεως 355.877 λιπον ἀξονος ἡσαν ἀτομετρόδιλοι. Ἡ κατασκευὴ ἡ τοποθετηταις μηχανῶν δισαντερικῆς κανονώσων ἀνήλθεν εἰς 199 δυνάμεως 432.990 λιπον, σύντονος διὰ τὸν μηχανῶν ἕφθασε τὰς 311 δυνάμεως 893.260 λιπον ἔναντι 302 δυνάμεως 884.297 λιπον τοῦ α' Ζμήνου καὶ 259 δυνάμεως 924.847 λιπον τῆς 31ῆς Διημέρου π. ἡ.

Ἐκ ἄλλου τὰ μεγέθη τῶν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς δλα τὸν 10.000 τόνων γκρός, ναυπηγούμενα σύμμερον πλοῖα εἰς ἑπτά μόνον, ἥτοι τὸ «Cunarder», ἡφ' ὃ δὲ ἔχει ἀνασταλῆ ἡ παρατάρη ἔργασια ἀπὸ τοῦ Διημέρου 1931, τὸ Γαλλικὸν «Normandie», τὸ Γερμανικὸν μότορ-λάινερ «Cordillerera», δύο Ἀμερικανικὰ τάνκερα κατασκευαζόμενα εἰς Γερμανίαν, ἔνα τάνκερ τῆς «Στάνταρ Οίλ» συμπληρούμενον εἰς τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα καὶ τὸ Γαλλικόν «President Doumer» 12.700 τόνων γκρός.

# **THE SIGRI COALING C° L<sup>TD</sup>**

**ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ**

**ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)**

## **ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων **"FLOTSKY,,**

**ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ**

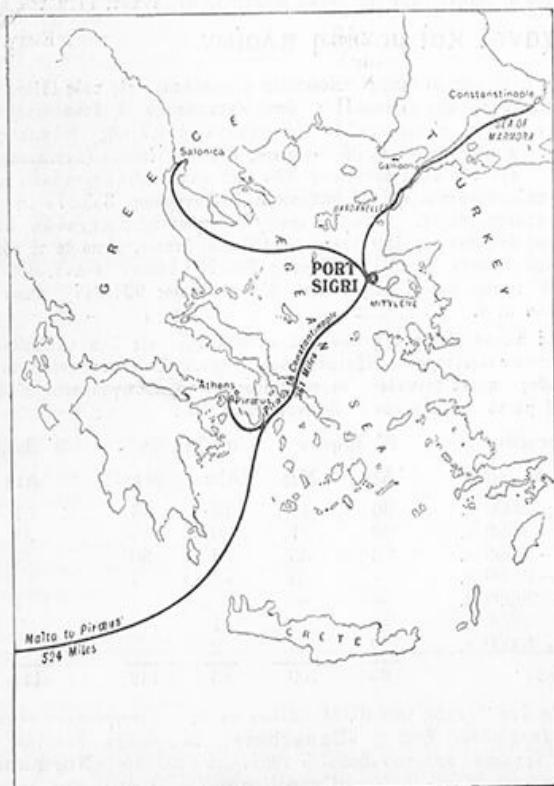
**ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ**

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**

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

### Καὶ ἄλλο Παναμαϊκὸν

Τό ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουνῆτη 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Cambia River» τ. γκρές 4729 καὶ ναυπηγήσως 1915, παραληφθὲν εἰς τὸ Μάντζεστερ ὑφώς σημαίαν Παναμᾶ καὶ μετωνομάσθη «Οφος Πεντελικὸν» («Mount Pentelikon»).

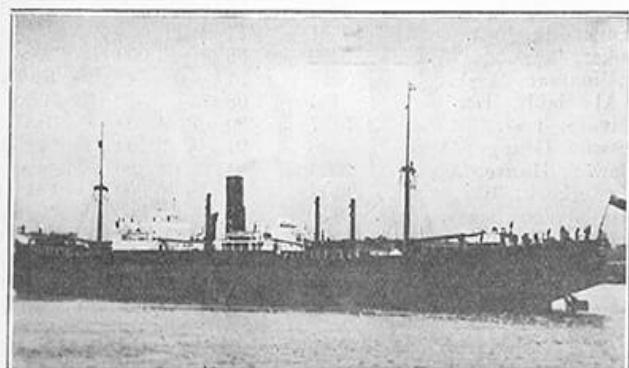
### Παραλαβαῖ τεοαγορασθέντων

Εἰς τὸ Ρόττερνταμ παρελήφθη τό ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. 'Ηλία Σενιοῦ καὶ ἀδελφῶν Χριστοφόριδου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Keyingham» τ. γκρές 3699 (τοῦ 1908). Τό σκάφος τοῦτο τεθέν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Ομόνοια».

— Εἰς τὴν 'Αμερικὴν παρελήφθη τό ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. A. Καλλινίκου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Heathfield» τ. γκρές 5263 (τοῦ 1919), δι-φωσ θὲ 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Νέδων».

— Παραλήφθη ἐπίσης τό ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Δημησθ. Δάμπασην φορτηγὸν «Peebles» 5260 τ. γκρές (τοῦ 1919), εἰς τὸ Μπλάϋ, μετωνομάσθη «Ελένη Δ.». Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο ἐτέθη ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν.

— Εἰς τὸ Λονδίνον ἔξ ἄλλου παρελήφθη τό ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μαρθ. Εμπειρίκου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Sicily» 3457 τ. γκρές (τοῦ 1914), δι-φωσ θὲ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Παγασητικός».



Τὸ ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «Πηνελόπη», τοῦ κ. Παραμυθιώτη

### 'Επωλήθη τὸ φορτηγὸν «Βασ. Παντελῆς»

Τὴν 13ην 'Ιουλίου ἔλαβε χώραν ἐν 'Αμερικῇ ἡ διά δημοπρασίας πώλησις τοῦ ἔκει ἀπὸ 18ης 'Ιουλίου 1932 ἀργοῦντος 'Ελληνικὸν φορτηγὸν «Βασ. Παντελῆς», τῶν ἀδελφῶν Παντελῆ, τόννων γκρές 5015 καὶ ναυπηγήσως 1908. Τό σκάφος κατευκούμεθ ἐπ' ὅνματι τῆς 'Αγγλικῆς ἑταίρειας Constants, τῆς Νοτ. Οὐαλλίας, ἀντὶ 110.000 Βελγικῶν φράγκων (4.600 λιρῶν) ἦτο (πρὸς 18)— κατὰ τόννον γκρές. Τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1925, εἴχε πωληθῆ ὑπὸ τὸ δυνομα 'Kenuta' ἀντὶ 19.900 λιρῶν.

### Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Τὸ κατευθυνόμενον ἐν Μαύρῃ Θαλάσσῃ μὲ γενικὸν φορτίον διὰ Βλαδιστόκον φορτηγὸν «'Ελέγκω Α. Κυδονιέως» τ. γκρές 4142 καὶ ναυπηγήσως 1902, ἀπωλήθη εἰς 'Ιαπωνίας διαλυτὰς ἀντὶ 6.250 λιρῶν, οὐ πωραδοῦθ ὅτε εἰς τὸν λιμένα Οσακα.

— 'Επωλήθη ἐπίσης πρὸς διάλυσιν τὸ ἀργοῦν ἐν Λαυρίῳ φορτηγὸν

«'Αγία Παρασκευὴ» τοῦ κ. Χρ. Βλάσσου, τ. γκρές 2011 καὶ ναυπηγήσως 1889. Ή τιμὴ τῆς πωλήσεώς του εἶναι 1900 λιρῶν.

— 'Επωλήθη ἀκόμη πρὸς διάλυσιν καὶ τὸ ἄλλον «Τερέζα Κοντογιάννη» τ. γκρές 761 καὶ ναυπηγήσως 1889. Τὸ σκάφος τοῦτο τὸ ὑγράσεν ἀντὶ 180.000 λιρ. ὁ κ. Ιω. Χριστοφορίδης. 'Ο ίδιος εἶγεν ἀγοράσει πρὸ τούς καὶ τὸ ἄλλον «Αντώνης», διπερ ἀρρμούσλκηθή τὴν 17ην π. μ. ἐκ Πειραιῶς εἰς Πάτμον πρὸς διάλυσιν.

### Πρόστιμα εἰς "Ελληνας πλοιάρχους

Τὴν 20ην 'Ιουλίου ἔλαβες θητείας εἰς τὸ Μπέλφαστ, συνεπαίδη μηνόσεως τοῦ 'Ιρλανδικοῦ ηποργείου τῆς 'Εργασίας, οἱ πλοιάρχοι κ. κ. Κωνστ. Βογιατζίδης τοῦ ἄλλου πρὸς «Δημ. Ν. Βογιατζίδης καὶ Γεώργ. Καντορήγας τοῦ ἄλλου «Ιουλία», τανγραφούμενοι ἐπὶ παραδόσει τοῦ κανονισμοῦ τῶν τότες 'Ο ἀρμόδιος ἐπιθεωρητῆς τοῦ λιμένος εἴχε δικτυοπόσεις, διτὶ δὲν ὑπῆρχε πιστοποιητικόν ἀντοχῆς ἢ ἐπιθεωρητῆς ἢ καὶ ἀπλῆς ἔξετάσεως τῶν βαρούλκων καὶ κεραίων ἔκφραστώσεως τῶν δύο τούτων φορτηγῶν μαζ. Εἰς τὸ δικαστήριον ὑπεστρέψθη, διτὶ οἱ λιμενικοὶ κανονισμοὶ τῆς 'Ιρλανδίας είναι δημοσίεις τῶν 'Αγγλικῶν, εἰχε δὲ τοῦτο κατ' ἐπανάληψιν γνωστοποιηθῆ εἰς τὰς ἔνας ναυτιλίας πρὸς συμφέρωσιν τῶν πλοιάρχων. 'Εξ ἀλλού ὑπὸ τῶν ἀναγομένων ἔτονθήθη, διτὶ κατὰ συνήθειαν πιστῶς τηρούμενην, τὰ βαρούλκα ἐπιθεωροῦνται πρὸ πάσης ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας των, ἐάν δὲ εὑρεθῆ εἰς αὐτὰ ζημία τις, ἐπισκευάζεται ἀμέσως. Τὸ δικαστήριον ἐπέδειλεν εἰς τοὺς δύο πλοιάρχους πρόστιμον 40)— σελλινίων, μετὰ τῶν ἔξδων τῆς δίκης.

### Τὰ ἄλλα «Ποσειδών» καὶ «Φλωρεντία Σ.»

Μᾶς πληροφοροῦν ἐκ Νεσπόλεως, διτὶ τὸ ἀπὸ 1ης Αὔγουστου 1932 ἀργοῦν ἔκει φορτηγόν «Φλωρεντία Σ.» τ. γκρές 2024 καὶ ναυπηγήσως 1897, τελεῖ ὑπὸ κατάσχεσιν. Διτὶ τὴν πώλησίν του ἐγένεντο δύο ἀκαρποὶ δημιουργοῖς, μία δὲ τρίτη ώρισθη ἡδη τῆς 1ην Σ)μβρίου μὲ α' προσφορὰν 84.000 λιρέττας.

— 'Επίσης τὸ παραμένον εἰς Νεσπόλιν ἄλλο «Ποσειδών» τ. γκρές 3895 (τοῦ 1909) πράκτειται μᾶλλον νὰ ἐγκαταλειφθῇ εἰς τὰς ἀσφαλείας, λόγῳ τῶν ἀκτεταρμένων ἐκ πυρκαϊδὲς ζημιών του.

### Τὸ «Θεμώνη» ἐπωλήθη εἰς "Αγγλος"

Τὸ ἄλλον «Θεμώνη» τ. γκρές 3875, φορτίου 7300 τ. καὶ ναυπηγήσως 1929, ἀνήκειν εἰς τὴν ἀττικὴν «Κάσσος» τῶν κ. κ. Πνευματικοῦ, Ρεθύμνη καὶ Γιαννικᾶ (τῆς Σύρου), ἐπωλήθη εἰς τὴν «United Africa Company, Ltd», τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν περίπου. Θά παραδοθῇ εἰς τὸ Χούλλ, διπού ἡδη ἐκτελεῖ τὸ πρώτον του σερβεῖ.

### Νέα διπλώματα πλοιάρχων

Κατόπιν ἐπιτυχῶν ἔξετάσεων ἔλαβον δίπλωμα πλοιάρχου οἱ κ. κ. K. G. 'Αρδεύης, S. N. 'Άγγελου, A. 'Α. Βούλγαρης, Γ. Δ. Γκιουλής, 'Αδ. Γεωργιλᾶς, K. Δουφατίνος, M. Καλλιμαστᾶς, 'Ιω. Σ. Καραβαλός, K. Κασιδώνης, Γ. Κομινηός, Γ. Κουφοπαντελῆς, Μελτ. Κυπριάδης, Δ. Λέκας, N. M. Λιβανός, Γ. Ανδρ. Μανδαράκης, K. M. Μόσχος, 'Ηλ. Ν. Ποντικός, Παντελῆς Πατέρας, B. Πετρούδης, N. Ραμπαζῆς, P. Ροΐδης, B. Σαραπίδης, G. K. Τατάκης, 'Ιω. Τυρέας, M. Γ. Φράγκος, καὶ Δ. Κοτζιάς.

— 'Επίσης ἔλαβον δίπλωμα ἀξιωματικοῦ καταστρόματος οἱ κ. κ. Σ. Α.'Ανδρεάδης, 'Ιω. Βρυώνης, K. Δημος, Ανγ. Δαπόντης, Χρ. Εὐγενίδης, Z. Ζαφειρίου, K. Ζημιμόπουλος, Α. Θεοδωράκης, Ενάγ. Κασιδώνης, Θ. Καραδ., Φ. Λαμπός, M. Μαυρής, Στ. Μυταράκης, Γερ. Μουσούρης, Γερ. Κοζόλης, N. Νομικός, N. Παπαληής, 'Ιω. Ρούσσος, Γ. Σαρδηῆς, Δ. Σταματοῦδης, Π. Φραγκούλης, Π. Φαλαγκάς, 'Ηλ. Φράγκος καὶ Άπ. Αποστόλου.

### Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν

Παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον τὰ ἀκόλουθα φορτηγῆ σκάφη:

«Keyingham» 'Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. 'Ηλία Σενιοῦ καὶ ἀδελφῶν Χριστοφορίδου ἀντὶ τιμῆς 3200 λιρῶν περίπου. Τὸ σκάφοτο είναι τ. γκρές 3299, νέτ 2335 τ. καὶ φορτίου 6134 τ., ἐναυπηγήθη τὸ 1908 ὑπὸ τῶν ἐν Σούντερλαντ ναυπηγείων «G. L. Thompson & Sons», διατέθει κώδον διὰ φορτία εἰς χώμα 327.000 κ.π., διὰ δέματα 310.000 κ.π. καὶ διὰ μπώνκερς 17.150 κ.π., ἔχει δὲ ἐμφροτὸν βύθισμα 21.5' ποδῶν.

Φέρει ἐν καταστρώμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 346.5 ποδῶν, πλάτους 50.8 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 22.9, μὲ πρόστεγον 32 ποδῶν, μεσόστεγον 92 καὶ ἐπίστεγον 23 ποδῶν, χρησιμοποιεῖ δὲ ἔχμα δύοτας 974 τόννους.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ κατασκευῆς «G. Clark», τοῦ Σούντερλαντ καὶ δυνάμεις 329 άνομ. Ιππωνείων εἰνε τρικούλινδοι μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 25'', 41'' καὶ 67'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45'' ιντοῶν. Φέρει δύο λέβητας πιέσεων 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 90 λιβρῶν κατὰ τετρ. ιντοῶν.

«Adra» 'Αγγλικόν, ἡγοράσθη ἀντὶ 7250 λιρῶν παρὰ τοῦ κ. Παύλου Χατζηλία. Είναι τ. γκρές 4860, νέτ 2996 καὶ φορτίου 8150 τόννων, ἔχει κλάσην «British Corporation», διατέθει γώδον διὰ φορτίου εἰς χώμα 399.000 κ.π., διὰ δέματα 373.000 κ.π. καὶ διὰ μπώνκερς 28.041 κ.π., κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1917 εἰς τὰ ναυπηγεία «Short Brothers»,

τού Σούντερλαντ.

Αἱ διαστάσεις τού είνε μήκους 385 ποδών, πλάτους 53 καὶ διαγωνίου βάθους κυτών 27.3 π., φέρει δὲ ἐν κατάστρωμα μὲ πρόστεγον 36 ποδών, μεσόστεγον 130 καὶ ἐπίστεγον 32 ποδών. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «North—Eastern Marine Co» τοῦ Σούντερλαντ καὶ δυνάμεως 369 ὄνομ. ἵππων, είνε τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 26 1/2", 44" καὶ 73" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48" ἵντσων.

«Heathfield» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη μέσῳ τοῦ ἐν Λονδίνῳ γραφείου τῆς ἀπαιρίας «Σταθάτος» διὰ λομὸν τοῦ κ. Α. Καλλινίκου, ἀντὶ τιμῆς 8.600 λιρῶν. Είνε τόννων γκρός 5263, νέτ 3198 τ. καὶ φορτίου 8345 τ., ἐναυπηγήθη τὸ 1919 εἰς Στόκτων ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ropner & Sons», ἔχει κλάσιν «British Corporation» καὶ σερβὲν Νο 3 τοῦ 1933, διαθέτει δὲ χώρον διὰ φορτία εἰς χύμα 457.000 κ. π., διὰ δέματα 430.000 κ. π. καὶ διὰ μπάνκερος 19.665 κυβ. ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 400.3 ποδῶν, πλάτους 52.3 καὶ διαγωνίου βάθους κυτών 28.4 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 40 ποδῶν, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 49 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 490 ὄνομ. ἵππων καὶ κατασκευῆς «Blair & Co», τοῦ Στόκτων, είνε τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 27", 44" καὶ 73" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48 ἵντσων.

«Amasis» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη μέσῳ τοῦ κ. Π. Νομικοῦ ἀντὶ τιμῆς 6000 λιρῶν, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου προμηθειῶν καὶ 350 τ. γανγκων, θά παραληφθῇ δὲ εἰς τὸ Λίβερπούλ. Είνε τ. γκρός 4044, νέτ 2561 τ. καὶ φορτίου 7514 τ., μὲ ἐμφορτον τύθισμα 24.1 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λαῦδη κλάσιν 100 Al καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1913 (Σμβριον) εἰς τὰ Βελγικὰ ναυπηγεῖα «Antwerp Engineering Co, Ltd», τοῦ Hoboken. Διαθέτει χώρον διὰ φορτία εἰς χύμα 412.000 κ. π., διὰ δέματα 388.000 καὶ διὰ μπάνκερος 29.580 κ. π., χρησιμοποιεῖ δὲ ἔργα ὅπερας 1814 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ—ντέκ», καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 370.4 ποδῶν, πλάτους 51.9 καὶ διαγωνίου βάθους κυτών 24.3 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 36 καὶ ἐπίστεγον 36 ἐπίσης ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 374 ὄνομ. ἵππων καὶ κατασκευῆς «G. Blair & Co», τοῦ Σούντερλαντ, είνε τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 25", 41" καὶ 68" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48" ἵντσων. Λέβητας φέρει τρεῖς, πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἵντσαν.

«Sicily» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη μέσῳ τοῦ κ. Μαρῆ 'Εμπειρίκου. Είνε τόννων γκρός 3457, νέτ 2148 τ. καὶ φορτίου 6500 τ., ἐναυπηγήθη δὲ τὸ 1914 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Richardson Duck & Son», τοῦ Στόκτων καὶ ἔχει κλάσιν «British Corporation». Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ—ντέκ», καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 380.5 ποδῶν, πλάτους 48 καὶ διαγωνίου βάθους κυτών 22.4 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «Blair & Co» τοῦ Στόκτων, είνε τρικύλινδροι, δυνάμεως 352 ὄνομ. ἵππων, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 25", 42" καὶ 70 1/2" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45" ἵντσων.

## 'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ β' 15θήμερον τοῦ 'Ιουλίου δὲν παρουσίασε τὴν ἔκτακτον ζωηρότητα τοῦ α' 15θήμερου εἰς ἀγοραπωλησίας φορτηγών πλοίων πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν. Αἱ κυριώτεραι ἀγοραὶ ἐπραγματοποιήθησαν ἀπὸ «Ἐλληνας ἐφοπλιστές, οἵνες καὶ ἐκράτησαν, ἐν κυριολεξίᾳ, τὴν ἀγοράν». Οὕτω ὁ κ. Μαρῆς 'Εμπειρίκος ἡγόρασεν ἀντὶ 5200 λιρῶν τὸ ἀπὸ «Sicily». Ο κ. Ἡλ. Σενίδης καὶ Σιά ἀντὶ 3200 λιρῶν τὸ ἀπὸ «Keyingham», ὅπερ είχε πωληθεῖ τὸν 'Ιουλίου τοῦ 1919 ἀντὶ 145.000 λιρῶν. Ο κ. Π. Νομικοῦ ἀντὶ 6000 λιρῶν τὸ ἀπὸ «Amasis», διπερ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1917, διοιοῦ μὲ τὸ ἀπὸ «Dalrazan» (6200 τ. τοῦ 1910) είχε πωληθεῖ ἀντὶ 275.000 λιρῶν. Οἱ κ. κ. Ρεθύμνης καὶ Κονιορκούντης διὰ πελάτας των, ἀντὶ τιμῆς 7250 λιρῶν τὸ ἀπὸ «Adra». Καὶ ὁ κ. Α. Καλλινίκος ἀντὶ 8600 λιρῶν τὸ ἀπὸ «Heathfield», διπερ τὸν Νοβεμβρίον τοῦ 1920 είχε πωληθεῖ ἀντὶ 162.000 λιρῶν καὶ μὲ «τάιμ - τσάστερ» 3 μηνῶν πρὸς σελ. 25— κατὰ τόννους d.w. 'Αφ' ἐτέροις ἐπωλήθη εἰς «Ἀγγλον. ὑπὸ τῆς ἀτμοπλοΐας Κάσσος» ἀντὶ 40.000 λιρῶν τὸ ἀπὸ «Θεμών. η ν. η» ναυπηγήσεως 1929, ὡς δὲ πληροφορούμενα, ἡ ίδια ἐταιρία διαπραγματεύεται ἡδη τὴν ἀγοράν μεγαλυτέρους σκάφους τῆς ίδιας ἡλικίας εἰς ἀντικατάστασιν τῆς «Θεμώνης».

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον είνε αἱ ἀκόλουθοι:

«Manchurian Prince» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 5119, φορτίου 8280 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1913, ἡγοράσθη παρ' 'Αγγλων ἀντὶ 5850 λιρῶν. Τὸ αὐτὸς σκάφος είχε πωληθεῖ τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1918 ἀντὶ 175.000 λιρῶν.

«Anubis» Ἀγγλικόν, 768 τ. γκρός, 1260 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1900 μὲ ἀναλεῖτωσιν τοῦ 1917, ἡγοράσθη παρ' 'Ιταλῶν ἀντὶ 1100 λιρῶν. «Alness» Ἀγγλικόν, 3683 τ. γκρός, 6880 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη εἰς Αιγαίωνες, ἀφοῦ δηλὼς σερβὲν, ἀντὶ τιμῆς 8750 λιρῶν.

«Nord» Νερδηγικόν, 2042 τ. γκρός, 3200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβὲν Νο 3 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Αἴστραλους ἀντὶ 4.100 λιρῶν.

«Lancing» Ἀγγλικόν, 703 τ. γκρός, 900 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1908, μὲ σερβὲν Νο 2 τοῦ 1929, ἡγοράσθη παρ' 'Ιταλῶν ἀντὶ 900 λιρῶν, ὡς ἔστι καὶ εὔρισκεται. Τὸ σκάφος τοῦτο είχε πωληθεῖ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1923 ἀντὶ 8.000 λιρῶν.

«Morava» Σερβικόν, 1531 τ. γκρός, 2000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἀτμοπλοΐαν «Oceania», τοῦ Σουσάκ, εἰς Γάλλους πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 2.100 λιρῶν.

«Donator» Νερδηγικόν ἀτμοπλοίον εἰδικῆς ναυπηγήσεως διὰ μεταφοράς φρούτων, χωρητικότητας 2500 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἐπωλήθη εἰς Γαλλικήν ἐπιτριπτάν ἀντὶ 35.000 λιρῶν.

«Tudor King» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 1426, φορτίο 2215 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβὲν Νο 2 τοῦ 1929, πωληθεῖ πρὸς μηνὸς εἰς Καναδούς ἀντὶ 5.100 λιρῶν, ἐπανεπωλήθη ἡδη κατόπιν σερβὲν Νο 3 ἀντὶ 6.000 λιρ.

«Salina» Ἰταλικόν, 5345 τ. γκρός, 8200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1915, ἐπωλήθη εἰς ἔτερος Ἰταλούς ἀντὶ 8.000 λιρῶν.

«Tunisia» Γαλλικόν, 4728 τ. γκρός, 7800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἐπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν μετά ἐκτέλεσιν τοῦ σερβέως τοῦ.

«Gambia» Ἀγγλικόν 5018 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1915, ἡγοράσθη παρ' 'Ιταλῶν ἀντὶ 8250 λιρῶν.

«Gjuro Milosevic» Σερβικόν, τ. φορτίου 6100 καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸ Ρότερνταμ ἀντὶ 3100 λιρῶν, εἰς 'Ιταλούς, μὲ παραλαβὴν, ὡς ἔστι καὶ εὔρισκεται.

## Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Μὲ τόνον χαρακτηριστικῆς ζωηρότητος ἔξηκολούθησαν αἱ πωλήσεις παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, διετέθησαν δὲ περὶ τὰ 30 σκάφη ἀντὶ τῶν 115.000 τ. γκρός. Ἐλληνικά ἐπωλήθησαν τρία: Εἰς 'Ιάπωνας τὸ ἀπὸ «Ελέγκω Καυνιάρεως» μὲ παράδοσιν εἰς Osaka, «Αγία Παρασκευή» εἰς Ιταλούς καὶ «Τερέζα Κοντογιάννη» εἰς τὸν κ. 'Ιω. Χρηστοφίδην. Είνε γαραπτηριστικόν, διτὶ τὸ ἀπὸ «Αντώνης», ὅπερ ἐπρόκειτο νὰ διαλυθῇ εἰς Πειραιά, ἐφρυμούληθῇ εἰς Πάτμον, ἐνδέχεται δὲ τὴν ἕδαν τύχην ν' ἀκολουθήσῃ καὶ τὸ ἀπὸ «Τερέζα Κοντογιάννη» καὶ τοῦτο διότι αἱ Τελωνειακαὶ ἀρχαὶ ἔν 'Ελλάδη ζητοῦν εἰσαγωγικὸν δασμόν, προκειμένον περὶ διαλύσεως παλαιῶν σκαφῶν ἐν 'Ελλάδι. Κατὰ τὰς πληροφορίας μαζὶ τὸ «Ταμείον Εκκαθαρίσεως» τῆς 'Επιβατηγού Ναυτιλίας ἀπερφάσισε τὴν πώλησιν τῶν 25 ἥχοηστευμένων ἀκτοπλοίων σκαφῶν 13.000 τ. γκρός περίπου, ἐξητήσεις δὲ ἡδη προσφορᾶς ἀπό τὰ κυριώτερα 'Ιταλικά ἐργοστάσια διαλύσεως.

Ἐπωλήθησαν ἀφ' ἔτερου πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀτμοπλοῖα:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ £	Διαλυται
1) Ovid, Ἀγγλικόν	3928	02	3.400	'Ιταλοί
2) Donax, Ἀγγλ.	3740	13	3.050	"
3) Ulia, Ἰσπανικόν	2434	96	—	'Ισπανοί
Ventura, Ἰσπανικόν	4648	08	3.600	Σκάθτοι
Gloria de Larrinaga, Ἀγ.	4849	08	3.850	'Ιταλοί
Laine, Ἐσθονικόν	468	83	500	'Εσθονοί
4) Ordunte Mendi, Ἰσπαν.	3952	98	—	'Ισπανοί
5) 'Ελέγκω Α. Κυδωνιάρεως, Baltico, 'Ιταλ.	4142	02	6.250	'Ιάπωνες
Corsinia, 'Ιταλ.	3586	01	3.250	'Ιταλοί
Ovid, Γερμαν.	4413	12	3.600	"
Westerdijk, 'Ολλ.	2389	89	—	Γερμανοί
City of Palermo, Ἀγγλ.	4686	05	4.200	"Αγγλοί
7) Mount Pelvoux, Γαλλ.	4206	07	—	'Ιταλοί
Ovid, Ἀγγλικόν	3928	02	3.400	"
Westerdijk, 'Ολλ.	8261	13	—	'Ιταλοί
Brunshweig, 'Ολλ.	7655	14	21.000	'Ιταλοί
Kinderdijk, 'Ολλ.	7651	14	—	"
Roker, Ἀγγλ.	3499	98	3.000	"Αγγλοί
8) Vinamac, Ἀγγλ.	5767	13	—	Κινέζοι
9) Al - Saidi, 'Ινδ.	154	08	—	'Ινδοί
Olivolo, 'Ιταλ.	5187	20	4.800	'Ιταλοί
Elswick Grange, Ἀγγλ.	3926	01	3.100	"Αγγλοί
Elswick Hause, Ἀγγλ.	3923	01	3.100	"
Westerkerk, Βελγ.	6974	11	5.600	Βελγοί
Tarraco, Ἰσπαν.	2650	98	—	'Ισπανοί
Benguela, 'Αγγλ.	5520	10	4.950	"Αγγλοί
'Αγία Παρασκευή, 'Ελλ.	2041	89	1.900	'Ιταλοί
10) Τερέζα Κοντογιάννη, 'Ελλ. 764	80	—	"Ελληνες	
Lady Astley, Ἀγγλ.	3018	06	—	Σκάθτοι

1). Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1920 είχεν ἀγορασθεῖ ἀντὶ 34.000 λιρῶν. 2). Πρόκειται περὶ τάνκερ, παραδοτέσσιν εἰς Γένοβον. 3). Επωλήθη ἀντὶ 90.000 πεσσῶν. 4). Επωλήθη ἀντὶ 125.000 πεσσῶν. 5). Θά παραδοθεῖ εἰς Osaka. 6). Τὸν 'Οκτωβρίου τοῦ 1920 είχεν ἀγορασθεῖ ἀντὶ 52.000 λιρῶν. 7). Επωλήθη ἀντὶ 300.000 Γαλλικῶν φράγκων. 8) 'Αντι τιμῆς £5.000. 9) 'Αντι τιμῆς 4600 'Ινδικῶν ρουπιών. 10). 'Αντι τιμῆς 36.000 πεσσῶν. 11) 'Αντι τιμῆς 180.000 δρ.

W.M. H. MÜLLER & C°. S.A.  
AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL,"

## Ναυτικαὶ Δίκαι

— Η Κρατικὴ εύδυνη διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν εἰς τὰ Ἑδνικά υδατα.

Μία ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις ἀφορῶσα τὴν εὐθύνην τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἀξίνδυνον εἰς τὰ Ἐθνικά αὐτὸν υδατα ναυσιπλοῖαν, ἔφθασε πρὸ τοῦ μέχρι τοῦ Ἀρείου Πάγου τῆς Γερμανίας. Τὴν 23ην Νοεμβρίου 1927 τὸ Γερμανικὸν ἄτμοπλοιον «August Blume» 744 τόννων γρῦθος καὶ ναυπηγήσεως 1923, προερχόμενον ἐξ Σουηδίας μὲ φορτίον χυλεῖας καὶ ἀναπλέον τὸν κόλπον Σλάι τοῦ Σλέβιγχ, μόλις διῆλθε τὴν παρὰ τὸ Λινδάνους οἰδηρῶν γέφυραν προσηγέρασεν ἐπὶ γρανιτώδους ὑφάλου τῆς ἔκει διώρυγος. Τὸ σκάφος ὑπέστη λιμίας ἐκ τῆς προσαράξεως τοῦ καὶ προετήμηθη διαρροῇ εἰς τὰ κύτη τοῦ.

Λί έξ τοῦ ἀτυχήματος προξενηθεῖσαι ζημιαὶ ἀνήλθον εἰς 43.708 μάρκα, οἱ δέ ιδιοκτῆται τοῦ πλοίου ἥτειαν κατὰ τὸν Γερμανικὸν δημοσίου ἀγωγῆν ἀποζημιώσεως, Ισχυρίζομενοι, ὅτι ὁ κόλπος Σλάι ἀποτελεῖ πλωτὴν ὁδὸν καὶ ὡς τοιαύτην ἔδει νὰ τὴν διετίσῃ εἰς κατάστασιν ἀκανθών ναυσιπλοῖας τὸ Γερμανικὸν Κράτος, ἔφθασον τοῦτο ἔχει ἀναλάβει τὴν διοίκησην ὅλων τῶν πλωτῶν ὁδῶν, τῶν ὑπαγομένων ἀλλοτε ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τῶν διοικούντων χωρῶν τῆς Ἐπιρρατείας. Η ἀγωγὴ ἀνέφερεν ἐπὶ πλέον, ὅτι ὁ βραχωδῆς ὑφαλὸς ἐπὶ τοῦ ὅποιον προσηγέρασε τὸ «August Blume», εἶχεν ἐλαχιστὸν διάμετρον 2 μόλις μέτρων καὶ ἔξεις τῆς ἐπιφανείας τοῦ πυθμένος περὶ τὰ 0,50 τοῦ μέτρου, συνεπῶς ἀπετέλεισε σοβαρὸν κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ κόλπου Σλάι, ὥσπειλε δὲ τὸ Κράτος ἡ νὰ προβῇ εἰς ἐβραχισμὸν τῆς ὑφάλου ταῦτης ἡ τούλαχιστον νὰ ἐπισημάνῃ τὴν θέσιν τῆς διὰ σημαντήρος πρὸς ἀποφαγὴν δυστυχημάτων.

Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω Ισχυρισμῶν τῶν πλοιοκτητῶν, τὸ Γερμανικὸν δημόσιον ἀντέταξε τὸ ἀνενένυνον αὐτὸν, στηριζόντεν εἰς τὰ ἀκόλουθα ἀπιγειόματα: «Ο πλοίαρχος τοῦ προσαράξαντος σκάφους ὑπερέβη τὸ ἀπιτρεπόμενον ὅριον βυθίσματος διὰ τὴν ἀξίνδυνον ἐντὸς τῆς διώρυγος ναυσιπλοῖαν. Τὸ ὅριον αὐτὸν ἦτο 3.62 μέτρα, τὸ δὲ ἄπ. «August Blume» εἶχε κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς προσαράξεως βύθισμα, λόγῳ ὑπερφορτώσεως, πρὸς μὲν τὴν προών του 4.22 μέτρων, πρὸς δὲ τὴν πρώναν του 3.81 μ., συνεπῶς εἶχε μέσον ὅρον βυθίσματος 0,50 τοῦ μέτρου, κατ' ἔλαχιστον, ὑπὲρ τὸ ἀπιτρεπόμενον.

Τὸ δικαστήριον τοῦ Φλένεμπουργκ διὰ τῆς πρωτοδίκου του ἀποφάσεως ἀπέρριψε τὴν ἀγωγήν, ἐνῷ ἀπολογήθως τὸ «Ερετεῖον τοῦ Κιέλου τὴν ἐδέχθη. Τὸ Γερμανικὸν δημόσιον ἀνήγειρε τότε τὴν κατ' ἔφεσιν ἀπόφασιν, ὃ δὲ «Ἀρείος Πάγος ἐδέχθη τὴν ἀνάθεσιν καὶ ἀπέρριψε τελικῶς τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγῆν τῶν πλοιοκτητῶν. Τὸ ἀνωτατὸν δικαστήριον ἐκρινεῖ ὡς ἔξης: «Ο κόλπος Σλάι ἀποτελεῖ μίαν πλωτὴν εἰσοργὴν θαλάσσης, ἐντὸς τῆς ὅποιας, πρὸς ἔξασφάλισην τῆς ναυσιπλοῖας, ἔχετελέσθησαν τὰ ἐνδεικνύμενα τεχνικά ἔργα, η ἔκτασης τῶν ὅποιων καθωρισθή εἰς τὰς ἐγκυλίους τῶν ἀρμοδιῶν διοικητικῶν ἀρχῶν. Αὗταν εἴχον δῆσει διὰ τὸν κόλπον Σλάι μέγιστον βάθος 3.80 μέτρων καὶ συνεπῶς ἐπιτερπόμενον βύθισμα σκαφῶν 3.65 μέτρων διὰ τὸν ἀξίνδυνον πλούν των.

Μὲ τοιαῦτα σαφῆ δεδομένα, δὲν ἦτο ὑπόχρεωμένον τὸ Δημόσιον — τούλαχιστον μέχρι τυχὸν νεοτέρως ἐξβαθύνεσις — νὰ εἰδύνεται διὰ μεγάληρα βιβλίσματα. Ἐφόσον, ὅθεν, ὡς βραχωδῆς ὑφαλὸς εὐήσεστο κάτιον τοῦ ἐπιτερπόμενον πλωτῶν ὅριον βάθους, οὐδεμίαν ὑπεῖχεν ὑποχέων τὸ Δημόσιον νὰ τὴν ἔξαλειψῃ διὰ τὸν ἐβραχισμὸν ἡ νὰ τὴν ἐπισημάνῃ.

Ὑπάρχει, βεβαίως—προσθέτει ἡ ἀπόφασις—καθιερωμένη εἰς τὴν Γερμανικὴν Νομολογίαν ἡ ἀρχὴ καθ' ἥν «πᾶς δοτὶς παραχωρεῖ μίαν ὁδὸν εἰς δημοσίαν χρῆσιν, δὲν πρέπει νὰ λαμβάνῃ ὑπὸ ὅψιν τὸν ἀποκλειστικὸν τοὺς προσεκτικοὺς διαβάτας, ἀλλὰ καὶ τοὺς ἀποσεκτοὺς» καὶ ἐπομένως ἡ ὁδὸς ποτέ νὰ είναι εἰς τοιαύτην κατάστασιν, ὥστε νὰ ἀπομακρύνῃ τὸν κίνδυνον ἀτυχήματος καὶ δι' αὐτὸν τὸν ἀπόρρεστον διαβάτην. Η ἀρχὴ αὐτῆς, ἀπερριμμὴ ὁ «Ἀρείος Πάγος», δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ προκειμένου περὶ πλωτῶν ὁδῶν, διότι ἡ χρῆσις αὐτῶν ἔχετελέσθαι ὅτι πρέπει νὰ γίνεται ὑπὲρ πετειαράμενων καὶ οὐχὶ ἀποσέτων ναυτικῶν.

— Η εύδυνη τοῦ ρυμουλκοῦ ἐκτείνεται καὶ ἐπὶ τοῦ ρυμουλκουμένου.

Μία ἀσήμαντος ἐκ πρώτης ὑφεως δίκη, ἐνέχουσα ὅμως ἐν τῇ πραγματικότητι σπουδαιοτάτην σημασίαν διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν, ιδίως εἰς τοὺς λιμένας τοὺς ἔχοντας μεγάλην κίνησιν, ἀπησχόλησε τελευταῖς τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια. Κατ' αὐτὸν ὁ δικαστὴς Shewell Cooper ἐξέδωκεν ἀπόφασιν μετ' ἐπιφυλάξεως ἐπὶ μιᾶς ὑποθέσεως συγκρούσεως λαβούσης χώραν εἰς τὸν Τάμεσιν μεταξὺ ἀτμοπλοίου καὶ ρυμουλκουμένης μπάρριζας. Ἐπειδὴ οἱ ἐναγόμενοι ὑπεστήριξαν, ὅτι τὸ δικαστήριον δὲν ἔχει δικαιοδοσίαν νὰ ἀσχοληθῇ ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταῦτης, προεκλήθη συζήτησης περὶ τοῦ κατὰ πόσον μία μπάρριζα στερομένη μηχανῶν προώσεως καὶ ἡ ὅποια — προφανῶς — δὲν είναι πλοίον ἐντὸς τῆς ἔννοιας τῶν Νόμων τῆς δικαιοδοσίας τῶν τοπικῶν δικαστηρίων τοῦ Ναυαρχείου, ἀποκτᾷ τὴν ἔννοιαν τοῦ πλοίου, ὅταν

Ἐλέκθη ἐπίσης ὅτι «μπάρριζα», ποὺ προωθοῦνται μὲ κώπας, δὲν περιελαμβάνοντο εἰς τὸν ὅρον «πλοίον», ἔφθασον καὶ ὁ σχετικὸς Ἀγγλικὸς Νόμος τοῦ 1861 ἀναφέρει, ὅτι «πλοίοι» χρησιμοποιούμενα πρὸς ναυσιπλοῖαν θεωροῦνται τὰ μὴ κινούμενα μὲ κώπας. Ο δικαστὴς ἐ-

τόνισεν, ὅτι μία «μπάρριζα», ἡτοις οὐσιαστικῶς δὲν ἀποτελεῖ «πλοῖον», ὅταν ἡδύνατο νὰ ἀλλάξῃ τὸν χαρακτῆρα τῆς ἀναλόγως τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἔχορησμοποιεῖτο, ὅταν λ.χ. συνέβη ἡ σύγκρουσις. «Οταν ἔνα ρυμουλκόν —εἰπε— ἀναλαμβάνει νὰ κυβερνήσῃ ἓνα σκάφος στερούμενον ιδίων μέσων προώσεως, ἡ εὐθύνη τοῦ ρυμουλκοῦ διὰ πασαν περιπέτειαν, διαφορούσης τῆς ναυσιπλοῖας, ἐκτείνεται καὶ ἐπὶ τοῦ ρυμουλκουμένου σκάφους. Συνεπῶς μία ρυμουλκουμένη «μπάρριζα» θεωρεῖται ως ἔνα «πλοῖον».

Ἐπειδὴ δημος ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐφαίνετο εἰς τὸν ἐκδόσαντα αὐτὴν δικαστήν, ως χρήσουσα μείζονος κυρωσεως, διότι ἡ ὑπόθεσις ἦτο καινοφανής παρέσχε τὴν ἀδειαν τῆς ἐφέσεως καὶ ἀναστολὴν ἐκτελέσεως, συστήσας δημος τὸ ζητημα τοῦτο αποσαφηνισθῆ τὸ ταχὺτερον ἀπὸ τὰ ἀνώτερα δικαστήρια.

— Ερμηνεία ὄρου τοῦ ναυουσμφώνου «Zernocon»

Τελευταῖς ἔλαβε χώραν ἐν Λονδίνῳ μία ἐνδιαφέρουσα διαιτησία προελθούσα ἀπὸ διάφορον ἔχομεναν τοῦ ὄρου ναυλοσυμφώνου «Zernocon» τοῦ ὄριζοντος «δύο η τρεῖς λιμένας ἐκφρατώσεως εἰς τὴν ίδιαν θάλασσαν κειμένους, ἀλλ' εἰς διαφόρους χώρας ἀνήκοντας». Ενα ἀτύπολον εἶχε ναυλωθῆ ἐξ Μανῆς Θαλάσσης, βάσει τοῦ ἀντι πού ναυλοσυμφώνου μὲ παράδοσιν τοῦ φορτίου τον εἰς ἔνα, δύο η τρεῖς ἀσφαλεῖς λιμένας, τῆς Μεσογείου, συμπεριλαμβανομένης τῆς Ἀδριατικῆς καὶ ἔξαιρουμενῆς τῆς Ισπανίας. Ο δύο η τρεῖς λιμένες Μεσογείου (συμπεριλαμβανομένης τῆς Αδριατικῆς καὶ ἔξαιρεσει τῆς Ισπανίας) ὡφειλον νὰ είνεται εἰς τὴν ίδιαν θάλασσαν καὶ χώραν ἡ εἰς διαφόρους χώρας, ἀλλ' εἰς τὴν ίδιαν θάλασσαν.

Ο ναυλός ήτο σελ. 29 τατά τόννον διὰ δύο λιμένας καὶ 10μ. ἔλατης τοῖς λιμένας. Οι ναυλωταί διαφορούσις τῆς φορτώσεως, εἰδοποιήσαν τον πλοιαρχον, ὅτι αἱ φορτωτικοὶ θάλασσαν διὰ ησαν διὰ Βηρυττον, Κατάτην καὶ Καλλιάρι εἰς τότο δημος ἀντετάχθη ὁ πλοιαρχος εἰπὼν ὅτι οἱ ἐν λόγῳ λιμένες ἔχεντο εἰς διαφόρους θαλάσσας τῆς Μεσογείου. Λιέταζην τότε οι ναυλωταί το πλοίον νὰ πλευσῃ πρὸς ἐκφρότους εἰς Βηρυττον καὶ Κατάτην 1—πλέον κατὰ τόννον διὰ ἀμφοτέρους λιμένας, ίσογιζόνεος ὅτι ὁ μὲν πρώτος λιμήν εὑρίσκεται εἰς τὴν Ἀνατολική Μεσόγειον, ὁ δὲ δεύτερος ἀντιτέρεσαν τοῦ Ιονίου πελάγους. «Δεξόμεθα—έργαφεν ὁ πλοιαρχος—τὴν ὄμοιοντην ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ καὶ ηρξημένην κατὰ 1)—τιμὴ τον ναυλον, προκειμένου διὰ Βηρυττον καὶ Κατάτην, λιμένας κειμένους εἰς διαφόρους θαλάσσας».

Οι ναυλωταί κατέβαλον τὸ 1)—ἐπὸ τὸν δρον διαφυλάξεως παντὸς δικαίωμάς των, προτάξαντες δὲ ὅτι οἱ λιμένες προορισμοῦ ἔχεντο εἰς τὴν αὐτὴν θάλασσαν, τῆς Μεσογείου, κατεψυγγον εἰς διαιτησίαν ἐν Λονδίνῳ ζητοῦντες τὴν ἐπιστροφήν τοῦ 1)—σελινίου. Ο διαιτητὴς ἔχέδωκεν ἀπόφασιν ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν ὑποστημένας τὴν ἀποφασίην, διότι κατὰ τὴν παραδεγμένην ἐμπορικὴν συνήθειαν, οἱ δύο οὗτοι λιμένες κείνται εἰς τὴν αὐτὴν θάλασσαν, τῆς Μεσογείου, καὶ συνεπῶς είναι ἐντὸς τῆς ἐννοίας τοῦ ἐπιμάχου ὅρου τοῦ ναυλοσυμφώνου «Zernocon».

**W. KUNSTMANN,  
STETTIN AND SWINEMÜNDE**

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ	—	ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ	—	ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

**ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

**ΚΩΔΙΚΕΣ**

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

**BUNKERS AT HAMBURG**

**Bd BLUMENFELD K. a. A**

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN  
TEL. ADD ESS: FELDKOHLE-HAMBURG

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατά τὸ ληξιαν 15θήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς 'Ελληνικά ἀτμόπλοια:

«Απασία». Κατέπλευσεν εἰς θύνικην μὲ φορτίον 'Αργεντινοῦ σίτου. Τὸ σκάφος ὑπέστη κατὰ τὸν πλοῦν ζημίας τινάς ἐκ τῆς τρικυμίας, ἐξ ὧν προέκυψε διαρροὴ εἰς τὸ κύτος Νο 1. Ἐκ τοῦ φορτίου του κατεστράφησαν 50 τόνοι σίτου, ἔτεροι δὲ 220 τ. ἀδράγχησαν. Κατόπιν ἐπιθεωρήσωσε, ἔξεταλέσθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαῖς καὶ ἔχορηγγήθη εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

«Π. Μαργαρώνης». Κατὰ τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου τούτου εἰς Μπ. Αὔρες, πρὸς ἐπισκευὴν, παρετηρήθη, διτὶ τὸ ἐξ ἀραβοσίτου νάκις ἔσθετος φορτίον του τοῦ κύτους Νο 5 ὅρχισε θερματινόμενον. Ἐλήφθησαν σχετικῶς δλα τὰ κατάλληλα μέτρα ἀρετοῦ. Ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου ἐπιθεωρητοῦ ἐλήφθη δεῖγμα ἀραβοσίτου ἐκ τῶν κυτῶν Νο 4 καὶ 5, διεπιστάθη δὲ, διτὶ τὸ φορτίον εἶναι ἀδλαβές καὶ διτὶ δύναται τὸ σκάφος νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του, χωρὶς νὰ διαταραχθῇ ἡ στοιχείωσις του.

(Ιουλ. 12—13)

«Μιχαλάκης». Διαρκούσῃ τὴς ἐκφορτώσεως γαιανθράκων εἰς Λάζι Πάλμας καὶ ἐνῷ χρόνῳ ἀνεσύρετο ἐκ φορτηγίδος εἰς τὸ πλοϊον μία δέσμη κανῶν σάκκων, ἀθράυσθη τὸ ἄκρον τοῦ πρυμναίου ἰστοῦ τοῦ σκάφους καὶ κατέπεσεν ἐπὶ τὸν καταστρώματος. Ἡ ζημία ἐπεισκευάσθη, τὸ δὲ ἄπ. «Μιχαλάκης» ἐπιθεωρήθησεν ἐλαῦσα πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀπέλαυνες διὰ Μπουένος "Λύρες".

«Εὐαγόρας» (Κυπριακὸν). Αποπλέον ἐκ Νιούκαστλ δι' Αἴστραλίαν συνεκρύσθη ἐλαφρῶς μὲ τὸ Νορβηγικὸν φορτηγόν «Ceres». (Ιουλ. 17)

«Ορος Παρνασσός» (Πλανακιακὸν). Κατέπλευσεν εἰς τὴν ἀνοικτὴν ράδαν τοῦ Ροζάριο μὲ πορτοκάλην εἰς τὸ γκινανθρακοφορτίον τοῦ ὅρ. 4 κύτους του. Τὸ πόρικτοδίσθη διὰ κατακλύσεως τοῦ κύτους μὲ δύτατα. Κατὰρχα συμπληρωτικάς ἐκ Ροζάριο πληροφορίας ἡ καταστολὴ τοῦ πορός καταρθώθη τῇ δογματίᾳ τοῦ ποροβοστικοῦ λόγου τῆς πόλεως. Ἐκ τοῦ πορός ἐδέλαθη τημῆτα τοῦ φορτίου τῶν κυτῶν 1, 2 καὶ 4, δύο δὲ ἀλάοματα τοῦ καταστρώματος του κατεστράφησαν. Ἡ σιδερότερα ζημία ἐπλήθεν εἰς τὸ κύτος Νο 1, τὸ φορτίον τοῦ ὅπου προσφέρεται διὰ Σάντα Φέ. Ο ἐπιθεωρητής ἀνεκοίνωσεν, διτὶ τὸ διλακός καταστραφέν φορτίον ἀνέρχεται εἰς 191 τ., ἡ δε δεκάνη διὰ τὴν ἐπίστευσιν τῆς ἐκφορτώσεως ἔρθεται εἰς 2341 πέσος. Οι παραλήπται τοῦ γκινανθρακοφορτίου συνεψήνωσαν, διτὶ 44 τ. κατεστράψησαν ἀπὸ τὰ δύτατα, 98 τόνοις ἀπὸ τὸ πόρι καὶ 49 τ. ἀπὸ τὴν ἐν σπουδῇ ἐκφόρτωσιν καὶ τακτοποιήσιν.

(Ιουλ. 18-21)

«Θάσος». Κατέπλευσεν εἰς τὴν Μεσσήνην ἐκ Γαλαζίου μὲ 150 τ. ἀραβοσίτου ἐκ τοῦ φορτίου του, εἰς κατάστασιν θερμάτωσες. Ἐλήφθησαν μέτρα ἀρετοῦ.

(Ιουλ. 20)

«Εύβοικός». Ἐραθιστηλεγράφησεν, ἐνῷ χρόνῳ πορέπλεε τὸ Cape Bon, διτὶ παρετηρήθη διαρροὴ εἰς τὸ κύτος Νο 2 καὶ διτὶ τὰ δύτατα ἀνήρχοντο μίαν ἵντσαν τὴν ωραν. Εἰς τὸ ἐν κύτος ἀρέθη δρεγμένη μία ποστῆς ταυμάτου, τό δὲ πλοίον συνεχίζει τὸν πλοῦν διὰ τὸν προορισμόν του, χωρὶς νὰ διατρέχῃ κανένα κίνδυνον.

(Ιουλ. 21)

## Αἱ ἀπώλειαι τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν μῆνα Μάϊον

Τὴν 18ην Ιουλίου ἐδημοσιεύθη ἐν Λονδίνῳ ἡ στατιστικὴ τοῦ «Δεύτερου ταῦτα τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας (πλοῖα ἄνω τῶν 500 τ. γκρός ἔκαστον) τὰ σηματωθέντα κατὰ τὸν μῆνα Μάϊον. Ἀνὴρθον ταῦτα εἰς διλαβάς ἀπωλείας 13 σκαφῶν 38.808 τ. γκρός (ητοὶ 1 μάτορος πλ. 513 τ. καὶ 12 ἀπ. 38.295 τ.). Τὸν Μάϊον π. ἔ. είχον ἀπολεσθῆ 13 πλοῖα τ. γκρός 51.201 καὶ τὸν Μάϊον τοῦ 1931 7 πλοῖα 15.000 τόνων. Αἱ ἀπώλειαι τοῦ ἐφετεινοῦ Ματου κατανέμονται εἰς τὰ ἀκολούθους 7 σηματίας:

Ταπωνικά	5 τ.	17.818	Αγγλικά	1 τ.	3.508
Νορβηγικά	2 >	7.981	Σουηδικά	1 >	983
Ιταλικά	1 >	4.168	Αυστρονικά	1 >	513

\*Ην. Πολιτειακά: 2 > 3.837 Σύνολον 13 > 38.808

Συνολικῶς αἱ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα σηματωθέσαι: διλαβάς ἀπώλειας: καὶ μερικαὶ ἀδερπαὶ ἀνὴρθον εἰς 361 ἱνατὶ 353 τοῦ Ματου 1932, ἱνατὶ: 412 τοῦ Ματου 1931 καὶ 487 τοῦ Ματου 1930. Αἱ ἐφετειναὶ 361 ἀδερπαὶ κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους αἵτιας:

Ζημίαι συνεπίδ τριχυρίας	8
Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	1
Ζημίαι λόγῳ προσκράσεων	110
Συγκρούσεις καὶ προσκρούσεις	89
Πυρκαϊκαὶ καὶ ἐκρήγεις	20
Βλάβαι μηχανών, ἀξονών καὶ πηδαλίου	59
Ἐκ διαφόρων ἀλλων αἰτιῶν	74

Σύνολον ἀδερπών Ματου: 361

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE C<sup>o</sup>. LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟΥ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C<sup>o</sup>. LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

## Τό δεκαπενδήμερον της διεδνούς ναυλαγορᾶς

Κατά το β' 15θήμερον τού Τούλιου ή διεθνής ναυλαγορᾶς ἔνεφαν ποιάνταν τανά ανωμαλίαν κινήσεως, όφειλονέντην εἰς τὰς συναλλαγματικὰς διαταραχάς καὶ εἰς τὴν ἕκπτωσιν τῆς τιμῆς τῶν γεννημάτων ἀπὸ τὰ ὑψηλότερα αὐτῶν ἐπίτεδα. Έπει τούτον προέκυψε ποιά της ἀπότομος διακίνωσις εἰς τὴν ζητησιν χωρητικότητας, ἀσκήσασα ἀνάλογον ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν. Πάντως δὲν ἔχει δηλώθη πραγματικὴ ἀδυναμία τῆς ἀγορᾶς, μολονότι ὁ γενικός αὐτῆς τόνος δὲν διετηρεῖται εἰς τὴν προηγούμενήν αὐτῶν σταθερότητα.

Ἡ ἄγορά τῷ Πλέιτ ἐπέδειξε κατὰ διαστήματα ζωηράν καὶ ἡρεμον πατάσταιν, ἐξεισθῆσαν δὲ ἀρκετὰ σκάφη. Ή ζητησις, συνεχισθεῖσα δὲ δύναται τὸν Ἀγορούστον, ἐπεζετάνθη μέχρι Σημβίριον καὶ ὅρχων Ὀστροβίριον. Διατηρεῖς ηρούσαν καὶ πάλιν ἔκκινοντα κενά καὶ ἀκαθίτα πρὸς τὸ Πλέιτ εἰς τὸν λιμένων τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἰταλίας. Εὔρωτης ἀρκετὰ σκάφη, ὅπτε διὰ τὸ τέλος τὸ Αγορούστον ἡ προσφορά τοννᾶς προβλέπεται νὰ είνεται ἀνωτέρα τῆς ζητησεως. Ἡ κατεύθυνσην την 29ην Τούλιου πρὸς τὴν Ἀργεντινήν κενά καὶ ἀναῦλωτος χωρητικότης ἀνίχερτο εἰς σφραγίδην 407.000 τ. d.w., ὑπάρχουν δὲ πληροφορία, ὅτι καὶ σάφην τινὰ εὑρίσκομεν εἰς τὴν Μεσόγειον, πρόστειται μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκπειτούσας τῶν νὰ πένσουν κενά πρὸς τὸ Πλέιτ.

Μέχρι σημερινοῦ ἡ ἄγορά αὕτη εἴλεν ἐπιδειξεῖ τόνον ἵμεστερον, δύον ἀρκορὰ τὴν χωρητικότητα, ἡ ἀποδοφήσις τῆς ὁποίας ἐσυνεχίζεται ὀμαλῶς, οὗτοις νὰ ἁνθίσταινται τὴν ἑποτημητικὴν ἐπίδρασιν ἀπὸ τὴν πίεσιν τοῦ διαθέσιμου τοννᾶς. Η ἀναῦλωτος χωρητικότης, ὅτι καὶ κατεύθυνται ἥδη πρὸς τὴν Ἀργεντινήν ἡ προβλέπεται, διὰ τὰ κλεισθῆ εὐκόλως καὶ ἀνευ διαταραχῆς τοῦ τιμῶν, ἀν ὅμοι τὸ τοννᾶς αὐτῆς μέχρι τέλους Αγορούστου διατεύονται φόροι, ὅτι ἐνδέχεται νὰ μὴ δυνηθῇ ἡ ἄγορά νὰ κρατήσῃ τὸν σημερινὸν αὐτῆς τόνον. Τονίζεται ἀζόρη, διὰ καὶ οἱ εἰσαγωγεῖς, λόγω τῆς φευστήτος τῆς οικαρορᾶς, δεικνύνται ἐφεξικοὶ εἰς τὴν ἐξασφαλίσαντα μεγάλων ποσοτήτων, ἀρχοντεῖν εἰς τὴν κάλυψιν τῶν ἀμέτων ἀνάγοντιν τοιν.

Διὰ ἄμεσον φόρτωσιν ἐξ Ροζάριο 6000 τ. διὲ Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον 16)

— διὰ Λονδίνον — Χούλη. Διὰ μέσα Αγορούστου αἱ τιμαὶ ἐγρατιθῆσαν εἰς τὰ σελ. 16) ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ διὲ δύναμένους λιμένας Ἀγγλίας — Κόντινεντ καὶ 15) διὲ Ἀγορούστου — Ρότερνταμ. Αὐτὸς Σάντα Φὲ σελ. 17) διὲ Ἀγορούστου — Ρότερνταμ ἡ Ἀμπερνταμ, μὲ τὰς συνήθεις ἐκπτωτικὲς διὰ σημπλήσθων ἀπὸ κάτω λιμένας. Έξ Μπάριας Μπλάγκας 14) ἢ εἰς 14) διὲ δύναμένους λιμένας Ἀγγλίας, εἰς δὲ τὴν τιμὴν τῶν 14) ἐναντιώθη Ἐλληνικὸν φορτηγὸν διὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, φόρτωσιν Οστροβίριον.

Ἀρκετά ποσότητες ἀφρόστων καὶ λιναροσπόνων διετέθησαν διὰ Βόρ. Αμερικὴν καὶ τὸν Καναδάν μὲν σελ. 20) ἢ εἰς 21), ἀναλόγως μεγέθους πλοίων, διὲ Ἀγορούστου. Αἱ τελευταῖαι πληρωφορίαι οὐδεπούλιαν ἀξιόλογον μεταβολὴν εἰς τὰς τιμὰς καὶ τὴν ὅλην πορείαν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ παρουσίασσον, ἐξεισθῆσαν δὲ ἐκεῖθεν τὰ ἀξιόλογα σκάφη: «Αντώνης Γ. Λεμέρ» ἐξ Μπάριας Μπλάγκας 7000 τ. διὲ Ἀγγλίαν — Χάβοην — Ἀμβούργον σελ. 14), «Οζτ. 1—10. *«Καλούδης*» ἀπὸ Νερότσα ή Μπάρια Μπλάγκας 6500 τ. διὲ Ἑλλάδα 16), Αὔγ. 20 Σεπτ. 10. Καὶ «Νίκης» ἐξ Σάντα Φὲ ή Ντιαμάντ 6200 τ. διὲ Ἀγορούστου — Ρότερνταμ — Ἀμπερνταμ 17) — Αὔγ. 10—20.

Η Βόρ. Αμερικὴν ἰσχος. «Ἐξ Μόντρεαλλής ἐπιδεικνύεται ἔνδιασέ οντος παιδίστησιν καὶ τὸν κανάλιον μὲν σελ. 20) ἢ εἰς τὰς ἀπελπικητῶς γαρμάλας, ἣτοι σελ. 1)— τὸ κουπόρηστο διὲ Ἀγορούστου — Ρότερνταμ, 1) διὲ δύναμένας, 13) διὲ δύναμένους λιμένας Ἀγγλίας, μία δὲ ναῦλωσις ἐπλεισθῆ εἰς τὰ 2) ἀπὸ τὸ Πόρτο Τσιθρούτολ, διὲ Ἀγγλίαν. Έξ Χάρτιτον Ρόδες διὰ γαμάνθρας ὑπάρχουν μερικαὶ διαταγά, ἔναντιον ἢ δὲ ἐκεῖθεν ἀπρόπολιον τῶν κ. ς. Ρεθίμνην καὶ Κονιούστοντη 5600 τ. διὰ Ρίον Ιανέρων σελ. 8), μὲ ὅμοια Σάντος 8). Αὐγούστουν 5—19. Άι ζαζάρως Κοΐβας διὰ φορτίσθες τέλους Αγορούστου εἰς τὰ σελ. 13) — ἓως 13) διὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἔναντιον δὲ διὰ Νηρβίριον ἀπὸ 9.000 τ. 5 οἷο εἰς τὰ σελ. 13).

Η Απο Αντολή σταθερά, πλήν τον κινάμων Μαντζουρίας, διὰ τῶν ὅποιον ἐπάρχουν μόνον τριμίστησι φορτίον. Αἱ σφράγες ἀπὸ Σιργον ἐπληρώθησαν διὲ Ἀγορούστου 21) — διὰ Μεσόγειον — Βορδό — Δονγκρέκην, ἀπὸ δὲ τὴν παραλίαν Μαρτζας διὰ φυστίκια πληρώνονται σελ. 24) διὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Πάντως διὰ τὴν παραλίαν Μαρτζας διὰ τὴν παραλίαν Μαρτζας διὰ φυστίκια πληρώνονται σελ. 24) διὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

Η Απο Νότον Αντολαὶ σταθερά, πλήν τον κινάμων Μαντζουρίας, διὰ τῶν ὅποιον ἐπάρχουν μόνον τριμίστησι φορτίον. Αἱ σφράγες ἀπὸ Σιργον ἐπληρώθησαν διὲ Αγορούστου 21) — διὰ Μεσόγειον — Βορδό — Δονγκρέκην, ἀπὸ δὲ τὴν παραλίαν Μαρτζας διὰ φυστίκια πληρώνονται σελ. 24) διὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

Η Μαρόν Θάλασσα ἔχει ἀρκετάς διαταγάς διὰ γεννημάτων, λόγῳ ὅμου τῶν προφερούμενων χαλαρῶν τιμῶν, οἱ πλιονιστὴς δείγνυνται ἐπιφυλακτοί. Λόντ Ιταλία σφράγη ἐναντιώθησαν διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 9). Ζωηρότερα ἡτοι ἡ ἁρούσα διὰ μεταλλεύματα, ἐξεισθῆσαν δὲ σφράγη τινὰ διὰ Βαλτικούρην εἰς τὰ σελ. 13) ἃ εἰς 14), ἐνῷ μία διαταγῆ γεννωντας φορτίων διὰ τὸ Πλέιτ ἐξησφαλίσθη ἀπὸ τὸ ἀπὸ «Ιθάκης» εἰς τὰ σελ. 14). Διὰ γαμάνθρας των συνήθης ἐργασία, Διὰ ξελινών ἐναντιώθησαν διὰ τὸ ἀπὸ «Τάκης» ἀπὸ Χερσόνηα διὲ Ιταλίαν, βάσιν ἔνα λιμένας 8) καὶ «Ἄγιον Βίτσωρες» ὄποιοισ, εἰς τὰ σελ. 8). Χαρακτηριστικῶν εἶνε, ὅτι τὸ ἀπὸ «Κίμωλος» ἐναντιώθητη 5600 τ. σίτουν διὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 9), Αὔγ. 1—10. Καὶ «Νάρκισσος» 100 μίλια Βορ. τὸ Βλαδιμερότος 6300 τ. μεταλλεύματος διὰ Μαρτζανήν 23), Αὔγ. 17—28.

Ο Δούναβις μὲ συνήθη ἐργασίαν εἰς τὰ σελ. 13) διὲ Ἀρβέρσαν — Ρότερνταμ, 13) ἡ Αμβούργον, 14) — Αγγλίαν, 14) διὲ Δανίαν καὶ ἄπο Κωνστάντζαν — Βάργναν — Μπονγκάς σελ. 9) διὲ Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ. Λι προβλέψεις διὰ τὴν νέαν Ρουμανίκην ἐσοδεῖαι λέγεται, διὰ εἰλοτοποιηται.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰλεῖ κάτωθι:

### Ἐπ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

Αταπόλιον (Ρεθ. — Κουλ.) ἐξ Ροζάριο 7000 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλη, Λίβερπουλ, Μπρίκενγουν, Μάντζεστερ, Κάρδιφ, Μπάρον ή Αθηνούσιον, 17) — Αὔγ. 14—26.

«Κάτε» ἐξ Σάντα Φὲ 7000 τ. διὰ Μπρίγκεν — Στοκχόλμην Ρέντιτς (ουπτερολαμπιθανομένης τῆς Δανίας) καὶ μὲ ὄψιμὸν Τιονδέμ εἰς 18) ἔνα λιμένα, μὲ 9 πέννας ἔχτραι διὲ ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τριῶν τοιούτων, Αὔγ. 10—24.

«Κόμω» ἐξ Σάντα Φὲ 6000 τ. διὲ Αγγλίαν — Χάβοην — Αμβούργον (ἐξαρέσει Ρουέν, Galway, Sligo καὶ Tralee) σελ. 17), ἔναν ἀπὸ Σάντα Φὲ 13) ἐπὶ πλέον λιμένα, μέχρι τριῶν τοιούτων, Αὔγ. 14—15.

«Ζάννες Γούναρης» διὰ ἀγω τὸ Ροζάριο 6300 τ. διὲ Αγγλίαν — Αμβέρσαν — Αμβούργον 17) — Αὔγ. 16—28.

«Κωσταντῖνη» ἐξ Μπονένος Αὔρες 6800 τ. διὰ Μπρίγκεν — Στοκχόλμην Ρέντιτς (ουπτερολαμπιθανομένης τῆς Δανίας) σελ. 17), μὲ 9 πέννας ἔχτραι διὲ ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα, μέχρι τριῶν τοιούτων, Αὔγ. 14—26.

«Αριάδην Παντελῆ» ἐξ Ροζάριο 6000 τ. ἀριθμοσπόρου διὰ Καναδᾶ 20), Λιγούστον.

«Μαριόγκα» διὰ ἀνω τὸ Ροζάριο 6400 τ. διὲ Αμβέρσαν 16) δ. α. η. «Ναύδη» ἐξ Ροζάριο 6100 τ. διὲ Αγγλίαν — Αμβέρσαν — Αμβούργον 16), Αὔγ. 28—Σημβίριον 4.

Αταπόλιον (Ρεθ. — Κουλ.) ἐξ Ροζάριο 6000 τ. διὲ Αγγλίαν — Χάβοην — Αμβούργον (ἐξαρέσει Κούραντ) 13) διὰ Ληφόντειον — Στοκχόλμην 14).

«Τάσιξ» ἐξ Ροζάριο 6700 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλη, Αμβέρσαν — Ρότερνταμ 18) — ἀ. φ.

Αταπόλιον (Ρεθ. — Κουλ.) ἀπό λιμένας τοῦ Πλέιτ 6500 τ. διὲ Αγγλίαν — Αμβέρσαν — Ρότερνταμ 16) δ, Σεπτ. 20 έως Οζ. 7.

Αταπόλιον (Ρεθ. — Κουλ.) ἀπό Νερότσα 6500 τ. λιναροσπόρου διὰ Νέαν Υόρζην ή Φιλαδέλφειαν 18) δ, Σεπτ. 5—20.

### Ἐπ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Ταξιάρχης» ἐξ Μαρπόλεως 6600 τ. γαιανύθραζων διὰ Νόρδερν Ρέντιτς 10/10) 1/2, ὄψιὸν ἀπὸ Νικολάϊεφ ἡ Θεοδόσιαν 10/7 1/2, Τούλιον 25—Αὔγ. 7.

«Ιδάκηρο» ἀπὸ τρεῖς λιμένας τῆς Μ. Θαλάσσης 6800 τ. γεν. φορτίου διὰ Μοντεβίδεο — Μπ. Λύρες — Λά Πλάταν ή Μπάριαν Μπλάγκαν [τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως] σελ. 14) — f.i.o., καντοσέλλο 5 Αὔγ.

«Διαμάντη» ἐξ Χερσονήσης ή Νορθορωσίκης [ζυλείαν] διὲ Ιταλίαν Λ.στ. 1700, f.i.o., ἀ. φ.

«Ακρόπολις» ἐξ Πότι ή Νικολάϊεφ 8200 τ. μεταλλεύματος διὲ Ηνωμένας Πολίτειας σελ. 13) 7) 1/2, φόρτωσις τέλος Τούλ.

«Αννούλα» ἐξ Πότι ή Νικολάϊεφ 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Βαλτικούρηον — Φιλαδέλφειαν 14), καντοσέλλο 5 Αὔγ.

«Ιωάννης» ἐξ Μαρπόλεως 6000 τ. γαιανύθραζων διὰ Ρούν 9)— Αὔγούστου 8—20.

### Ἐπ τοῦ Δουνανθέως

«Θριόνθουλος» ἐξ Λονδίνεως 5700 τ. γεννημάτων διὲ Αμβούργον — Ρότερνταμ 13), Αμβέρσαν — Αμβούργον 13) δ, ὄψιὸν Αγγλίαν 11), ἔνα Λανίαν 14), καντοσέλλο 5 Αὔγούστου.

«Καλλιόπη» ἐξ Κωνστάντζης — Βάργνης ή Μπονγκάς 7000 τ. γεννημάτων διὲ Αμβέρσαν — Αμβούργον 10), φόρτωσις Αὔγ. 25.

«Εξ Αγγλίας ή Κόντινεντ (Διὰ γαιανύθραζων)

Α) π. ἀλληνικὸν ἐξ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Βίζλιαν Κονστιτούον 9), ἀ. φ. φόρτωσις.

Α) π. ἀλληνικὸν ἐξ Σούντερλαντ 5700 τ. διὲ Λδιματικήν 7) 1) 2), ἀ. φ.

Α) π. ἀλληνικὸν ἐξ Κάρδιφ 5000 τ. διὰ Σάντα Φὲ σελ. 10), φόρτωσις Αὔγ. 25.

«Λεων. Ζ. Καμπάνης» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Μπονένος Αὔρες 9) — Ιούλ. 28.

«Ενδαλία» ἐξ Ρότερνταμ 6500 τ. διὰ Βραζιλίαν 8) δ, ἀ. φ.

«Κόμω» ἐξ Σούντερλαντ 6200 τ. διὰ Μπ. Λύρες 9), ὄψιὸν Σάντα Φὲ 10), ἀ. φ.

«Ματρόνα» ἐξ Δάντσουγ 5500 τ. διὰ Βενετίαν — Τεργέστην — Λγόνην (δέον λιμένας ἐκφορτώσεως) σελ. 8) δ, ἀ. φ.

«Θεασικάστη» ἐξ Ρότερνταμ 5800 τ. διὰ Βηρυττὸν 7) 9), ἀ. φ.

Α) π. ἀλληνικὸν ἐξ Χούληλ 6300 τ. διὰ Μπονένος Αὔρες 9) — Αὔγούστου 1.

— Εκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«Τὸ Κόμω» ἐξ Λένινγκραδ 1700 φάδομς ζυλείας διὰ Ρότερνταμ 9.75 φιορίνα κατὰ φάδομ, Τούλιον 25.

«Ράκος» ἀπὸ Μαρτζαό 9000 τ. μεταλλεύματος διὲ Αμβέρσαν καὶ Δουντζέριον 20), Αὔγούστου.

Α) π. ἀλληνικὸν ἐξ Λένινγκραδ 1450 φάδομς ζυλείας διὰ Νότ. Οναλίκιαν 34), — Αὔγούστου 9.

«Εὐγενία» ἀπὸ τρεῖς λιμένας Σονηδίας — Φινλανδίας 1800 — 2100 στάνταρ ζυλείας διὲ Αλεξάνδρειαν 42) δ, Αὔγ. 20 — Σημβίριον 25.

## Πειραιϊκή ναυλαγορά

Κατ' ειδή φορτίων αἱ Ριοσικαὶ ἔξαγωγαὶ διεκυμάνθησαν, ώς κατέρω, κατά τὸ λῆξαν 15θήμερον:

**Γεννήματα.**— Κατὰ τὰς τελευταῖς δέκα ἡμέρας τοῦ Ἰουλίου παρουσιάσθησαν ἀρκεταὶ διαταγαὶ γεννημάτων διὰ Κόντινεντ, Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, Μεσογείου καὶ Ἑλλάδα, ἐκλεισθησαν δὲ ἀρκετά ἀπ' ξένα καὶ Ἑλληνικά. Ἐνταῦθα ἐπίληψθη ναῦλος 9/3 δι' ἀπ' 6000 τόννων, 10 οἱ, φορτίων ἀρχὰς Αἴγυπτον. Ἡ ζητησία ἔξακολουθεῖ μὲν ἐπίδιας πληρωμῆς ἀνωτέρων κατά τὰ τιμῶν. Οἱ ναυλωταὶ ἐνδιαφέρονται νὰ ἔξασφαλίσουν καὶ τοννᾶς *en bloc* διὰ μεταφορῶν γεννημάτων κατά τὴν περίοδον Σημβίσιον—τέλοντος Δημητρίου, μέχρι τῆς στιγμῆς δύμως δὲν ἐννώσθη ἐὰν ἐκλεισθησαν παρόμοιαι ναυλώσεις.

Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας ἔνδειξεις, πιστεύεται ὅτι ἡ ἐφετεινὴ ἔξαγωγὴ θὰ στερηθῇ κατὰ τὸν τελευταῖον ἐτῶν καὶ ὡς ἐπ τὸν δὲν θὰ ἀπασχολήσῃ τὸ διατέλευτον τοννᾶς, δι' ὃ καὶ προσφερόμενον τοῦτο ἐν ἀρθρονικῷ θὰ διατηρηθῇ τοὺς ναῦλους εἰς ζωμῆλα ἐπίπεδα, ἐπτὸς ἐὰν μεσολαβήσουν ἄλλοι, μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν, συνδυασμοί. Πάντως, κατὰ τὸ προσεχές 20θμερον ἐλπίζεται νὰ ἐπδηλωθῇ πλήρως ἡ ζωτικότης ἀγορᾶς.

**Γαιάνθρακες.**— 'Ο ἀνώτατος πληρωθεὶς ναῦλος δι' ἀπ' 5500 τ. ἐκ Μαρόκου δι' Ἰταλίαν ἦτο 6/9 μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν 6 πεννας καὶ δι' ἀπ' 4200 τ. σελ. 8)— διὰ Καλλιάρι. Δι' Αἴγυπτον ὑπάρχουν ἀρκεταὶ διαταγαὶ δι' Ἰταλίαν ἀπὸ 5500 ἕως 6500 τ. ἐκάστη καὶ τὰς τατάλληλα ἀπ' ζητοῦν μὲν ναῦλους ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, ἀλλ' οὐχὶ καὶ κάτω τῶν 6/9 μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν 6 πέννας. 'Η διαταγὴ δι' Αμβέρσαν ἡ 'Αστερονταμ 4500 τ. ἐκλεισθῇ εἰς τὰ 10/6, ή δὲ διαταγὴ 6000 τ. διὰ Ρουέν ἐκλεισθῇ ἐν Λονδίνῳ εἰς τὰ 10/6, ή δὲ διαταγὴ 6000 τ. διὰ ἑδῶ ἐνδιαφερόντα ἀπ' ἔξητον ὅχι διλγώτερον τῶν 9/4 1/2 μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 1).

**Συλεία.**— Εἶναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι τελευταίως ἐκλεισθησαν μερικὰ ἀπ' μὲ βάσιν κατ' ἀποκοτήν, ἐλεύθερα φορτωτικῶν καὶ στοιβακτικῶν. Ἐλπίζεται, ὅτι διὰ τὰς ὑπαρχούσας διαταγὰς ξυλείας καὶ πολτοῦ κάρτον οἱ πλοιοκτῆται θά πειμένουν νὰ διαπραγματευθοῦν μὲ τὴν αὐτὴν βάσιν κατ' ἀποκοτήν (*lumpsum fob ant stowed*), ὡς ἔγινετο καὶ εἰς τὸ παρελθόν, μολονότι, κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ναυλώσεων, ἐκλεισθῇ ἀπ' 3000 κ.μ. ξυλείας διὰ Καζαμπλάγκαν εἰς τὰ 10/5 μὲ 1/9 ἐκφόρτωται. Υπάρχουν ἡδη διαταγαὶ διὰ μεταφορῶν εἰς Αἴγυπτον καὶ Ἰταλίαν 25—30.000 κ.μ. ξυλείας καὶ πολτοῦ κάρτον, Αἴγυπτον.

**Ταιμέντα.**— Διὰ Γιάφαν ὑπάρχουν 1000 τ. καὶ δι' Ερυθρῶν Θάλασσαν 4500 τ. (Αἴγυπτον), ζητεῖται δὲ ἡ κατωτέρα προσφορὰ ἐπὶ f.i.o. βάσεως.

**Μεταλλεύματα.**— 'Η τελευταία ἐν Πειραιεῖ ναῦλωσις ἀπ' 7500 τ. 10 οἱ ἐπίληψθη 13/10 ἀντὶ 14/—, ἢντι ἔξησφάλισε τὸ προηγουμένως κλεισθὲν δι' Αἴγυπτον ἀπ' τῆς ιδίας χωρητικότητος.

**ΔΟΥΝΑΒΙΣ.**— 'Υπάρχει ζήτησις καὶ δι' Αἴγυπτον, προσφέρεται δὲ ναῦλος 13/6 δι' Αμβέρσαν—Ρότεροντα καὶ 14/3 διὰ Δανίαν.

## Ο ναυλοτιμάριδμος τοῦ α' βμήνου

'Ο καταρτισθεὶς ὑπὸ τοῦ 'Αλόδιου Λίστου μέσος ὅρος τοῦ ναυλοτιμάριδμον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τὸ λῆξαν ἔξαμηνον δεικνύει, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιστινὴν περίοδον, μίαν πτώσιν κατὰ 6 περίπου μονάδας. 'Απὸ τὰ συνοδεύοντα τὴν μελέτην τοῦ Λέσσ

ἐνδιαφέροντα διαγράμματα ἀποδεικνύεται, ὅτι κατὰ τὸ α' ζημηνὸν παρετηρήθη μία ὁξεῖα ἐκπτωσὶς τῶν ναύλων, ἀπὸ τὸν Μαρτίου ὅμως μέχρι τοῦ Ἰουνίου ἐσημειώθη μία διαρκὴς βελτίωσις φθάσασα εἰς τὰς 8 μονάδας. Τονίζεται, διτὶ ἡ βελτίωσις αὕτη συνδυάζεται καὶ μὲ μίαν ἐλαφρὰν ὑψώσιν τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων διὰ τὰς χονδρικὰς πωλήσεις.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἐπίσης ἡ συγκριτικὴ σταθερότης τῶν ναύλων διὰ τὴν Εὐρώπην καὶ ἡ ἔντονος χαλάρωσί τῶν ἐκ τοῦ Βρ. Ἀμερικῆς ναύλων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς ναύλους ἐκ τῆς Νοτιοαμερικανικῆς ἀγορᾶς, οἵτινες διετηρήθησαν εἰς σχετικῶς ἴκανον ποιητικὰ ἐπίπεδα. Εἰς ἔνα ἄλλο διάγραμμα δείκνυνται ἡ πορεία τοῦ ναυλοτιμάριδμον διὰ τοὺς γαιάνθρακας, τὰ γεννήματα καὶ τὰς ὀλοπά φορτίας καὶ αἱ μεγάλαι, ἀνάλογως ἐκάστης ἐποχῆς, διακυμάνσεις του. 'Η συγκρισις μὲ τὸ παρελθόν ἔτος παρουσιάζει ἐντονὸν τὴν ἐφετεινὴν ἐκπτωσίην.

'Απὸ τὸν πατερώφων πίνακα τοῦ μέσου ὅρου τοῦ ναυλοτιμάριδμον τοῦ α' βμήνου τῷ ἔ., ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ α' βμηνά τῶν δύν προηγούμενών ἐτῶν ἀποδεικνύεται πόσην ὑπέστησαν ἐκπτωσιν οἱ ἐκ τοῦ Βρ. καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς, καθὼς καὶ οἱ ἐκ τοῦ Εἰρηνικοῦ ναύλοι, ἐνῷ οἱ τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν Ανατ. Ινδιών είχον ἀνεπαισθήτους τινὰς πεισθεῖσες.

Θαλάσσ. τομεῖς	1931	1932	1933
Εὐρώπη	68.-	69.6	68.-
Βρ. Ἀμερική	72.2	62.7	55.7
Νοτ. Ἀμερική	73.7	69.1	65.4
Ανατ. Ινδίαις κλπ.	77.9	75.8	74.8
Ειρηνικός—Αύστραλία	73.5	65.2	59.2
Σύνολον :	72.7	68.5	64.6

Τὸ γενικὸν συμπέρασμα εἶναι, ὅτι τὸ α' βμηνὸν τῷ ἔ., λημβανομένων ὑπ' ὄφιν δλων τῶν κατ' ἐποχὰς παραγόντων, παρουσιάσει τὴν πλέον δυσχερῆ περίοδον, τὴν διῆσεν διῆλθε ποτὲ η Παγκόσμιος Ναυτιλία ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου μέχρι σήμερον.

## Άτυχημα εἰς φορτηγόν

Τηλήμα τοῦ Ἀθηναϊκοῦ Πρακτορείου, ληφθὲν τὴν 31ην Ιουλίου ἀναγγέλλει, ὅτι ἔξωκειλε παρὰ τὸ Ρόσα τοῦ Μοντεβίδεο τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν Φανός (·). Τὸ μόνον ἀπ., ὅπερ ενίσκετο εἰς τὴν θέσιν ταύτην ἦτο τὸ φορτηγόν Πάνος.

**MCKINLEY, WALLACE & CO.**

TELEGRAMS 15, CORPORATION STREET, BELFAST **WALMAC**

STEAMSHIP & GENERAL SHIPPING AGENTS

FORWARDING - CUSTOMS - INSURANCE BROKERS  
PASSENGER AGENTS

TELEPHONES. BELFAST 8209

PRIVATE-BANGOR 423 & MALONE 662

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

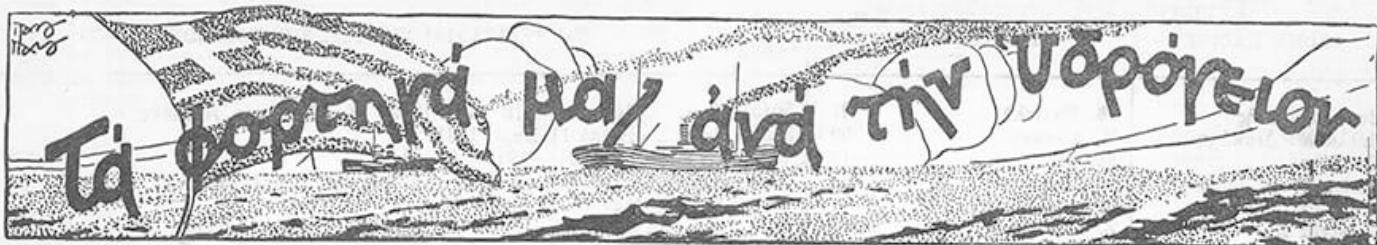
ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,

## Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίου.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	άνεγ. 'Αγκαθία 8 Ίουλ., Γιβραλτάρ 18 διά Ρόττερνταμ, έφθ. 26
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	έφθ. Νεάπολιν 15 Ίουλ. και Ταϊβάνθειαν 22
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	διήλθες Ρόττερνταμ 13 Ίουλ. δι: 'Αρχάγγελον
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εις Μπάλφαστ 20 Ίουλ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	έφθ. Τσιτιαζίδιαν 8 Ίουλ. και Πειραιά 27
Άγια Βαρβάρα	Α. Δογιθέτη—Μ. Φακή	13	4572	άνεγ. Μπουένος "Άβρες 12 Ίουλ. διά Σουηδίαν
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	έφθ. Μαρκανούπολιν 26 Ίουλ.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεγ. Ηλέτη 2 Ίουλ., Μαδέρος 26 δι: 'Esbjerg
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	άργει Λαύριον από 26 Φεβρ. 'Επωλήθη πρός διάλυσιν
Άγιος Μάρκος	Αθελέφιος Μαργαρώνη	10	5165	άργει Πειραιάς από 23 Μαΐου 1932
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	άνεγ. Σούντερλαντ 11 Ίουλ., Γιβραλτάρ 19 διά Σαδόνναν, έφθ. 23
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δικούστρος κλπ.	01	3779	άργει Πειραιάς από 7 Ιαν. 1932
Άγιος Σπυρίδων	Ηλ. 'Αγγελή	90	1217	άνεγ. Πειραιάς 17 Ίουλ. διά Νικαϊκήν, έφθ. 22
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άνεγ. 'Αρχάγγελον 19 Ίουλ., Γιβραλτάρ 26 δι: 'Αλλαζείνη
Άγγελος Λ.	Ε. Συκρέσλη	04	3667	έφθ. Σύρον 7 Ίουλ.
Άγγελης Καμπίτης	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016	άργει Πειραιάς από 29 Μαΐου
Άδαμ. Γεωργαντής	Διελφ. Γεωργαντή	16	3814	έφθ. Esbjerg, 11 Ίουλ. και "Αλιμποργκ 21
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Αθ. Ηεθή	08	4537	έφθ. Δάντσιγκ 26 Ίουλ.
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	άργει Χίον από 22 Δεκ. 1932.
Άδελφότης	Ι. Ν. Πουλανδή	08	3882	άργει Πειραιάς από 30 Απρ.
Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδόπούλου	07	4295	άργει 'Αργαστάλι από 22 Απρ.
Αιμίλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	έφθ. Βενετίαν 17 Ίουλ.
Άλνος	Α. Λούζη	10	3554	άργει Μασσαλίαν από 10 Φεβρ.
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	έφθ. Ρουέν 15 Ίουλ. και Δυναρένην 28
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	άνεγ. Πειραιάς 14 Ίουλ. δι: 'Οδησσόν, έφθ. 20
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	άνεγ. Πειραιάς 19 Ίουλ. διά Νικολάεφ, έφθ. 24
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεγ. Ηλέτη 1 Ίουλ. δι: 'Αμέρεραν
Άλεξος	Ν. Κωττάκη	06	4395	έφθ. Σύρον από 17 Μαΐου
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Ίουλ. και "Αδονμουθ 21
Άλικη	έτ. Αιθανοῦ	17	5140	έφθ. Πειραιάς 17 Ίουλ. και άνεγ. 22, Κ)λιν 24 διά Ρωσίαν
Άλκυών	Κε. Ε. Λ. Λεμού	95	2701	άργει Χίον από 26 Ίουν. 1932
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Πειραιάς από 9 Φεβρ.
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	έφθ. Μαρζλίν 10 Ίουλ.
Άναστασίς	Κ. Ψύχα	07	4853	έφθ. "Αβρόνιου 29 Ίουλ.
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	έφθ. Βιντείαν 13 Ίουλ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Πειραιάς 11 Ίουλ. και άνεγ. 25 διά Ρωσίαν
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιάτης	12	4393	έφθ. Τάιν 23 Ίουλ. και άνεγ. 25 διά Μπ. "Άβρες
Άννα	Ν. Λυκαρδόπούλου	19	5173	άνεγ. Πόρτ Σεζ? 9 Ίουλ. διά Βορεάλην, έφθ. 23
Άννα Βούλγαρη	Χρο. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεγ. Μπουένος "Άβρες 6 Ίουλ. δι: 'Αγγλίκην
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιάς από 24 Ιαν.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεγ. Πειραιάς 13 Ίουλ. δι: Πότι, έφθ. 18
Άννοιλα	Γ. Τοισέλη	08	4853	άνεγ. Πειραιάς 25 Ίουλ. δι: Ρωσίαν
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άνεγ. Πειραιάς 26 Ίουλ. δι: Ζουγκουλάδην
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Χαλκίδα από 23 Νοεμ. 1932
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Σύρον 4 Ίουλ.
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	έφθ. 'Αέρχουν 10 Ίουλ. και Γρύνια 16, άνεγ. 22 δι: 'Οράνη
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεγ. Χίον 15 Ίουλ. δι: Μαρζλίν, έφθ. 19
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Πειραιάς 12 Ίουλ. και Μαρζλίν 25
Άντωνιος Δ. Κυδωνιεύς	Δ. Κυδωνιάτης	07	3920	άργει Πειραιάς από 7 Μαρτ.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεγ. Βρατλίν 19 Ίουλ.. Κ)λιν 21 διά Ρόττερνταμ
Άντουλέττα	νιοις 'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έφθ. Πειραιάς 24 Ίουλ.
Άποικα	Z. Βαλμῆ	05	3607	άνεγ. Χαλκίδη 3 Ίουλ. και Σούλιαν 28 Ίουλ.
Άργεντινά	'Αντ. Ρούσου	11	4861	άνεγ. Μαρζλίν 18 Ίουλ. δι: Λαοθίνον, έφθ. 25
Άργολικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	21	4786	έφθ. Φλιππίλλα 16 Ίουλ.
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	έφθ. Ροζάριο 8 Ίουλ. και άνεγ. ίκ Μπ. "Άβρες 22 δι: Λ. Πάλμας
Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άνεγ. Γκαλιμπεκ 18 Ίουλ. δι: Χάρπτον Ρόδης, έφθ. 25
Άριοτ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρή	05	3470	άνεγ. Μαρζλίν 28 δι: Σαδόνναν
Άρτεμις Πήγητα	Πήγητα	06	1433	έφθ. Rabat 22 Ίουλ.
Άρτεμισία	Π. Μακρή	06	4343	άργει Πειραιάς από 5 Ιαν. 1932
Άρχαγγελος	άδ. Αιθανοῦ	17	4349	άνεγ. Τάιν 19 Ίουλ. δι: Jamaica
Άρχων	Κ. Λεμού	16	3511	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 14 Ίουλ.
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	άργει Πειραιάς από 24 Μαΐου
Άσια	'Ολιδές	92	2893	εις 'Ηράκλειον από 12 Ίουν. π.ε. σταθμός ανθρακεύσεων
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	έφθ. Μαρζπολίν 17 Ίουλ.
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	εις Δούναβην 30 Ίουλ.
Άστηρ	Στεφανοπάτη κ.λ.π.	96	1350	έφθ. Κυτζάν 10 Ίουλ. και άνεγ. 14, Κ)λιν 18 δι: 'Αλγέριον
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	εις Κεμί 30 Ίουλ. ώπο φέρωσιν ξιλείας
Άττικος	A. Λούζη	06	4078	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Ίουλ. και άνεγ. 19, Γιβραλτάρ 26 δι: Νεάπολιν
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Βιντείαν 10 Ίουλ. και Πειραιά 24
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	άνεγ. Μπουένος "Άβρες 25 Ίουλ. δι: "Αγ. Βικέντιον
Βάντα	Θ. Επιφανιεύση	03	4190	έφθ. Ζουγκουλάδην 25 Ίουλ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άργει Πειραιάς από 23 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελής	07	5045	άργει 'Αμβέρσαν από 18 Ιουλ. 1932. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφνίου	10	1005	εἰς πλάνας Ελλάδος—Σάττας (σίνας)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	δι:ήλθε Λάξ Ηάλμας 18 Ιουλ., Λάδονταν 26 δ:ά Μπέλφαστ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	επθ. Βραχίλαν 16 Ιουλ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	εφθ. "Αιαλποργή 13 Ιουλ., Αιάρχους 21, και Κάλμαρ 26
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	εφθ. Βενετίαν 10 Ιουλ. και Αγκόνα 20
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	εφθ. N. Τύρκη 11 Ιουν. και άνεχ. 18 δ:ά Πατραϊκ., φθάνει 2 Αδγ.
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Ηάλμας από 12 Ιουν. 1932
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	δι:ήλθε Μαδέρας 17 Ιουλ. δ:ά Μπέλφαστ, εφθ. 26
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιάς από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και Γ. Σιμουρά	96	2187	άργει Πειραιάς από 1 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Κ. Κυριακίδη	11	4201	εφθ. Μοντεζέλιδος 11 Ιουλ.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	"Ιθε: «ΑΝΤΩΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	εἰς Σεδάληπαρντ 20 Ιουλ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκους	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	δι:ήλθε Λάξ Ηάλμας 14 Ιουλίου δι: 'Αμβέρσαν, εφθ. 23
Γεώργ. Μ. Αιβανός	άδ. Αιβανός	28	3831	δι:ήλθε Α. Νορδίνης 23 Ιουλ. δ:ά Μπ. "Αύρες
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	δι:ήλθε Σάντα Λουτσία 18 Ιουλ. δ:ά Μόντρεαλ
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Ηγήτα	98	3110	εφθ. Νεσπόλιν 17 Ιουλίου
Γιάννης	Γ. Ανδρέας κλ.π.	05	4391	εφθ. Μαρζπολίν 12 Ιουλ.
Γιαν. Γούναρη	G. Z. Γούναρη	01	2238	δι:ήλθε Γιβραλτάρ 17 Ιουλ. δ:ά Αιβερπουλ, εφθ. 25
Γρηγόριος Κ.	H. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άνεχ. Πειραιάς 28 Ιουλ. δ:ά Θεσσαλίαν
Δαναδές	H. και Γ.Κ. Λεμές	06	4419	δι:ήλθε Λάξ Ηάλμας 19 Ιουλ. Λιξαρντ 26, δ:ά Μάντζεστερ
Δάρδας	άδ. Ηγήτα	83	1595	άργει Χίον από 29 Ιουν.
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρουέν από 17 Μαρτ.
Δελφίν	Αδ. και Ανδρεάδη	06	3816	άνεχ. Σούντερλαντ 21 Ιουλ. δι: 'Αγκόνα
Δέσποινα	Κοσμής και Γεωργίλη	09	4461	εφθ. Μάλμπο 15 Ιουλ. και Στοκχόλμην 20
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	εφθ. Πλάνστον 21 Ιουλ. και Μάντζεστερ 28
Δημητρίους	Σ. και Η. Λεμός	05	3338	εφθ. Γρεβένιαν 14 Ιουλ. και Σουσάκ 18
Δημη. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	δι:ήλθε Κλήνιν 10 Ιουλ. και Γιβραλτάρ 19 δι:ά Ρόττερνταρ, εφθ. 27
Δημη. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	άργει Πατραικ. από 12 Φεβρ.
Δημη. Ν. Βογιατζήδης	N. Α. Βογιατζήδη	08	3444	εφθ. Μπέρρο 22 Ιουλ.
Δημη. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	εφθ. Μαρζπολίν 5 Ιουλ.
Διαμάντων	άδ. Τσατσόμπερου	03	2281	άνεχ. Πειραιάς 19 Ιουλ. δι: 'Οθησσάν, εφθ. 24
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	εφθ. Λά Ρογέλλ 18 Ιουλ. και Χάδρην 25
Διον. Σταθάτος	έταιρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5150	άνεχ. Νιάργα Σουαρές 8 Ιουλ. γιά Μαντράς
Δίρφυς	Bασ. Πατέρα και Σία	06	2795	άνεχ. Σφάλη 17 Ιουλ. δ:ά Βενετίαν, εφθ. 21
Διώνη	Γ. Φ. Ανδραΐδη	06	4227	δι:ήλθε Κύπολιν 10 Ιουλ. δ:ά Γιβραλτάρ
Δραγών	I. Δ. Κορκοδεήλου	04	3582	άργει Πατραικ. από 29 Μαρτ.
Δύο Φύλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άργει Σύρον από 8 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιβανός	13	4521	εφθ. Μαρζπολίν 10 Ιουλ.
"Εδισων	'Εθνικής	96	II.103	άργει Πατραικ. από 15 Ιαν.
Ειρήνη, (τάνκερ)	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	εφθ. Bunkbury (Άδστραλίας) 25 Ιουλ.
Ειρήνη Κυριακίδηου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Ρόττερνταρ 13 Ιουλ. και Κάρδιτρ 22 δι:ά Πλέιτ
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	εφθ. Ρόττερνταρ 21 Ιουλ. και άνεχ. 24 δι:ά Μπέργκην
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	εφθ. Κήπουν 8 Ιουλ. και άνεχ. 25 Πατραικ. δι: 'Αμβέρσαν
Ειατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	εφθ. 'Οδησσάν 8 Ιουλ.
Ειλέγκω Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιέως	02	4162	δι:ήλθε Πειρίη 18 Ιουλ. δ:ά Βλαδιμερόπολην. Επωλ. Ιάπωνας διάλυσιν
Ειλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Σφάλη 17 Ιουλ. δ:ά Βενετίαν, εφθ. 19
Ειλένη Γ. Εμπειρίκου	Δ. Λώρης	01	1882	δι:ήλθε Κύπολιν 10 Ιουλ. δ:ά Γιβραλτάρ
Ειλένη Δ.	Π. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άργει Πατραικ. από 29 Μαρτ.
Ειλένη Τ.	Δημιούρ. Άδαμπαση	19	5260	άργει Σεδάληπαρντ ύπολ παραλαβήν
Ειλισάβετ	Α. Τεργιάζου	97	3039	εφθ. Πατραικ. 25 Ιουλ.
Ειλισάβετ B.	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πατραικ. από 28 Απρ.
Ελλην	N. Κ. Βασιλάκη	04	4649	άργει Πατραικ. από 17 Απρ.
Εμμ. Σταυρούδης	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	εφθ. Χούλη 19 Ιουλ.
Επαμ. K. Εμπειρίκου	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. 1931
Ερηνηνά	Γιοι. Ε'Π. Εμπειρίκου	27	4385	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 25 Ιουλ. δ:ά Κάρδιτρ
Ερηνηνά	N. Τσατσόμπερου	05	2715	εφθ. Χερσόνηση 11 Ιουλίου
Εσπερος	K. Τσιροπούν και Γιών	20	683	εφθ. Πατραικ. 9 *
Εόναγ. Μ. Διακάκη	Δ. Λ. Διακάκη	06	2876	άργει Μασσαλίκην από 12 Ιουν. 1932. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Εύαγγελία Τόγια	'Εμμ. Α. Καραβία	97	3022	"Ιηγ «ΤΑΣΣΟΣ Κ.»
Εύανδρος	M. Βαλμά	98	3543	άργει Πατραικ. από 2 Απρ.
Εύβοικός	Μαρζ. Εμπειρίκου	22	4792	δι:ήλθε Γιβραλτάρ 15 Ιουλ. δι: 'Αλεξανδρειαν, εφθ. 23
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	εφθ. Μαρζπολίν 1 Ιουλίου
Εύγενια	άδ. Αιβανός	15	3687	δι:ήλθε Φ. Νορδίνης 21 Ιουλ. δι: 'Αγγλίαν—Κόντινεγκ
Εύγ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνά	01	5148	εφθ. Ρόττερνταρ 18 Ιουλ. και 'Αμβέρσαν 22
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	δι:ήλθε Λάξ Ηάλμας 25 Ιουλ. δ:ά Λονδίνον
Εύθαλαία	άδ. Γουλανδρή	18	3653	εφθ. Ρόττερνταρ 15 Ιουλ. και άνεχ. 21 δ:ά Βραζιλίαν
Εύτυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεχ. Αγριστόλη 21 Ιουλ. δ:ά Δούναβεν, εφθ. 27
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	άνεχ. Γλασκώθην 7 Ιουλ., Μαδέρας 16 δ:ά Μοντεζέλιδο
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	δι:ήλθεν "Αγ. Βικέντιον 10 Ιουλ. δ:ά Γρεβενά, εφθ. 28
Ζέφυρος	A. Λούζη	09	4796	άνεχ. Νιούρπορτ 18 Ιουλ. δ:ά Γένοβαν, εφθ. 28
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλίνος»	06	2947	άνεχ. Πατραικ. 31 Ιουλ. δ:ά Ρωσίαν
"Ηρων	Xρ. Γ. Σορώθου και Σία	06	1516	εἰς Γάρφαν 20 Ιουλίου
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	εφθ. Girgenti 20 Ιουλ. και άνεχ. 22 δ:ά Αιθύην
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	εἰς Χούλη. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Θεοφανώ	άδελφ. Αιβανός	17	4210	άνεχ. Μπ. "Αύρες 25 Ιουλίου δ:ά Μαδέρας

ΟΝΟΜΑ ΗΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεομήτωρ	Μηχ. Σπ. Πολέμης	10	4427	άνεγ. Σάν Πέντρο 5 Ιουλ. διά Λονδίνου
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινού	11	3726	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Ιουλ. Αρβούργον 21 και Ρόττερνταμ 24
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	άνεγ. Βενετίαν 8 Ιουλ., Γιδραλτάρ 19 διά Λιθερπουλ, έφθ. 26
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	έφθ. Πετραϊά 17 Ιουλ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	έφθ. Ραδίνναν 11 Ιουλ. και άνεγ. 19 διά Δούναβην, έφθ. 27
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Kalix 13 Ιουλ.
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άνεγ. Πετραϊά 26 Ιουλ. διά Ρωσίαν
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	διγλώς Κωνιγιάν 23 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Ιλισσός	Ιω. Γ. Αβανού	15	4724	άνεγ. Σάνιος 8 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας, έφθ. 24
Ιονία	Η. Χατζηλία	08	3742	έφθ. Μπάρρι 24 Ιουλ.
Ιονία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	έφθ. Ρίον Ιανέρον 18 Ιουλ.
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κενδύλη	00	3899	έφθ. Νικολάεφ 14 Ιουλ. και Κ)λιν 24 διά Μεσόγειον
Ισιμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	έφθ. Αλεξάνδρειαν 13 Ιουλ.
Ιωάννης	Δ. Δάρμπαση	09	3667	έφθ. Σαδόνναν 21 Ιουλ.
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεγ. Νιτέππην 19 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 20
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4616	διγλώς Λάς Πάλμας 22 Ιουλ. διά "Άδονμουρ"
Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	έφθ. Χίον 4 Ιουλ. και Μπουργκάς 16
Ιω. Κορκοδέιλος	Η. Κορκοδέιλος	05	4071	άργεις Σύρον από 25 Δεκ. 1931
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	διγλώς Γιδραλτάρ 16 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 23
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	έφθ. Μάλταν 26 Ιουλ.
Ιω. Π. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	10	3750	διγλώς Γιδραλτάρ 10 Ιουλ. διά Πρόδιντανες
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3142	έφθ. Σάντα Φέ 13 Ιουλ. και άνεγ. Ροζάριο 23 διά Φιλαδέλφειαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Ιουλ. και άνεγ. 21 διά Ρ. Ιανέρον
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3095	άνεγ. Βραζιλίαν 19 Ιουλ., Κ)λιν 22 διά Ρόττερνταμ
Καθαρά	Γ. Καραβία	91	2661	άργεις Πετραϊά από 4 Ιουλ. 1931
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	διγλώς Κ)λιν 16 Ιουλ., Γιδραλτάρ 26 διά "Άμβροσιον
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	έφθ. Πεσκάρη 14 Ιουλ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Πετραϊά 31 Ιουλ. διά Βοσλγκαρίαν
Καλούδω	Γ. Ασημούμιτη	04	4921	άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Ιουλ. διά Μπουένος "Άρες
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεγ. Μπάρκιαν Μπάλαγκαν 4 Ιουλ. διά "Άμβροσιον
Καπετάνη Στρατίτης	Δ. Κουμπή	06	3517	άργεις Πετραϊά από 11 Νοεμ. 1932
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	άνεγ. Δάνιαλγκ 14 Ιουλ., Γιδραλτάρ 25 διά Ταργάτην
Κάτε	Ν. Δυκιαρδοπούλου	18	5197	εις Μπουένος "Άρες 28 Ιουλ.
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	Μετωνομάσθη «Brodval», σημαία Αγγλική
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	έφθ. Κονιγιάν 8 Ιουλ.
Κατηγκώ	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	άνεγ. Σίττιαν 8 Ιουλ. διά Γάνδην, έφθ. 20 και Μπάρρο 29
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδέγκου	99	1819	έφθ. Ν.ρωσίσκην 5 Ιουλ.
Κατίνα	Νικ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	άργεις Πετραϊά από 28 Μαρτ. Επεξημενίσθη
Κέπι Κόρσο	"Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	άργεις Πετραϊά από 12 Απρ.
Κεχερά	Θ. Επιφανειάδη	12	1968	άνεγ. Πετραϊά 16 Ιουλ. διά Μαρ)λιν, έφθ. 21
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2155	άνεγ. Πετραϊά 18 Ιουλ. διά Χερσόνα, έφθ. 23
Κλεύνθης	Δ. Βογιατζής	11	4153	άνεγ. Νιούπορτ 11 Ιουλ., Γιδραλτάρ 18 διά "Άλεξάνδρειαν
Κονίσταρα	Θωμάς Επιφανειάδη	07	3539	έφθ. Χερσόνα 25 Ιουλ.
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	άργεις Αργοστόλι από 6 Απρ.
Κουλούρας—Ξένος	"Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	1914	άνεγ. Νεκάτσαν 17 Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
Κύμη	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινά	12	3394	άνεγ. Κούλλα 15 Ιουλ. και Σούντερλαντ 22 διά Μπ. "Άρες
Κωνσταντίνος Η.	"Ηλ. και "Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	διγλώς Κ)λιν 10 Ιουλ. διά Βενετίαν έφθ. 17
Κώνστατ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	άργεις Βενετίαν από 2 Μαΐου 1932
Κώστας	II. Σταυρουλοπούλουκαί Σία	96	1346	έφθ. Γκλάτος 6 Ιουλ., Χίον 20 και Πετραϊά 23
Κωσταντή	άδ. Πατέρα	13	4316	άνεγ. Μεθήλη 9 Ιουλ. Λάς Πάλμας 18 διά Μπ. "Άρες
Κωστής	"Ιω. Πίσση	05	3816	άνεγ. Ουρας 11 Ιουλ. και Ρόττερνταμ 18 διά "Αλ)νθρειαν
Λάκης Νομικός	Η. Νομικού	01	927	εις Βίλεον 30 Ιουλ. υπό φόρτωσιν
Λακωνικός	Μαρή Έμπειρικου	14	3803	άνεγ. Αρβιρσον 9 Ιουλ., Πετραϊά 21, Κ)λιν 31
Λεωνίδας ΙΙ.	"Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	άνεγ. Πόρτ Σετ 11 Ιουλ. διά Ν.ρωσίσκη, έφθ. 17
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4271	έφθ. Μπάρρο 16 Ιουλ. και άνεγ. 27 διά Μπ. "Άρες
Λουκία, τάνκ	Ι. Μαυρή και Σία	10	2113	έφθ. Κ)λιν 14 Ιουλ.
Μαίανδρος	"Ιω. Λιβανού	14	4309	έφθ. Ροζάριο 15 Ιουλ. και Λά Πλάταν 24
Μαίνητ δφ Σάμος	Α. Κουλούθουρου	01	1190	εις πλάσια Σίττιας — Κατακώλου (σίνοι)
Μαίρη	Ν.Γ. Λιβανού	09	1459	έφθ. Μερλίν 18 Ιουλ.
Μαίρη Ν.	Δημη. Πατέρα	09	4330	άνεγ. Μπουένος "Άρες 21 Ιουλ. διά Γένοβαν
Μαίρη Δευτεραίου	Βικ. Λευτεράριου	03	1383	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 18 Ιουλ. και Πετραϊά 29 διά Ρωσίαν
Μαϊώτις	Α. Συνδίνοβ	88	1709	άργεις Πετραϊά από 12 Απρ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	έφθ. Γκλάτος 6 Ιουλ. και άνεγ. 14, Γιδραλτάρ 26 διά Δανικην
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρικου	12	3903	έφθ. Πετραϊά 5 Ιουλ.
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	άνεγ. Μπ. "Άρες 7 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Μαροή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	άργεις Πετραϊά από 9 Ιουν.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	εις Δούναβεν 20 Ιουλ. υπό φόρτωσιν
Μαργαρίτης	άδ. Περιβόλαρή	13	4584	άνεγ. Λά Πλάταν 1 Ιουλ. διά Βερδό
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	έφθ. "Αρχάγγελον 10 Ιουλ.
Μαρία	Κ. Λαμού	01	3090	εις πλάσια Σίττιας—Μαράθου
Μαρία	Σ. Περρή κ.λ.π.	00	1216	άργεις Σύρον από 25 Απρ. 1932
Μαρία Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	10	4362	έφθ. Τάιν 19 Ιουλ.
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	έφθ. Ραδίνναν 12 Ιουλ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	άνεγ. Τοιβιτανίκιαν 8 Ιουλ. διά Νοδ)σίσκην, έφθ. 15
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διγλώς Ηγεμονίας 14 Ιουλ. διά Ρουέν, έφθ. 23
Μαρίγια Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Ιουλ. και άνεγ. 15 διά Μπ. "Άρες
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	έφθ. Ροζάριο 20 Ιουλ.
Μαριώνκα	άδ. Πρωτού	12	4236	έφθ. Ροζάριο 22 Ιουλ. διά Πετραϊά
Μαριώνκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιράτα	04	4784	έφθ. Ροζάριο 5 Ιουλ.
Μαρουκά Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Ροζάριο 5 Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρούλα	ά. Πρωτού	12	4307	δ.ηλθεν "Αγ. Βικέντιον 15 'Ιουλ. και Λάζαρον 27 διά Μπίρκενχιτ
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Πειραιάδ από 23 'Απριλίου
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	έφθ. Μπάρρου 15 'Ιουλ. και άνεχ. 19 διά Μπ. "Αύρες
Ματθαίος	Π. Μ. Λάδης	04	2134	άνεχ. Τριουντεν 17 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
Ματσόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	έφθ. Γδόνια 17 'Ιουλ.
Μεράς	Α. Βεργωτῆ	00	4359	δ.ηλθεν Πέρβαλτάρ 22 'Ιουλ. δι' 'Αμερίσκων
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Βρατλαν 18 'Ιουλ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππᾶ	11	4181	έφθ. «Αλεξανδρειαν 14 'Ιουλ. και Πειραιά 25
Μιμόδια	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	έφθ. Σουγκουλάδης 9 'Ιουλ.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	έφθ. Βανταΐαν 14 'Ιουλ.
Μιχαήλ Α.	I. Λιβανού Δ. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	άνεχ. Ταϊδιτζένιαν 10 'Ιουλ. Γιέρβαλτάρ 16 διά Μοντεδίζεο
Μιχαήλ Α. 'Εμπειρίκος	Στ. Έμπειρίκου	18	5202	έφθ. 'Αμδούργον 10 'Ιουλ. και Τάνι 15, άνεχ. 19 διά Πλέϊτ
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σιά	04	3146	άνεχ. Λάζ Πάλμας 3 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες, έφθ. 25
Μιχάλης	Α. Φατογή	12	3646	έφθ. Τενερίφφαν 17 'Ιουλίου
Μιχαλίδης Ξυλας	άδ. Συλά	06	3828	δ.ηλθεν "Τενερίφφαν 11 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
Μοντιώρ	Σ. Φαρκούχ	06	3690	άνεχ. Σφάξ 12 'Ιουλ., Γιέρβαλτάρ 18 διά Βλακαρντίγκεν, έφθ. 27
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	δ.ηλθεν Σέσουταν 5 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην, έφθ. 25
Μύκονος	X. Θεοδώρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	έφθ. Βατούμι 10 'Ιουλ. και άνεχ. 24, Κλιν 28 διά Βορδό
Ναγός	άδ. Λιδανοῦ	10	4111	άνεχ. Γκόττερμπουργκ 10 'Ιουλ. και "Ιμμιγχαμ 15 διά Πλέϊτ
Ναυάρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Bougie 17 'Ιουλ. και 'Αλγέριον 23
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλίου
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	δ.ηλθεν Κων)πολιν 24 'Ιουλίου διά Μασάγγειον
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	άνεχ. Σάνι Νικολάς 21 'Ιουλ. διά Μαζέρικς
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	εις Αμβέρσαν υπό παραλαβήν
Νεραΐδα	άδ. Π. Νομικοῦ	03	2759	άνεχ. Μαρ)πολιν 24 'Ιουλ. διά Τεργέστην
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	τάχη—ταύτη σε λιμένας της "Απω 'Ανατολής
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	άνεχ. Γραδέζαν 12 'Ιουλ. διά Λαύριον
Νηρεύς	'Ερμ. Χατζηλία	13	6694	δ.ηλθεν Λάζ Πάλμας 15 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 25
Νήσιτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Πειραιάδ από 8 'Απρ.
Νίκη	Α. Βογιατζήη	17	958	έφθ. Βρατλαν 17 'Ιουλ.
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. Τάραντα 7 'Ιουλ., Μπάρι 12 και Πόλαν 21
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεχ. Μπάρρου 8 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
Νίκος Μάρκου	Π. Η. Πατέρα και Σιά	12	4235	δ.ηλθεν Γιέρβαλτάρ 12 'Ιουλ. διά Χάλιφφαν, έφθ. 22
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρουν από 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος 'Αθανασούλης	άληρη 'Αθανασούλη	01	3572	άργει Πειραιάδ από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	άτ. 'Ατλαντικός	17	3201	άνεχ. Μπάρρου 8 'Ιουλ. διά Μοντεδίζεο
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εις πλάνος 'Ελλαδός—Μάλτας—Τουρκίας
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	άνεχ. Σουάν 14 'Ιουλ. διά Κατάνην
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4510	άνεχ. Τάνι 13 'Ιουλ., Γιέρβαλτάρ 21 διά Βεντίλαν
Νικόλαος 'Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	άνεχ. Μπάρρου 22 'Ιουλ. διά Πλέϊτ
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άνεχ. Ρουέν 8 'Ιουλ. και "Εμδεν 18 Γιέρβαλτάρ 26 διά Καλάμας
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	δ.ηλθεν Φαρν. Νορόνχα 11 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν, έφθ. 24
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	άνεχ. "Αλεξανδρειαν 19 'Ιουλ. δι' "Αδεν—'Ινδίας
Οινούσιος	N. Πατέρα και οιάνων	04	5804	έφθ. Ρεζάριο 23 'Ιουλ.
"Ολγα 'Επ. 'Εμπειρίκου	οιάνων 'Επ. 'Εμπειρίκου	22	4677	άνεχ. Τάνι 15 'Ιουλίου και "Ιμμιγχαμ 24 διά Σάντος
'Ομόνοια	"Η.Ξενιού-άδ.Χριστοφορίου	08	3699	εις Ρόττερνταμ υπό παραλαβήν
Π. Μαργαρώνης	Άγημ. Μαργαρώνη	13	4979	εις Μπουένος "Αύρες 20 'Ιουλ. υπό έπικουρην
Παγασητικός	Μαρη 'Εμπειρίκου	14	3457	εις Λονγίνον υπό παραλαβήν
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	δ.ηλθεν Σατήδ 16 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρουν από 20 Νοεμ. 1931
Παναγ. Θ. Κουμάνταρου	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	έφθ. Χαλιφαζ 17 'Ιουλ. και Βαλτιμόρην 22 και άνεχ. 25 διά Πλέϊτ
Πανάχραντος	Β. και I. Κουτσούκου	15	4661	δ.ηλθεν Φ. Νορόνχα 22 'Ιουλ. διά Πλέϊτ
Πάνις	A. 'Αναστασάτου	06	1781	άνεχ. Γάνοδαν 17 'Ιουλ. διά Νοδορωσίσκην, έφθ. 25
Πάνος	II. Πρωτοπαπᾶ	15	4305	φθάνει Μοντεδίζεο 31 'Ιουλ.—1 Αύγ.
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πειραιάδ από 29 Δεκ. 1931
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	έφθ. 'Αμβέρσα 21 'Ιουλ.
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	άνεχ. Πειραιάδ 16 'Ιουλ. διά Γένοδαν, έφθ. 20
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργιαλή	10	3748	άνεχ. Μπάρρου 5 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άνεχ. Πόρτ Σατήδ 22 'Ιουλ. διά Μαρ)πολιν
Πάτρα	Τσαμκιράνη—Κωννιζή	96	3256	δ.ηλθεν Κων)πολιν 16 'Ιουλ. διά Γένοδαν
Πανδός	Στ. Γαλανουδάκη και Σιά	90	2223	άργει Χανιάδ από 10 Μαΐου
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	άνεχ. Χαλκίδα 11 'Ιουλ. διά Βρατλαν, έφθ. 16
Περδάκης Λ. Καμπάνης	άληρη Λ. Καμπάνη	10	3581	άνεχ. Σάν Νικολάς 2 'Ιουλ. διά Χάρηγν
Περσεύς	A. 'Ανδρεάτου	18	5172	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
Πεταλοί	Μαρη 'Εμπειρίκου	17	5126	έφθ. Βρατλαν 6 'Ιουλ. και άνεχ. 20, Πειραιάδ 29 δι' 'Αμερίσκων
Πετρούλια (τάνκερ)	Η. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	εις πλάνος Κ)ντζής—Κ)λεως (πετρέλαια)
Πετρούλια (τάνκερ)	άτ. <i>Τραχανοπετρόλη</i>	03	4634	έφθ. Βατούμι 22 'Ιουλ.
Πετράκης Νομικός	H. Νομικοῦ	06	4618	άνεχ. "Εμδεν 22 'Ιουλ., Γιέρβαλτάρ 29 διά Γραδέζαν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. και άνεχ. 25 διά Σάντος
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Πειραιάδ 11 'Ιουλ. και Βρατλαν 20
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Ριον Ιανέρηρον
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσ	97	1457	έφθ. Νοδορωσίσκην 14 'Ιουλ.
Πόλη	A. 'Αλεξάνδρου-Μ. Ρεδιάζη	09	2861	έφθ. Πειραιάδ 16 'Ιουλ.
Πολύκαρπος	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Ταϊδιτζένιαν 13 'Ιουλ. και δ.ηλθεν Πειραιάδ 29 διά Κ)ντζαν
Πολύνησα	E. Μαχαίτισανού	07	4937	έφθ. Αμδούργον 19 'Ιουλ. και άνεχ. 22 διά Νιούκαστλ, έφθ. 24
Πόντος	υοί Π. Γράτσου	12	4013	έφθ. Γδόνια 14 'Ιουλ. και άνεχ. 24 διά Παλέρμο
Πόπη	M.χ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Πειραιάδ 1 'Ιουν.
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άργει Νεάπολιν με ζημιάς. Πιθανόν total loss
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	έφθ. Γαλάτα 18 'Ιουλ.
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	δ.ηλθεν Γιέρβαλτάρ 17 'Ιουλ. διά Gironde, έφθ. 22
Ρίτα Χανδρή	"Ηλίας 'Αγγελή	90	1217	"Ηε: 'ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ
Ρόκος	Γ. Βεργωτῆ	18	4781	έφθ. "Αλεξανδρειαν 21 'Ιουλ. και άνεχ. 23 δι' 'Ινδίας
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» A.E.	19	5637	δ.ηλθεν Σουεζ 24 'Ιουλ. διά Νίκαιαν και Κόντινεντ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρηκου	12.	3548	Έφθ. Κ)λιν 12 Ίουλ. και δούναδιν 20
Σίνφος	Θεούλης Σταύλος	17	2004	διγάλθες Πειραιά 21 Ίουλ. διά Σαίν Λουτ (Ροδανού)
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	Έφθ. Γαλάτας 20 Ίουλ.
Σούνιον	Μαρή Έμπειρηκου	19	3054	Έφθ. Πειραιά 10 Ίουλ. και Κ)λιν 15
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	άνεχ. Βρατίλαν 8 Ίουλ. και Γιβραλτάρ 24 διά Ρόττερνταμ
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	Έφθ. Ρίον Ιανέρον 10 Ίουλ. και άνεχ. 15 διά Μπ. Μπλάγκαν, έφ. 23
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λεμού	06	4081	άνεχ. Μπάχικαν Μπλάγκαν 11 Ίουλ. διά Τρίπολην
Στυλιανή	άδ. Πατέθη	93	1828	εις πλός Αλγύπου—Αδριατικής
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	Έφθ. Πάτρας 4 Ίουλ. και Πειραιά 15
Στυλιανός Κουτσοδόνης	Α. Κ. Κουτσοδόνη	05	3076	άργει Θυίκην από 29 Ίουλ. 1932
Σύλβια	Α. Καλλέργη και Σιά	14	4202	άνεχ. Σάνι 'Αντώνιο 12 Ίουλ., Cape Virgins 21 διά Αμερίκαν
Τάκης	Π. 'Αντόππα—Μαρκεσίνη	04	1698	Έφθ. Χερσόνα 5 Ίουλ. άνεχ. 15, Κ)λιν 17 διά Βενετίαν έφθ. 21
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	Έφθ. Ηπέρηξ 10 Ίουλ., Πειραιά 14 και Σούδαν 21
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	Έφθ. Μπουένος Αύρες 11 Ίουλ.
Τάσσος Κ.	'Εμμ. Α. Καραβίκ	97	764	Έφθ. Αγκώνα 18 Ίουλ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Στιολ. Κοντογιάννη	89	3022	άργει Πειραιάς από 2 Ίουν. 1932. Επωλήθη πρός διάλυσιν.
Τζέννην	'Ιω. Λιδανού	12	1859	Έφθ. Θυίκην 6 Ίουλ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεχ. Πειραιάς 28 Ίουλ. διά Ρωσίαν
Τὸ Κῦμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	άνεχ. Ρόττερνταρ 12 Ίουλ. διά Λενινγραδ, έφθ. 17
Τρίαντα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	άργει Πειραιάς από 24 Μαΐου
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	Έφθ. Κοπεγχάγην 9 Ίουλ., Χόλμπεκ 20 και Γένονα 21
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάκη και Υιοί	14	3895	Έφθ. Τάιν 12 Ίουλ. και άνεχ. 14 διά Μπάχ. Μπλάγκαν
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	Έφθ. Ονέγα 10 Ίουλ.
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνεχ. Πειραιάς 12 Ίουλ. διά Πότι, έφθ. 18
Φαέθων	άδ. Λιδανού	13	4168	Έφθ. Αλεξανδρίαν 23 Ίουλ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	άργει Πειραιάς από 1 Μαΐου
Φιλομήλα	Σ. Κατσαπόδη	98	3175	Έφθ. Γένοβαν 10 Ίουλ. και άνεχ. 15 διά Μαρ)λιν
Φιλωρεντία Σ.	Φιλωρεντί. Σιδερίδου	97	2024	άργει Ναύπολιν από 15 Αύγ. 1932 υπό κατάσ χειριν
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. "Εμπειν 12 Ίουλ., Γιβραλτάρ 19 διά Γραβέζην, έφθ. 25
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άργει Πειραιάς από 27 Ίουν.
Φωτεινή Καρρά	άδ. Κορρά	08	4396	έν πλός έκ Ηλείας διά Κόντινεντ 25 Ίουλ.
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	Έφθ. Τάιν 15 Ίουλ. και άνεχ. 23 διά Πόρτ Σατέζ
Φωφός Μακρή	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	άνεχ. Ηπειραιάς 15 Ίουλ. διά Ρουμανίαν, έφθ. 22
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	Έφθ. Χερσόλ. 15 Ίουλ.
Χαράλαμπος	υιοί «Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	εις Μαρ)λιν 18 Ίουλ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	Έφθ. Κάρσιφ 19 Ίουλ.
Χίος	Σ. Περηή ι.λ.π.	88	1356	εις πλός "Ελλαδος—Ρωσίας
Χρήστος Ζ.	N. Ζωϊστούλου	00	1106	Έφθ. Μασσαλίαν 16 Ίουλ. και Σέτταν 19, άνεχ. 20 διά Γιάλοσιν
Χριστίνα	Δ. Βογιατζήδη και Σιά	98	3438	Έφθ. Σουάνη 24 Ίουλ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	Έφθ. Σουντσελάλ 9 Ίουλ. και άνεχ. 20 διά Πειραιάς
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	διγάλθες Μαδέρας 13 Ίουλ. διά Ρίον Ιανέρον
Ωκεανία	M. Καρίδηλη	07	4843	Έφθ. Δάντσικην 9 Ίουλ. και Γένονα 13
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. Ωνάση	19	5404	άνεχ. Ρόττερνταρ 4 Ίουλ. διά Μπ. "Αύρες
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ωνάση	19	5439	Έφθ. Λιθερπούλ 18 Ίουλ.
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρηκου	13	3475	διγάλθες Γιβραλτάρ 11 Ίουλ. διά Νέαν Γόρκην

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλους και Υιοί	79	1432	εις πλός έν Τουρκία
Αίγαιον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούσκη—Αθίνη & Σιά	10	1673	Έφθ. Γένοβαν 10 Ίουλ. και Βρατίλαν 27
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	Έφθ. Μπουένος Αύρες 23 Ίουλ.
Αρέθουσα Παναμαϊκόν	Νικ. Καρπούρη	11	3693	Έφθ. Μπουένος Αύρες 22 Ίουλ.
Βιργινία Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	άνεχ. Αμέρισαν 13 Ίουλ. διά Μπάχ. Μπλάγκαν
Εναγόρας Κυπριακόν	«Τρόδος» Ltd	28	5127	άνεχ. Τάιν 15 Ίουλ. διά Αντρακίαν
Ενύενία Χανδρή Παναμαϊκόν	'Ιω. Χανδρή	20	5317	άνεχ. Νεκότσα 10 Ίουλ. διά Λάς Ηλίας
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	'Ελλήνων Ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932
Θέμις 'Αγγλικόν	Φραγκοπούλους και Σιά	88	2173	άνεχ. Πειραιάς 24 Ίουλ. διά Ρωσίαν
Καλλιόπη Λύτες 'Αγγλικόν	Λύτες	87	1032	άργει Πειραιάς από 15 Οκτ. 1932
Μαρτῆς 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	Έφθ. Ιμπέρια 15 Ίουλ. και άνεχ. 17 διά Γαλάτια
Μιρέτη Παναμαϊκόν	έτ. P. 'Ολιβιέ	07	3821	άνεχ. Μπλάζο 14 Ίουλ., Γιβραλτάρ 22 διά 'Αλ.)ρεβίαν
Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Μινακούλη και Σιά	05	2539	Έφθ. Βενετίαν 14 Ίουλ.
Μοριάκη 'Αγγλικόν	«Πατριώτικής»	04	1128	Έφθ. Πειραιάς 15 Ίουλ. και δούναδιν 25
Νέλλη Παναμαϊκόν	I. Μαργαρώνη	13	4826	διγάλθες Μαδέρας 14 Ίουλ. διά Ρίον Ιανέρον
Νικόλαος 'Αγγλικόν	άδ. Πήγητα	80	1302	Έφθ. Γαλάτιας 5 Ίουλ., Κ)λιν 20 και Θυίκην 22
Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	-A. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	Έφθ. Πειραιάς 24 Ίουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗ ΓΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος "Αθως Παναμαϊκόν	Ρεύμην—Κουλουκουντή «Ατλαντικός» Α. Ε.	12	3876	άνεχ. Viipuri 20 'Ιουλ., Ντούτζενς 26δ: "Αλεξανδρειαν άνεχ. Μπουένος "Άρες 1 'Ιουλ., Δάς Πάλμας 26 διά Ρόττερνταμ έφθ. Μπάχιαν Μπλάχχαν 23 'Ιουλ.
"Ορος Δίρφυς "	«Τράπη, Co»	18	5242	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάχχαν 23 'Ιουλ.
"Ορος Έλικων "	Κοσμέτον—Κουλουκουντή	18	5525	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ. και άνεχ. 24 διά Κωνσταντίνου άνεχ. Μπάχιαν Μπλάχχαν 9 'Ιουλ. διά Μαζέρας
"Ορος Ίδη Κιθαιρών "	«Τράπη, Co»	20	5210	έφθ. Ρίον Ιανέζον 18 'Ιουλ. και άνεχ. 22 διά Πλέιτ έφθ. Σάντα Φέ 20 'Ιουλ.
"Ορος Όσσα "	Κοσμέτον—Κουλουκουντή	13	3578	άνεχ. Βενετίαν 13 'Ιουλ., Γιρμαλτάρ 21 διά Λιθερπούλ άνεχ. Μάντζεστερ 20 'Ιουλ. διά Πλέιτ
"Ορος Ολυμπίος "	Ρεύμην—Κουλουκουντή έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	20	5166	διάλθει Μαζέρας 12 'Ιουλ. διά Χούλλ, έφθ. 21 έφθ. Μοντεβίδες 23 'Ιουλ.
"Ορος Οεθνής "	Μαργαρώνη-έτ. «Ατλαντικός»	15	3654	άνεχ. Λάς Πλάταν 20 'Ιουλ. διά Νέαν Τόρκην άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέζον
"Ορος Παρνασσός "	Ρεύμην—Κουλουκουντή	11	3726	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάχχαν 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Μπουένος "Άρες 7 'Ιουλ. διά Γκέττεμποργκ
"Ορος Πάρνητης "	Ρεύμην—Κουλουκουντή	15	4729	εις πλός ζουγκουλάδας—Κλεωπότερη έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. και Γέννια 22
"Ορος Πεντελίκον "	Κοσμέτον—Κουλουκουντή	18	5208	άνεχ. Μπουένος "Άρες 7 'Ιουλ. διά Γκέττεμποργκ εις πλός ζουγκουλάδας—Κλεωπότερη έφθ. Σάντα Φέ 20 'Ιουλ.
"Ορος Πέρα "	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4592	διάλθει Μαζέρας 12 'Ιουλ. διά Χούλλ, έφθ. 21 έφθ. Μοντεβίδες 23 'Ιουλ.
"Ορος Πήλιον "	«Τράπη, Co»	14	4810	άνεχ. Λάς Πλάταν 20 'Ιουλ. διά Νέαν Τόρκην άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέζον
"Ορος Πίνδος "	Ρεύμην—Κουλουκουντή	20	6698	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάχχαν 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Μπουένος "Άρες 7 'Ιουλ. διά Γκέττεμποργκ
"Ορος Ταύγετος "	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	εις πλός ζουγκουλάδας—Κλεωπότερη έφθ. Μαλάγην 10 'Ιουλ. και άνεχ. 12 διά Γκάλιτος, έφθ. 25
"Ορος Τάυρος "	«Υμηττός» Α. Ε.	18	5249	άνεχ. Υαράς 11 'Ιουλ., Νίτον 20 διά Αλγερίας
Πάντζο Σ. Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλου και Γίοι	90	2302	άργει Σαλαμίνας 14 Μαΐου
Παντίνα Παναμαϊκόν	Ρ. Όλιδιάς	13	4920	εις πλός ζουγκουλάδας—Κλεωπότερη έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. και Γέννια 22
Πηνελόπη "	Σπ. Ηαραμιθώνη	19	6566	άργει Σαλαμίνας 14 Μαΐου εις πλός ζουγκουλάδας—Κλεωπότερη έφθ. Μαλάγην 10 'Ιουλ. και άνεχ. 12 διά Γκάλιτος, έφθ. 25
Σάντα Νικόλα, Ίταλ.	Ν. Σταυραΐου	79	677	άνεχ. Υαράς 11 'Ιουλ., Νίτον 20 διά Αλγερίας
Τουσσίκα Αγγλικόν	Κ. Λασκαρίδη—Α. Δάλλας	03	1828	άργει Σαλαμίνας 14 Μαΐου
Τρεγκόδναν Αιγαντιακόν	Κ. Συδιάκ και Γίοιν	03	3075	άργει Σαλαμίνας 14 Μαΐου
Φρακόνα Γαλλικόν	«Εξεινος» Α. Ε.	82	1173	άργει Σαλαμίνας 14 Μαΐου
Amasis, 'Αγγλ.	Π. Νομικοῦ	13	4044	εις Λιθερπούλ ώπο παραλαβήν
Adra, 'Αγγλ.	Π. Χατζηλία	17	4860	εις Κουνταύδου ώπο παραλαβήν
Gambia River, 'Αγγλ.	Ρεύμην—Κουλουκουντή	15	4729	Ίδε : «ΟΡΟΣ ΗΕΝΤΕΛΙΚΟΝ», σημαία Παναμά
Heathfield, 'Αγγλ.	Α. Καλλινίκου	19	5263	Ίδε : «ΝΕΔΩΝ», σημαία 'Ελληνική
Jekri, 'Αγγλ.	Ρεύμην—Κουλουκουντή	17	5875	άργει εις Ντάρτρουθ
Jebba, 'Αγγλ.	'Ηλια Συλλά	17	5875	εις Ντάρτρουθ ώπο έπιθεώ, ησιν
Keyingham, 'Αγγλ.	'Η. Ξενεύ-άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	Ίδε : «ΟΜΟΝΟΙΑ», σημαία 'Ελληνική
Peebles, 'Αγγλ.	Δημητρίου	19	5260	Ίδε : «ΕΛΕΝΗ Δ.», σημαία 'Ελληνική
Rio Diamante, 'Αγγλικόν	Ν. Αυγεαρδοπούλου	28	4641	Πιθανή μετονομασία «ΧΛΟΗ», σημαία 'Ελληνική
Sicily, 'Αγγλ.	Μαρζή Εμπειρίκου	14	3157	Ίδε : «ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Woodfield, 'Αγγλ.	Μαλάρου	17	4300	Εις Μπλάδηθ. Θά μετονομ. «ΠΑΝΑΓΗΣ ΤΣΑΛΛΑΡΗΣ»

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

29, LEINSTER SQUARE, 29

Γ. ΔΕΛΗΣ  
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τὸ ἀρχαιότερον ἔλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Bayswater τοῦ Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτά ἀπὸ τῆς ἔλληνικῆς Ἐκκλησίας.—Καθαρὸν, εὐάρεστον καὶ μὲ δῆλας τὸς ἀνέσεις.—Περιποίησις ἐντελῶς οἰκογενειακή.

## ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ναυτικοὶ Πράκτορες

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ADVISORY AGENTS)

### ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (POYMANIAS)

Τηλεγρ. Διευθ. GAPAX—Τηλ. σρ. 385

Αντιπρόσωποι εις όλους τοὺς Ρουμανίκους λιμένας

## TOWAGE AT HAMBURG

### "FAIRPLAY", TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS  
FOR  
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE  
11. STEINHÖFT HAMBURG

## CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ  
BRISTOL

Γραφεῖα εις Avonmouth, Sharpness, Gloucester καὶ Portishead.

Ός εφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνυθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν ὄποιων ἡ πρωτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ὑμᾶς θεωροῦνται ως μέρος τοῦ ιδιοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θὰ είναι οὖσαν τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεύσησην τῆς ἐργασίας.

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

## ΕΙΣ ΤΟ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

### ΚΑΠΝΑ & ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Λ. ΖΑΝΗ & ΥΙΟΙ  
64, VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον ἔλληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.

Καπνά Ἐλληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα καὶ Πούρα ἐκλεκτά. Ἡγγυημένης συσκευασίας, ἀφορολόγητα.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: 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,