

# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1934

Αρ. Φύλλου 77

# NAYTIKA XPONIKA



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 77.

**ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1934

## Περὶ καλῆς πίστεως

Ο κ. Διευθυντής του Εμπορικού Ναυτικού έδημοσίευσεν εἰς τὴν «Ἐστίαν» μακράν ἐπιστολὴν διὰ υἱὸπαντῆσῃ εἰς δσα δ. κ. Δ. Ι. Γουλανδρῆς ἔχριψεν εἰς τὴν ἑδίαν ἐφημερίδα, διερμηγενών τὸ δῖκαιον παράπονον τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου διὰ τὴν ἐπιδεικνυομένην ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἀκηδίαν ἔναντι τῶν ζητημάτων τῆς φορτηγού γαυτικούς.

Ο κ. Χρηστοφόρης προετίμησε να έντοπίσῃ την άπάντησίν του μόνον ἐπί τού ζητήματος τού μισθολογίου τῶν πληρωμάτων, ἀπέψυγε δὲ νὰ θίξῃ ὅπωσδήποτε τὰ τόσα ἄλλα ζητήματα, οὐχὶ ἕσσονος διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν σημασίας, τῶν ὅποιων ἡ ἀπὸ μηκροῦ χρόνου ἐκκρεμότης, παρὰ τὰ ἐπανειλημμένα διαβήματα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ τὰς ἀγειδεῖς ὑποσχέσεις, τὰς εἰς ἀπάντησίν αὐτῶν παρεχομένας, μαρτυρεῖ περὶ τῆς κρατικῆς διγυρίας;

Αλλ' ἐφόσον οὐ καὶ Διευθύντης τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ θέλει νὰ ἐμφανίζεται ἀγνοῶν τειράν δόλων ληπτὸν αἰτημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τὸ δρθὸν καὶ τὸ δίκαιον τῶν ὁπίσιων ἀπὸ ἔτους ηδη, ὅτε τὸ πρῶτον ὑπεβλήθησαν πρὸς αὐτόν, ἀνεπιφυλάκτως ἀνεγνώρισε καὶ ἀρκεῖται εἰς τὸ ζήτημα τοῦ μισθολογίου διὰ ν' ἀποδεῖξῃ ὅτι ή ὑπ' αὐτὸν ὑπηρεσία ἐπράξει — τούλαχιστον εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο — πᾶν τὸ καθ' ἐμπόρην πρὸς ἐπίλυσιν του, ἀλλ' ἀκόμη καὶ ὑπερηκόντισε τοὺς διφταραμένους νομίμους φραγμούς, δὲν ἔχομεν καρμίαν δυσκολίαν νὰ πειριορισθῶμεν καὶ ἡμεῖς εἰς μόνον τὸ ζήτημα τοῦ μισθολογίου διὰ ν' ἀποδεῖξωμεν, ὅτι ἀνέκρεμει τοῦτο, ἀκεράιαν τὴν εὐθύνην ὑπέχει αὐτὸς σύντος οὐ καὶ Χρηστοφῆς. Καὶ θ' ἀποδεῖξωμεν τοῦτο, στηρίζομενοι εἰς ἀδιάφευστα γεγονότα καὶ μὲ ἀπόλυτον καλὴν πίστιν, διότι ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἀφαιρέσωμεν ἀπὸ τὸν κ. Χρηστοφῆν τὸ δικαίωμα νὰ ὄμιλη καὶ νὰ γράψῃ ὅτι αἱ ἐναντίον τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ αἰτιάσεις «δὲν συνάδουν πρὸς τὴν καλὴν πίστιν».

Ἡ καθιέρωσις τὸ πρῶτον εἰς τὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν τοῦ συμβκτικοῦ ἑγιαίου μισθολογίου ὑπῆρχεν ἀπόρροια τῆς ἐπικρατήσεως συντηρητικωτέρων τάσεων εἰς τὰς ναυτεργκτικάς ὅργανόσεις καὶ τῆς ἀναγκωρίσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀνάγκης γὰ τεῦθι τέρμα, χάριν αὐτοῦ τοῦ συμφέροντος τῆς ναυτιλίας, εἰς τὴν μισθολογικὴν ἀναρχίαν, ἀποτελοῦσαν τὴν κυρίαν δημιουργὴν αἵτιαν φθοροποιῶν ἐρίδων καὶ προστριβῶν μεταξὺ κεφαλίου καὶ ἐργασίας.

Τὸ προσωπικὸν γέγοντον τοῦ σημερινοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ οἱ στενοὶ αὐτοῦ δεσμοὶ πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις συνέδικλον, δὲν ἡμπορεῖ κανεὶς ν' ἀμφισθῆτησῃ τοῦτο, εἰς τὴν εὐόδωσιν τῶν πρὸ ἔτους διαπραγματεύσεων, ἢ ἔναρξις τῶν δρώσιων, πάντως, ὥφελετο εἰς τὴν πρωτοδουλίαν τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὅργανώσεων.

Ἡ τότε σύμβασις καθώριζε μισθολογικά ἐπίπεδα χαμηλά, διότι ἡ διειθής ναυτιλιακή κατάστασις και αἱ εἰδικαὶ συνθῆκαι τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ δέν ἐπέτρεπον ἀκινδύνως τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του μὲν ὑψηλοτέρους μισθούς. Πρὸς τιμήν του δ. ναυτεργατικὸς κόσμος ἀναγνωρίζων τὴν κρίσιμον θέσιν τῆς γαυτιλίας μας εἶχεν ἀποδεχθῆ τὸ μισθολόγιον, χαρακτηρίσας

αὐτὸς ὡς «μισθολόγιον πείγης».

“Οτι το ένιαίσιον μισθολόγιον συνέβαλεν εις τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ κινηθοῦν δραστηριώτερον, διότι ἀπεκλείετο εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς τῶν ναυλώσεων των τὸ ἐνδεχόμενον προσθέτων ἐπιχερύνσεων ἐκ τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποδοχῆς τελειαγραφικῶν ἀξιώσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, εἶναι ἀναμφισβήτητον. Ἀπὸ τοῦ σημείου ὅμως αὐτοῦ μέχρι τῆς καταπληκτικῆς διαπιστώσεως τῆς γενομένης παρὰ τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διτ «τὸ ἐπίπεδον τοῦ ἔνιαίσιον μισθολογίου ήτο τοισθετού ὥστε εὑθὺς ἀμέσως (μετὰ τὴν καθιέρωσίν του) ἐκινηθῆ τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἀργούντων φορτηγῶν», ἢ ἀπόστασις είναι τεοστία.

Δι<sup>τ</sup> ἡμᾶς ὡς καὶ διὰ πάντα γεννηθέντος εἰναις ἀσύλληπτος ἡ θαυματοποίης δύναμις, ποὺ εἰναις ἐκανὴ καὶ μέ τὸ χαμηλότερον ἐπίπεδον μισθολογίου νῦ κινήσῃ ἔναν ὅγκον ἀργούσῃς χωρητικότητος χωρίς νὰ μεταβληθοῦν οἱ ὅροι· τού διπερθαλασσίου ἐμπορίου, χωρίς νὰ ὑπάρξῃ, δηλατῇ, καὶ ποια τόνωσις εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Είς τὴν εὐρυτέραν ζήτησιν σκαψών ἀπὸ τὰ ἔξαγωγικά κέντρα τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ εἰς τὴν γενικὴν δελτίωσιν, τὴν περιφρισμένην ἴσως, ἀλλὰ πάντως αἰσθητήν, ὁφείλεται κατὰ κύριον λόγον ἡ σημαντικὴ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μείωσις τοῦ ποσοστοῦ τῆς ἀργίας τῶν φορτηγῶν μακρινούς. Εἰς τὴν ίδιαν ἀκριβῶς αἰτίαν, εἰς τὴν ὅποιαν ὁφείλεται καὶ ἡ ἐλάττωσις τῆς παγκοσμίου ἀργούστης χωρητικότητος, θίτις ἀνερχομένη περὶ τὰ μέσα τοῦ 1932 εἰς 16 ἑκατομμύρια τόνους καὶ πλέον μειουμένη συνεγράψασθαι τὸν παραπάνω πόλον. Η δελτίωσις αὐτὴ διαπιστούται διὰ τὸν παραχολουθοῦντα τὰ τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας λίαν εὐχερῶς ἀπὸ ἀπλῆν ἀνάγνωσιν τῶν στατιστικῶν τῆς κινήσεως τῶν θαλασσίων ἀστηρῶν καὶ τῶν μεγάλων λιμενικῶν συγκεκοτυπιάτων τῆς Γερμανίας.

“Η ἐκ τῶν ἀγωτέρων λόγων ἐπελθοῦσαν δεβτίωσις εἰς τὴν κίνησιν τῶν φορτηγῶν μικρὰς ὅμησε τοὺς διοικοῦτας τάξιν ναυτεργατικάς ὀργανώσεις εἰς τὴν ἐπιδίωξιν ἀναθεωρήσεως τῆς συμβάσεως πρὸς ἐπίτευξιν καλλιτέρων μισθολογικῶν ὅρων καὶ πρὸς τοῦτο ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου κατήγγειλαν τὴν σύμβασιν, ἥτις ἔλληγε τὴν 31ην Δεκεμβρίου. Ἀπὸ τῆς στιγμῆς ἀκριβῶς τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἀρχῆς ἡ ἀτοπος, ἀλλὰ καὶ περιέργος δοθεῖσας τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

<sup>1</sup>Αντί, ώς φειλεν, εὐθὺς ως κατηγγέλθη ή σύμβασις, νά-  
πέμβη διατητικώς και καλῶν τοὺς ἐκπροσώπους τῶν  
δύο μερῶν νά-έπιξητήσῃ τὴν προσέγγισιν τῶν ἀπόφεων  
των και τὴν ἀμεσον ἀνανέωσιν τῆς συμβάσεως, ἔσπευσεν, «ὑπερα-  
κοντίζων τοὺς ὑφισταμένους νομίμους φραγμούς» νά-κοινοποιήσῃ  
έγκυκλιον διὰ τῆς ἀπολας παρηγγέλλοντα αἱ λιμενικαὶ και προ-  
ξενικαὶ ἄρχαι νά-ἐπιβάλλουν τὴν τήρησιν τοῦ καταγγελθέντος  
μισθολογίου, μέχρις ἀνανεώσεως τῆς συμβάσεως, χωρίς, δηλαδή,  
κανένα καθιωρισμένον χρονικὸν δριον ἰσχύος τῆς έγκυκλίου ταύτης.

‘Η ἐνέργεια αὐτὴ τοῦ κ. Χρηστοφῆ, γῆτις ὡς θ' ἀποδεῖξωμεν, πρὸς ἄλλουν σκοπὸν ἔτεινεν, ἡμιμηνεύθη ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ὡς ἐνισχυτικὴ τῶν ἀπόψεων των καὶ κατέστησεν αὐτοὺς ἐφεκτικοὺς πρὸς συνενόησιν, ἐνῷ ἔξ ἄλλου οἱ ναυτεργάται ἐγένεντο ἀπαιτητικώτεροι, διποτευόμενοι ὅτι δι προστάμενος τῆς ἀριστίας ὑπηρε-

σιας ἀντὶ νὰ παραμείνῃ διαιτητής, ως ἐπέβαλεν ἡ θέσις του, θὰ ἐμερολήψτει.

Τὸ ἀποτέλεσμα γῆτο —καὶ δὲν φάίνεται: ὅτι δὲν τὸ ἀνέμενεν ὁ κ. Χρηστοφῆς— γὰρ ἔνταθῇ ἡ διάστασις τῶν ἀπόψεων μεταξὺ τῶν δύο μερῶν καὶ γὰρ δυσχερανθῇ ἡ συνεννόησις αὐτῶν.

Ἐδήμητουργεῖτο, δηλαδὴ, τὸ εὐγοϊκὸν ἔδαφος, τὸ ὅποιον θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τὸν κ. Χρηστοφῆν γὰρ ἐπιτύχῃ ὅπως ἐφαρμόσῃ καὶ εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν τὰς περὶ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ προσφιλεῖς θεωρίας του. Πράγματι μόλις, ως γῆτο πλέον ἐπόμενον, κατεδείχθη τὸ δυσχερές τῆς ἀπ' εὐθείας συνεννόησεως ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ὁ κ. Χρηστοφῆς εὐρέθη μὲ τοιμονεὶς τὰς χεῖρας του τὸ νομοσχέδιον περὶ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων.

Τὸ νομοσχέδιον τοῦτο εἶναι: γῆδη γνωστὸν εἰς τοὺς ἀγαγνώστας μᾶς καὶ δὲν ἀποτελεῖ τίποτε ἄλλο παρὰ κατάφωρον ἀπόπειρχν τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γὰρ ἐπιθάλῃ τὸν κρατικὸν ζυγὸν μὲ δλας τὰς αὐθαίρεσίας του καὶ ἀνακολουθίας εἰς ἕνα παραγωγικόν ολάδον, ὁ δποιος ἀν προώδευσε καὶ ἐγιγνωτώθη δφείλεις τοῦτο, διότι ἔμεινεν, δσογ γῆτο δυνατόν, μακρὰν τῆς κρατικῆς ἐπιρροῆς.

"Ἀλλ' εὐτυχῶς διὰ τὴν ναυτιλίαν ἡ προσπάθεια τοῦ κ. Χρη-

στοφῆ ἀπέτυχε, διότι διατηλόμενος κόσμος, γενικῶς, ἀντελήψθη πόσον δλέθριον θὰ γῆτο διὰ τὴν ναυτιλίαν ἡ διὰ νόμου ἀπόκτησις τοῦ δικαιώματος ἀπὸ τὸν οἰονδήποτε Ὑπουργόν καὶ τὸν οἰονδήποτε Διευθυντὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γὰρ καθορίζουν αὐτοὶ, πολλάκις αὐθαιρέτως, τὰ μισθολογία καὶ ζητήματα εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Αἱ ἀπ' εὐθείας συνεννόησεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν συνεχίζονται γῆδη, μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ἀναμίζεως τοῦ Κράτους, μὲ ἔκδηλον ἐκατέρωθεν τὴν διάθεσιν ὅπως δι' ἀμοιβαίνων ποχωρήσεων καὶ ἔντος τῶν δρίων ποὺ ἐπιτρέπει ἡ δυναμικότης τῆς ναυτιλίας φθίσουν εἰς τὴν συνεννόησιν.

Ἴδου διατὶ αἱ διατυπωθεῖσαι αἰτίασεις διὰ τὴν κρατικὴν ἀβελτηρίαν συνάδουν ἀπολύτως πρὸς τὴν καλὴν πίστιν, παρ' οἰονδήποτε περὶ τοῦ ἀντιθέτου ἰσχυρισμὸν τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἀπεδείξαμεν τοῦτο κατὰ τὸν ἐναργέστερον, ὑποθέτομεν, τρόπον, ἐπὶ ζητήματος, τὸ ὅποιον διδοῖς ὁ κ. Χρηστοφῆς ἐξέλεξε διὰ ν' ἀντικρούσῃ τὰ δρθὰ καὶ δίκαια παράπονα τοῦ ναυτιλομένου κόσμου. Ἐπιφυλασσόμεθα καὶ ἐπὶ δλων τῶν ἄλλων ἐκκρεμῶν ζητημάτων γὰρ καταδείξωμεν ὅποιας ἡ ἀποτυχία τῆς διαχειρίσεως τῶν ἀπὸ μέρους τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Πιστεύομεν δ' ὅτι δὲν θὰ δραδύη γὰρ μᾶς παρασχεθῇ πρὸς τοῦτο ἡ εὐκαιρία.

# Τό δεκατενθήμερον

## Ποιούμεδα ἔκκλησιν

Τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἐκ Λονδίνου ἀναφέρουν, ὅτι μετὰ τὴν καταγγελίαν τοῦ ἔνιαίου μισθολογίου, τὰ πρῶτα σποραδικὰ κρούσματα προστοιβῶν μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων ἐγενικεύθησαν κατὰ τρόπον ἐγκυμονοῦντα σοβαροὺς κινδύνους δι' αὐτὴν ταύτην τὴν κίνησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ.

Δέκα ἔπτα ἐν δλῳ σκάφη εὑρίσκομενα εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας, παραμένονταν ἐκτενειμένα καὶ ἐν πλήρεις ἀδυναμίᾳ, ὅπως ἀναλάβουν ταξίδιον, λόγῳ τῆς δημιουργηθείσης εἰς τὸ ζήτημα τοῦ μισθολογίου ἀνωμαλίας.

Εἶναι τοιαύτη ἡ κρίσιμος θέσις τῆς φορτηγοῦ μᾶς ναυτιλίας, τόσοι κίνδυνοι τὴν περιβάλλουν καὶ ὑποβλέπεται τόσον ἀπὸ τοὺς ἔνοντας, ὥστε, ἡμεῖς τούλαχιστον, ποιούμεδα ἔκκλησιν, ὅπως πλοιοκτῆται καὶ ναυτεργάται, ως Ἐλληνες σκεπτόμενοι, ἐγκαταλείψουν τὰς δεύτητας—καὶ μάλιστα εἰς τοὺς ἔνοντας λιμένας—καὶ προέλθουν εἰς μίαν συμβιβαστικὴν ἐναρμόνισιν τῶν ἀπόψεων των.

## Συνεννόησιν, ἀλλὰ μακρὰν

### ἀπὸ τὴν Κρατικὴν παρέμβασιν

"Οταν αἱ γραμμαὶ αὐταὶ ἴδουν τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, ἵσως νὰ ἔχουν συμφωνήσει: γῆδη οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται ἐπὶ τοῦ νέου μισθολογίου, ἵσως δμως γὰρ μένη ἐκκρεμὲς ἀκόμη τὸ ζήτημα, καὶ γὰρ διάπραγχη ἡ ἀπορία περὶ τοῦ τι πρέπει γίνεται.

Τὸ Ὑπουργεῖον, τὸ ὅποιον παρακολουθεῖται μὲ ἐνδιαφέρον τὰς διαπραγματεύσεις, φάίνεται ὅτι ἔχει καταλήξει εἰς τὴν γνώμην, ὅτι πρέπει, εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, γὰρ ἀναλάβῃ χωρὶς ἀναβολὴν πρωτοδουλίαν καὶ γὰρ ἔλθῃ αὐτὸς ρυμιστῆς τῆς καταστάσεως, εἰσηγούμενον τὴν φύσισιν ἐνὸς νόμου ὁ δποιος θὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὸν Ὑπουργὸν, ἐφ' ὅσον δὲν διάπραγχη συλλογικὴ σύμβασις, γὰρ καθορίζῃ αὐτὸς τοὺς μισθούς. Φυσικὰ δὲν θὰ γίνεται αὐθαιρέτος κκνενισμὸς, ἀλλὰ θὰ λεμβάνωνται ὑπὸ δψιν διάφοροι συντελεσταὶ, ὅπως λ.χ. ὁ ναυλοτιμάριθμος, τὸ συνάλλαγμα, ὁ μέσος δρος τοῦ

ἐργατικοῦ ὑμερομισθίου ξηράξειλπ. "Ολα μαζί, γὰρ μερικὰ γὰρ εἴναι μόνον ἔξι αὐτῶν.

Θὰ ἐφαντάζετο κανεὶς, ὅτι μία τοιαύτη πολιτικὴ θὰ είχεν ἐξησφαλισμένην ἐκ τῶν προτέρων τὴν ἐπιδοκιμασίαν τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ δποιοι ἀρκετὰ ἐταλαιπωρήθησαν καὶ πολλὰ ἐζημιώθησαν ἀπὸ τὰς ἀθρόας παρατητήσεις πληρωμάτων, ποὺ ἔλασον χώραν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν τελευταίως. Συγχρόνως δτι: θὰ ἱκανοποιεῖ καὶ τὸν ναυτεργάτην, ὁ δποιος μὲ τὸ Κρατικὸν μισθολόγιον θὰ ἐγράφειν δτι: εἰς τὸ μέλλον δὲν θὰ γῆτο ποτὲ δυνατόν γίνεται ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσεως.

Κανεὶς δμως δὲν φάίνεται: ἐνθουσιασμένος μὲ τὴν ίδεαν. Καὶ οἱ ἐργάται: τὸ ἱκουσαν μὲ πολλὴν δυσφορίαν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἐταράχθησαν. Θὰ ἔφθανεν ἵσως αὐτὸς καὶ μόνον διὰ νὰ ἐγκαταλεῖψῃ τὸ σχέδιον, ἀλλὰ διάπραγχει γνώμη, δτι: ἀν δὲν παρέμβη κυριαρχικῶς τὸ Κράτος, γὰρ λύσῃ διὰ τοῦ Νόμου τὴν διαφοράν, διάπραγχει δ φόδος νὰ περιέλθῃ εἰς τελείαν ἀναρχίαν γὰρ ναυτιλία μᾶς. Δὲν θὰ γῆτο ἀπίθανον γὰρ τὸ πιστεύση, εἰς τὸ τέλος, τὸ Κράτος, καὶ μὲ τὴν ἀφορμὴν ἐνδές κινδύνου, ὁ δποιος εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν διάπραγχει, γὰρ τὸ ίδωμεν ἔντος διλγοῦ γίνεται, κατὰ τὸ κοινῷ λεγόμενον, δλους εἰς τὸ σακκι.

"Ἀλλοίμονο! Τὸ Κράτος ἔχει τελευταίως ἀποκτήσει τὴν κακὴν συνήθειαν γ' ἀγαμιγύεται περισσότερον ἀπὸ δτι: γρειάζεται εἰς τὰς ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις. Μᾶς είχε συνειθίσει μέχρι τοῦ πολέμου—δὲν δμιούσμεν μόνον διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ διὸ δλους τοὺς κλάδους—γὰρ μᾶς ἀφήνῃ ἐλευθέρους γὰρ κανονίζωμεν τὰς ἐργασίες μᾶς μὲ τὴν ίδιαν γὰρ κρίσιν, καὶ μόνον τὴν τελευταίαν στιγμὴν ἐνεφανίζετο, διὰ νὰ ἀξιώσῃ τὴν ἀναλογίαν του ἀπὸ τὴν πρόσσδόν μᾶς, διό τὴν μορφὴν τῶν φόρων. "Αφ' δτου δμως ηδηγε τοὺς φόρους καὶ τὴν συμμετοχήν του εἰς τὴν πρόσδοτον τῶν πολιτῶν, ἔπαισε φαίνεται γὰρ μᾶς ἐμπιστεύεται καὶ ἐννοεῖ γὰρ μᾶς μεταχειρίζεται ως συνεταίρους διόπτους καὶ ἀνικάνους. "Ετοι μόνον είναι δυνατὸν γίνεται ἐπιτεύχειαν τὴν ἀναλογίαν του ἀπὸ τὴν πρόσσδόν μᾶς, διό τὴν μορφὴν τῶν φόρων. "Αφ' δτου δμως ηδηγε τοὺς φόρους καὶ τὴν συμμετοχήν του εἰς τὴν πρόσδοτον τῶν πολιτῶν, ἔπαισε φαίνεται γὰρ μᾶς ἐμπιστεύεται καὶ ἐννοεῖ γὰρ μᾶς μεταχειρίζεται ως συνεταίρους διόπτους καὶ ἀνικάνους. "Ετοι μόνον είναι δυνατὸν γίνεται ἐπιτεύχειαν τὴν ἀναλογίαν του ἀπὸ τὴν πρόσσδόν μᾶς, διό τὴν μορφὴν τῶν φόρων. "Αφ' δτου δμως ηδηγε τοὺς φόρους καὶ τὴν συμμετοχήν του εἰς τὴν πρόσδοτον τῶν πολιτῶν, ἔπαισε φαίνεται γὰρ μᾶς ἐμπιστεύεται καὶ ἐννοεῖ γὰρ μᾶς μεταχειρίζεται ως συνεταίρους διόπτους καὶ ἀνικάνους. "Ετοι μόνον είναι δυνατὸν γίνεται ἐπιτεύχειαν τὴν ἀναλογίαν του ἀπὸ τὴν πρόσσδόν μᾶς, διό τὴν μορφὴν τῶν φόρων. "Αφ' δτου δμως ηδηγε τοὺς φόρους καὶ τὴν συμμετοχήν του εἰς τὴν πρόσδοτον τῶν πολιτῶν, ἔπαισε φαίνεται γὰρ μᾶς ἐμπιστεύεται καὶ ἐννοεῖ γὰρ μᾶς μεταχειρίζεται ως συνεταίρους διόπτους καὶ ἀνικάνους.

"Ημπορεῖ δμως, γὰρ τὸ κάμην πάντοτε μὲ ἐπιτυχίαν; "Η πεῖρα μᾶς ἀπέδειξε δτι: διλγωτέρας φορδὲς ἐπέτυχε καὶ περισσότερας ηστόχησε. "Επι τέλους, δσα γνωρίζει: ἔνας τρελλὸς νοικοκύρης δὲν ήμπορεῖ γὰρ γνωρίζει κανεὶς ἀλλος, οὔτε τὸ Κράτος αὐτό. Ηδός είναι δ μισθός, τὸν δποιον πρέπει κατ' ἐλάχιστον δρον γὰρ γενικάς λεγομένας κατευθύνεις, ἀλλ' ἐπιμένει γὰρ ρυθμίζει καὶ τὰς πλέον ασημάντους λεπτομερείας.

"Ημπορεῖ δμως, γὰρ τὸ κάμην πάντοτε μὲ ἐπιτυχίαν; "Η πεῖρα μᾶς

πλοιον μόνον δ ἐφοπλιστής, δ ὅποιος θά κάμη τὰς εἰσπράξεις καὶ τὰς πληγωμάς εἶναι εἰς θέσιν γὰρ θυολογίσῃ. "Ολα τὰ ἀλλὰ που ἀκούσομεν περὶ ναυλοτιμαρίθμου, περὶ συναλλάγματος, περὶ μέσου ὅρου ἐργατικοῦ ήμερομισθίου ἔγραψε κλπ., εἶναι πολὺ καλὰ ὡς θεωρία, ἀλλ' εἰς τὴν πρᾶξιν δὲν ημποροῦν νὰ μάζ διοήθησουν καθόλου. Δὲν ημποροῦμεν νὰ καρφώσωμεν τοὺς μισθίους τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπάνω εἰς ἕνα ἢ περισσοτέρους συντελεστάς, διότι κανεὶς συντελεστὴς καὶ κανεὶς συνδυκομάδς συντελεστῶν δὲν ημπορεῖ γὰρ μάζ δύση, ἔστω καὶ κατὰ προσέγγισιν, τὸ μέτρον τῶν μισθῶν, οἱ ὅποιοι πρέπει νὰ πληρώνωνται εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα.

"Ας δυοθέσωμεν πρός στιγμὴν ὅτι ἔβετιώθη ὁ ναυλοτοιμάριθμος, καὶ ὅτι δι' ἓνα οἰονδήποτε λόγου ή ἀγορὰ τῆς Νοτίου Αμερικῆς προσφέρει 20 σελλίνια. Φθάνει αὐτὸν διὰ νὰ εἰπωμεν διτο πρέπει γάλ κύριον αἱ μισθοὶ κατὰ 25 σο: Ἐκεὶ ηδὲ θησαν κατατοιχών καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ πλοίου κατὰ μεγαλυτέρα ἀναλογίαν, καὶ τὸ ἀποτέλεσμα μὲ τὸν ηδὲ μενον αὐτὸν ναῦλον είνε ζημία μεγαλειτέρα τῆς σημειευνῆς, τί θὰ γίνη:

"Εστω, έξι ἀλλού, ὅτι ἐδειτιώθη ἡ δραχμὴ ἀπέναντι τῆς στερ-  
λίνας καὶ αἱ δέκα λίραι: Ἀγγλίας δὲν εἰν πλέον 5500 δραχμαὶ  
ἀλλὰ μόνον 4000. Εἶναι ἀρκετὸς ὁ λόγος αὐτός, διὰ νὰ αὐξήσωμεν  
τοὺς μισθίους εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, ἐὰν η θέσις των εἰς τὴν  
Διεθνὴ γαυλαγοράν εἴνε δυσκολωτέρα ἀπὸ τὴν σημερινήν; "Ας  
δεχθῶμεν τέλος ὅτι κατέρχεται ὁ μέσος δρος τῶν ἔργων ἡμε-  
ρομισθίων ἔηρας, ἀλλ' ὅτι, διὰ τὸν ἔνα η τὸν ἄλλον λόγον, η Ναυ-  
τιλία μις κινεῖται μὲν μεγαλειτέρων δραστηριότητας καὶ μὲ περισ-  
σότερα κέρδη. Ήσος θὰ τολμήσῃ νὰ εἰπῃ εἰς τὸν ναυτεργάτην  
νὰ μειώσῃ τὸν μισθόν του, διὰ νὰ μὴ καταστραφῇ ἡ ἀναλογία,  
ἡ ὅποια πρέπει νὰ υπάρχῃ μεταξὺ τοῦ μισθίου τῆς θαλάσσης καὶ  
τοῦ μισθίου τῆς ἔηρας; Πρέπει νὰ τὸ πάρωμεν ἀπόφευκιν, ὅτι δὲν  
είνε δυνατὸν νὰ κανονίσωμεν ἔνα μισθολόγιον, τὸ ὅποιον νὰ αὐξο-  
μειώνεται ἑκάστοτε αὐτομάτως ἀνάλογα μὲ τὴν μεταβολήν, τὴν  
ὅποιαν θὰ ύψιστανται ωρισμένοι συντελεσταὶ ἐκ τῶν προτέρων  
καθηρισμένοι. Καὶ ἂν σήμερον γίνηται αὐτό, αὔριον θὰ ἀνακαλυ-  
φθῇ, ὅτι δὲν ἡμποροῦμεν νὰ συμβαδίζωμεν μὲ τοὺς συντελεστάς.  
Διὰ νὰ μὴν εὑρεθῶμεν ἔκτος τῆς πραγματικότητος θὰ ἀναγκα-  
σθῶμεν νὰ ἀλλάξωμεν τοὺς συντελεστάς καὶ θὰ καταλήξῃ νὰ τοὺς  
καταργήσωμεν εἰς τὸ τέλος ἐξ διοικήσου, διὰ νὰ μείνῃ εἰς τὸν  
ἑκάστοτε Υπουργὸν νὰ κανονίζῃ ἀνεξέλεγκτα τοὺς μισθίους κατὰ  
τὴν ἰδικήν του τὴν κρίσιν.

Τὸ κριτήριον διὰ τοὺς μισθούς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἶναι· Τί συμφέρει εἰς τὸν ἐργάτην γὰρ δειχθῆ εἰς κάθε περίστασιν καὶ τί ἥμιπορεῖ τὸ πλοΐον νὰ πληρωσῃ. Αὐτὰ τὰ δύο πράγματα, τὰ δόποια δὲν είναι δυνατάν γὰρ τὰ ἔξαρτηση κανεῖς ἀπὸ κανένα γενικὸν καὶ ἀφηρημένον κανόνα, θὰ τὰ κρίνουν μόνον ή ἔξειλεῖς καὶ αἱ ἑκάστοτε περιστάσεις. Σήμερον, μετὰ τὴν ληξίν τῆς πρώτης συλλογικῆς συμβάσεως, ταλαντεύομεθα κάπως. Δὲν ὑπάρχει κανεὶς λέγος γὰρ μᾶς φοβίζῃ αὐτό. Ήλανχαιμένων μὲν ψυχραιμίαν τὸ καταστάλγημα, τὴν ἴσορρόπησιν. Καὶ ὅταν αὐτῇ κατά φυσικὸν καὶ ἀλάγοντον γάμον ἐπέλθῃ, δὲν ἔχομεν παρὰ νὰ προσέξωμεν διὰ νὰ ἴδωμεν ποίους μισθούς σημειώνεις ὡς ἀναλόγους πρὸς τὴν περίστασιν. Ἐπὶ τῇ διάσει τῶν ἐγδείξεων αὐτῶν θὰ διατυπωθῇ ἡ συλλογικὴ σύμβασις. Διότι ἡ συλλογικὴ σύμβασις δὲν είναι δυνατῶν γὰρ εἰναι τὸ προϊὸν τῆς αὐθαίρετου κρίσεως καὶ θελήσεως τῶν πέντε δέκα ἀνθρώπων, οἱ δόποιοι θὰ τὴν ὑπογράψουν, ἀλλὰ ἡ ἔγγραφος δικτύωσις καὶ ἡ ἐπίσημος ἀναγνώρισις ἔκεινου τὸ δόποιον διλόγηρος ὁ ἐφοπλισμὸς καὶ διλος ὁ ναυτεργυτικὸς κόσμος θὰ διαιροφώσῃ ἐν τῇ πράξει καὶ θὰ παραδεχθῇ ὡς δρθὸν, δυνατὸν καὶ δίκαιον.

Αλλὰ θὰ ἐρωτήσουν μερικοί ἀνήσυχοι: Καὶ τί θὰ γίνωμεν ἂν η ἴσορροπησις αὐτὴ δραδύνῃ νὰ ἔλθῃ; Θὰ πρέπη νὰ μείγη τὸ Κράτος ἀδιάφορον, ἀπαθῆς θεατής τῶν ἀνέργων ποὺ θὰ ἐπιστρέψουν εἰς Πειραιά καὶ τῶν ζημιῶν, τὰς δποιας θὰ ἔχουν τὰ πλοῖα μὲ τὰς παλιννοστήσεις; Κατὰ τὴν γνώμην μας τὸ Κράτος ἔχει: χρέος νὰ παραμείνῃ οὐδέτερον. "Η μᾶλλον, ἔχει: χρέος νὰ ἔχει ταλήσῃ δληγη του τὴν ἐπιρροὴν διὰ νὰ συμβιβάσῃ τὰς δύο ἀπόψεις, ἀλλὰ νὰ μη αὐθικετησῃ. Δὲν πρόκειται: εὐτυχῶς διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν, διὰ νὰ φοδηθῇ δι: θὰ διακοπῇ ὁ ἐπιστιμόδης ἢ αἱ συγκοινωνίαι τῆς χώρας καὶ δὲν ἔχει κανένα σοβαρὸν λόγον διὰ νὰ λύσῃ αὐτὸ κυριαρχικῶς τὴν διαφοράν. Δὲν θὰ καθῇ ὁ κόσμος, ἐπὶ τέλους, ἀν οἱ γκυτεργάται ἐγκαταλείψουν μερικά πλοῖα δι"

ένα διάστημα, ούτε πρέπει νά μάς καταλαμβάνῃ τρόμος μὲ τὴν σκέψιν ὅτι θὰ ἔλθουν εἰς Πειραιά 100 ή 200 ἀνεργοί. Διὰ νὰ ἀφήνη ένας ναύτης τὴν θέσιν του, ἀπὸ τὴν ὁποίαν κερδίζει 4 λι-ρας, ἐπειδὴ ἡρηνήθησαν νὰ τοῦ δώσουν 5, καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Ἑλλάδα, πρέπει: νὰ ὑποθέσωμεν, ὅτι ἔχει κάμει τὸν λογαριασμὸν του καλά, καὶ φέρει μαζὶ του μερικὰς λίρας, μὲ τὰς ὁποίας θὰ ζήσῃ, μέχρις ὅτου εὑρῃ νέαν ἐργασίαν. "Αν πάλιν αὐτὸ δὲν συμ-βινήῃ, πολὺ κακὰ ἔκκαμπε ποὺ γλίθεν, η μαλλον πολὺ κακὰ ἔκκαμπαν ἔκεινοι ποὺ τὸν ἔφεραν. Θὰ τὸ ἀντιληφθῇ, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐγκαίρως, διὰ νὰ κρίνῃ τί τοῦ μένει νὰ κάμη. "Απὸ τὸ ἄλλο μέ-ρος καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν εἰναι γλίθιοι. "Ἐὰν ἀντιληφθοῦν ὅτι καὶ μὲ τοὺς γηγενέους μισθίους γηπτοροῦν νὰ ἐργασθοῦν τὰ ἀτρό-πλοια τῶν, δὲν θὰ ἐπιμένουν εἰς τὴν ἀρνησίν των καὶ δὲν θὰ προτιμήσουν νὰ παραμένουν τὰ πλοῖα των ἀργά. Θὰ εὔρουν ἐπο-μένων γρήγορα τὸν τρόπον αἱ δύο τάξεις νὰ συμφωνήσουν. Θὰ γί-νουν ίσως μερικοὶ ναυτολογήσεις μὲ ψυχηλοὺς μισθίους ἐν τῇ ἀλ-λοδαπῇ, θὰ γίνουν ἄλλοι: μὲ χαρηλοὺς ἐν Ἑλλάδι: καὶ ὅπο τὴν πίεσιν τῶν ἀδικούμενῶν θὰ διαγνωσθῇ καὶ θὰ ἀναγνωρισθῇ κο-νως ποιος δέ μέσος δρος, τὸν ὁποῖον θὰ ἐπισημοποιήσῃ η συλλο-γικὴ σύμβοσις. "Τὸ ἔνα δρον δωματ. "Τὸ τὸν δρον διτι τὸ Κρά-τος θὰ παρκείνῃ διάδρομον καὶ θὰ δώσῃ καὶ εἰς τοὺς ἐφοπλι-στὰς καὶ εἰς τοὺς ναυτεργάτας νὰ καταλάθουν, διτι δὲν πρόκειται νὰ ὑποστηρίξῃ καὶ νὰ ἐπιδόλῃ τὴν μίαν η τὴν ἀλληγη ἀποφιν. Διότι: καὶ τοῦτο ἀτυχῶς συμβαίνει: σήμερον. Καὶ οἱ μὲν καὶ οἱ δὲ εἰναι: διὸ τὴν ἐντύπωσιν, διτι δὲν εἰγκι δυνατὸν ποτὲ νὰ τοὺς ἐγ-καταλείψῃ τὸ Κράτος καὶ ὑπολογίζοντες διτι θὰ τὸ ἔχουν σύμμα-χον τῶν ἀπόφεων των, προσπαθοῦν νὰ δώσουν τὴν ἐντύπωσιν, διτι εἰναι: διατείμενος: νὰ φύγουν εἰς τὰ ἄκρα.

Μὲ τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ἐκάμψαμεν ἔνα τεράστιον δῆμα πρὸς τὰ ἑμίπρός. Ἐννοοῦμεν τὰς συμβάσεις, εἰς τὰς ὅποιας προέρχονται ἐλεύθερως αἱ τάξεις. Εἶνε ἀναμφισβήτητον, διτὶ δι' αὐτῶν ἐπειτάχουμεν δύο μεγάλα πράγματα. Ἐπροστατεύσαμεν πρῶτα τὸν μεμονωμένον ναυτικὸν ἀπὸ τὰς ἀτομικὰς ἐκμεταλλεύσεις, εἰς τὰς ὅποιας πολλάκις ὡς ἐκ τῆς ἀδυνατίας του, δὲν ἤδην κτονεῖ γὰρ ἀντιτάξῃ παρὰ ἀσθενεστάτην ἀμυναν. Τοῦ ἐξησφαλίσαμεν χωρὶς νάρχειασθη καρπίκια προσπάθεια, δεξιότης ή ἴδιαιτέρα συμφωνία, τὸν μισθὸν, τὸν ὅποιον πρέπει κατὰ τὸ κοινὸν περὶ δικαίου αισθηματικὸν λαμβάνην. Κατὰ δεύτερον λόγον, ἀποκατεστήσαμεν τὴν δμοιομορφίαν τοῦ μισθολογίου εἰς ὅλα τὰ πλοῖα, καὶ ἐποιγίωσαμεν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ τὴν τάξιν, διότι δταν ἀπὸ τὸ ἔνα εἰς τὸ ἄλλο πλοῖον δὲν ὑπάρχῃ διαφορὰ μισθοῦ, δὲν παρκτηρεῖται καὶ ή τόσον συγνήθης ἀλλοτε τάξις τῶν πληρωμάτων γὰρ ἐγκαταλείπουν ἀλιρόως τὸ ἔνα πλοῖον διὰ γὰρ ἐπειτάχουν τούς μισθοὺς, τοὺς δρόσους ἐλάμποντον συνάδελφοι των εἰς ἄλλο.

Τό Κράτος θά δυνηθήσῃ πρωγματικά τὴν Ναυτιλίαν, ἐὰν ὑποβοηθήσῃ τὰς ἐνδιαφερομένας τάξεις εἰς τὴν παγίωσιν τοῦ θεσμοῦ αὐτοῦ, πάντοτε δῆμως μὲ τὴν προϋπόθεσιν διτοῦ διαφυλαχθῆ ἀπολύτως ή ἐλευθερία τῶν ἐν τῇ κατατίσει τῆς συμβάσεως, διτοῦ ἐγκυμονεῖ μεγάλους κινδύνους διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας διαθήρετος κανονισμὸς τῶν μισθῶν ὑπὸ τοῦ Κράτους. "Ἄς τὸ ἔχουν αὐτὸν" δψιν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ Ναυτεργάται. Ἡμποροῦν γὰρ συζητοῦν μεταξὺ τῶν δοσον θέλουν, ἃς προσέχουν δῆμως το κερ-  
off propellers.

Γ. ΔΑΝΙΟΛΟΣ

Καὶ πάλιν τὸ ζήτημα τῆς τροφοδοσίας

Συγκεκριμέναι καταγγελίαι, προερχόμεναι ἀπὸ ἀξιωματικούς καὶ μέλη πληρωμάτων, ἐπ' ὅποια τὴν καλήν ποιτὸν δυνάμεθα ἀπολύτως νὰ βασισθῶμεν, ἔφθασαν μέχρις ήμερων καὶ μᾶς ὑποχρέωνταν νὰ επανέλθωμεν εἰς τὸ ζήτημα τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν μας.

"Οσον καλ ἀν είνε εύάριθμα τραφόδοσίς πτωχῶν βιοπλασιού τῶν που μὲ κίνδυνον τῆς ζωῆς των ἄγωνιζονται εἰς τοὺς τρικυμίωδεις ωκεανούς, παλαιότες ἐναντίον δόλων τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, προκαλεῖ δικαίαν τὴν ἀγανάκτησιν καὶ ἐντονὸν τὴν διβαρτυρίαν.

Τὸ Κράτος δὲν ἡμπορεῖ ν' ἄγνοη διὰ ὑπάρχουν, δυστυχῶς, ἀπομα ποὺ δὲν διστάζουν, διὰ νὰ καρπωθοῦν ἀνομα κέρδη, ν' ἀποστεροῦν ἐπαρκοῦς καὶ καταλήλου τροφῆς τούς ὑπὸ τὰς διαταγάς των ἐργαζομένους ναυτεργάτας. Είνε δὲ κατά τοῦτο ἔτι μᾶλλον ἐπίμεμπτος ή ἐπιχειρουψέννι ἐκμετάλλευσις διότι, ως τούλαχιστον γνωρίζουμεν, καὶ τὸ ισχύον ἐδεσματολόγιον εἰς τὰ φορτηγά προβλέπει ἀφθονον τὴν παροχὴν τροφῆς εἰς τὰ πληρώματα, ἀλλὰ

καὶ οἱ πλοιοκτῆται καταβάλλουν τ' ἀπαιτούμενα ύλικά μέσα διὰ τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ ἑδεσματολογίου τούτου.

Ἡ παρέμβασις συνεπῶς τοῦ Κράτους παρίσταται ἀπολύτως ἐπιβεβλημένη. "Οχῑ ὅμας ὡς τὴν ἀντιλαμβάνεται ὁ κ. Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ὡς τὴν ἀπεδίωξε διὰ τοῦ μὴ ἐγκριθέντος ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν νομοσχεδίου του. Τὴν παρέμβασιν αὐτὴν ἔννοοῦμεν ἡμεῖς πρακτικὴν καὶ ἀμέσως ἐφαρμόσιμον χωρὶς δλοὺς τούς κινδύνους διασαλεύσεως τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, τοὺς ὅποις περιέκλει τὸ ἀπορριφθὲν νομοσχεδίον. Θά ἡδύνατο συγκεκριμένως τὸ Κράτος νά ἐπιβάλῃ ἐπὶ τῶν πλοίων τὴν πρόσληψην ἀμίσθων Τροφοδότων, ὑποκειμένων εἰς τὸ ἀμεσον ἔλεγχον τοῦ πλοιάρχου, δοτὶς πράγματι τότε, μὴ ἔχων οὐδεμίαν ἀνάμιξιν εἰς τὰ τῆς τροφοδοσίας, θά δύναται νά διατηρησῇ ἀμείωτον τὸ κύρος του διὰ νά κυβερνᾷ ὅπ' αὐτὸν πλήρωμα καὶ τὸ πλοίον του.

Πλεῖστοι ἐφοπλισταὶ, ἔξι ίδιας αὐτῶν πρωτοβουλίας, καθιέρωσαν εἰς τὰ πλοῖα τῶν τὸν θεσμὸν τοῦ τροφοδότου καὶ τ' ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν τόσον Ικανοποιητικά, ώστε νά δικαιολογοῦν ἀπολύτως τὴν ἐμμονὴν εἰς τὴν ίδεαν μας, δτὶ πρέπει νά ἐπιβάλῃ αὐτὸν τὸ Κράτος γενικῶς εἰς ὅλα τὸ φορτηγά πλοῖα, ἀφοῦ ἄλλωστε καμμία ἐπιβάρυνοις εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ πλοίου δέν πρόκειται νά προέλθῃ.

## Παράδειγμα ἀξιομίητον

Εἰς ἑκ τῶν κυριωτέρων Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκου, τοῦ δόποιος τὰ πλοῖα σποραδικῶς προσεγγίζουν εἰς τοὺς ἀλληνικούς λιμένας, ἐνεκανίσαεν ἀπὸ τίνος ἀξιέπαινον σύστημα διὰ τὴν τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων του. Προμηθεύεται εἰς μεγάλας ποσότητας ἀλληνικά προϊόντα, τὰ ὅποια μεταφέρει εἰς Πόρτ—Σαΐδ μὲν διὰ τὴν τροφοδότησιν τῶν φορτηγῶν ποὺ κατευθύνονται πρὸς τὰς Ίνδιας καὶ τὴν "Απωνατολήν ἡ ἐπιστρέφουν ἑκεῖθεν, εἰς Κάρδιφ δὲ διὰ τὰ πλοῖα τὰ εἰς τὸ Πλεῖτ ἐργαζόμενα.

"Ἄλλ' ἡ σημειωθεῖσα ἀπαρχὴ ἀπέδωκεν Ικανοποιητικά ἀποτελέσματα ὅχι μόνον ὑπὲρ τῶν προϊόντων μας, ἀλλὰ καὶ τῶν ίδιων ἐφοπλιστῶν, διότι λόγῳ τῆς συναλλαγματικῆς διαφορᾶς καὶ τῆς μικροτέρας γενικῶς τιμῆς τῶν ἀλληνικῶν προϊόντων ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ὅμοειδῆ ἔνα τοιαῦτα, τὸ κόστος τῆς τροφοδοσίας ἐπιτυγχάνεται εἰς κατώτερα ἐπίπεδα.

Τὸ παράδειγμα, εἶνε, ἐπομένως, ἀξιον μιμήσεως, ἀπὸ μέρους καὶ ἄλλων ἐφοπλιστῶν, τῶν ὅποιων τὰ σκάφη δέν προσεγγίζουν εἰς Ἑλλάδα, ἀλλ' ἀποδεικνύει ἀκόμη πόσοι πόροι ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας παραμένουν ἀνεκμετάλλευτοι, διαφεύγοντες εἰς τὴν ξένην.

## Τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα

Εἰς τὰς ἔτησίας λογοδοσίας τῶν διοικήσεων τῶν δύο μεγάλων Πιστωτικῶν μας Ἱδρυμάτων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ὑπευθύνους οἰκονομολογικάς μελέτας περὶ τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν τῆς χώρας, τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας ἔθνικόν εἰσόδημα οὐδέποτε καθωρίζετο. "Υπὸ τὸν χαρακτηρισμὸν ἀσύλληπτον" περιελαμβάνετο εἰς τὰς ἀδήλους πόρους.

"Ἀνεγνωρίζετο γενικῶς ἡ παραγωγικὴ δύναμις τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας, ἀλλ' ὁσάκις ἔτιθετο τὸ ἔρωτημα ποία ἡ ἀκριβής εἰσφορά τῆς ναυτιλίας εἰς τὸν ἔθνικόν πλοῦτον ἡ ἀπάντησις ἥτο πάντοτε ἀριστος καὶ οἱ παρεχόμενοι ἀριθμοὶ, μὴ στηριζόμενοι εἰς θετικά στατιστικά δεδομένα, ἐποικίλον καὶ διέφερον τόσον, ώστε νά μὴ δύνανται ν' ἀπότελεσουν θετικόν δεδομένον ἐπὶ τοῦ δόποιου νά βασισθοῦν αἱ υπεύθυνοι ἀνακοινώσεις καὶ μελέται.

Διὰ πρώτην φοράν εἰς ἔγκυρον καὶ ὑπεύθυνον ἔγγραφον, ώς εἶνε ἡ λογοδοσία τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος προκειμένου νά υπολογισθῇ τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν, ἀναγράφεται καθωρισμένον πλέον, τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικὸν εἰσόδημα.

Αἰσθανόμεθα ίδιαστέραν δλως Ικανοποίησιν διτὶ μὲ τὰς μικρὰς δυνάμεις καὶ τὰ πτωχὰ μέσα τὰ ὅποια διαθέτομεν, παρὰ τὴν πλήρη ἔλλειψιν οἰουδήποτε ἐπιστήμου στατιστικοῦ στοιχείου, συνεβάλομεν εἰς τὸ νά παύση πλέον ἡ ἔκ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας πρόσοδος νά θεωρῆται κάτι τὸ ἀσύλληπτον καὶ νά προσδώσωμεν εἰς αὐτὸν τὸ στοιχεῖον τοῦ συγκεκριμένου, τὸ Ικανόν νά στηριζῃ τὰς μελέτας ἔκεινων, ποὺ εἰνε ἐντεταλμένοι νά παρακολουθοῦν τὴν κίνησον καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς παραγωγῆς καὶ ἀκόμη ν' ἀποτελέση πολύτιμον ἔφδοιν διὰ τὴν διαχάραξιν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, πρωρισμένης νά τονώσῃ καὶ νά ἐπαυξήσῃ τὴν εἰσφοράν τῆς ναυτιλίας εἰς τὸν ἔθνικόν πλοῦτον.

Πιθανὸν ἡ προσπάθεια μας νά μὴ προσεγγίζῃ τὸ ἀπόλυτον τῆς ἀκριβείας—εἶνε, ἀλλωστε, τοῦτο τόσον δυσχερές, λόγῳ τῆς ἐργασίας τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὰ ὑπερπόντια ταξίδια, μακράν τῶν ἔθνικῶν βάσεων—θέλομεν, ἐν τούτοις, νά ἐπλήξωμεν διτὶ προϊόντος τοῦ χρόνου ἡ ειδικωτέρα αὐτὴ ἐπιδίωξις μας ἡ ἔξελιχθή πρὸς τὸ τελειότερον.

## Καὶ μία ἄλλη ἐπιβεβαίωσις

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης Ἰανουαρίου δίδοντες τὸν ἀπολογισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς μας κινήσεως κατά τὸ 1933 ἀνεφέραμεν διτὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία μετέσχε εἰς τὰς ἔξι Ἀργεντινῆς φορτώσεις γεννημάτων διά 300 σκαφῶν. "Ἡ μετά πάροδον διμήνου σχεδὸν δημοσιεύεσσα ἐπίσημος στατιστική τῆς κινήσεως τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἀναγράφει τὸν αὐτὸν ἀκριβῶν ἀριθμὸν ὃς πρὸς τὴν συμμετοχὴν τῶν ἀλληνικῶν φορτηγῶν εἰς τὰς ἔτης νοτιοαμερικανῆς δημοκρατίας φορτώσεις.

Τὴν ἐπιβεβαίωσιν αὐτὴν στοιχείων ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀβασίσαμεν τὰ συμπεράσματα μας περὶ τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος τῆς ναυτιλίας μας, ἀς μᾶς ἐπιτρέψῃ νά τὴν θεωρήσωμεν οὐχὶ ὡς συμπτωματικήν, ἀλλ' ὡς χαρακτηριστικήν τῆς ἐνδελεχούς καὶ προσεκτικῆς παρακολούθησεως τοῦ ἀλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸν πλάνητα ἀνά τοὺς ὁκεανούς βίον του.

## Ἡ δέσις μας ἐν τῇ Μεσογείῳ

"Ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως κατά τὸ 1933 τῶν Μεσογειακῶν λιμένων σαφῶς καταδεικνύεται πλέον ἡ κυριαρχία τῆς Ἰταλικῆς σημαίας. Τὸ θλιβερὸν εἶνε διτὶ εἰς λιμένας ἐγγύτατα πρὸς τὰς ἀλληνικὰς θαλάσσας εύρισκομένους, μὲ τοὺς δόποιους ἐκ μακρᾶς παραδόσεως εἰχομεν στενωτάτους δεσμούς, ἡ ναυτιλία μας ὑστερεῖ, παρὰ τὸν δύκον τῆς χωρητικότητος της, εἰς βαθύμον ὥστε νά εύρισκεται κατ' οὔσιαν εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα μὲ τὰς βαλκανικὰς ναυτιλίας. "Αν δὲ παρουσιάζῃ ὑπεροχήν τινα ἀπέναντι αὐτῶν τὴν ὄφειλει εἰς τὰς σποραδικὰς προσεγγίσεις τῶν φορτηγῶν μας, μεγάλων ἡ μικρῶν.

"Ἡ ἐκπτωσίς αὐτὴ τῆς σημαίας μας εἰς τὰς περισσότερον φυσιολογικάς βάσεις τῆς κινήσεως της εἰνε, νομίζομεν, καιρός πλέον νά συγκινήσῃ δλους γενικῶς τοὺς ἀρμόδιους, καὶ πρὸ παντὸς τὸν ὑπεύθυνον εἰσηγήητην παρὰ τὴν Κυβερνήσει, διὰ τὰ ναυτιλιακά ζητήματα, ὁ δόποιος δὲν εἶνε ἄλλος παρὰ ὁ Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς τονώσεως τῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ ναυτιλιακῆς μας θέσεως πρέπει νά στραφοῦν αἱ μελέται καὶ αἱ προστάθειαι τοῦ κ. Χρηστοφῆ, ὁ δόποιος ηύτυχος νά εύρισκεται ὑπὸ Κυβερνήσιον πραγματικῶν διατεθειμένην νά πράξῃ πᾶν τὸ δυνατόν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τακτικῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ ἀλληνικῶν γραμμῶν, ποὺ θὰ ἐξυπηρέτησουν οὐσιαστικώτατα τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας συμφέροντα.

Πιστεύομεν ἀπολύτως καὶ τὸ ἔχομεν τονίσει κατ' ἐπανάληψιν, διτὶ ἡ ἐκπτωσίς τῆς ναυτιλίας μας ἐν τῇ Μεσογείῳ δὲν ἡμπορεῖ νά λοιφαρισθῇ μὲ δονήδηποτε διόγκων τῆς ωκεανοπόρου χωρητικότητος της καὶ διτὶ δοσον τὸ ἀλληνικόν πλοίον ἀπομακρύνεται ἀπὸ τὰς ἔγγυς θαλάσσας, ἐπὶ τοσοῦτον καὶ ἡ ναυτιλία καθίσταται ὀλιγώτερον ἀποδοτική καὶ ἐνδιαφέρουσα τὴν ἐθνικήν μας οἰκονομίαν.

## Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

"Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ουνθέσεως τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διύ νά τονίσωμεν διτὶ ἐπιβάλλεται νά τεθῇ τέρμα εἰς μίαν κατάστασιν ἀντίκρυς ἀντίθετον πρὸς τὴν συβαρότητα τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, τῶν ὅποιων οὔτως ἡ ἄλλως θ' ἀντιμετώπισαν τὴν ἐπίλυσιν.

"Ἡ ἀποχὴ, εἰς τὴν δόποιαν ἡναγκάσθησαν νά καταφύγουν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις καὶ τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς εἰς ἐνδειξιν διαμαρτυρίας διά τὸν αὐθαίρετον τρόπον καθ' ὃν ἔγενετο ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ Συμβουλίου, δοσον ἀφορό τούς ἐκπροσώπους τῶν ὄργανώσεων, διέκοφεν οὐσιαστικῶν τὴν ἐπίσημον ἐπαφήν μεταξὺ τῆς ἀρμόδιας κρατικῆς ὑπηρεσίας καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς ναυτιλίας.

"Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς προβάλλεται τὸ ἔρωτημα πῶς εἰνε δυνατόν νά λαμβάνῃ τὸ Συμβούλιον ἀποφάσεις ἐπὶ ζητημάτων ζωτικῶν ἐνδιαφερόντων τὴν ναυτιλίαν, ἐρήμην τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

"Ἡ ἀπάντησις εἶνε προφανής: "Ἡ τὸ Συμβούλιον δέν θὰ δυνηθῇ νά λάβῃ καμίαν ἀπόφασιν καὶ τὰ ἐκκρεμῆ ζητημάτα ἐπὶ ζημίας τῆς ναυτιλίας θὰ παραμένουν ἀλλού ἡ θὰ λάβῃ ἀποφάσεις πλημμελεῖς καὶ πάλιν ἐπὶ ζημίᾳ τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Μέ αὐτὰ δεν διενοθήμεν νά θίξωμεν τὴν καλήν θέλησιν καὶ τὴν φιλότιμον προσπάθειαν τῶν ἀλλων ἀξιοτίμων μελῶν τοῦ Συμβουλίου, τὰ δόποια χωρὶς ν' ἀνήκουν κατά τὸ πλεῖστον εἰς τὰς τὰς αἰολθάνονται ίδιαστέραν ἀγάπην καὶ στοργήν πρὸς τὴν ἔθνικήν ναυτιλίαν ώστε νά θυσιάζουν πολύτυμους χρόνουν διά τὸ εἰσφέρουν τὴν συμβολήν των εἰς τὸ ἔργον τὸ δόποιον καλεῖται νά ἐκπληρώσῃ τὸ Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Πρῶτοι δέ αὐτοὶ οἱ ίδιοι αἰολθάνονται τὴν ἔλλειψιν καὶ τὸ κενόν τὸ δόποιον δημιουργεῖς ἡ ἀποουσία τῶν ἀρμόδιων τέρεων νά ἐκφράσουν γνώμας ἐπὶ τῶν ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων.

"Ἡ διευθέτησις τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως εύρισκεται εἰς χειρας τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δοτὶς δέν ἔχει νά καμη τίποτε ἀλλο, ἐφόσον, καλῶς ἡ κακῶς, διαφορετική δίδεται ύπο

τὸν δρυγχών τιναν ἔρμηνείσαι εἰς τὰς κειμένης διατάξεις ἐν σχέσει μὲ τὸ δικαίωμα τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς ἐπικοινωνίας τῶν ἑκπροσώπων τῆς ναυτιλίας, παρὰ νά ἐκδώσῃ ἔνα ἔρμηνεικόν διάταγμα, καθορίζον σαφῶς τὸ δικαίωμα τοῦτο, ὅποτε καὶ αἱ ὄργανώσεις θέλουν συμμορφωθῆναι πρός τὴν ἐκ τοῦ νόμου ἐπιταγήν.

## Ο Ἀγγλικὸς προστατευτισμὸς

Αἱ κατωτέρω πληροφορίαι, τὰς ὁποίας παραλαμβάνομεν ἀπὸ ἔγκυρον τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας δρυγανον, τὴν *Journal of Commerce* τοῦ Λίβερπουλ, εἰνεῖ ἐνδεικτικά ἀποφασιστικώτερας τροπῆς τοῦ ζήτηματος τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν Βρετανικήν ναυτιλίαν. Ἄλλ’ ἐπὶ πλέον, καὶ εἰς τοῦτο ἕγκειται ἡ ίδιαιτερά σημασία τῶν πληροφοριῶν αὐτῶν, προκύπτει ὅτι τόσον ἔχει πρωθητή τὸ δόλον ζήτημα, ὥστε ἐ σχεδίων νά ἔχῃ καθορισθῆναι καὶ ὃ τρόπος τῆς παρασχεθησομένης ύλικῆς ἀρωγῆς.

«Τὸ ζήτημα τῆς παροχῆς ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν Βρετανικήν φορτηγὸν ναυτιλίαν, γράφει ἡ *Journal of Commerce* ἔχητασθι ἀνεύ τῆς ἐλάσιστης χρονοτριβῆς παρὰ τοῦ *Board of Trade*, ἀφοῦ προηγουμένων ἐξητήθησαν καὶ ἐλήφθησαν ὅλαι αἱ ἀναγκαῖαι πληροφορίαι ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Ἡ πιθανή παροχὴ ἐπιχορηγήσεων εἰνεῖ ἀρρήκτως συνδεδεμένη μὲ ἐν σχέδιον τὸ ὅποιον εὐρίσκεται ἡδη ὑπὸ μελέτην τῆς Κυβερνήσεως καὶ δι’ οὐ σοβαρώτατα ὀφελήματα θὰ προκύψουν εἰς τὸν σπουδαιότερον βιομηχανιῶν τῆς χώρας, τὴν σιδηροβιομηχανίαν καὶ τὴν βιομηχανίαν τοῦ γαιάνθρακος. Ὁ μελετώμενος συνδυασμός προβλέπει ὅτι θὰ κληθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ ν’ ἀποδεχθοῦν ἐκ τῶν προτέρων τὰς κάτωθι προϋποθέσεις.

»*Ἡ πρώτη ἔξ αὐτῶν εἰνεῖ διτὶ οἱ ἀπολαμβάνοντες ἐπιχορηγήσεων ἐφοπλισταὶ θὰ ὑποχρεοῦνται ὅπως ὀλας τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων τῶν ἑκτελοῦν εἰς τὰ Βρετανικά ἔργοστάσια.*

»*Ἡ δευτέρα, ή καὶ σοβαρωτέρα, ἀφορᾷ τὰς ἀνθρακεύσεις τῶν ἀγγλικῶν πλοίων. Θ’ ἀναδεχθοῦν τὴν ὑποχρέωσιν οἱ ἐφοπλισταὶ ὅπως χρησιμοποιοῦν, σπουδαὶ ὅποταν εἰναι δυνατόν, ἀγγλικὸν γαιάνθρακα. Πρὸς τοῦτο τὰ Βρετανικά πλοῖα θὰ ὀφείλουν ν’ ἀνθρακεύσουν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἀπὸ γαιανθρακεμπορικῶν οἰκους ἔξαρτωμένους ἀπὸ τ’ ἀγγλικὰ γαιανθρακωρυχεῖα. Διὰ τοῦ συνδυασμοῦ αὐτοῦ πιστεύεται ὅτι τὸ Βρετανικὸν γαιανθρακεμπόριον σημαντικῶς θὰ ὀφεληθῇ.*

»*Ἡ Κυβέρνησις, μετὰ μελέτην τοῦ ζήτηματος, ἀνέγνωρισεν διτὶ παρέχεται ἔξαιρετικὴ εὐκαιρία διὰ τὴν ὑποστήριξιν τῶν δύο παραγωγικῶν κλάδων τῆς χώρας, ἐπιτυγχανομένης συγχρόνως μειώσεως τῆς ἀνεργίας.*

»*Ἐνα ζήτημα ἀκόμη, τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζει η Κυβέρνησις, εἰναι η ἡλικία τῶν πλοίων, ποὺ θά τύχουν ἐπιχορηγήσεως. Πληροφορούμεθα θετικῶς ὅτι ἔχει ηδη ἀποφασισθῆ διτὶς μὴ παρασχεθοῦν ἐπιχορηγήσεις εἰς πλοία, τῶν δύοιν η ἡλικία ὑπερβαίνει τὰ 15 ἔτη. Ἐγένετο σχετικῶς ἀποδεκτή ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν η ἀντίληψις ὅτι ἔν πλοιον ἡλικίας μεγαλειτέρας τῶν 15 ἔτων δὲν ἀποτελεῖ συμφέρουσαν ἐπιχείριστον.*

»*Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικνύεται, καταλήγει η ἐφημερίς, διτὶς αἱ ὑποδεξεῖς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἔξετικήσιν δεντωτῶς ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν, ητις καὶ σοβαρῶς ἀντιμετωπίζει τὸ δόλον ζήτημα.*

\*\*\*

»*Ἔξαιρετικὴν ἐπίσης σημασίαν διτὶς τὴν δὴν κίνησιν τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας ἔνέχουν αἱ ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ, αἱ διατυπούμεναι εἰς τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τῆς Ἐνώσεως τῶν.*

Παραλαμβάνομεν ἐξ αὐτῆς τὰ μᾶλλον ἐνδιαφέροντα τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν σημεῖα.

»*Προπολεμικῶς, παρατηρεῖται εἰς τὴν ἔκθεσιν, η Βρετανικὴ ναυτιλία κατείχε τὰ πρωτεία εἰς τὰς διεθνεῖς ὑπερθαλασσίους μεταφοράς. Μετέφερε διτὶς τῶν πλοίων τῆς τὸ ἡμιού τοῦ δόλου δύκου αὐτῶν. Σήμερον τὸ Βρετανικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν μὲ ἀδιάπτωτον τὴν μεταφορήν του δυναμικότητα μεταφέρει τὰ 40 οροῦ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Πλέον τοῦ ἡμίσεος τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας ἔργασται μεταξύ ἔνεων χωρῶν καὶ πλέον τῶν 4/5 τῶν ταξεδίων τῶν ἀγγλικῶν πλοίων ἑκτελοῦνται εἰς λιμένας ἐκτός τῆς αὐτοκρατορίας.*

Μολονότι τὸ ποσοστόν τῆς συμμετοχῆς τῶν ἔνεων σημαιῶν εἰς τὸ ἀλάσσον τοῦ Ἕμπορίου τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου ηδησης κάπως κατά τὴν τελευταίαν πεντετείαν, ἀποδεικνύεται (ὴ ἔκθεσις περιλαμβάνει σχετικούς στατιστικούς πίνακας) ὅτι δὲν θὰ ἡλικίας δυνατόν νὰ προέλθῃ οὐδεμία ὠφέλεια εἰς τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν ἐκ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν ἔνεων πλοίων, ἐνῷ ἀν αἱ ὅλαις χωραὶ προσέφευγον εἰς ἀντίτοινα η Βρετανικὴ ναυτιλία θὰ ἔδιδεν εὐρὺ μέτωπον προσβολῆς καθ’ δὴν τὴν Ὑδρόγειον. «Ολαι αἱ μορφαὶ τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ θὰ ἐπιδράσουν κατστρεπτικῶς, δχι μόνον ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ ἐπ’ αὐτῆς τῆς Βρετανικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας».

»*Ἀναφερόμενοι οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Λίβερπουλ ἐν τῇ ἔκθεσι τῶν εἰς τὸ ζήτημα τῶν ἐπιχορηγήσεων, παρατηροῦν διτὶς, ἀν θ’ ἀποφασίζετο νὰ παρασχεθοῦν ἐπιχορηγήσεις εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν θὰ ἔπρεπε νὰ ἔχουν γενικὸν χαρακτῆρα. Διότι ὅλαις θὰ προεκαλεῖται ἔνας ἐπικινδυνός ἀνταγωνισμός μεταξὺ τῶν ἐπιχορηγουμένων φορτηγῶν πλοίων καὶ τῶν λαΐνερς, τὰ ὅποια ἀγωνίζονται, παρὰ τὰς ζημίας, ποὺ ὑφίστανται, νὰ διατηρήσουν τὰς*

γραμμάς των.

Τονίζεται, ἐν τούτοις, περαιτέρω ἐν τῇ ἔκθεσι, ὅτι ἀν ηθελε συνεχισθῆ τὸ πνεῦμα τοῦ ἑθνικοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς καμμία ἐπιχορήγησις δέν θὰ ἡτο ικανή διὰ νὰ διατηρήσῃ ἐν ζωῇ τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν.

## Πένθη

### Γεώργιος Στ. Πολέμης

Σεβάσμιος γέρων πλέον, ὁ πλοίαρχος τοῦ Ε. Ν. Γεώργιος Σταμ. Πολέμης, ἀπένθανε πρὸς ἡμέραν εἰς ἡλικίαν 85 ἔτῶν καὶ ἐπάρη εἰς τὴν γενετεῖαν τοῦ κομόπολιν τῶν Στενιῶν, τῆς Ἀνδρου. Παιδίοθεν ὁ μεταστάς είχε στραφῆ πρὸς τὴν θάλασσαν, τὴν ὥοιαν καὶ ἡγάπησε μὲ δόλον τὸ πάθος τῶν ναυτιλλούμενων νησιωτῶν, ἐπὶ πεντήκοντα δὲ καὶ πλέον συναπτά ἐπη ηθαλάσσιον κύριον τὸ γλαυκὸν κύμα, διελύθη ἀπὸ ὅλους τοὺς βαθμοὺς τῆς ναυτικῆς ἱερωφαγίας διὰ νὰ καταλήξῃ, νέος ἀπόμενος εἰς τὸ ἀξιωμα τοῦ πρότιτον πλοίαρχον.

Ο ἐκλιπὼν πλοίαρχος ήτο μία ξωτινὴ ἴστορία τῶν προδότων καὶ τῆς ἀλληλοδιαδόχου διὰ μέσου τῶν ἔτῶν ἀναπτυξεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Κυβερνήτης ἴστοροφόρων κατ’ ἀρχάς, γνωστός διὰ τὰ τολμηρὰ τον ταξίδια, τὰ ἔξινονύμενα ἀπὸ τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλασσῆς μέχρι τῶν ἀπάντων τῆς Ἰπεριωτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀγγλίας ἐχομάτισε κατόπιν ἀπὸ τὸν πρωτόνος πλοίαρχους ἐλιπονήτων σκαφῶν, ὅπαν ὁ ἀτμός ηροῖος νὰ ἔπιπλει τὸ πτωχὸν ιστίον. Ἀγαθὸς τὴν φυγὴν, ὅπως κάθε θαλασσονέος, ενάρετος καὶ εὐγενίας, προεξάλει τὴν ἐπιτίμησιν συσσώμου τῆς Ανδρου, ποὺ πρότιτος ὁ οἰκογένειας τῆς Εδεόχης τοῦ Πατριός της. Πολέμης, ὁ θάνατος τοῦ ὅποιον μὲ βαθεῖαν ἡπούσθη ὅδην ὅχι μόνον ἀπὸ τοὺς συμπατριώτας, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν οἰκογένειαν.

Κατὰ τὴν κηδείαν του ἀπεγκαρδεῖσθαι τὸν γηραιὸν πλοίαρχον ὁ καθηγητής κ. Σελεπές, ὡς ἔχει:

Σεβάσμιος νεκρός,

»*Σύσσωμος ἡ κοινωνία τῆς κομόπολεως τῶν Στενιῶν, κατάκαρδα θύμηντη, ἀλλὰ συγγρόνως καὶ ὑπερηφανή δέ προπέμπει εἰς τὴν τελευταίαν σου κατοικίαν. Ολημένη, διότι ἔχειται ἡ ἐπιβλητική σου φυσιογνομία, πον ἐπέβαλλε τὸν σεβασμὸν καὶ τὴν ἐπιτίμησιν διὰ τὰς συνετάς καὶ πατριώτας σου συμβούλας, διὰ τὰ ὀλόλευκα μαλλιά πον ἐστεφαν τὴν εὐγενικήν πορφήν σου. Υπερηφανή, διότι ηδενει τὸν πρωτοπόλον τῆς Ανδρου, ποὺ ὅδη μόνον ἔτιμης τὸν ὄνομα αὐτοῦ καὶ τῆς πατριόδοσης του ἐν τῇ ἔνασκιση τῶν πλοαιριδῶν καὶ τῶν κοινωνιῶν του κατηκόντων, δχι μόνον τὴν ἔθνικὴν σημαίαν ὑπερηφανὸν περιήγαγεν ἀνά τοὺς λιμένας τῆς Υφηλίου, ἀλλὰ καὶ πρωτεργάτης καὶ δεξιός οἰλακοστρόφος τῆς σημερινῆς εὐημερίας καὶ προδότον τῶν Στενιῶν ἀνεδειχθῆ.*

»*Θὰ ἡτο δ’ ἀσφαλῶς ποὺ μεγαλυτέρα η πρὸς τὴν κομόπολεων τῶν Στενιῶν ενεργειτικὴ δρᾶσης σου καὶ πολὺ ἀνότερον τὸ πρὸς αὐτὴν ἐνδιαφέρον σου, ἐάν δὲν ἐμάραινεν, ἐν μέτῳ, τὸν ζῆλον σου, η πρόσωπος ἀπόλεια τοῦ πεφιλημένου καὶ πονάζομενος παιδιοῦ σου, εἰς τὴν στοργὴν καὶ τὴν μόρφωσιν τοῦ ὅποιον ὀλοψήνως είλεις ἀφεροῦμεν. Η κοινωνία τῆς ιδιαίτερας σου πατριόδοσης, φαίνουσα μὲ ἀνθη ἐνγνωμούσιν τὸ φέρετρόν σου, ἀναπέμπει τὴν δέσησιν, ὅπως τὴν γαῖαν ἔχους ἐλαφράν.*

E. LABUDDA

BOATMEN SERVICE

DANZIG.NEUFahrWASSER. SASPERSTRASSE TEL.351-22

Τὰ σκάφη τῶν κ.κ. ΡΕΘΥΜΝΗ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ, Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ, ΧΑΤΖΗΛΙΑ & Σια, ΔΡΑΚΟΥΛΗ, Γ. Ν. ΣΤΑΘΑΤΟΥ, Κ. Δ. ΚΑΛΑΦΑΤΗ, Α. ΠΑΠΠΑ, Σ. & J. THOMPSON & Co. Ltd., W. A. SOUTER & Co., WATTS WATTS & Co. Ltd. K. A. P. έξυπηρετούνται ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρω Οἴκου.

»*Ἀντιπρόσωπος διὰ τὴν Ἀγγλίαν  
A.E.SHEPPARD, 6, Lloyd's Avenue, E.C. 3  
Harwin Shipping Agency Ltd,  
16, St. Helens Place, E.C. 3.*

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 & MALDEN 266

# Τά τολμηρά ταξίδια τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν

## Πρὸς τὰ βορειότερα σημεῖα τῆς Υδρογείου

Κατὰ τὸ φθινόπωρον τοῦ π. ἔτους, συνεπεία μιᾶς παροδικῆς ὑπὸ τῶν Σοβιέτ διακοπῆς τῶν ναυλώσεων Ἀγγλικῶν πλοίων, ἀνελήφθησαν παρ' Ἐλληνικῶν φορτηγῶν εὐάριθμα ταξίδια ἐπὶ μεμακρυσμένων θαλασσών ὅδων. Ἐντελὼς ἀγνώστων μέχρι τούδε διὰ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ἐπτὸς τοῦ πλαισίου τῆς συνήθους ἐργασίας μας κειμένων. Ἐπρόκειτο περὶ μεταφορῶν γενικῶν φορτίων ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης πρὸς τὴν Ἀπωλήσην, μὲ προορισμοὺς δοῦ μόνον διὰ τοὺς Κινεζικοὺς καὶ Ἰαπωνικοὺς λιμένας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς ἀκόμη τὰς ἐσχατιὰς τῆς Υδρογείου, ως λ.χ. διὰ τὴν τὴν νῆσον Sakhalin, τὴν ὑπερβόρειαν ταύτην ἄκραν καὶ λιμονιηρένην γην τῆς ἀχανούς Σιβηρίας, ἀπαξ τοῦ ἔτους ἐπικοινωνούσαν μὲ τὸν ὑπόλοιπον Κόσμον!...

Ἡ νῆσος Sakhalin, γνωστὴ ἀπὸ τὸν Τσαρικοῦ καθεστώτος, ως ἡ κόλασις τῶν ἔξορίστων καταδίκων, μολονότι καὶ σήμερον ἀκόμη θεωρεῖται ὡς τόπος μαρτυρίης ἐργασίας τῶν ἀτάκτων καὶ ἀνεπιθυμήτων στοιχείων, προσείλκυσε τὴν προσοχὴν τῶν Σοβιέτων ἀπό τῆς ἀπόφοιτος μιᾶς εὑρυτέρας καὶ συστηματοποιημένης ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλούτου, ποὺ περικλείει, τὸ παρθένον τῆς ἑδαφος. Ὑπάρχουν εἰς τὴν ἀπόμερον αὐτὴν γωνίαν τῆς Γῆς πλούσια γαιανθρακωρυχεῖα, κοιτάσματα πετρελαίου, ἀπὸ τὰς πηγὰς τῶν δόπιων ἀποδίδονται σήμερον 600 τόννοι νημεροῖς παραγωγῆς, ἀπέραντα δάση, ἀκόμη δὲ καὶ μεταλλεῖα χρυσοῦ καὶ ἀλλων πολυτίμων μετάλλων. Ὁ γηγενῆς τῆς νῆσου πληθυσμὸς ἔχει ἀναγάγει εἰς περιπολὴν τὸ κυνήγιον τῆς μάυρης ἄρκτου καὶ τῆς φώκης, ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς, ἐνῷ διαν δριμῆς ἐνσκήψης ὁ χειμῶν καὶ πῆξει ἡ θάλασσα, ἔνουσα μὲ μίαν πάλλευκον πεδιάδα τὴν νῆσον μὲ τὴν ἀκτὴν τῆς Σιβηρίας, τότε ἀσχολεῖται καὶ μὲ τὸ κυνήγιον τῶν λόκων, ποὺ κατ' ἀγέλας... διαπορθμεύονται ἀπὸ τὴν ἀπέναντι μεγάλην ἦπορά!...

'Αφ' ἡς ἡ Σοβιετικὴ κυβέρνησις ἐστράφη πρὸς τὸν παρθένον πλούτον τῆς Sakhalin, ἐπελήφθη μετὰ μεθοδικότητος εἰς τὸν ἐποικισμὸν τῆς νῆσου, εἰς τὴν ὁποίαν οὐτῷ ἐδήμιουρήθη σύν τῷ χρόνῳ ἀπὸ τὰς ἀλλεπαλλήλους ἀποστολὰς διὰ καταναγκαστικά ἔργα, μία ποικίλῃ παροικίᾳ ψυχῶν, ἀπὸ τὴν ὁποίαν δὲν λείπει καὶ μία... Ἐλληνικὴ οἰκογένεια διογενοῦς ἐκ Κανκάσου, ἐπαγγελλούμενου τὸν ἀρχέτονα!... Διὰ τὴν νῆσον αὐτὴν ἐναυλώθη τὸ φορτηγὸν «Λεωνίδας ΙΙ», προκειμένου νὰ μεταφέρῃ εἰς τὴν κοινότητα τῶν ἐποικῶν τῆς Okha καὶ τοῦ Pilvo, τῶν βορειοτάτων, δηλαδὴ καὶ ἀλιμένων χωρίων τῆς Sakhalin, ἀλλα, σιδηρα, ἀλευρα, παντοία τρόφιμα, οἰκογενειακά σκεύη, ἐνδύματα, κλίνας, «τραπέζιο», γεωργικά ἐργαλεῖα, τοιμέντο καὶ γενικῶς πάν εἶδος ἀπαραίτητον διὰ μίαν παροικίαν.

\* \* \*

Αἱ παροῦσαι γραμμαὶ εὑρίσκουν φιλόξενον θέσιν εἰς τὰς αὐστηρὰς ἐπαγγελματικὰς στήλας μας, διότι ἀξίζει νὰ γνωσθοῦν εἰς τὸ εὑρύτερον Ἐλληνικὸν κοινὸν αἱ σκληρότητες ποὺ ἀντιμετωπίζει τὸ τραχὺ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτίλου, αἱ δυσχέρειαι, φυσικαὶ καὶ τεχνικαὶ, ἐναντίον τῶν ὁποίων παλαίστε τὸ ταλαιπωρὸν Ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἐν τῇ ἀναζητήσει μιᾶς ἐργασίας, ἡ ἀντοχὴ, ἀλλὰ καὶ ἡ τόλμη τῶν πληρωμάτων μας καὶ μαζὶ ἡ ἀντά ἡ ἔκπτωσις ποὺ προσθίβανει τελευταίως ἡ ναυτιλιακὴ μας δραστηρότητες καὶ ἡ ζωή, τὴν ὁποίαν κρύπτει μέσα τῆς ἡ δημιουργικὴ προσπάθεια τοῦ πτωχοῦ «Ἐλλήνος μετανάστου, φιτομένου μὲ θέλησιν, ἀποφασιστικότητα καὶ ἐμπιστοσύνην πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου διὰ τὴν ἀνέρευσιν καλλιτέρας τύχης...

Σταχυολογοῦμεν τὰ χαρακτηριστικά τερατὰ σημεῖα ἀπὸ ἀφηγήσεις καὶ ἐπιστολὰς τῶν θαλασσιγόνων μας, ποὺ ἔτυχε νὰ μετέχουν τοῦ πληρώματος φορτηγῶν ἐπισκεψθέντων τὰ ὕδατα τῆς Ἀπωλήσης.

«Τὸ τολμηρὸν ταξίδι μας — μιᾶς γράφουν ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Λεωνίδας ΙΙ»— διήρκεσεν ἀπὸ Πόρτο Σαΐδε, περὶ πολὺ μῆνας. Κατὰ τὴν ἀτέρμονα αὐτὴν διαδρομὴν ἐσήλθομεν ἀλληλοιδιαδόχως ἀπὸ ξώνας εὐκράτους, εἰς ζώνας τροπικὰς καὶ εἰς ζώνας κατεψυγμένας, συνηντήσαμεν σήμερον ἑνα καυστικὸν ἥλιον βαρυτάτου θέρους, διὰ νὰ εὐρεθῶμεν κατόπιν, ως εἰς ταίνια κινηματογραφικήν, ὑπὸ ἓνα γειμῶνα βαρύν, ἀλλὰ σύντομον, ἀφοῦ ἡ ἐλεῖ ὥδηγε τὸ πλοῖον μας πρὸς μίαν Ἀνοιξιν διὰ νὰ τὸ σίφη κατόπιν εἰς μίαν νέαν περιοχὴν, διόπι τὸ ψύχος ἐντὸς τῶν θαλάμων μας ἔφθανε τοὺς 140 βαθμοὺς ὑπὸ τὸ μηδέν. Πώς, χωρὶς καυμάτων εἰδικὴν προφύλαξιν, ἀσύνθιστον τὸ πληρωμά μας εἰς τὸν γοργάς ἐναλλαγὰς ἀντιθέτων ζωνῶν, δὲν ἡσθένσε, μόνον ως θαῦμα δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ!...»

Ἀπὸ περικοπὰς ἀλλων ἐπιστολῶν καὶ ἀφηγήσεις ἐπανελθόντων παραθαμάνομεν λεπτομερείας τινὰς ἀρκετὰ χαρακτηριστικὰς τῶν ἀδιαλείπτων κινδύνων καὶ περιπετειῶν, τὰς ὁποῖας ἀντιμετώπισαν τὰ φορτηγά μας κατὰ τὸ πρὸς τὴν Ἀπωλήσην ταξίδιά των. Τονίζεται οὖτος ἡ δυσχέρεια τῆς ἐκφορτώσεως εἰς τὰς ἀξένους ἀκτὰς τῆς Sakhalin, διόπι ἡ ἐμφάνισης τοῦ «Λεωνίδας ΙΙ» ἐχαιρετίσθη ἀπὸ «κοπάδια... φωκῶν καὶ ἀπὸ μίαν ἀτελείωτον σειρὰν ἀξέστων ἴδαιγνῶν, τῶν «γηλιάκων», οἵτινες ἐπέβαντον πρωτογόνων μονοεξόλων καὶ μὲ παμπαλίσιους μεθόδους ἥλιενον!...» Ἐχρεάσθη τὸ φορτηγόν μας τοῦτο δύνον δύο οἰκολήπτους μηνας διὰ νὰ ἐκφορτώσῃ, διαν δὲ διετάσσετο

νὰ πλεύσῃ ἀπὸ ἓνα σημεῖον εἰς ἄλλο, παρελάμβανε τοὺς ἑργάτας καὶ ἐφρυμούλκει τὰς κενὰς φορτηγίδας. Αἱ χιονοθύελλαι διεδέχοντο ἀλλήλας, ἀπὸ δὲ τοῦ Ἀλεξανδρόφσκου, παρέστη ἀνάγκη παραλαβῆς 200 ἑργάτων σὸν γυναικὶ καὶ τέκνοις καὶ μεταφορᾶς των εἰς Πύλο καὶ Ἀγινέβω, διὰ νὰ καταστῇ δυνατή μία τηματικὴ ἐκφόρτωσις.

Οἱ πλοῦς ἀπὸ Βλαδιβούστοκ εἰς Sakhalin είναι ἄκρως ἐπικίνδυνος, λόγῳ τοῦ δαιδάλου τῶν ὑφάλων, ἀπὸ τοὺς ὅποιους εἶνε κατάστικτον τὸ ἀρχιπέλαγος καὶ τῆς ἐλλείψεως λεπτομερῶν χαρτῶν. Ἡ πρόσληψης πλιότου ἐστοίχισεν 100 λίρας!. Τὴν γαυτοπίαν εἰς τὰ ὕδατα ἐκεῖνα συσχεπάνει σπουδαῖος καὶ ἡ ἐλλείψης δικτύων φάρων καὶ φαγών, δὲ πλοίαρχος τοῦ «Λεωνίδας ΙΙ» ὁ δημόσιος τὸ σκάφος τοῦ τὸν τελευταῖον φάρον τοῦ Κόσμου!...

Ἄλλα φορτηγά μας, ως λ.χ. ἡ «Μαρία Σταθάτου», ἐπεράτωσαν τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου των μέσω εἰς αὐτὸν τοῦτον τὸν λιμένα τοῦ Βλαδιβούστοκον ἐντὸς... τριῶν μηνῶν, μὲ ὅγκον δηλαδὴ σταλιῶν καὶ «σόντερα—σταλιῶν».

Ἐτερον φορτηγόν μας ἐδόκιμάσθη κατὰ τὴν ἀπὸ Φορμόζας εἰς Σαγκάην διαδοχηρήν τον ἀπὸ τὰς ἀκρας—εὐτυχώς—ἐνδεκα ἀλληλοδιαδόχων τυφώνων, ἐνῷ ὁ πλοίσσος τοῦ «Ναρκίσσου» ὀδήγησε τὸ σκάφος τοῦ μὲ καταπλήξασαν ἐπιδεξιότητα εἰς ἔνα λαβυρινθόφων καὶ δυσκόλον ναυσιπλοίας Κινεζικὸν δρόμον, διόπι μόνον τὰ πλοιάρια τῶν... πειρατῶν εὐρίσκουν ἀσφαλές καταφύγιον!... Ἐκεῖ ἡγανάκσιον τὰς ἀγωνιστὴς ὁ «Νάρκισσος» διὰ νὰ ἐπισκενασθοῦν μερικαὶ ζημίαι ὑπὸ τὸν πληρωματός του, ἐνῷ δὲ ἡγκυροβολημένον ἔνα μικρὸν Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον, αἰχμάλωτον τῶν πειρατῶν!. Εἰς μόνον ἀξιωματικὸς ἐπέβαινεν αὐτὸν, διότις ἀνέμενεν ἀπὸ τὴν Σαγκάην χρήματα διὰ νὰ καταβάλῃ τὰ ζητηθέντα λύτρα καὶ ἐπιτύχη τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ ἀπαυγανθέντος εἰς τὰ ὄφεινὰ κηροφύγετα τῶν ληστοπειρατῶν πληρώματος!. Ὁ «Ἀγγλος ἀξιωματικὸς συνεχάρη τὸν Ἐλληνα πλιάρχον, διαποδῶν πῶς εἰσέπλευσεν εἰς τὸν ἐπικινδυνὸν δρόμον χωρίς νὰ ἔχῃ εἰδικῶν διὰ τὴν θέσιν ἔκεινην κάρητα τοῦ Ναυαρχείου!..

Οσα σκάφη μας προσηγγίζαν εἰς τὴν Σαγκάην πρὸς ἀνθράκευσιν, προκειμένου νὰ συνεχίσουν ἔτι πειρατέων τὸ ταξίδιόν των, ἐλάμβανον ἀπὸ τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ὀδηγίας περὶ τῶν ἐπικινδύνων σημείων, ἔνθα ἐσπιεύσαντο πειραταὶ ἐπιθέσιες, δηλήθον δὲ οἱ θαλασσοίνοις πούντες τὸ δρόπον, διάν οἱ πούντες νάυτιας καὶ μὲ ἀνά κείρας τὸ δρόπον, διάν οἱ πούντες ναύτιας καὶ ἀνάγγελλον «πλοιάρια εἰς τὸ δρόποντα!... Σημειωτέον ἀκόμη, διὰ δὲν ἐλείπονται καὶ τὰ ἀγαθά τῶν... πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων. Οἱ διαδοχικοὶ κατάπλοι τῶν φορτηγῶν μας ἀπὸ Κινεζικοὺς καὶ Σοβιετικοὺς λιμένας εἰς λιμένας τῆς Ιαπωνίας, προεκάλλονται... νηοψίας, ἀνακρίσεις ἀπὸ τὰ δρόγανα τῆς πολεμικῆς κατασκοπίας καὶ τῆς μυστικῆς σταυρούματος, κατασκέψεις... ἀναμνηστικῶν φωτογραφιῶν κατόπιν. «Οταν τὸ φορτηγὸν «Λεωνίδας ΙΙ» κατέπλευσεν εἰς Μοζή, πρὸς ἀντικατάστασην καὶ τῶν δύο ἀπολεσθεισῶν ἀγκυρῶν του, ἡ ἀστυνομία τοῦ ἐπικαίρου τούτου Ιαπωνικοῦ ἀνθρακευτικοῦ, ναυαγοσωστικοῦ σταθμοῦ καὶ σημαντικοῦ βιωμηγανικοῦ κέντρου τῆς περιφερείας τῆς Osaka, ἐλεγκάτησε κυριολεκτικῶς τὰς ἔνδρεύσας ἐπὶ τὸν σκάφον... φωτογραφίας καὶ περιοδικά, ἀτίνα εἰχε δώσει εἰς τὸ Ἐλληνικόν πλήρωμα τὴν Νικολαγέφσκυν.

Καὶ ἡ συνεχῆς πάλη πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχείον καὶ τὴν ἀγωνιώδη περιπέτειαν τοῦ «Ἐλληνος θαλασσινού συνεχίζεται. Ἐναυλώθη πρὸς τηνή περιφέρειαν καὶ ἀλλο Ελληνικὸν σκάφος διὰ τὴν μεταφορὰν 7500 τόνων ἀλατος ἀπὸ Μαύρην Θαλάσσαν διὰ τὴν ἐφειστέραν τῆς Σιβηρίας χερσόνησον τῆς Καμτσάτας....

Θέλετε τώρα νὰ ἔχητε καὶ μίαν ιδέαν τοῦ δαιμονίου πνεύματος τῆς Φυλῆς; Ὑπάρχει Ἐλληνικὴ παροικία εἰς τὴν Σαγκάην καὶ Ἐλληνικὸν ξενοδοχεῖον, διόπι προσφέρεται ὁ καφές... μὲ τατάβλια καὶ μὲ «τραπουλόχαρτα» Ἐλληνικῆς παραγωγῆς!. Εἰς τὸ Dairen, λιμένα πολὺ γνωστὸν διὰ τὰς ἀντό τοῦ φορτώσεις Μαντζουριανῶν κυάμων, εἴνοντος οἱ ναυτικοὶ μας συγαρέττεις Παπαστράτου καὶ είλον τὴν εὐκαιρίαν νὰ πληροφορηθοῦν ἐγκύρως ἀπὸ τὴν Κιτρίνην φυλὴν καὶ ἐν λεπτομερείᾳ τὴν... νομοθεσίαν τοῦ Λικούνγου, τὴν ιστορίαν τῶν 300 τοῦ Λεωνίδα καὶ τὰς φάσεις τῆς ἐν Σαλαμίνι ναυμαχίας!... Εἰς τὸ Sabang, τέλος, Ολλαγδικήν αποικίαν εἴγγεις τῆς Σουμάτρας είλον καὶ ἔκει οἱ ναυτικοὶ μας εὐχαριστοῦν ἐπεκλήσεις. Ἀνέγνωσαν... Αθηναϊκάς ἐφημερίδας προσφεύσεις ἀπὸ τοὺς ὑπάρχοντας ἔκει τέσσαρας διογνενεῖς, τοὺς ἐν Τήνον εὐκαταστάτους ἀδελφούς Αλμπέρητ. Οἱ εἰς ἔντονον εἴναι πράτιστο διὰ τὰ πάσις ἀντικότητος πλοῖα, οἱ δύο ἄλλοι διατηροῦνται εἰς τὴν παραλίαν τὸ πλουσιότερον κατάστημα εἰδῶν νεωτερισμοῦ καὶ ὁ τέταρτος ἔχει τέλειον κατάστημα ναυτιλιακῶν εἰδῶν!...

**OFFICINE NAVALI & FONDERIE  
"S. GIORGIO DEL PORTO,, s.a.  
GENOVA  
CALATA CHIAPPELLA**

**RIPARAZIONI NAVALI IN GENERE SCIFI, MACHINE & CALDAIE**

TELEGRAMMI: SANGIORFICINE-GENOVA

TELEFONO: 61-522

# Η κατά τό 1933 κίνησις τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος

## Σημειούται βελτίωσις

Συμφώνως πρὸς τὴν καταρισθεῖσαν στατιστικὴν τοῦ Ο.Δ.Π. ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος πρότιγνη φοράν κατά τὸ παρελθόν ἔτος παρουσίασε αὐξῆσιν ἀπὸ τῆς ἑναρχεως τῆς παγκοσμίου κρίσεως, ἣντι ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν. Οὕτω, οἱ κατάπλοι ἀτμοπλοίων, μότορων περιέλαβον κατὰ τὸ π. ἔτος 12. 038 σκάφη 6.633.214 τόννων νέτ., ἡ δὲ κίνησις αὐτῆς μολονότι ὑστέρησε τῆς ἀντίστοιχου τοῦ 1930 κατά 1837 σκάφη καὶ 322.768 τόννων νέτ., ἐν τοῖς οὓσοις ἡτοῖς ηὑζημένῃ ἔναντι τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ 1932 κατά 1211 σκάφη καὶ 376.924 τ. νέτ. Εἰδικῶς οἱ κατάπλοι ἀτμοπλοίων καὶ μότορων ἀνήλθον εἰς 6508 πλοΐα 6.441.717 τ. νέτ κατά τὸ παρελθόν ἔτος, ἣνταν δὲ μειωμένοι ἔναντι τοῦ 1930 κατά 1282 πλοΐα καὶ 335.684 τόννων καὶ ηὑζημένοι ἔναντι τοῦ 1932 κατά 450 σκάφη καὶ 348.614 τόννων νέτ. Ἀναλυτικότερον ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

Σύνολον						
*Ετη	Πλοΐα	Τ. νέτ	*Ιστιοφ.	Τ. νέτ	Σκάφη	Τ. νέτ
1930	7790	6.777.401	6085	178.581	13.875	6.955.982
1931	7290	6.643.163	5525	180.688	12.815	6.823.851
1932	6058	6.093.103	4769	163.187	10.827	6.256.290
1933	6508	6.441.717	5530	191.497	12.038	6.633.214

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ 1933 κατανέμεται εἰς προσλήψεις ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ καὶ ἐκ λιμένων τοῦ Ἐσωτερικοῦ ως ἔξης:

'Α)π καὶ μ.)ς ἐκ τοῦ Ἐσωτερικοῦ	4115	τ. νέτ	1.606.141
Ἐξωτερικοῦ	2393	*	4.835.576
Σύνολον:	6508	*	6.441.717
Ιστιοφόρα ἐκ τοῦ Ἐσωτερικοῦ	5530	τ. νέτ	182.885
Ἐξωτερικοῦ	152	*	8.612
Σύνολον:	5530	*	191.497

Ἐκ τῶν ιστιοφόρων 5437 τόννων 186.950 ἦσαν Ἐλληνικά, τὰ δὲ ὑπόλοιπα κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκόλουθους ἑννέα σημαίας: Ἰταλικά 75 τόννων 2785, Ἀγγλικά 4 τόννων 632, Γαλλικά 3 τόννων 583, Γιουγκούσλαντικά 3 τόννων 330, Τουρκικά 2 τόννων 89, Ἀντιοχιακά 1 τόννων 54, Ἀμερικανικά 2 τόννων 42, Γερμανικά 2 τόννων 10 καὶ Αίγυπτιακά 1 τόννων 2. Ἡ συνολικὴ κατά τὸ 1933 κίνησις τῶν ιστιοφόρων ἡτοῖς καὶ αὐτῇ ηὑζημένη ἔναντι τοῦ 1932 κατά 761 σκάφη καὶ 28.310 τόννων.

Ἐκ τῶν καταπλευσάντων ἀτμοπλοίων καὶ μότορων 4696 τόννων νέτ 2.523.899 ἦσαν Ἑλληνικά καὶ 1812 τόννων νέτ 3.917.812 ἦσαν ξένα. Ἡ ὅλη αὐτὴ κίνησις κατανέμεται εἰς 24, ὡς κάτωθι σημαίας:

Σημαία	Πλοΐα	Τ. νέτ	Σημαία	Πλοΐα	Τ. νέτ
Ἐλληνική	4696	2.523.899	Ἰταλονική	16	67.234
Ιταλική	802	1.913.461	Σουηδική	37	38.108
Ἀγγλική	154	361.567	Πολωνική	7	31.633
Τουρκική	98	292.787	Δανική	42	31.402
Γαλλική	79	259.673	Βελγική	3	8.329
Ρουμανική	137	225.873	Παναμά	2	4.856
Γερμανική	111	203.483	Βουλγαρική	4	4.845
Ην. Πολιτ.	38	117.822	Αίγυπτιακή	7	3.569
Γιουγκούσλ.	99	110.769	Ἀντιοχιακή	1	2.724
Όλλανδική	54	88.057	Ισπανική	1	2.602
Νορβηγική	52	74.775	Ισλανδική	1	676
Σοβιετική	66	73.181	Ἐσθονική	1	392

Σύνολον κατάπλοιων ἀλλα καὶ μότορων εἰς:

Σύνολον κατάπλοιων ἀλλα καὶ μότορων εἰς:	6508	6.441.717
Αντίστοιχος ναυτιλ. κίνησις τοῦ 1932:	6058	6.093.103
Διαφορά ὑπέρ τοῦ παρελθ. ἔτους 1933:	+450	+348.614

Ὦς πρὸς τὴν διαίριμανσιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος, σημειούται καὶ εἰς αὐτὴν αὐξῆσις ἔναντι τοῦ 1932 καὶ πτώση ἔναντι τοῦ 1930. Οὕτω ἡ γενικὴ ἐμπορικὴ κίνησις (εἰσαγωγὴ — ἔξαγωγὴ — διαμετακόμισις) ἀνήλθεν εἰς 2.487.236 τόννους ἐμπορεμάτων, ἥτο δὲ ἔναντι μεν τοῦ 1930 μειωμένη κατὰ 289.628 τόννους, ηὑζημένη δὲ ἔναντι τοῦ 1932 κατὰ 81.776 τόννους. Εἰς τὴν στατιστικὴν τοῦ Ο.Δ.Π. ἀναφέρεται εἰδικότερον ὅτι ἐπὶ τῆς γενικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ 1930 παρουσιάζει τὸ 1931 πτώσιν κατὰ 6.75 ο), τὸ 1932 πτώσιν 13.4 ο) καὶ τὸ 1933 πτώσιν κατὰ 10.4 ο). Ἐπίσης τὸ 1931 παρουσιάζει ἔναντι τοῦ 1932 πτώσιν κατὰ 7.1 ο) καὶ μόνον ἡ γενικὴ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ 1933 συγκρινομένη πρὸς τὴν τοῦ 1932 παρουσιάζει αὐξῆσιν κατὰ ποσοστὸν 3.3 ο). Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος ἐμφανίζεται ἀναλυτικότερον εἰς τὸν κάτωθι συγκριτικὸν πίνακα τῆς τελευταίας τετραετίας:

	1930	1931	1932	1933
Εἰσαγ. ἐσωτ. καὶ ἔξωτ. τόν.	1.928.910	1.858.133	1.705.302	1.745.975
Έξαγ.	339.746	309.624	299.301	319.249
Εἰσ. ἐπιτοῦ ἔξ. πρὸς μεταφ.	42.655	46.386	35.901	83.638
* * * ο.	25.415	36.531	34.097	39.948
*'Εξ διαμ. διὰ τὸ ἔσ.-ἔξωτ.	55.529	22.372	24.204	12.762
Σφάγια (ὑπόλογ. εἰς τόν.)	34.609	36.410	26.661	20.983
Εἰδηπρός δοκ. ζητητῶν πλοίων	350.000	280.000	279.994	264.681

\*Αθροισμα: Τόννοι: 2.776.864 2.589.456 2.405.460 2.487.236

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

IΔΡΥΘΙΣΑ ΤΩ 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.

# 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>Εἰς Μαύρην καὶ Ἀζοφικήν Θάλασσαν:</b> 'Οδησσός—Νικολάϊεφ—Χερσών—Θεοδοσία—Νοβορωσσί- σκη—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδίλανσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT
ΕΝ Ε.Σ.Σ.Δ.	<b>Εἰς Λένινγκραδ :</b> Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	'Εν Κων(πόλει (Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ITANBUL
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS » » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS
ΕΝ ΑΙΓΑΛΙΩΝ	ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγ. Δνσις : MICHALINOS=VOURCARION ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL 'Εν Άλεξανδρεία καὶ Πόρτ—Σάϊδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULARIDHES—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Φόρτωσις ταχεῖα-Πρώτης τάξεως δι' ἀνδράκευσιν: Μάρκα "Φ,,  
Τιμαι ἔκτος συναγωνισμοῦ—" Εκτακτοι ἐκπτώσεις ἀναλόγως  
τῆς προμηθευθησομένης ποσότητος.

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

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ: ΤΣΙΦ Λιμένα Έλλαδος—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



## Αἴγυπτος

‘Η γαυτιλιακή κίνησις τῆς Ἀλεξανδρείας

Μετά μίαν συνεχή διπλή τριετίαν υποχώρησιν, τόσον της ναυτιλιακής όσον και της εμπορικής αὐτού κινήσεως, διαμήνη της 'Αλεξανδρείας έπειτα φάνιος κατά τό παραθόν έτος την άπαρχην δέλαφρας τινος Βαλιτιώσεως δύποτε ή μέν ναυτιλιακή αὐτού κινήσις η περιέβη την τού 1932 κατά πλοίου και 45.651 τόννους νέατ., ή δε εμπορική τοικανή κατά 45.454 τόνους, ήτοι 32.095 τ. έπειτα πλέον διά την είσαγωγήν και 13.453 τ. διά την έξαγωγήν. Η ναυτιλιακή κινήσις της τελευταίας δεκαετίας έχει ωρί μεταξύ:

*Έτη	Πλοϊα	T. νέτ	*Έτη	Πλοϊα	T. νέτ
1928	2173	4.965.805	1931	1940	4.999.318
1929	2270	5.252.696	1932	1989	4.824.494
1930	2149	5.148.601	1933	1996	4.870.145

Αναλυτικώτερον, ή ναυτιλιακή κίνησης τού 1933 κατανέμεται: εἰς 25 σημαίας, ἐκ τῶν δύοιν αἱ δέκα πρώται κατά οικιάν σημειοῦνται μὲν εἰ-  
νῆσιν ἄνω τῶν 100.000 τ. νέτ εκάστη. Τὴν πρώτην θέσιν κατέχει, ὡς πρός τὸ τοννάρι ή "Ιταλική σημαία, ἔργουμένη δευτέρᾳ όπερι τὸ ἀριθμὸν τῶν πλοίων, ἐνώπιον ἀντιστρόφων ἡ Ἀγγλική σημαία κατέχει τὴν δευτέραν θέσιν, ὡς πρός τὴν προσεγγίσασαν χωρητικότητα καὶ τὴν πρώτην δύον ἀφορεῖ τὸν ἀριθμό τοῦ οικαρφῶν. Η Ἑλληνική σημαία ἔρχεται πέμπτη κατά οικιάν διει τὴν χωρητικότητα καὶ τρίτη διὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων. Αἱ δικα πρώται κατά οικιάν σημαίας εἰναι αἱ ἀκόλουθοι: ἐν συγκρίσει καὶ πρός τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, δύον διὰ τὸ τοννάρι, δύον καὶ διει τὸν ἀριθμὸν τῶν οικαρφῶν:

1933              1932              1931

Σημαῖαι	Πλοιά	T. νέτ	Πλοιά	T. νέτ	Πλοιά	T. νέτ
Ίταλική	360	1.079.477	415	1.150.353	388	1.202.987
Αγγλική	474	1.007.384	446	979.194	453	1.080.725
Γαλλική	119	711.770	121	620.834	170	792.541
Αμερικανική	82	475.430	80	474.366	79	435.765
Έλληνική	289	366.230	233	309.410	225	282.437
Τουρκική	73	197.125	75	203.813	71	179.646
Γερμανική	99	189.833	112	232.541	139	295.700
Ιαπωνική	43	163.036	42	160.090	15	64.111
Αιγαυοπτιακή	143	129.268	114	97.107	75	44.956
Νοστρική	53	122.935	67	150.269	45	110.649

Είναι χαρακτηριστική η σταθερά αδέξιος της κινήσεως της Ελληνικής ομαδικής, έτις ομαδικών μέσω 56.820 τόνους έπι πλέον έναντι τού 1932 κατά μέση 83.793 τ. έπι πλέον έναντι τού 1931. Σημαντική έπισης δελτίωσιν παρουσιάζει και η Ιαπωνική ομαδική, η οποία, ένθι το 1931 κατεβάσει την 13ην κατά σειρά θέσην μέσω 64.114 τ. νέτ., άπο τού 1932 κατά έντασθεν δεκατετράδεκα το τονικό της κατάλληλην την ίδια θέση.

παρεπλανισμού το τοννάρι της κατεύθυνσης την σήμεραν.  
Ουσούν άφορες τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῆς Ἀλεξανδρείας, αἱ αὐξέντιαι  
εἰς ταῦτης κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν δείχνουνται ἀπό τὸν ἀκόλουθον  
πίνακα.

Έτη		Εισαγωγή	Έξαγωγή
1929	Tόννοι:	3.689.761	τ. 1.357.885
1930	>	3.377.420	> 1.075.168
1931	>	2.786.000	> 1.176.115
1932	>	2.565.638	> 1.139.860
1933	>	2.597.733	> 1.153.313

—Πληγροφορίατά εἶναι Αλεξανδρείας ἀναφέρουσαν, ότι διὰ τὴν θελτιώσιν και διεύρυνσιν τοῦ λιμένος της, μετὰ Δωδεκανήσου πελέτην τῶν σχεδίων ὑπό τῶν ἀρμοδιοῖς ταχινικῶν κώδικων, ἐνεγράψη πίστωσις 200,000 λιρῶν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῆς νέας χρήσεως τοῦ θύρουργειοῦ τῆς Συγκοινωνίας διὰ τὴν ἔναρξην τῶν ἀποφασισθέντων ἔργων.

Ὕξηθησαν αἱ εἰσπράξεις τοῦ Σουὲζ

Μήνες		Διελεύσεις	Εισπράξεις
'Ιανουάριος	1933	πλοια	464
Νοέμβριος	>	>	488
Δεκέμβριος	>	>	488
'Ιανουάριος	1934	>	497

"Η διαφορά τῶν εἰσπράξεων μεταξὺ τῶν μηγνῶν Νοεμδρίου καὶ Δικαιοδόρου, μολονότι καὶ κατὰ τοὺς δύο μῆνας διήλθεν ίσος ἀριθμός σκαφῶν, προέρχεται ἐκ τοῦ διὰ τὰ κατὰ Διμήριον διελθόντα σκάφη ἡσαν μεγαλυτέρας χωρητικότητος. Ἀναφέρεται σχετικῶς δὲ, παρὰ τοὺς ἀνωτέρους ἐνθαρρυντικούς ἀριθμούς εἰναί ἐνδεχόμενον νὰ προσκύψῃ κατὰ τοὺς ἐποιέντους μῆνας μείσως τῆς εἰς τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος, ὅφατι λοιμένη εἰς τὴν τελευταῖς αὐτῶν ἔκπτωσιν τῆς ἐργασίας εἰς τὰς ἀγοράς τῆς "Απω" Ἀνατολής, η οποίας τὰς δὲ εἰπιστροφήν γνωλάθεις τῶν διαβασίμων διὰ φόρτου Μακριού πλοιούν.

'Αργεντινή

Αἱ ἔξαγωγαι γεννημάτων

Πληροφορία: έξ "Αργεντινής ανάπτυξου, δι: κατά τάς ἀρχάς τοῦ ἔτους ὑπῆρχον εἰς τὴν ἀγορὰν ταύτην πρᾶς ἐξαγωγὴν 1.500.000 κουντρετέρες ἀρα-  
δούσιτον παλαιάς ἐσόδειας καὶ δι: μέχρι τῶν ὅρχων Φεδρουαρίου, ἐν συν-  
δυασμῷ καὶ πρὸς τὴν νέαν ἐσόδειαν, εἰχον ἐξαγοθῇ 3.000.000 κουντρετέρες  
περίπου. Διὰ τὸ προσχέδιον μέλλον προβλέπεται ποιά τις χαλάρωσις της  
έξ "Αργεντινῆς φορτώσεων, διότι: θὰ ὑπάρξειν πρᾶς ἐξαγωγὴν 3.000.000  
τ. ἀραδούσιτον νέας ἐσόδειας τῶν Παραδουνανδίων χωρῶν, ἐξαιρέσοι: τῆς  
Ρωσίας.

Αι έξγωγαί "Αργυρεινού" σίτου άνηλθον μέχρι της 25ης "Ιανουαρίου" εἰς 892.000 κουμπτάρες μόνον, έναντι 1.266.000 κ. της άντιστοιχου περιόδου τοῦ π. Ε., σίς δὲ τούς ένδικφερμένους κύλικους κρατούν ἀπογοητεύει καὶ καὶ διὰ τὴν μελλοντικήν κίνησην προβλέψεις. "Οοσ" ἀφορᾷ τὰς Παγκοσμίους φορτώσεις σίτου ἀπὸ 1 ἑμές 25 "Ιανουαρίου" ήσαν ὀλιγότεραις τῶν περιουσιῶν κατὰ 1.000.000 κουμπτάρες. Οὗτοι αἱ Αὐστραλιαναὶ φορτώσεις κατῆλθον ἀπὸ 1.434.000 εἰς 707.000 κουμπτάρες, αἱ τῶν "Ηνωμ. Πολιτεῶν" καὶ τοῦ Καναδᾶ ("Ατλαντικοῦ καὶ Ειρηνικοῦ") ἀπὸ 1.929.000 εἰς 1.473.000 καὶ ἀπὸ τῆς Ρωσίανης κατῆλθον ἀπὸ 149.000 εἰς 500.000 κουμπτάρες.

Γερμανία

Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς

Μερικαι δέ εσσυμείωτο: λεπτομέρειαι, ἐν σχέσεις πρός τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, ἀναφέρονται: σίς ἔνα λόγον ἐψφωνηθέντα πρὸς ἔδομαδος ὥπο τοῦ δημάρχου τῆς Βρέμης Δρος Markt. «Η κυβερνηγος τῶν Ἐθνικοσσιαλιστῶν — εἶπε — καὶ ιδιαιτέρως ὁ ἀρχηγός αὐτῆς Ἀδόλφος Χίτλερ, ἔσχον πλήρη συναίσθησιν τῆς σπουδαίας ομιλίας καὶ τῆς φύλαξτρος διεκ τὴν χώραν ἀποστολῆς τῆς Ἐθνικῆς ἐμπορικῆς μηχανής μὲν ναυτιλίας. Ἡ Γερμανικὴ ομματία ἀφείλει νὰ διατηρήσῃ ἀκλόνητον τὴν θέσιν της σὶς τὰς θαλάσσας.

»Όταν ή κυβερνήσας τού Βερολίνου—έξηκολούθησεν δ δεκτωρ Markert —επιτρέψει τήν προσοχήν της πράξης τό ναυτιλιακὸν πρόδηλημα τῆς χώρας, δὲν θέσεσεν ἀπλῶς ζῆτημα σιατηρήσεως τῆς ναυτιλιακῆς μας θέσεως, ἀλλὰ ζῆτημα προσωθήσεως αὐτῆς. Τά μεγάλα ἐφοπλιστικά τράστ πρόκειται νὰ υποδικταιρεθῶν εἰς ανεξαρτητούς δημίους κατά έξινητηρετουμένας γραμμάτους, ἔκαστος δὲ τῶν δημίων θά τελῇ ὑπὸ τὴν διοίκησιν τῶν πλέον εἰδικῶν προσώπων. Επὶ τοῦ σημείου τούτου αἱ τοπικαὶ κυβερνήσεις τοῦ 'Αμβούργου καὶ τῆς Βρέμης συμφωνοῦν, ἐφόσον μάλιστα πρόκειται οὐν τῷ χρόνῳ νὰ ίστρυθῇ πυκνόν δίκτυον ἀνεξαρτητῶν γραμμῶν, αἵτινες θὰ συνέδουν τοὺς δύο αὐτοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Γερμανίας πρὸς ὅλας τὰς κατεύθυνσεις τῆς Υγραρχίου. Πάντως η ἐφαρμογὴ τοῦ ἐν λόγῳ σχεδίου δὲν πρέπει νὰ ἀναμένεται ταχεῖα, λόγῳ τῶν ὑφισταμένων εἰσάτοι σημαντικῶν σίκονο-μηνῶν πηγαδισμῶν τῶν διασωτικῶν ναυτικῶν δημίων».

Αναφέρεται μόνος περιττάρων διάλυμα της Βρετανίας είς τόν σημειουμένου ανταγωνισμόν μεταξύ τών πλειών ταυτικών γραμμών και τών με βοηθητικάς μηχανάς έφωνιασμένων λειτουργίων, έτοινοισεν διτι και διά το ζήτημα τούτο θέλει έξειραθή ή προσγκουσα λόσις, Ικανοποιητική δι' αμφέτερα τάξην. Ή ισχυριστόν τού Γερμανικού έμπορικος στόλου, να κατοδή, ήδη προσπάθεια νά διατηρηθή, σύμποτα θώστε με τά ηδη ήπαρχοντα σκαφή της 100.000 τόνων γυάσος νά άποδοθή έργον άνωτερο, τοι προπολωμένο, δύτε ή Γερμανική ναυτιλία κατατέχει δύναμιν 5.000.000 τόνων.

Έτοιμη άκσην όπο το Γερμανού έγμαχου, δις ή Χιτλερική κυβέρνησης έχει ήδη πλήρως καταποιηθή, δύος ή πεδονήθησαν τών ναυτικών διάτομων αντιπολούσας της σημειανάς δυνατερίας της, προεχόμενας εκ της Παγκοσμίου οικονομικής κρίσεων και κυρίως έκ της ήποτε μήσων τής στερεάς. «Δεν πρόκειται—έπαινα—να καθιερωθούν ουσιαστικά προστατευτισμούς και έπιχορηγήσεις, άλλα καν παρασχεθεί μία προσωρινή και πρακτική άξεις και σκοπιμότητος άρωγχη».

"Ἐν συνεχείᾳ ώριμής παρί τῆς ἀνάγκης, διποτε τὰ ἁδικαφρόδιμα τα ναυτικά κράτη πρόσθιουν εἰς μίαν ὀριστικὴν συμφωνίαν ἐν οχείσι μὲν τῷ ἀνταγωνισμῷ εἰς τὰς γραμμές τοῦ Βορ. Ἀτλαντικού καὶ προσδίκην, διποτε ἐποριατοῖς τῆς Βρετανίας ιδιαιτέρων ἀποδέξουν ομασίσιν εἰς τὴν ἐπιθα- τικὴν κίνησιν καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς "Απο" Ἀνατολῆς. Τὰ ἔκπο-

ρετούντα τάς πρός τά έκανε γραμμάδια πεπαλαιωμένα και άσυγχρόνια σκάφη, θα ληφθεί πρόνοια ν' αντικατασταθούν διά τα καινουργών οίκονομικών λαϊνέργ, το αύτό δε θα πραγματοποιηθεί και διά τάς πρός την Νότιον 'Αμερικήν γραμμάδια.

Καταλήγων, προσέθηκεν ότι: ένα νομοσχέδιον ρυθμιστικόν τών άνωτέρω ναυτιλιακών ζητημάτων και έπιδιώξεων της Γερμανίας καταρτίζεται: ήδη όποιο τού οπουργείου τών Μεταφορών, ένα συνεργασία πρέσ τάς πόλεις τού 'Αμερικού και της Βρετανίας.

### 'Η αναβίωσις της ιστιοπλοΐας

Είς την Γερμανίαν συζητείται: άπό τινος ή δυνατότης άναβισσως της ιστιοπλοΐας, ή δηποια περιέστηση εἰς πλήρη έκπτωσιν και ήμέρα της ήμέρας έξαφανίζεται: άπό τάς θαλάσσιας. Κατά τόν πλοιαρχον φύον Bahde, έσης τά ιστιοφόρα έπεναχθεύν ημιριμέναι τροποποιήσεις, θα είναι δυνατόν νά έξαφολουθήσουν ταῦτα έπωφαλλη ήπυρτεστόντα τάς άνάγκας τών θαλασσών μεταφορών. Συνιστή ούτω δ Bahde τόν έφοδοισιόν τών ιστιοφόρων μέ διπλώμαν και τήν κατασκευήν εἰς αύτη δεξαμενής δι' ξέρμα θάστας.

Τάς άποψεις δημος άντας άντεκρούσι: ώς μή πρακτικάς δι πλοιαρχος Luff, διστις φρονεῖ, δι, έν νηναμιά, δι, δη δηπάτος ξέρμα άποτελει οπουδίσιον μετονέκτημα διά τό ιστιοφόρον πλοίον. 'Ο Luff ίποστημέτε, δηπως τό 1/3 τού συνολικού δάρους τού ξέρματος τοποθετηθεί εἰς ένσ άνδιάμεσον κατάστρωμα, άμφιδάλλει δημος πολύ, έση δηπάρχουν σύμμαρον δημπιτοι άξιωματικοι διά τήν ιστιοπλοΐαν. Πάντως, έση δημιοθετεῖ και ούτος τό δυνατόν άναβισσωσ τού ιστιοφόρου, άρκει μόνον τά διά τά ιστιοφόρα πληρημάτων νά είναι έπαρκης ήμικημένα και νά στρατολογούνται βάσει της έλευθερας και έκουσίας τών ναυτών κατατάξεων.

### Γιουγκοσλαυία

#### 'Η διοίκησις της Ναυτιλίας

Ο έπι της Συγκοινωνίας οπουργός της Γιουγκοσλαυίας έλαδη Νομοθετικήν έξουσιοδετησιν, δηπως προδη εἰς τήν διοικητικήν άναδιοργάνωσιν τών Κρατικών άπηρσιών έπι της Ναυτιλίας και τών θαλασσών συγκοινωνιών. 'Ηδη, οι άνδιαφερόμενοι ναυτικοι και οίκονομικοι κύκλοι τού Συσσάκ πρόκειται νά δηποθάλουν έπι τού άντικειμένου τούτου άπεμνημα εἰς τέ οπουργίσιν της Συγκοινωνίας περιέχον έν λεπτεμερειά τάς άντιλήψεις των. 'Αναφέρεται, δι, λόγη της οίκονομικής δυσπραγίας της Χώρας, έση δύναται, πρός τό παρόν, νά γίνη οικέψις κάν περί ξέρμασσων οπουργείου

άποτούς προσανατολισμούς της 'Αλβανίας, δεδομένου, δι, δέλοικηρον τό έξιτερικόν έμποριον της χώρας ταύτης, έλλειψεις οι έγκοδεμικού δικτύου μετά τών γειτόνων της και λόγη της γεωγραφικής αύτης θέσεως, διεξάγεται: θαλασσίως.

### Δανία

#### Τό έκ της ναυτιλίας είσοδημα

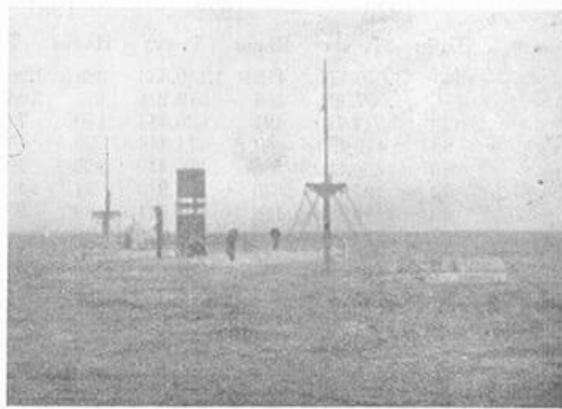
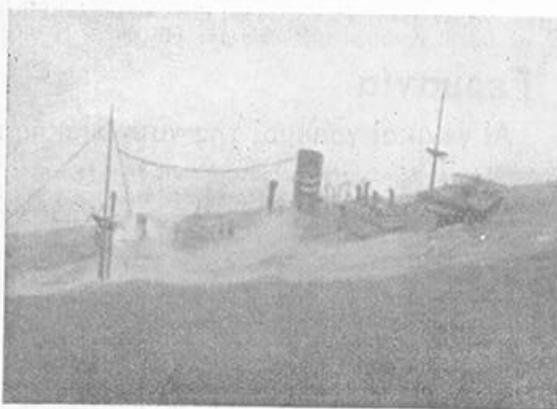
Μετ' ένδιαφέροντος άναμένεται: ύπο τών ναυτικών και οίκονομικών κύκλων της Δανίας ή δημοσίευσις τών έτησίων ισολογισμών τών Δανικών ναυτικών έταιρισμ. Μολονότι: γενικώς δέν προβλέπεται, ώς έκτακτως ικανοποιητικόν τό έκ της έργασις τών πλοίων προίόν, τονίζεται: έτοις δι: ή λόγουσα οίκονομική χρήσις θέλει: παρουσιάσεις: άποτελέσματα εύνοικότερα τών προγονιμών έτον. Λαζήσις εἰς τούτο παρέχουν βέλτιστην: 'Οτις δανικός τιμάριθμος τών ναύλων έσημείωσε μετρίων βελτίστην: έναντι τού 1932 και δι: ή έν ένεργειά χωρητικότης της Δανικής ναυτιλίας ημέρη θό τού 1933 κατά 8 ορού έναντι τού προγονιμών έτους. Βάσει τών δεδομένων τούτων προβλέπεται: ακίνησης τού είσοδηματος της ναυτιλίας κατά ποσοτον 20 ορού.

Κατά τό 1932 αι συνολικαί είναι ναύλων είσπραξεις είχον άνδιθι: είσ 146.000.000 κορωνών, αι δέ τού π. π. έτους έλπιζεται: νά στραφούν γύρω τών 175.000.000 κορωνών. Οι άριθμοι ούτοι: άφορούν τήν έργασιαν τών άποπλοιων και μέτοροσης εἰς τάς έξιτερικάς γραμμάδια, ούχι δέ και τήν άκτοπλοιαν, της δηποιας δέν έγγνωθησαν μέν αι είσπραξεις, έπολογιζονται: δημος αύτοι: ώς άντεραι τών προγονιμών έτον, λόγη της έργατησησης οχυτικής ζωηρότητος εἰς τού δανικούς λιμένας. 'Εν κατακλειδί τονίζεται: δι: ή τη συνάδιψη της ή Δανική ναυτιλία θά παρουσιάση ημέρην κατά τό 1933 είσπραξεις, μολονότι: κρατει: άμφιδολία έση δην θά είναι αύται: τόσον έπαρκεις, ωστα νά καλύψουν τάς δαπάνας άποσθέσεως, έπιθεωρήσεων και διανομής μερισμάτων.

### 'Η πειρωτική Εύρωπη

#### 'Η ναυτιλιακή κίνησις τών τριών λιμένων

Οι κατά τόν μηνα 'Ιανουάριον σημειωθέντες κατάπλοις πλοίων εἰς τός τρεις λιμένας της 'Ηπειρωτικής Εύρωπης, 'Αμερικαν, 'Αμερικήργον και Ρόττερνταμ (συμπεριλαμβανομένου εἰς τόν τελευταίον και τού New Waterway), συνολικώς λαμβανομένοι, έσημείωσαν μίαν ακίνησην έναντι της



Δύο ένδιαφέρουσαι φωτογραφίαι άπό τό ναυάγιον τού 'Ιαπωνικού λάϊνερ «Paris Maru». 'Η πρώτη άριστερά ληφθεῖσα την πρωίαν της 16ης 'Ιανουαρίου έμφανίζει τό οκάφος κατά τήν στιγμήν της προσαράξεως του έξωθι τού Port Elizabeth. 'Η δευτέρα ληφθεῖσα την 3 άπογευματινή δη πλέον τό οκάφος ήτο σχεδόν βυθισμένον. Διακρίνονται μόνον ή γέφυρα, ή καπνοδόχος και οι ίστοι αύτού.

'Εμπορική Ναυτιλίας. 'Αγτι τούτου, κρίνεται οκοπιώτερον νά ευσταθη πάρα τό έπουργαί τού 'Εμπορίου και της Βιομηχανίας άναξάρτητος «Διεύθυνσις 'Εμπορίου Ναυτιλίας», νά καταργήση ή 'Δινος' θαλασσών Συγκοινωνιών», τού Σπαλάτου και νά έδηνθον, ήντη αύτης, τρία παρατημάτα της νέας 'Δινος' 'Εμπ. Ναυτιλίας», είς Σούδαν, Σπαλάτον και Ραγούσαν.

### Τό σιδηροδρομικόν δίκτυον

Είς την Γιουγκοσλαυίαν άρχεται: προσεχώς ή, έργασια διά τήν ουμπλήσιων τού τριμήτος τής οιδηροδρομικής γραμμής της καιλάδος Έπα. Το έργον τούτο προώρισται: νά συνδέση τήν Γιουγκοσλαυίην ένδοχούρων μετά τών Δαλματικών λιμένων και νά διευκολύνη τήν έξαγωγήν τών προδόντων κατά τρόπον ταχύτερον και εύθυγάτερον. 'Η νέα γραμμή προβλέπεται ν' άποπερατωθεί έντός τού 1936.

### 'Η έμπορικη συνδήκη μὲ τήν 'Αλβανίαν

'Αναφορικώς μὲ τήν συναφήσιαν προσφάτως ουμπληρωματικήν έμπορικήν συνθήκην μεταξύ Γιουγκοσλαυίας και 'Αλβανίας, τονίζεται, δι: αύτη νέους διανοίγει δρίζοντας διά τήν πολιτικήν της 'Αλβανίας. 'Η χώρα αύτη—γράφει δι τύπον τού Βελγικράδιο—προσπαθεῖ ν' άπαλλαγή της 'Ιταλίας οίκονομικής έπιρροής και νά έλθη εἰς στενωπέραν οίκονομικήν και έμπορικήν έπαφήν μὲ τά Βαλκάνια. Είναι εινόσιτον, δι: αι ναυτιλίαι της 'Ελλαδος και της Γιουγκοσλαυίας ιδιαιτέρως ένδιαφέρονται διά τούς νέους

άντιστοίχου ναυτιλιακής κινήσεως τού δακεμέριου κατά 133.000 τέννους νέτ—ρετίστερ και έναντι τού 'Ιανουαρίου 1933 κατά 195.500 τέννους.

'Η παρατηρηθέσας βελτίωσης ήτο μεγαλυτέρα διά τό λιμενικών συγκρότημα τού Ρόττερνταμ — μολονότι: τό έμποριον κατά τήν έποχην ταύτην είναι παριωρισμένον, λόγη της διακοπής έκ τών πάγων της μέσω τών ποταμών και διαρρύγων τού έσωτερικού ναυτιλούτος — σημαίσται δέ αύτη εἰς τήν στραφήν πρέσ τό Ρόττερνταμ σημαντικού τημάτος της κινήσεως τών μικροτέρων πλησιούσων λιμένων, χάρις εἰς τά άναθεωρηθέντα και σύνοικη ήδη τημόρια τού πρώτου λιμένος της 'Ολλανδίας.

'Επισής δι λιμήν τού 'Αμερικού έσημείωσε φυσικήν τινα πρόσδον, ένθη άντιθέτως ή έπι τη βελτίων διαφορά της 'Αμερικής είναι έντελως άσημαντος. 'Αναλυτικώτερον, ή ναυτιλιακή κινήσις τών έν λόγη λιμένων έν συγκρίσει και πρέσ τόν 'Ιανουαρίου τού 1933, έχει: ώς έξης:

'Ιανουάριος 1934

'Ιανουάριος 1933

Λιμένες	Πλοία	Τόννοι νέτ	Πλοία	Τόννοι νέτ
'Αμερικόν	1291	1.481.040	1323	1.419.021
'Αμερικά	804	1.446.791	784	1.432.001
New Waterway	1023	1.631.129	961	1.512.421
Ρόττερνταμ	865	1.399.344	776	1.128.766

"Οσον άφορε τέλος τήν ναυτιλιακή κινήσιν τού λιμένος τού 'Αμετερνταμ κατά τόν αύτον μήνα, άναφέρεται: δι: οι κατάπλοι: ήλιατιώθησαν κατά 11 πλοία και 18.850 τ. νέτ έναντι τού δακεμέριου, ένθη έναντι τού

Ιανουαρίου 1933 ηρξήθησαν κατά 20 πλοια και 28.375 τόννους. Κατέπλευσαν, δηλαδή, σες Αμερικανικές 278 πλοια 396.770 τ. νέτ κατά τον Ιανουαρίου τρ. ξ., έναντι 258 πλοιων 368.395 τόννων τον Ιανουαρίου π. έτους.

## Μεγάλη Βρεταννία

### Η κοινοπραξία «Κιούναρ» και «Ούάιτ Στάρ»

Έπειτα εύκαιριά της κοινοπραξίας τῶν ἑταῖρων «Κιούναρ» και «Ούάιτ Στάρ» είς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ὁ Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος αναπτύχθησε εἰς τὸ παρελθόν διὰ νότιενθυμίσης δια τοῦ μᾶς περίπου πεντηκονταετίας εἰχε σημειωθῆ προσέγγισης τῶν δύο τοῦτον ἑταῖρων ὑπὲρ συνθήκας παρομοίας σχεδὸν πρὸς τὰς ὑποστημένας σήμερον. Κατὰ Μάρτιον τοῦ 1887, γράφει, ἡ «Κιούναρ» και ἡ «Ούάιτ Στάρ» είχον προελθει εἰς συνεννόησιν μετά τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ἀναφερούμενην εἰς τὴν καταλληλότητα τῶν πλοίων των, διότι χρησιμέσσον, εἰς δεδομένην στιγμὴν, ὡς βοηθητικά καταδρομία.

Κατόπιν μαρζόν διαπραγματεύσεων ἐπῆλθε τότε συμφωνία, καθ' ἥν ἡ «Oceanic» (ἔξαρτημα τῆς «White Star Line») ἔθετεν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Κυβερνήσεως—πρὸς ἄγραν ἡ ἐνοικίαν, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Ναυαρχείου—τὰ ὑπεροκεανά τῆς «Britannic», «Germanic», «Adriatic» καὶ «Celtic», ἡ δὲ «Cunard Line» προσέφερεν ὑπὲρ τοὺς αὐτοὺς ὅρους τὰ ὑπεροκεανά τῆς «Etruria», «Umbria», «Aurania», «Servia» καὶ «Gallia».

Σημερον, τὴν κοινοπραξίαν προεκάλεσεν ὡς πρωτοβουλία τῆς «Κιούναρ», ἡ οἵη ἐπενθύμηται ν' ἀποτελάθω τὸ νέον αὐτῆς «Κιούνάρτερ», ηνδρὶς δὲ τὴν ἄποιν τῆς ταύτην καὶ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησης ἀπὸ τῆς πλευρᾶς, ὅπως καταπαύσῃ ὡς συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν Βρεταννικῶν τούτων ἑταῖρων καὶ ἐμφανισθῇ ἔνιαίς ἡ Ἀγγλικὴ σημαία εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικόν ἔναντι τῶν ἀνταγωνιστῶν της. Κατὰ τὸ 1887 τὴν πρωτοβουλίαν τῆς συμφωνίας είχεν ἡ «Ούάιτ Στάρ», ἡ οἵη μὲν τὸ δεύτερον αὐτῆς «Oceanic» ἡτο ἡ πρώτη ἑταῖρος, ἡ οἵη κατέχει τὸτε σκάφος μεγαλύτερον εἰς μῆκος ἀπὸ τὸ ἀμύπλιον «Great Eastern» («Μέγας Ἀνατολικός»), ὁ δὲ δήμητρις τῆς Ismay ἡτο ἀποφασισμένος νὰ νικήσῃ τὸν Γερμανὸν ἀντίπαλον τοῦ Albert Ballin, κατέχοντα τὴν προτεραιότητα, ὃς πρὸς τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν.

Εἰς τὴν ἐρημαργίδα «Atlantic Ferry» ἐγράφησαν τὸ 1899 καὶ τὰ ἔχτις χαρακτηριστικά τῆς τότε ἐπικαρπούσης καταστάσεως: «Ἐάν ἡ διαρκῆς αὔξησις τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος τῶν ἔνεντος ὑπεροκεανῶν τοῦ Βόρ. Ἀτλαντικοῦ συνεχισθῇ παρὰ τῶν ἑταῖρων, αἵτινες ἀρθρόνως ἐπικορηγοῦνται ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις τῶν, εἶναι φυσικὸν, ὅτι καὶ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησης θὰ κληθῇ ὅπου παράσχῃ σπουδαῖς ἐπιχορηγήσεις. Μονολότι αἱ ἴδιωταις ἐπιχειρήσεις ἐπιθυμοῦν νὰ διατηρήσουν τὴν πρωτοβουλίαν τῶν καὶ νὰ μείνουν μαρζόν τοῦ Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, ἐν τούτοις τελικώς δέν θὰ είναι δυνατόν εἰς αὐτάς νὰ τὸ ἐπιτύχουν, διότι αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων των θὰ είναι τόσον μεγάλαι καὶ αἱ δαπάναι τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν τόσον βαρεῖαι, ὅτε θὰ ἀπορροφοῦν ἐντελῶς τὰ μερίσματα.....».

Ἡ νέα ἑταῖρα «Cunard—White Star, Limited» θὰ διενύνεται ἀπὸ δεκαπελές διοικητικὸν συμβούλιον,εις τὸ ὅποιον τὰ ἔξι μέλη θὰ ἐκπροσωποῦν τὰ συμφέροντα τῆς «Κιούναρ», τὰ δὲ δεκάλοιπα τέσσαρα τὰ συμφέροντα τῆς «Ούάιτ Στάρ». Η τοιότητα κατανομῆ εἶναι ἀνάλογος τοῦ συγχωνευόμενον τονιά, δεδομένου ὅτι ἡ μὲν «Κιούναρ» θὰ μεταβιβάσῃ εἰς τὴν νέαν ἑταῖριν 15 ὑπεροκεανά τῆς 328.073 τ.γρόδως, ἡ δὲ «Ούάιτ Στάρ» 10 σκάφη τῆς 287.244 τόννων. Τοιοντότοπος, ἀπὸ τῶν στόλων τοῦ Βόρ. Ἀτλαντικοῦ τῆς «Κιούναρ», παραμένουν εἰς τὴν παλαιάν ἑταῖριαν τέσσαρα μονον πλοια, τὰ φροτηγά λάινερς «Bactria», «Bantria», «Bosnia» καὶ «Bothnia», ἐνῷ εἰς τὴν Ούάιτ Στάρ» ἀπομένουν 6 σκάφη χωρητικότητος 69.033 τ. γρόδως, ἡτοι τὰ «Ceramic», «Delfic», «Gallic», «Ionic», «Mamilius» καὶ «Mengantic».

Ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησης ἀπεφάσισε νὰ εἰσαγάγῃ συντόμως εἰς τὴν βούλην τῶν Κοινοτήτων πρὸς ψήφισμαν, ὑπὸ μορφὴν Νομοσχεδίου, τὴν ὑπογραφεῖσαν μεταξὺ τοῦ Βρεταννικοῦ Θησαυροφυλακίου καὶ τῶν ἑταῖρων «Cunard» καὶ «White Star» σύμβασιν κοινοπραξίας εἰς τὸν Ἀτλαντικόν. Διὰ τοῦ Νομοσχεδίου τούτου πρόκειται νὰ παρασχεθῇ ἡ Κρατικὴ οἰκονομικὴ ἔνσχογνας πρὸς τὴν «Cunard» καὶ τὴν νέαν ἑταῖριαν τὴν σχηματισθησμένην ἐκ τῆς συγχωνεύσεως τῶν ὑπηρεσιῶν Βόρ. Ἀτλαντικοῦ τῆς «Κιούναρ» καὶ τῆς «Ούάιτ Στάρ».

Τὸ ἀνότατον διοίκησις τῆς Κρατικῆς ταύτης πιστωσίσεως προβλέπεται ν' ἀνέλητη εἰς 9 1/2 ἔκατ., στεγανῶν, ἐκ τῶν διοίκησιν 3 ἔκατ. λιγῶν θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ἀπόφεράτων τοῦ νέου «Cunarder» καὶ 1 1/2 ἔκατ. θὰ χορημοποιηθῇ ὡς κεφάλαιον ἐκμεταλλεύσεως τῆς νέας ἑταῖριας «Cunard—White». Θὰ παρέχεται ἔξι ἄλλου τὸ δικαίωμα εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησην, διότι προκαταβάλλῃ ποσὸν οὐχὶ ἀνότερον τῶν 6 ἔκατ. λιγῶν διὰ τὴν ναυπηγήσην καὶ ἐνὸς δευτέρου πλοίου ἡ πλοιόν διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βόρ. Ἀτλαντικοῦ, ἐπαρφειται δ' εἰς αὐτήν νὰ ρυθμίσῃ τὸν χρόνον καὶ τὸν τρόπον, καθ' ὃν θέλει διατεθῇ ἡ πιστωσίς αὐτῆς.

Ὑπὸ τοῦ διοίκησις Νομοσχεδίου θὰ λαμβάνεται ἐπίσης πρόνοια καὶ διὰ την μεταβίβασην εἰς τὴν νέαν ἑταῖριν τῶν προνομίων, ἀπίνα παρεχούμενης εἰς τὴν «Κιούναρ» διὰ Νόμου τὸ 1930 καὶ ἀφορούν τὴν ἀπό μέρους τοῦ Κράτους ἀνάληψην τημάτων τῶν κινδύνων διὰ τὴν ἀσφάλισην τοῦ «Κιούνάρτερ».

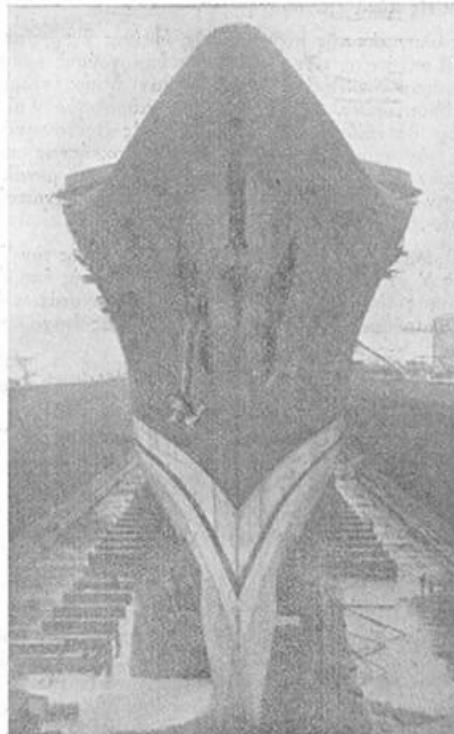
Εἰς τὴν βούλην τῶν Κοινοτήτων ἔχει ἄλλου ὑπεβλήθη ἐπερώτησης διὰ την ταχυτέρων ἐπιψήφισμαν τοῦ ἀνότατου Νομοσχεδίου καὶ διὰ τὴν δυνατότητα παροχῆς μέχρι τῆς κυρώσεως του, ποιᾶς τυρος οἰκονομικῆς διευκολύνσεως ὑπὲρ τέπον προκαταβολῆς, ὥστε νὰ ἐπαναληφθοῦν

ἀμέσως αἱ ἐργασίαι συμπληρώσεως τοῦ «Cunarder», εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἀπασχοληθοῦν 9 ἔως 10 χιλ. ἀνέργων. Ἐκ μέρους τοῦ πρωτυπονγοῦ κ. Μάξ Ντόναλντ παρεσχέθη, εἰς ἀπάντησιν, ἡ διαβεβαϊσθεῖσα ὅτι ἡ κυβέρνησης ἀναγνωρίζει τὸ ἐπείγον τοῦ ζητήματος καὶ θὰ καταβάλῃ πάσαν προσπάθειαν ὅπως τὸ εὐφισκόμενον ἥδη εἰς τὴν ἐπιτροπήν τοῦ οἰκονομικῶν κοινοβούλευτικήν επιτροπήν νομοσχέδιονάθῃ τὸ ταχύτερον πρὸ τῆς βούλης πρὸς ψήφισμαν.

### Οἱ δίδυμοι πλωτοὶ κολοσσοὶ τῆς «Κιούναρ»

Συναφῶς πρὸς τ' ἀνωτέρῳ, ὁ βούλευτης κ. Kirkwood παρέσχεν ἐν συνεντεύξει τοῦ ἐνδιαφερόντας πληροφορίας, τὰς ὁποίας ἡρόσθη ἐκ συνομιλίας τοῦ μετά τοῦ ψυχρογοῦ κ. Runciman. Κατὰ τὰς ἀναπονήσεις ταύτας, αἱ ἐργασίαι ἐπὶ τοῦ «Κιούνάρτερ» θὰ ἐπαναληφθοῦν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου, ἐπολογίζεται δέ ὅτι θὰ καθελκυσθῇ τὸ γιγαντιαῖον τοῦτο σκάφος τὸν προσεχῆ Οκτώβριον ἡ Νοέμβριον. Διὰ νὰ λάβῃ κανεὶς μίαν ίδεαν τοῦ ὅγκου τῆς ἐργασίας καὶ τῶν δαπανῶν, ἀφοῦ αἱ ἀπόλοινθοι χαρακτηριστικαὶ λεπτομέρειαν. Διὰ τὴν ἀποτελότηταν τοῦ θάρησματος 1.000.000 λιρῶν καὶ θὰ ἀπατηθοῦν μόνον διὰ κλινοσεπάσματα 100.000 λιραὶ καὶ δι' ἐπιτροπέα σενή 200.000 λιραὶ.

Οὐσον ἀφορῇ τὴν ναυπηγήσιν καὶ δευτέρου «Κιούνάρτερ», μολονότι



Μία εἰκὼν τοῦ νέου Γαλλικοῦ ὑπερκολοσσοῦ «Normandie» ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς τοῦ St. Nazaire. Διακρίνονται αἱ δλῶς πρωτότυποι ναυπηγικοὶ γραμματαὶ τῆς πρώρας του καὶ τὸ βολβοειδές τοῦ ἄνω μέρους αὐτῆς.

οδεμία εἰσέτι ἐλήμηθη ἀπόφασις διὰ τὸν χρόνον τῆς παροχῆς ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Θησαυροφυλακίου 5.000.000 λιρῶν, ἐν τούτοις θεωρεῖται βέβαιον μεταξὺ τῶν ἀριθμῶν κύριων, ὅτι θὰ ἀρχίσῃ ἡ κατασκευή του, εἰνίς δὲς κατεύθυνσης ὃς καθελκυσθῇ ἡ τὸ ὑπάρχον πλάνον τῶν ναυπηγικῶν ἐσαράνων σκάφων. Τὴν ναυπηγήσιν τοῦ δευτέρου πλοίου κολοσσοῦ προβλέπεται, ὅτι θὰ τὴν ἔξασθαισον τὰ ἴδια ναυπηγικὰ καταστήματα «John Brown & Co», προστίθεται δῆμος ὅτι θὰ τὴν διεκδίκησουν καὶ τὰ ναυπηγεῖα «Vickers—Armstrongs, Ltd» καὶ «Swan, Hunter & Wigham Richardson, Ltd». Τὰ τελευταῖα ταῦτα, μάλιστα, ὑπόδειξην ταῖς εἰκόνας τοῦ 1903 ἀναλάβει τὴν ναυπηγήσιν τῆς «Μαριτανίας», ἡ οἵη τόσον ἐτίμησε τὴν Βρεταννικήν σημαίαν, κρατήσασα τὸν Κρανον «Επισείστα» ἐπὶ δύο συναπτάς δεκαετηρίδας.

### Μία ἀναδρομὴ εἰς τὸ παρελθόν

Ἡ ἀπόφασις τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ὅπως διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν δύο νέων ὑπεροκεανῶν κολοσσῶν ἐπαναστήσῃ τὸ Βρεταννικὴ σημαία τὸν κυρίαρχον αὐτῆς θέσιν εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, τοῦν διαμφισθησίεσαν τελευταῖς ἀπὸ τὴν ἐμφάνισην τῶν Γερμανικῶν καὶ Ιταλικῶν λάΐνερς, ἀποτελεῖ μίαν ἐπαναληφτή παλαιωτέρας προσπαθείας καὶ ἔνα χαρακτηριστικὸν γεγονός τοῦ ἀπὸ τόσου χρόνου συνεχεζομένου θαλασσίου ἀνταγωνισμοῦ.

Οὐλαίης τριαντατεταὶ παρήλθεν ἀφ' ἡς ἡμέρας ἡ «Κιούναρ» Λάγης είχε πρόσθιτη εἰς συμφωνίαν μετά τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν ναυπηγήσιν δύο μεγάλων —διὰ τὴν ἐποχὴν των— ὑπεροκεανῶν, τῆς ἀτυχοῦς «Λουζιτάνιας» καὶ τῆς τελούσης εἰσέτι ἐν ὑπηρεσίᾳ «Μαριτανίας», ἡ οἵη μέχρι τῆς ἐμφανίσεως τῶν διδύμων Γερ-

μανικῶν λάΐνερς «*Bremen*» και «*Europa*» κατείχεν τὸν «Κιανοῦν Έπισείοντα» και ἐθεωρεῖτο, ώς τὸ ταχύτερον πλοῖον τοῦ Κόσμου. Κατὰ τὸ 1903 ἐπεκράτουν εἰς τὴν Ἀγγλίαν οἱ φόβοι, ὅτι αἱ Γερμανοὶ καὶ ναυτικοὶ ἐταφοὶ ἦναντιμένουν, κατ' ἔμπεινον τῆς κυρεγήσεως τοῦ Βερολίνου, ταχύπλοα ἐπιτιματά σκάφη διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σχοτόν, ὅπως, εἰς περίπτωσιν ἐνδεχομένου πολέμου ἐναντίον τῆς Ἀγγλίας, τὰ μετατρέψουν εἰς ἔξωπλοισμένα βοηθητικά εἰδῶδα, δυνάμενα νὰ παρενοχλοῦν τὴν ἐλευθερίαν κινήσιν τῶν πλοίων εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ὄντα καὶ νὰ προκαλοῦν ἐπικινδύνους ἀντιπερισπασμούς εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν τοῦ νησιωτικοῦ Βασιλείου.

Συγχρόνως, τὴν ίδιαν ἐκείνην ἐποχὴν αἱ μετοχαὶ τῆς Ἀγγλικῆς ἑταιρίας «Oceanic» εἶχον πεφτέλθει εἰς Ἀμερικανικὰς ζεῖφας, οὕτῳ δὲ παρέμενε διά τὴν Μεγάλην Βρετανίαν μόνον ἡ «Κιούνφα Λάϊν», ητις καὶ κατεύχε ταχύτητος σκάφη, ζησμουποιούμενα εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ δυναμένα, ἐνδέχομένως, να μεταποιῶνταν εἰς βοηθητικά ενδόρομα τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Ἡτο, όθεν, ἔδηλος διά τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἡ ἀνάγκη τῆς ἀποτήσεως ταχυτάτων ἐμπορικῶν σκαφῶν, ὡς κυβρέοντος τοῦ Λονδίνου εἶχε ἀπό τοῦ 1902 προβῆ εἰς τὸν καταστικὸν μᾶς ἐπιτροπῆς, δύος μελετησμῶν καὶ ἀποφανῆς περὶ τῆς ἀπατηλήμονος ἔκτάξτον δαπάνης διά τὴν κατασκευὴν ταχέων ὑπερισκεπτικών, καθός καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν παρασχεθησούμενων εἰς αὐτὰ ἐπιχορηγήσεων.

Εις τὸ αιτιολογικὸν τῆς κυβερνητικῆς ἔκεινης ἐνεργείας ἀνεφέρετο ὃν «ἐπειδὴ τὰ ταχύτατα τῶν πλοίων τῆς ὑπαρχούσης ἐμπορικῆς ναυτιλίας δὲν ἔφερον τὴν Βρεταννικὴν σημαίαν ἢ δὲν ἐτέλουν ὑπὸ τῆς Βρεταννικῆς ἰδιοκτησίαν, ἵτοι καιρὸς ν' ἀναθεωροῦν αἱ ἀρχαὶ, βάσει τῶν ὅποιον ὡς ἐδίδοντο ἐπιχορηγήσεις εἰς Βρεταννικὰς ναυτικὰς ἑταῖρις πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς παρὰ ἀποτήσεως καὶ διατηρήσεως ἐμπορικῶν καταδόρων, ἐφιδιασμένων μὲν μεγαλυτέραν εἰς ἕππους δύναμιν μηχανῶν καὶ ἐποιέντως ίκανον ν' ἀναπτύσσουν μείζονα ταχύτητα».

Η συσταθείσα έπιτροπή ύπεβαλε την εκθεσίν της τὸν Ιούλιον τοῦ 1932, παρέσχε δὲ ἐν ποιόματι τῶν μελετῶν της τοὺς ἐπομένους ἀριθμούς, δεικνύοντας τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως ταχυτάτων ἀτμοπλοίων καὶ τὰς ἀναγκαιότερας διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐπιτίθεσις ἐπιχορηγήσεις:

Μέση ταχύτης έντοφ ώκεανώφ	Κόστος ναυπη- γήσεως εις £	Δύναμις μηχανών	Έτησία έπι- χορήγησις £
20 μίλια	Α.στ. 350.000	i.h.p. 19.000	Α.στ. 9.000
21 "	" 400.000	" 22.000	" 19.500
22 "	" 470.000	" 25.500	" 40.000
23 "	" 575.000	" 30.000	" 67.500
24 "	" 850.000	" 40.000	" 110.500
25 "	" 1.050.000	" 52.000	" 149.000
26 "	" 1.250.000	" 68.000	" 204.000

Βάσει της άνωτέρου έκθεσεως της έπιτροπής, η «Κιονδαρ Λάϊν» προηλθεν εις τὴν συμφωνίαν και ἔκλεισε τὰ συμβόλαια τῆς ναυπηγήσεως τῶν υπερωκεανών «Μαντιάνια» και «Λουξιτάνια», τὸ κόστος τῶν ὅποιων ἐκαλύφθη διὰ τῆς συνάφεος δανείου, ὑπὸ τῆς Κρατικῆς ἐγγύησης και μὲ τόκον 2 3/4 ορο, ἔξοφλητέον ἐντός 20 ἡπτῶν, καθὼς και δι' ἑταῖρας ἐπιχορηγηθείσης 75.000 λιρῶν, παρασχεθείσης διὰ τὴν μετασχοάλ τῶν ταγμάδοις εἰς.

‘Η μείωσις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος

Αι περιορισθεσαι εις τα κατωτατον δυνατον δριον έργασια: της ναυπηγικής διεμηχανίας, έν αντιθέσι: πρός τάξ τόσην έκτασιν προσαλαδυόντας διαλύεις τών παλαιοτέρας ήλικιας σκαφών, προσκάλεσαν κατά το 1933, έν συνδυασμοφ και πρός τάξ εκ θαλασσίων άτυχημάτων συνήθεις άπωλεις, μιαν αποκαρπά μείσων της Παγκοσμίου χωρητικότητος. Κατά τέν πρό την ίμερην δημοσιευθέντα πίνακα τοῦ «Δέσμο Ρέτζιοτερ», διελόγησαν κατά τό γ'. Ζητηνον τοῦ π.δ. 193 πλοίο 614.333 τ. γκρές, έναντι 153 πλοίων 614.892 τ. γκρές τοῦ γ'. Ζητηνον τοῦ 1932, ἐκ τῶν σκαφών δ' αὐτῷ τάξ 52 ήσαν Αγγλικά 155.214 τόννων και τὰ υπόλοιπα 141 τόννων 459.089 άνηκον εἰς διακόρδους ἀλλας σημαίας. Εάν εἰς τάξ διαλύεις ταύτας προστεθούν και εἰς έκ θαλασσίων κινδύνων άπωλεις, τότε τό γ'. Ζητηνον τοῦ π. δ. εκλείσι μὲ τὴν διαγραφὴν 257 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 704.218 τόννων γκρές.

Ούτω κατά τούς 9 πρώτους μήνας τοῦ π.ε. διεγράφησαν πλούτια τόνων υγράς 2.048.530, έκ τῶν δύοιων 522.701 τ. ἀνήκον εἰς τὴν Βρετανίκην παυτιλίαν και 1.525.820 τ. εἰς τὰς λοιπάς σημαίας. Ἀναλυτικότερον αἱ περιπλώσιαι και διαλύσεις πλοίων ἐμφανίζονται κατά τρίμηνα ἀπό τὸν ἀρχεῖον πλέοντα:

Τρίμηνα	Αγγλικά: Τ. γηροδες	Λοιπ. σημαίαι, τ. Σύνολον, τ. γηρ.
τ'. Ζημένον	172.130	482.930
τ'. >	184.198	505.054
τ'. >	166.373	537.845
Άθροισμα	522.701	1.525.829
		2.048.530

Αι κατά τό αύτό Θυμηνού σημειώσεις καθελκύσεις παρουσιάζουν ταρα-  
στιαν, έναντι των άπολειτων και διαλύσεων, διαφοράν. Έκθεσαν αύται  
τις 304.367 τόννους γκρές και προσκάλσαν εῦτο μείωσιν της Παγκοσμίου  
χωρητικότητας κατά 1.744.163 τ. γκρές, κατανυμένης εἰς 456.646 τ. διά  
την Βρετανικήν ναυτιλίαν και 1.287.517 τ. διά τη λοιπή χώρας. Κατά<sup>1</sup>  
έτσι δικαίως παρίστανται και καθελκύσεις σκαφών διπεράδικων κατ' αντίστρο-  
φον ποσοστών τέχες διαλύσεις και άπολειτας, είναι δὲ χαρακτηριστική η άπο-  
στολή 1930 και έντευθεν σημειώσεις μεταστροφή. Οδιώ, τα αντίστοιχα 9-  
τηνον τοῦ 1930 είχε λαβεῖ με καθελκύσεις σκαφών 2.260.844 τ. γκρές  
και με άπολειτες 863.832 τόννων, παρουσιάζοντας αῦτην την Παγκοσμίου  
χωρητικότητας κατά 1.424.012 τ., ένω το Θυμηνού τοῦ 1933 έκλεισε με  
τελιώσιν της Παγκοσμίου χωρητικότητος κατά 1.744.163 τ. γκρές.

‘Ο παρθενικὸς πλοῦς τοῦ «”Αρκβηρ»

Ο sir Joseph Isherwood άνεκοίνωσεν, ότι το πρότιον φορτηγόν «Arcwear», τού τόπου «Arcform», έκτελεσύν —ώς γνωστόν— τὸν παρθενικὸν του πλοῦν καὶ ἀνάχωρήσαν ἐξ Ἰμριγχαμ τὴν 19ην Ἰανουαρίου καὶ εἰς Ηλλούσθ τὴν 22αν τοῦ ίδιου μηνός, κατέπλευσεν εἰς τὸ Μπουένος «Αὔγουστος τὴν 16ην Φεβρουαρίου, διατανά τὴν ἀπόστασαν ἑντὸς 23 ημέρας 24 ἡμερῶν. Συμφώνως πρὸς τὰς παρασχεθεῖσας τηλεγραφικὰς πληροφορίας τοῦ πλοιάρχου, τὸ «Arcwear» συνήντησε κατὰ τὸν πλοῦν του εὐνοϊκὰς καιρούς συνθήκας, κατὰ δὲ τὰς παρατηρήσεις τῶν 18 τελευταίων ἡμερῶν ἀνέπτυξε ταχύτητα 11 μιλίων μὲν κατανάλωσιν 19.4 τόννων γαιανθράκων τὸ πλοίον. Τὸ ἀπότελεσμα τούτο, παρουσιάζει ὑπέρ τοῦ «Arcwear» οἰκονομίαν 15—20 σοῦ ἔναντι: οἰουόησται ἀλλού τόπου φορτηγού ακάφους ἐκ τῶν ὕβρισκομένων σύμμερον ἐν τῇ Θαλάσσῃ.

‘Η μείωσις τῆς ἀργούσης χωρητικότητος

Συγχριτικαὶ στατιστικαὶ δημοσίευμέναι ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυ-  
αγκοῦ τύπου καὶ ἀφορῶσαι τὴν διακύμανσιν τῆς παρωπλισμένης Παγ-  
κοσμίου χωρητικότητος διαπιστοῦν, ὅτι τὰ τελοῦντα σήμερον ἐν ἀργιᾳ  
τάξιῃ ἀντιτροπωπεύοντα ποσοστῶν κατὰ τι μικρότερον τοῦ 16 οὗ τοῦ  
παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, ἐνῷ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1933 τὸ  
ἴδιῳ ποσοστὸν ἀνήρχετο εἰς 20 οὐραῖς.<sup>1</sup> Η παρατηρηθείσα κατὰ τὴν  
ὑαφειαν τοῦ μεσολαβήσαντος 12μήνου μείωσις, δὲν οφείλεται τόσον εἰς  
τὴν ἐπάνοδον ἐξ τῆς ἀργίας εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πολλῶν σκαφῶν,  
ιλλ᾽ εἰς τὴν πρόσδοπον τῶν διαιώνεσιν, ιδίᾳ μάλιστα εἰς σᾶς χωρας  
ἔνδυνται αὐταὶ καὶ διὰ τὴν παροχὴν κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων,  
οὐ λέγει εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Γερμανίαν.

Εἰς τάς διαλύσεις, βάσει τῆς Κρατικῆς ἀρωγῆς, είχε τὴν πρώτην  
δέσιν κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἡ Ἰαπωνία, τῆς ὥποιας οὗτοῦ ἡ παρο-  
τισμένη χωρητική περιφερίσθη εἰς τὸ ἀσημαντον ποσοστὸν τοῦ 4  
٪. Μετά τὴν Ἰαπωνίαν ἤκολούθουν κατὰ σειράν εἰς τάς διαλύσεις,  
καὶ τοῦτο γάρις εἰς τὴν Ιδωτικὴν πρωτοβουλίαν καὶ τάς εἰνοῦντας  
αἱμάτων τὸν παλαιοσυδίχον, ἡ Ἐλλὰς καὶ ἡ Δανία, αἵτινες καὶ ἐπώλη-  
ησαν μὲν σεβαστὴν χωρητικότητα, ἔναντι τῆς συνολικῆς αὐτῶν δυ-  
νάμεως.

\* Έκ τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, τὰ δὲ λιγύτερα ἐν ἀργίᾳ πλοῖα ἔχει ἡ Μεγάλη Βρεταννία μὲ ποσοστὸν 11 οὗ ἔναντι τῆς συνολικῆς τῆς χωρητικότητος, ἐνῷ αἱ ἀκολουθῶνσαι εἰς ὅγκον ναυτιλίας Ἡνδρέαν Πολιτείαι ἔχουν παρωπλισμένον τὸ 1/3 τῆς χωρητικότητός των, με μείζονα ἀναλογίαν διὰ τὰ σκαφῆ τὰ ἀνήκοντα εἰς τὸν κυβερνητικὸν στόλον της. Ἡ Γαλλία ἔχει ἐν ἀργίᾳ τὸ 1/4 τῆς ναυτιλίας της, ἐνῷ ἡ Ἰταλία, τῆς ὁποίας ἡ ναυτιλία ἀπολαμβάνει πλούσιων ἐπιχορηγήσεων ἔχει ἐν παροπλισμῷ τὰ 1/4 οὗ τῆς χωρητικότητός της.

Ἐκ τῶν διδέκα χωρῶν, ἐγάστη τῶν διοίων κατέχει ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ὑπερβαίνουσαν τὸ Ι ἔτα, τόννον γχός, αἱ ἐπτὰ ἐμφανίζουσιν ποσότερον, ἀργούσας χωρητικότητος κατώτερον τῆς ἀναλογίας τῆς παρωπλισμένης παγκοσμίου τοιαύτης, ἥτοι κατώτερον τοῦ 16 οὗ.

W<sup>m</sup> BROWN, ATKINSON & C<sup>o</sup> L<sup>t</sup>  
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1847)  
HULL και GOOLE.  
ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
BROWN, ATKINSON & BLAKELOCK L<sup>TD</sup>  
GRIMSBY & IMMINGHAM  
ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ, ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ,  
ΝΑΥΛΟΜΕΣΤΙΑΙ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ  
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ.  
ΤΗΛΩΜΑΤΑ: { ATKINSON ΔΙΑ ΤΟ HULL  
BACO ΔΙΑ ΤΟ GOOLE, IMMINGHAM, GRIMSBY, Y  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΛΟΥΔΣ  
HULL, GOOLE, GRIMSBY & IMMINGHAM

## Τὰ νέα λάϊνερς τῆς «Γιούνιον Κάστλ»

‘Υπὸ τοῦ «Λόδδ Λιτσ» ἀναγάφονται ἀρχεται πληρωφορίαι, σχετικαὶ μὲ τὰς προσφάτως κλεισθεῖσας τέσσαρας νέας παραγγελίας σκαφῶν ὑπὸ τῆς Ἑταίριας «Union Castle Line», διὰ τὰς πρὸς τὴν Νότιον Ἀφρικήν ὑπηρεσίας της. Πρόκειται νά ναυπηγηθῶν δύο μεγάλα ὑπερωκεάνια διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ταχηδρομίου καὶ δύο φορτηγά, ἔφοδιασθαι καὶ μὲ ψυγεία. Τὰς παραγγελίας ταύτας ἔγραψαν τὰ ἐν Μπέλφαστ ναυπηγεῖα «Harland & Wolff, Ltd.».

Αἱ σιγητήριοι μηχαναὶ τῶν δύο ὑπερφωκεανίων θὰ εἰνε Ντήζελ, τύπου «B. & W.», δίχροοι (ἀντί τετράγρονοι, ὡς εἰνε αἱ μηχαναὶ τῶν ἄλλων μότορωπες τῆς ἑταῖριας) καὶ διπλῆς ἐνεργείας. Οἱ τύποι ὅποιοι τῶν μηχανῶν προερχοῦθη, διότι ἐπαρκῶν δοκιμασθεῖς κατά τὰ τελευταῖα ἔτη, ἀπέδουσεν ἵκανον πολλά ἀποτελέσματα. «Οσον ἀφορᾷ τὰς διαστάσεις τῶν δύο ὑπερφωκεανίων, ἡ ἀποτεράτωσις τῶν ὅποιοι θὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς διετίας ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῆς τρόπιδός των, θὰ εἰνε μῆκονς 530 ποδῶν καὶ πλάτους 75 π., ἡ δὲ συνολικὴ χωρητικότης ἔκστατος 20.100 τόννοι γροῦς. Τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους θὰ προσαρμοσθῇ πρὸς ὅλα τὰ τεχνικά δεδομένα, ἡ πονήνη των θὰ εἴνε ὄμοια καταδρομικοῦ, θὰ διαθέτουν δὲ διαμερίσματα δι' 800 ἐπιβάτας α'. και γ'. θέσεως ἔκστον.

Τά δύο φροτήγια, θά είνε και αντά νέου τύπου διά τὸν στόλον τῆς «Union Castle», διότι θὰ διαθέτουν χώρον 3000 τ. ἐμπορευμάτων διά συνήθη φορτία, ἐν συνδιασμῷ πρός ψυχεία ἀπαρκοῦντα διά 5000 τόνουντος ἐμπορευμάτων ὑποκειμένων εἰς ἀλλοίωσιν. Τὸ κόστος καὶ διά τὸ στόλον πλοία ὑπολογίζεται, ὅτι δὲν θὰ είνε κατόπιν τῶν 3.000.000 λιρῶν, δεδομένου ὅτι ἡ δαπάνη δι' ἔκατερ τῶν ἐπερωτεύσιων θὰ διακυμανθῇ μεταξὺ 1.000.000 καὶ 1.250.000 λιρῶν.

Ai νέαι ἀτμομηχαναὶ Οὐάῖτ

Αι άτμομηχαναί του νέου τύπου White, έφευρθείσεως και κατασκευής του δήντρου τῶν ομωνύμων μηχανογραγίων «White Marine Engineering Co», τοῦ Hebburn, προκαλούν ἀπό τινας ζησούλας τὴν προσοχὴν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ἀφ' ὅτου, ίδις, ἀνηγγέλθη, ὅτι κατεσκευάσθησαν αἱ πλόται μηχαναὶ νευτικῆς χρήσεως προοριζόμεναι νά ἔγκατασταθοῦν ἐπὶ τοῦ Βρετανικοῦ φορτηγοῦ στρατοπλοίου «Adderstone». Λέγεται, ὅτι ἡ ἀτμομηχανὴ White ἡ σημειώσῃ ἔνα νέον σταθμὸν εἰς τὰ συστήματα προώσεως τῶν πλοίων, κυρίως δὲ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν, δι' ὃ και μετ' ἀμειώσουν ἐνδιαφέροντος ἀναμένονται παρὰ τῶν ἑπτακιστῶν, τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν τὰ ἀποτελέσματα τῶν τελικῶν δοκιμῶν. Ἡ νέα μηχανὴ τοῦ «Adderstone» θ' ἀναπτύσσῃ δύναμιν μέχρι 2000 ἵππων.

Κατά τὸ προελθὸν ἔτος ὁ κ. White είχε κατασκευάση μίαν ἀτμομηχανὴν δυνάμεως 500 ἵππων, ήτις ἀπέδωκε κατὰ τὰς δοκιμὰς λίαν ἴκανον ποιητικά οἰκονομίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν διοπτῶν τύπους τῶν ἐν χρονεῖ απομηχανῶν, προβλέπεται δὲ βασικώς ὅτι αἱ οἰκονομίαι αὗταιν θὰ εἰνὲ σημαντικῶτεραι εἰς μηχανὴν μείζονος δυνάμεως. Ἀναμένεται οὖν, ὅτι θὰ ἐπιτευχθῇ κατανάλωσις μιᾶς λίβρας γαι-  
άνθρακος κατὰ ἑνδεικτικὸν ἓπον καὶ ὕδωρ, εἰς τρόπον ὡστε ἔνα φορτηγὸν ἐφωδιασμένον μὲ ἀτμομηχανὰς White, θὰ δύναται νὰ συναγωνισθῇ ἐντατικῶς ἔνα δηζελόπολον, τόσον εἰς τὸ κόστος τῆς γαντψήσεως, δοσον καὶ εἰς τὰς δαπάνας τῆς κινήσεως.

Η ἀτμομηχανή White ἀποτελεῖ συνδυασμὸν τῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς ψήφηλῆς πιέσεως καὶ τοῦ ἀτμοστροβίλου χαμηλῆς πιέσεως, οὐτως ὥστε ἐπωφελεῖται τῶν γνωστῶν οἰκονομιῶν, ποὺ παρουσιάζει ή ψηφῆλη πίεσης τῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν καὶ τῶν οἰκονομιῶν τῆς χαμηλῆς πιέσεως ἡ ἔξατη μηχανή τοῦ ἀτμοστροβίλου. Ἐκάστη μηχανὴ είνει συνδεδέμένη δι' ὄδοντων τροχοῦ (gearing) ἐπὶ τοῦ ὀλιγοστρόφου κινητηρίου ἕξονος τῆς ἑλικος, οὐτω δὲ ἀπολαμβάνεται ἡ μεγίστη δυνατὴ οἰκονομία καὶ ἐκ τῶν τριῶν μονάδων. Πιστεύεται, μεταξὺ τῶν τεχνικῶν κύκλων, ὅτι ἡ ἀτμομηχανή White είνει ἡ πλέον οἰκονομικοτέρα διὰ τὰ φροτηγὰ πλούτα γενικῶς καὶ διὰ τὰ tramps ιδιαιτέρως, ἀπὸ δλας τὰς μέχρι τούδε παραδεγμένας καὶ διτὶ—ἀπὸ τῆς Ἀγγλικῆς πλευρᾶς—δὲ πρόκειται νὰ συμβάλῃ μόνον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας τῶν Βρετανικῶν tramps, ἀλλὰ νὰ ἐνισχύῃ καὶ τὸ ἐμπόριον τοῦ γαιανθρακος. Τὸ «Adderstone» είνει σκάφος 5327 τ. γκρός καὶ ἀνύκνει εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Lampert & Holt» ἀγορασθὲν ἐπὶ τούτῳ παρα τῶν Μηχανουργίεών White διὰ τὴν ἐν τῇ ποάτῃ δουκικού τῶν νέον τύπου ἀτμομηχανῶν.

Ἡ ἐκ τῆς ὑπερθερμάνσεως οἰκονομία

“Η πρακτική ήδη είχε της υπερθερμάνσωσεως και τα έξι αύτης προσρχόμενα δέφληγη, έκ της άλλωττωσεως της καταναλώσεως γαϊανθράκων, ζηταζόμενη σαν διά μίαν άκυρη φοράν — ώς γράφει το Λονδίνειον «Syren» — από τὸν απολογισμὸν τῆς ἑταῖρας κινήσεως ἐνός Βρετανικοῦ τάνκερ, οχούλουμένων εἰς ἀντοπλόκους μεταφράζε, ἔχοντος δὲ χωρητικότητας 850 τόνων φορτίου. Τό εἶναι λόγῳ τάνκερ είχεν εἰς τὸ διάστημα ἐνός ἑτούς οίκονο- μίαν 767 τόνων γαϊανθράκων, ἐν συγκρίσει πρός Ετερούς ἀδέλφουν αὐτοῦ θεωρημένούς, εἰς τὰς ἄτυπημαχανὰς τοῦ δόποιος δὲν είχεν ἔφαρμοσθεὶς ή περθέμανσος τοῦ ἀτμοῦ. Ήτις δὲ περιτέρω ή πραγματοποιηθείσας οίκονο- μία υπεράδη τὴν ἐγγύησει προϋπολογισθείσας τοιαύτην, κατὰ 267 τόνων γαϊανθράκων.

Σχετικώς μὲ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν οἰκονομίαν ἀναφέρεται, ὅτι κατά τὸ 12μηνον τοῦ 1933 κατηγόριας τὸ ἐφωδιακόν μὲ ὑπερθεματικής τάνκερ, 297.97 τόνους γαιανθράκων, ἐν ναυισπλοΐᾳ 50 ἑβδομάδων, ἐνīt ἄνευ ὑπερθεμαντήρων ἀδελφόν αὐτοῦ σκάφος κατηγόριας 3506 τόνους ἐν ναυισπλοΐᾳ 45.15 ἑβδομάδων. "Ἡ σύγκρισις, βάσεις τοῦ ὑπολογισμοῦ κατά τόνους ἑδημαδιών καταναλωθέντας, εἶναι 85.6 τ. διὰ τὸ πρώτον καὶ 77.9 τ. διὰ τὸ δεύτερον. Δέονται οὖσις νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατά τόνους ἑκ-  
φορτωνομένου φορτίου γίνεται χρῆσις, κατ' ἀναλογίαν, μᾶς λίθρας καν-  
άμενος θλῆς, ὥστε δὲ ἐπὶ τῷ καταναλωτούμενῳ γαιανθράκων ἀριθμός ἀν-  
τιστοιχεῖ πρὸς 5.6 διὰ τὸ ἐφωδιακόν μὲ ὑπερθεμαντήρως τάνκερ, καὶ  
9.84 διὰ τὸ στερούμενον τούτων, ὡς δὲ ποσότης τῶν γαιανθράκων διὰ  
τὸν παραγγόγην ἀτμοῦ ἐμφανίζεται ηδημένη κατὰ 21 τόνους ἑδημαδιώ-  
ντος διὰ τὸ ἄνευ ὑπερθεμάνωσες τάνκερ.

Σημειώνεται έπισης — και τούτο ένέχει ιδιαίτεραν σημασίαν — ότι, τό  
χρησιμοποιούν υπερθέρμανσιν δεξικανόντος έχρισιάσθη μονον 11 ήμέρας  
εν' έπισκευάζ, ένω τό έτερον άπωλετα 35.9 ήμέρας. Τα άνωτέρω στοιχεία  
είναι ίκανα νά πείσουν περι της προσρομήν της έκ της υπερθερμάνσεως  
του άτμου οικονομίας, όχιμη και έπ' αὐτών τον μικρότερην κυριτικότητος  
τζιπούσιον.

Οι ύπερθερμαντήρες είς τὰ ἄπ τῆς «Ρόπνερ»

Εις πλήρη πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω ἔρχεται ἐπικαίρως καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς μεγάλης Ἀγγλικῆς ἑταῖρας «Ropner», διπώς τοποθετήσης ὑπερβολαίμαντήρας καὶ ἐπὶ τῶν ὑπολοίπων 11 φορτηγών ἀτραπολίων της, χάρις εἰς τὸ ἐπιτευχθέντα Ικανοποιητικά ἀποτελέσματα ἀπό τα ὑποστητά τὴν βελτίωσιν τούτην ἔτερα 14 ἀτραπολίων της. Τὴν ἔργωνταν ἀνέλαβον τὰ μηχανουργεῖα *Continental Marine Engine Works* τοῦ Οὐρστ Χάρτλεϋπουλ,

Έπειτα απόφοιτος της άποφασισμένης ταύτης, γράφει η «Journal of Commerce», τοδι Λαζαρεπούλη, ότι οι δέκαμετα δύναται πλέον νά υπάρχειν άμφισσοιαί πάντα της πρακτικής ωφελιμότητος των υπερθερμαντήρων. Και προσθέτει τα πάντα συνούσια: «Επειών ληγματών έτονος ήταν, διότι δύος πλειστηριαί δύναται είτε θέσαι νά προσθούν είτε νέας ναυπηγήσουν οικονομικών πλειστηριών πρός αντιτελτώπισιν των σημερινών δυσκολιών περιστάσεων, δύναται κάλλιστα νά ξακουσθήσουν την διέξιδον της υπερθερμάνσεως, συγχρονίζοντες τα σκάφη των και καθιστώντες αυτά κατάλληλα διά μίαν περιτέρω έπωφελή έκμεταλλευσιν».

»Μίαν ακόμη έπιβεβαίωσιν τής άλγηθείας ταύτης — συναγέγει πώς η ίδια έφημη περί — άποταλει τό γεγονός ότι οι "Αγγλοι" έφοπλισται ήρχισαν θηρικοί και μάλιστα εἰς εύρυτακαν κλίμακαν νότια προεπιστρέψαντα το εβρετζινά ματσούς τής ίδιας ηπερθεμανόσων. "Εν καὶ μόνον" Αγγλικόν μηχανουργείον κατά τό τέλος του 1933 είλη μετατρέψει ή ποργράφει: συμβολικά μετατροπῶν! Οι 156 άτμοκίνητα πλοια, παρ' ἄνοις θὲ μόνον έφοπλιστού είχαν έφαρμοσθή τό σύστημα τῶν ηπερθεμαντήρων ἐπὶ 21 σκαφῶν του. Προεβλέπεται έτι εύρυτέρα έφαρμοσθή κατά τό τρέχον ἔτος, δεδομένου ότι η προερχομένη ἐν τής μετατροπῆς ταύτης οικονομικά κατακαλύπτεσσι και σύστημα τίνονται εἰς τό αεροπλόν ποσοστό, τού 20 πολο.

## Nopθηγία

80 γέα δεξαμενόπλοια;

Μεταξύ των ένδιαιφαρομένων έφοπλιστικών Νορβηγίκων κυκλων έπιμονος: οπό τινος κυκλοφορούν φήμαις, καθ' άς η **Eagle Oil & Shipping, Co.**, δηλαδή τό ναυτιλιακόν έξαρτημα τῆς έπικαιρίας πετρελαίων **"Shell"** και ή **Standard** πρόκειται νά προσθον μέχρι το 1940 εἰς την ναυπήγησην 80 ένων διλφ' νέων τάκηνερ, ίνα περιορισθεὶς ή έκαστα παρά τῶν έπιταρθέν τούτων ναυλωνομένην χωρητικότης δεξαμενοπλοίων και διπος αδται αποδούν άνεξάρτητοι έναντι τῶν ένων έπικαιρίων. Κατά τὰς ίδιας φήμαις αλι σχεδιαζόμεναι εἰς τόσουν εὐρεῖαν κλίμακα ναυπηγήσεις θὰ δοθούν εἰς τὰ Βρεταννικά ναυπηγεία, θά κοστίσουν 10.000.000 λιρών και θα άπαγκολήσουν ασφαράν τημήμα τῶν ἀνέργων προσωπικῶν τῆς Αγγλίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Αι ἀνωτέρω φῆμαι διεψύσθησαν καὶ ὑπό τῶν τριῶν ἐταῖροῖς, αἵτινες καὶ παρέσχον τὴν ἐπαγγέλησιν, ὅτι τὰ 18 δεκαμενάπλοια, ἣτινα ἡδη παρηγγέλθησαν παρ' αὐτῶν, δὲν ἀποτελοῦν τὴν ἀπαρχῆν εὑρυτέρου προγράμματος τῆς «Shell» καὶ τῆς «Eagle», ἀλλὰ πρόσκαιται, παρακλήσιμα μέχρι τοῦ 1935, ὑ' ἀντικαταστήσουν ισχριθμά πεπαλαιωμένα πετρελαιο-ώρηα σαφῇ τοῦ.

Ἐπειδὴ τούτοις παρὰ τὴν κατηγορηματικὴν ταῦτην διάφευσιν, οἱ ἐπὶ Λογίνῳ ἀνταποκριταὶ τῶν Νορθηγίκων ἐψημερίδων ἔσχακολουθοῦν ἐπιμένοντες, θεῖ αἱ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν τριών ἀττικῶν τοῦ Βρετανικῶν ναυπηγησθεῶν συνεχίζονται καὶ διτε, πράγματι, εἰναις ἀποφασίσμεναι· αὗται γά ταναγρήσσουν ἕνα μέτρα ἀσύμμορτο τάνκον. ἡ τακτικὴ ιαρικῶν

THAE@. 36939

158)9 HIGH ST.

THA. ACUTE-HULL  
28, BISHOP PLANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

## ΕΛΑΪΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ.

[WWW.K-TECH.COM.TOE](http://WWW.K-TECH.COM.TOE) & MUXANNE

έχ τών διόπιστων πιθανόν νά δοθῇ και εἰς τὰ νυκτηριεῖς ἄλλων τινῶν χωρῶν. Αἱ φῆμαι προσκάλεσαν τὴν ἀνησυχίαν τῶν ἐνδιαφερομένων Νορδγύρων ἐφοπλιστῶν, δεδομένου δι: ή Νορδγύρην ναυτιλία κατέχει: 193 τάνκερς, ἐκ τῶν διόπιστων 60 ἵπις 70, μεγάλης χωρητικότητος, ἔργαζονται συνήθως διά λογαριασμὸν τῆς «Shell».

## Παλαιστίνη

### Ἡ πρόοδος τοῦ λιμένος τῆς Γιάφφας

Εἰς προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰχομεν κατ' ἐπανάληψην παράσχει πλείστας λεπτομερείας περὶ τοῦ νέου λιμένος τῆς Γιάφφας, τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς τοῦ κινήσεως καὶ τῶν ἐκτελουμένων ἐν αὐτῷ μεγάλων ἔργων, συνολικῆς διπλάνης 1.250.000 λιών, χάρις εἰς τὰ ὅπια ὁ νέος λιμὴν ἀπέκτησε θαλασσίαν ἐπιφάνειαν κατὰ τὰ μικροτέραν τῆς Μασσαλίας καὶ μεγαλύτεραν ἐναντὶ παντὸς ἄλλου λιμένος τῆς Μεσογείου. Εἰχομεν ἐπίσης ἀναγράψει καὶ τὰς ἔργων τῆς πολιγόνωσεως τῶν πετρελαιοτυπῶν τῆς Μοσσούλης διὰ τὴν διοχέτευσιν τῶν πετρελαίων πρὸς τὴν Μεσογείον καὶ τὴν μέλλουσαν στροφὴν τῶν φορτώσεων ἀπὸ τοῦ Περσικού κόλπου εἰς τὴν Γιάφφαν, χάριν τῆς συντηρίσεως τῶν ἀποστάσεων καὶ ἀποφυγῆς τῆς διαβάσεως τῶν τάνκερων ἀπὸ τὴν δαπανηράν διάρρογα τοῦ Σουνέ.

Ἀναφέρεται ἡδη συμπληρωματικῶς, ὅτι μέχρι τοῦ Ιουλίου τοῦ 1935 ὅτι ἔχει ἀποτελεστοῦ ἡ κατασκευὴ τοῦ σωληνωτοῦ δικτύου μέχρι τοῦ λιμένος τῆς Γιάφφας, ὅστις προσδιορίσταν νά προσλήψῃ ιδιάζουσαν σημασίαν, ἀπόλογοντος κανείς, ὅτι πλὴν τῶν δι' αὐτὸν ἔχαγων 2.000.000 τόννων πετρελαίου ἐτήσιως, συγκεντρώνει καὶ σημαντικὴν κίνησην ἔξαγωγῆς ἀπετεριδοειδῶν. Κατὰ τὴν τελευταίαν περίοδον ἔχει θησαν διά τῆς Γιάφφας 4.000.000 κιβώτια ἐσπεριδοειδῶν ὑπολογισμοὶ δέ, βασιζόμενοι ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν καλλιεργουμένων ἔκτασεων τῆς Παλαιστινιακῆς ἐνδοχώρας, πείσουν ὅτι δύναται ἡ ἔξαγωγὴ αὐτῆ νά φθάσῃ εἰς τὰ 10.000.000 κιβωτίων.

Ἐξ ἀλλού μία σοβαρὰ ἔξαγωγὴ κίνησης δύναται νά προέλθῃ ἀπὸ τὰς φορτώσεις τῆς ποτάσσης τῆς παραγομένης ἐκ τῶν ἀλάτων τῆς Νερούς Θαλασσῆς. Ἡ σημερινὴ ἔξαγωγὴ ποτάσσης δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 200 τόννους μηνιαίως, τονίζεται ὅμως ὅτι εὐγέρεστατα εἶνε δυνατὸν νά νεφρεψῃ τοὺς 1000 τ.λ.μηροτικῶς, ἐάν θηλεται καταλλήλως ἡ βιομηχανία αὐτῆ δραγματικῆ, ἐφ' ὃσον μάλιστα εἴνονται ἀπὸ τὴν γενιασιν ἐνὸς συγχρόνων καὶ ἀριών ἔξωπλισμένων λιμένος. Ὑπολογίζεται ὅτι ἡ βιομηχανία τῆς ποτάσσης τῆς Παλαιστίνης δύναται κάλιστα νά ἀποβῇ ἔνας ἐπικινδυνός συναγωνιστής τῆς Γαλλικῆς καὶ τῆς Γερμανικῆς ποτάσσης.

## Ρουμανία

### Ἡ ναυτιλιακὴ καὶ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως

Συμφώνως πρὸς τὴν δημοσιευθεῖσαν τελευταίως ὑπὸ τοῦ «Danube Market & Shipping Report» ἐτσίσαν στατιστικὴν τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς κίνησεως τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως (συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Σουνινᾶ), ἀπέλπεσαν ἐκεῖθεν κατὰ τὸ 1933 551 ἀττόπλοια καὶ μότοραπτες 1.059.125 τ. νέτ, ἐναντὶ 558 σκαφῶν 1.001.257 τόννων ἀπίνα είλον ἀπόπλεσεν κατὰ τὸ 1932. Ἡ ναυτιλιακὴ αὐτῆ κίνησης κατανέμεται εἰς 20 σημαίας, ἐκ τῶν διόπιστων αἱ συγκεντρώνουσαι τὴν μεγαλύτεραν κίνησιν εἶναι αἱ ἀκόλουθοι τέσσαρες κατὰ σειράν, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1932:

1933			1932			
Σημαία	Πλοϊα	Τ. νέτ	Αναλ. ο)	Πλοϊα	Τ. νέτ	Αναλ. ο)
Έλληνική	191	330.245	31.18	176	286.839	28.65
Ίταλική	108	235.958	22.28	96	213.988	21.37
Ρουμανική	72	150.256	14.17	61	101.182	10.11
Αγγλική	54	101.088	9.59	71	113.867	11.37

Εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι παρὰ τὸν ἐνταθέντα Ίταλικὸν ἀνταγωνισμὸν, χάρις εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως καὶ πρὸς τὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν, παρὰ τὰς γενικὰς ἀντιξόους συνθῆκας καὶ τὸν συναγωνισμὸν τῶν λάινερος, ἡ Έλληνικὴ σημαία κατέρριψε νά κρατήσῃ τὴν πρώτην θέσην τῆς εἰς τὸν Δουνάβιν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ νά μετασχη κατὰ τὸ 1/3 περίπου εἰς τὴν δὲλην ἐκεῖθεν ναυτιλιακὴν κίνησιν.

Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐκ Δουνάβεως ἔξαγωγάς ἀνήλθον αὗται κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν ὡς ὁ ἀκόλουθος συγκριτικὸς πίναξ δεικνύει :

Έτη	Πλοϊα	Τ. νέτ	Σημαία	Τ. νέτ	Ξυλεία, βαγ.	Γεν. εἰδη, τ.
1929	644	1.068.288		1.701.467	41.869	45.302
1930	845	1.482.411		2.743.171	37.779	42.467
1931	690	1.165.789		2.055.981	32.224	40.159
1932	558	1.001.257		1.656.144	31.224	50.454
1933	551	1.059.125		1.755.146	30.892	67.201

Αἱ κατὰ τὸ 1933 ἐκ Δουνάβεως ἔξαγωγαὶ ἔχετελέσθησαν ἀπὸ πλοϊα 20 διαφόρων σημαΐων, ἐκ τῶν διόπιστῶν τὰς μεγαλύτερας ποσότητας γεννημάτων καὶ ξυλείας μετέφερον Έλληνικὰ σκάφη. Εἰς τὰς ἔξαγωγὰς γεννικῶν ἐμπορευμάτων πρώτη ἥλθεν ἡ Γερμανικὴ σημαία με 22.465 τόννους, δευτέρᾳ δὲ ἡ Έλληνικὴ με 15.131 τόννους, χάρις εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Δουνάβεως—Κόντινεντ τὴν διατηρού-

μένην διὰ τὸν φορτηγῶν λάινερος τοῦ κ. Μαρκῆ Εμπειρίου. Εἰς τὸ παρελθόν ἡ Έλληνικὴ σημαία ἐλάχιστα μετείχε τῆς κινήσεως τῶν γεννικῶν φορτίων. Τὸ μεγαλύτερον ποσοστό τῶν ἔξαγωγῶν ἔχει προστεθεῖ ἀπὸ τὰς ἀκόλουθους 10 σημαίας:

Σημαία	Πλοϊα	Τ. νέτ	Σημαία	Τ. νέτ	Ξυλεία βαγ.	Γενικά, τ.
Έλληνική	191	330.245		691.980	8.126	15.131
Ίταλική	108	235.958		325.204	527	9.199
Ρουμανική	72	150.256		150.472	8.538	7.696
Αγγλική	54	101.088		150.869	5.363	7.518
Αίγαντική	30	44.059		5.165	7.354	300
Σερβική	16	39.916		100.903	—	1.414
Γερμανική	23	37.542		52.725	32	22.465
Ούγγρική	13	32.945		75.565	472	738
Νορβηγική	11	23.573		60.292	—	—
Ισπανική	7	13.230		35.019	—	91

Αἱ ἔξαγωγες ποσότητες γεννημάτων καὶ ξυλείας προωρίζοντο διὰ τὰς ἀκόλουθους κατευθύνσεις ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1932:

Προορισμός	Γεννήμ. τ.	Ξυλεία, βαγ.	Γεννήμ. τ. Ξυλ. βαγ.
Όλλανδίαν	470.346	42	388.951 185
Αγγλίαν	338.176	—	95.169 —
Δανίαν—Σκανδιν.	242.263	—	213.848 —
Βέλγιον	194.882	40	199.628 31
Γερμανίαν	112.999	—	162.122
Νότιον Γαλλίαν	100.381	2031	136.623 2703
Βόρειον Γαλλίαν	76.901	936	104.581 477
Αδριατικήν	68.403	100	161.362 45
Δυτ. Ιταλίαν	48.044	1856	49.867 1871
Ελλάδαν	20.062	5456	76.531 5871
Σικελίαν	13.414	1928	28.905 1876
Σωλίαν—Παλαιστίνην	11.264	6998	6.215 5712
Λίγυπτον	90	7647	1.250 7522
Βόρ. Αφρικήν	5.525	2285	16.685 2948

Αἱ ὑπόλοιποι ποσότητες ἀπεστάλησαν εἰς διαφόρους ἄλλας χόρους, ιδίᾳ διόρθωτος 5695 τ. εἰς Ἕνοι. Πολιτείας καὶ 16.173 τ. εἰς Μόντρεαλ, 7620 τ. γεννημάτων εἰς Σαγκάνη καὶ 675 βαγ. ξυλείας εἰς Τουρκίαν. Αἱ συνιστέα ποσότητες γεννημάτων ἔμπορευμάτων ἀπεστάλησαν ὡς ἔχεις: 21.933 τ. εἰς Γερμανίαν, 9921 τ. εἰς Αγγλίαν, 9288 τ. εἰς Νότ. Γαλλίαν καὶ 2780 τ. εἰς Βόρειον Γαλλίαν, 8063 τ. εἰς Βέλγιον, 6140 τ. εἰς Όλλανδίαν καὶ τυνά ἄλλα μικρότερα ποσά εἰς διαφόρους ἄλλας χώρας.

### Ὁ λιμὴν τῆς Κωνστάντζης κατὰ τὸ 1933

Κατὰ τὸ 1933 ἡδη τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζης ἔξαγωγὴ ἀνήλθεν σις 5.703.459 τ. φορτίων, ἐναντὶ 5.101.581 τ. τοῦ 1932 καὶ 4.574.582 τ. τοῦ 1931. Τὰ κυριώτερα εἰδη τῶν ἐν λόγῳ ἔξαγωγῶν ἦσαν πετρέλαια εἰς χρήματα καὶ γεννήματα. Ἀπό τὰ πρώτα ἔχει θησαν 4.905.011 τόννων, ἐναντὶ 4.329.133 τ. τοῦ 1932 καὶ 3.892.817 τ. τοῦ 1931, ἀπό δὲ τὰ δεύτερα 691.072 τ. ἐναντὶ 687.244 τ. τοῦ 1932 καὶ 586.660 τ. τοῦ 1931. Ἡ διὰ τῆς Κωνστάντζης εἰσαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 85.012 τ. ἐμπορευμάτων, ἐναντὶ 80.901 τ. τοῦ 1932 καὶ 119.152 τ. τοῦ 1931.

Ἡ ναυτιλιακὴ αὐτῆς κίνησης ἦτο ἐπίσης ηδημένη ἀνελθεῖσα εἰς 1737 πλοϊα 4.925.128 τ. νέτ, ἐναντὶ 1626 πλοϊων 4.446.380 τ. νέτ τοῦ 1932. Αἱ ἀπότιμη πρώτη κατὰ σειράν σημαίας, αἱ συγκυντρώνουσαι τὸ μεγαλύτερον ποσοστό τῆς ναυτιλιακῆς κίνησεως είναι αἱ ἀκόλουθοι:

Σημαία	Πλοϊα	Τ. νέτ	Αναλογ. ο)
Ίταλική	435	1.219.394	24.76
Νορδγύρικη	215	895.103	18.18
Αγγλική	314	831.930	16.89
Ρουμανική	241	539.505	10.95
Γερμανική	96	301.514	6.12
Έλληνική	130	261.311	5.31
Όλλανδική	80	240.623	4.89

W. KUNSTMANN,  
STETTIN AND SWINEMÜNDE  
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ—Swinemunde

Τηλεγραφήματα: Kunstmnia, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

## Τὸ πρόγραμμα τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Δουναβεώς

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνέλευσιν τῆς Ἐπιτροπῆς εἰς Σάγη Ρέμο, καθ' ἧν μετέσχον καὶ τεχνικοὶ ἐμπειρογνώμονες, συνεζήτησαν διάφερα θέματα σχετικά μὲ τὸ ναυπλίον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουλινά καὶ μὲ τὴν πραξικὴν ἀξίαν τῆς κατασκευῆς ἑταῖρος Διώρυγος παρὰ τὸ σύμμιστον τοῦ Δουναβεώς.

Τὸ τελευταίον τοῦτο ζήτημα θὰ λυθῇ τελικῶς κατὰ τὴν νέαν συνέλευσιν τῆς Ἐπιτροπῆς, ἥτις θὰ συνέλθῃ εἰς τὸ Γαλάται τὸν προσεχῆ Μάτον.

Ἀγγέλωσται, διὸ τὸ δάνειον, διπερ πρόσκαιται νὰ συναρθῇ ὑπὸ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουναβεώς, 8' ἀνέλθῃ εἰς 190.000 ἔκατ. Ταῦται καὶ φράγκα, διὲ ἀπόδημος δὲ ἡ Ἐπιτροπὴ προβλέπει ἑκατόνταν. Ὡρισμένων σημάτων τοῦ στρατοῦ τοῦ Δουναβεώς, ὑποδίδεσιν τῶν διειδῶν τῆς Διώρυγος Σουλινά καὶ συναφῆ τινα ἄλλα ἥργα διευφατίζονται τὴν ἐν τῷ ποταμῷ ναυσιπλοῖν. Εἰς τὸ ὑπὸ σύναψιν δάνειον θὰ κληθοῦν νὰ ἔγγραφοι τὰ παραδούνεια Κέται ὁρὶς καὶ ἡ Γαλάται, ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Ιταλία.

Ἀναφέρεται ἀκόμη, διὸ ἡ Ἐπιτροπὴ προβλέψει εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ ιδρύσῃ ἀλευθέρων Τεχνολογικῶν ζητηνῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γαλαζίου, χάριν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐξαγωγικοῦ τῆς χώρας ταύτης ἐμπορίου.

## Ἡ ἐκτέλεσις τεχνικῶν ἥργων

Ἐπὸ τῆς Ρουμανικῆς κυβερνήσεως, ἀφ' ἑτέρου, ἐξεπονήθη ἀξιοσημείωτον σχέδιον πονηρώσεως τῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας. Τοῦτο περιλαμβάνει: τὴν εκμετάλλευσιν τοῦ ροῦ τῶν ποταμῶν, τὴν κατασκευὴν μεγάλου ἐργοστασίου παραγωγῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, λαρμάνοντας τὴν κυνηγήσιν δύναμιν, τοῦ ἐν τῇ πτώσεως τῷ διάδοτων, τὴν ὄρεταν, τὴν ἀνακατίσιαν τῆς διώρυγος τῆς Σιδηρᾶς Πόλης καὶ τὴν κατασκευὴν μεγαλῆς γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουναβεώς, Ρουμανία—Γεωγκοσλαβίαν, ἐντεῦθεν τῆς Σιδηρᾶς Πόλης. Διὰ τῆς γεφύρας ταύτης θὰ ἐπιβραχιονίθῃ ἡ αὐτορυθμομικὴ σύνδεσις Βουκουρεστίου—Βελγικραδίου κατὰ 300 χλμ.τετρα. Διὰ τὴν ὄλοκλήρωσιν τοῦ ὀντότερου προγράμματος τῶν μεγάλων τεχνικῶν ἥργων προβλέπεται: νὰ ἀπαιτηθῇ διπάνη 10 διεσπατομηρίων λεπτῶν.

## Σοβιετική Ρωσσία

### Τὸ Α'.5ετές σχέδιον τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας

Ἐνδιαφέρονται πληροφορίαι παρέχονται περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ α' δετοῦ σχέδιον τῶν Σοβιέτ διὰ τὸν κλάδον τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας απὸ αὐτάς τὰς Ρωσοσικὰς ἐφημερίδας. Λέντι ἀποκρύπτεται εἰς τὰς σχετικὰς ἡμετεορίμους ἀνακοινώσεις ἡ ἀνεπάρκεια τῶν ναυπηγείων, ἡ ἐλλειψις εἰς αὐτὰς ὁργανώσεως καὶ ἡ σπάνις ἡμετέορος προσωπικοῦ, βασικοῦ πάραγοντος, οἵτινες ἐδυσχέρανταν τὴν ὄλοκλήρωσιν τῶν προβλέψεων τοῦ σχέδιου.

Σημειώτεον ὅτι τὸ 1933 διέγραψε τὴν λῆξιν τοῦ α' δετοῦ σχέδιου καὶ τὴν ἐναρξίν ἐφαρμογῆς τοῦ β' τοιούτου. Εἶνε ἀληθές, τοῦτο βεβαιοῦται καὶ ἐξ ἄλλων πηγῶν, ὅτι εἰς τὰς βαρείας βιομηχανίας μία ιανῆ συντελέσθη πρόσδοσις, δέοντος ὅμως νὰ ἔλθῃσθαι ὑπὲρ ὅμην, ὅτι ἡ αὐτῆς τῆς παραγωγῆς τῶν ἑστούχων εἰς τὰ Σοβιέτ σοφάρων ἐπιπρόσθετον δαπάνην. Ή ἔναρξις τοῦ β' δετοῦ σχέδιον εἶνε γενικῶς τὴν βιομηχανίαν μὲ σημεῖα τινὰ ὑπεροπώσεως τοῦ ἑμψηκούν ὑλικοῦ της, διεπιστόθη δ' ἀπόδημος, ὅτι ἡ προσπάθεια ὀλοκληρώσεως τοῦ α' δετοῦ σχέδιου καὶ δημιουργίας ὑπεροπλαγωγῆς ἐπέδρασεν ἐπιζημίως εἰς τὴν ποιότητα τῶν προϊόντων.

Ἡ ἀλήθεια αὕτη κατέστη περισσότερον ἔδιδλος εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν τεχνικῶν ἥργων εἰς τὰς ἐσωτερικὰς διὰ μέσου τῶν ποταμῶν καὶ διοδῶν συγκοινωνίας. Εἰς τὴν Σοβιετικὴν ἐφημερίδα «Morskoye Sudotsenie» ἀνεγράφησαν, ἐν προκειμένῳ, τὰ μειονεκτήματα, εἰς τὰ ὅποια προσέκουφεν ἡ Σοβιετικὴ προσπάθεια, ταῦτα δὲ εἶναι ἡ κατὰ ποσοστὸν 30—40 οροῦ ἐλατοματικὴ παραγωγὴ τῶν προϊόντων τῆς βιομηχανίας τοῦ μετάλλου, ἡ ἐλλειψις τεχνικοῦ προσωπικοῦ κλπ. Ἀρχεῖ νά λεζανθῇ λ. χ. διὰ τὴν κατασκευὴν ποταμοπλοίων, ὅτι τὰ νεοναυπηγούμενα σκάφη παρέμειναν πολλάκις 2 καὶ 3 ἐτη εἰς τὰς ναυπηγικάς ἐσχάρας, ἐν ἀναμονῇ τῆς συντήρησεως καὶ ἐγκαταστάσεως τῶν βιομηχανῶν των.

Εἰς αὐτὰ ταῦτα τὰ μεγάλα κεντρικά ναυπηγεία ἡ φύσιος τῶν μηχανιμάτων διεγκάνθη μεταξὺ 40—70 οροῦ, ἡ δ' ἀναλογία αὕτη εἶνε ἀξιοῦ μεγαλύτερα εἰς τὴν ἐργοτάσσιαν κατασκευῆς ποταμοπλοίων, ὅπου οἱ πεπειραμένοι τεχνίται αὐτοτελῶς τεχνίται αὐτοπροσωπεύονταν ἔνα ποσοστὸν 8 οροῦ μόλις.

Ἄντιθέτως, τὸ ναυπηγικὸν συγκρότημα τοῦ Λένινγραδ συγκεντρώνει σημαντικὸν ἀριθμὸν ἐμπειρῶν ἔργωνταν, τὰ δέ συναφῇ Μηχανογεία ταῦτα ἐργάζονται ὀμαλά καὶ μὲ συνθρόνον ἐκανοποιητικόν. Χάρις εἰς τοὺς δύο αὐτοὺς βασικοὺς παράγοντας ἡ δηλητήριος καὶ διεξαγοραίνει εἰς τὸ Λένινγραδ εἶναι ἐπιτυχῶς προσδεπτική, μολονότι καὶ ἐδῶ μία βαθυτέρα καὶ ἐπισταμένη μελέτη ἀπολίγει εἰς συμπεράσματα μή εννοοῦντα τὰς ἐν τοῦ δετοῦ σχέδιου προσδοκίας.

Ἐπίσημοι Σοβιετικοὶ στατιστικοὶ ὠμολογοῦν, ὅτι διὰ τὴν «Soyuzverfi» ("Ενώσων τῶν μεγάλων Ναυπηγείων") ἐδαπανήθησαν διαρκοῦντος τοῦ α' δετοῦ σχέδιον 838 ἔκατ., σούβλια, ἡ ἀναλογία τῶν ὅποιων ἐναντὶ τῆς παραγωγῆς ἀνήλθε θεωρητικῶς εἰς 128 οροῦ, ἐνῷ ἐν τῇ πραγματικότητι αἱ ναυπηγῆσαι τῆς πρότοις πενταετίας ἐξαλύφων τὰ 69 οροῦ τοῦ σχέδιου ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ τὰ 40 οροῦ μόνον ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα. Άπο τὰ 111 προβλεπόμενα σκάφη, ἐναυπηγήθησαν μόνον 77, χωρητικότητος 192.000 τ. γκρός.

Δέον νὰ προστεθῇ, διὸ ἡ ἐπιβράδυνσις αὕτη ὀφεῖται, ἵνα τινὶ μέτρῳ εἰς τὰς διαταράχεις ἐπειγούσας ἐπισκευῆς διαφόρων πλοίων καὶ εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ναυπηγείων εἰς ἐργασίας πόρῳ ἀπεκούσας τοῦ προσωρισμοῦ των, ὡς λ.χ. τὴν κατασκευὴν βενζιναράρτουν κλπ.

Κατεβλήθη ἀπόδημος, κατὰ τὰ Σοβιετικά ἀνακοινώσεις, προσπάθεια ἐνισχύσεως τῆς δυναμιζότητος τῶν ναυπηγείων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μείωσιν τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς των, ἀντὶ τῆς προβλεψθεῖσης δημος μειώσεως τοῦ μέσου δροῦ κατὰ 4.3 οροῦ, κατέληξεν ἡ ὅλη προσπάθεια εἰς αὔξησιν τοῦ κόστους κατὰ 11 οροῦ. Οὗτοι, τὰ ναυπηγεία «Baltic» ἡγήσαν τὰς δαπανάς ναυπηγήσεως ἐκάστου πλοίου κατὰ 350.000 σούβλια, ἐνῷ προβλέπετο μείωσις κατὰ 140.000 σούβλια. Εἰς τὰ ναυπηγεία πρόων Ποντίλιοφ ἔνα ἀλιευτικὸν ἐκόστισεν ἐπὶ πλέον δαπάνη 120.000 σούβλιαν, ἀντὶ οἰκονομίας 50.000 σούβλιων, ἐνῷ ἡ δαπάνη κατασκευῆς μεγάλων τάνκερος εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Νικολάεφ η της ημέρη η κατά 200.000 σούβλιων δὲ ἔκαστον σκάφος.

Τὰ μειονεκτήματα τῶν μηχανογρηγώνων καὶ χυτηρίων προεκάλεσαν ἀπόδημες γρούν 20—30 οροῦ, ἡ δὲ ἐλλειψις ὁργανώσεως εἰς τὰ ναυπηγεία ἐπέφερε σπατάλην γρούν 30—40 οροῦ. Συγχρόνως δὲν ὑφίστανται εἰσέται θετικαὶ προβλέψεις, διὸ οἱ δυοσέρεστοι βιαθμοὶ ποιότητος τῆς ναυπηγικῆς ὑπηρεσίας θὰ ἀποχωρίσουν κατὰ τὸ ἀρξάμενον β'. δετές σχεδίου δεδομένου μάλιστα διὰ ἡ ἀνάπτυξις καὶ συμπλήρωσις τῶν ναυπηγείων βασίζεται καὶ εἰς τὸν οἰκονομικὸν παράγοντα. Τὸ 1932 είλε γρατεύσης τῆς ναυπηγείας 4.000.000 λιρῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ 1933 περιορίσθη εἰς 2.500.000 λιρῶν, ἡτοι κατὰ ποσοστὸν 53 οροῦ.

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ 1933 περιελάμβανε τὴν ἀντὶ δαπάνης 286 ἔκατ., σούβλιαν κατασκευὴν 18 πλοίων θαλάσσης 87.000 τόννων γκρός, 14 ἀλιευτικῶν 6000 τ. καὶ 14 ορμονικῶν, συνολικῆς δυνάμεως μηχανῶν 43.000 λιτρῶν. Διὰ τὸν ποταμοπλοίον προβλέπετο ἡ ἀντὶ δαπάνης 78 ἔκατ., σούβλιαν (7 1/2) ἔκατ. λιρῶν περίποτον) κατασκευὴ 175 σοφάρων 72.000 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 104 θὰ ἴσαν ἐφωδιασμένα μὲ βοηθητικά μηχανάς δυνάμεως 32.000 λιτρῶν. Κατὰ ποσοστὸν ἐξετελέσθησαν αἱ ναυπηγῆσαι αὗται, δὲν εἰνε ἀκόμη γνωστόν. Τὸ μόνον βέβαιον εἶναι, δὲν κατὰ τὸ α'. 4μηνον τοῦ 1933 τὰ ναυπηγεία τοῦ Λένινγραδ είλονται ἐπέτεστοι καὶ κατὰ 5 οροῦ ὑπερβολὴ τῆς αὐτὰς ἀνατεθεμένης ἐργασίαν, τὰ ναυπηγεία «Baltic» δὲν ἐξετελέσαν εἰμὶ τὰ 30 οροῦ, τὰ ναυπηγεία «Severny» (πρόων Ποντίλιοφ) τὰ 84 οροῦ καὶ τὰ ναυπηγεία «Marty» τὰ 102 οροῦ.

Τέλος, τὰ πλέον τεχνικὰ ενδιαφέροντα σκάφη, ἀτινα ἐναυπηγήθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος εἰς τὰ τοια ἀδελφά μότοροις «Volgalless», «Dvinoless» καὶ «Kamilless» 8780 τ. φορτίου ἔκαστον, εἰδίκα δὲ διὰ τὴν μεταφοράν ξύλειας καὶ τὸ μότορ—τάνκερ «Soyuz Vodnikov» 15.777 τ. φορτίου. "Απαντα ἔχουν ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρόσωπιν τῶν μὲ μηχανάς Ντηζελ, τύπου Σούλτζερ.

## Συρία

### Ἡ ἐλευθέρα ζώνη τῆς Βηρυττοῦ

Παρουσία τοῦ ἐν Σοφίᾳ ὑπάτου ἀρμοστοῦ τῆς Γαλλίας, κόμητος De Martel, ἐγένοντο πρὸ ἡμερῶν τὰ ἐκείναντα τῆς ἐλευθέρας ζώνης τοῦ λιμένος τῆς Βηρυττοῦ. Κατὰ τὴν διεζαχθεῖσαν τελετὴν ἐτονίσθη ἰδιαίτερος ὑπό τοῦ Γαλλοῦ ἀρμοστοῦ, διὰ ἡ ἰδρυσις τῆς ἐλευθέρας ζώνης δέλλει προσδοσίου μεῖζονα ἐμπορικῶν κίνησιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βηρυττοῦ καὶ διὰ διευκολύνη τοῦ διεθνές ἐμπόρου τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου. Σημειωτέον, ὅτι συμφώνως πρὸ τὰς ἐπισημίους στατιστικὰς, κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βηρυττοῦ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος 1558 ἀτυπόλοιπα καὶ μότοροις καὶ 4133 ιστιοφόρα, συνολικῆς χορηγίστης 3.380.000 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν τὰ 320 ἀτυπόλοιπα καὶ μότοροις τ. νέτ 803.272 ήσαν Ιταλικά, 460 τ. νέτ 771.664 ήσαν Αγγλικά, 172 τ. νέτ 748.384 ήσαν Γαλλικά, 129 τ. νέτ 176.131 ήσαν Ελληνικά, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 477 πλοία 779.593 τ. νέτ ἀνήκουν εἰς διαφόρους Αλλας σημαίας.

## Τουρκία

### Ἡ γαυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων/λεως

Κατὰ τὸν Ιανουάριον ἡ ναυτιλιακὴ ζίνησις τῆς Κων/λεως ἀνήλθεν εἰς 649 πλοία 1.433.726 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν τὰ 288 τ. νέτ 656.013 προήρχοντο ἐξ Δαρδανέλλων καὶ τὰ ὑπόλοιπα 361 τ. νέτ 777.713 ἐξ Βοστόρων. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κων/λεως προσήγισαν ποδὸς διενέργειαν φορτεζοφόρων 177 μόνον πλοία, ἐνῷ τὰ λοιπά 472 δηλήθων ἐκείνην τράπαζτο. Η δὲ αὕτη ναυτιλιακὴ ζίνησις κατένεμεται εἰς 22 σημαίας, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ 10 πρῶται κατὰ σειράν εἰναι αἱ ἀρόλουσιθοι:

Σημαία	Πλοία	T. νέτ	Σημαία	Πλοία	T. νέτ
Τατιανή	118	286.399	Σοβιετική	40	93.622
Έλληνική	127	232.100	Οὐλανδία	25	66.282
Νορβηγική	59	204.678	Ρουμανική	28	49.911
Αγγλική	79	165.677	Γαλλική	15	42.914
Τουρκική	82	103.168	Ισπανική	11	42.000

Η Γερμανικὴ σημαία ἐρχεται ἐνδεκάτη μὲ 23 πλοία 38.369 τόννων, ἀκολουθοῦν δὲ 11 ἀλλα σημαία μὲ χωρητικότητα κατώ τῶν 23.000 τόννων ἐκάστη.

## Χάριν τῆς ναυσιπλοΐας

Αἱ τελευταῖσι σοφαραὶ προσαράξεις καὶ συγκρούσεις πλοίων, λόγῳ τῆς

κακοκαιρίας και τής πυκνής δύμης είσι τά στενά του Βοσπόρου και τῶν Δαρδανελίων, παρέσχον λαδήν εἰς ἔρευναν ώπο τῆς ἀρμοδίας Τουρκικής θυγατρίας περὶ τῶν ληπτών μέτρων πρέξ διασφάλισιν τῆς ναυσιπλοΐας.

Διεπιστώθηκον ἐκ τῆς ἔρευνης δύο τινά: 'Η ἀνάγκη συχνοτέρας ἐπικοινωνίας τοῦ κέντρου μὲ τοὺς μετωρολογικοὺς σταθμοὺς τῶν λιμένων καὶ ἀκτῶν τῆς χώρας καὶ ἡ τακτικὴ ἔκδοσις δελτίων τῆς καιρικῆς καταστάσεως καὶ τῶν προβλεπομένων μετασολῶν.

Τὰ μετωρολογικὰ ταῦτα δελτία θὰ ἑκμέπωνται εἰς ὠρισμένας ώρας πρός δῆλα τὰ πλοῖα ἀπὸ τῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου τῆς Κων)πόλεως.

### "Ενας κίνδυνος διὰ τὰ πλοῖα

Τὸ λιμεναρχεῖον τῆς Κων)πόλεως εἰδοποίησε τοὺς ναυτιλλομένους, διεκατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κακοκαιρίας καὶ τῆς χιονοθύελλης τῆς Σῆς Φερρουρίου, παρεσφέρθη ὁ σημαντήρ, διτὶς ἔδεικνυται τὴν θέσιν τοῦ ἐπικινδύνου ναυαγίου τοῦ πρὸ πολλῶν ἔτην βυθισθέντος 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Μαρή Βαλλιάνου», ἔξωθεν τῆς ἄκρας τοῦ Σεραγγίου (Seraglio Point Bank). Η θέσις αὗτη εὑρίσκεται ἐπὶ τῆς πορείας τῶν πλοίων, διτινα τοῦ λοιποῦ καὶ μέχρι τοποθετήσως νέου σημαντήρος, δέον νὰ προσέχουν πρές πρόληψιν κινδύνων προσκρούσεως ἐπὶ τοῦ ναυαγίου.

## ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ Η "ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ," ΙΣΤ' ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1933

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ	Δραχ.	ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
Ταμίευν καὶ Τράπεζαι:	808.523.90	Δρ. 2.000.000.—
Χρεώγραφα	> 1.373.030.55	
Πρακτορεῖα	> 273.230.05	
Διάφοροι Χρεῶσται:	> 370.599.65	
Γραμμάτια εἰσπρακτέα	> 34.172.—	
Δεδουλευμ. τοκομερ. χρεωγρ.	> 66.710.25	
'Αντασφαλισταὶ Θυλάσσης	> 188.251.55	
Διάφοροι λογαριασμοὶ	> 5.164.05	
'Εγκαταστ. ἐπίπλων ἐντ.	97.566.30	
'Απόσβεσις 10 ορού	9.756.60	
	87.809.70	
	Δρ. 3.207.494.70	
		Δρ. 3.207.494.70

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΡΕΩΓΡΑΦΩΝ

10.601 'Ομολογίαι Δανείου 6 ορού 1926 (Β'. 'Αναγκαστικοῦ)	Δρχ. 51.92 1)2	Δρχ. 550.457.80
1.400 > > 6 1)2 1922 (Α'. 'Αναγκαστικοῦ)	> 88.15	> 123.427.90
3.086 > τοῦ ἐκ Μετατροπ. 'Εντον. Ταρ. Γραμματ.	> 100.07	> 308.816.—
10 > Δανείου 300 ἑκατομ. ορού 1920	> 160.—	> 1.600.—
50 > > 8 ορού 1926 'Ανταλλαξθέντων	> 955.50	> 47.775.—
27 > Προσφυγικοῦ Δανείου 7 ορού 1924	> 7.153.55	> 193.145.85
455 Μετοχαὶ 'Ηλεκτρικῆς Νέας	> 310.60	> 141.323.—
133 > > 'Επικαρπίας	> 45.—	> 5.985.—
2 > < Παλαιαὶ	> 250.—	> 500.—
		Δρχ. 1.373.030.55

## ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ

ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΩΣΙΣ
Κλάδος Θαλάσσης		
Ζημιαὶ πληρωθεῖσαι:	Δρ. 376.835.50	Δρ. 994.35
'Αντασφαλιστρα	, 435.362.60	
Προμήθειαι πρακτορείων καὶ μεσοτῶν	> 137.439.40	
Πρός σχηματισμὸν ἀποθημ. κινδ. θαλάσσ.	Δρχ. 949.647.90	
Κλάδος Ήπερός:	> 100.000.—	
Ζημιαὶ πληρωθεῖσαι:	> 75.245.45	
'Αντασφαλιστρα	> 262.669.45	
Κρατήσεις διὰ ζημιας πυρός ὑπὸ διακ.	Δρχ. 337.914.90	
*Έξοδος διαχειρίσεως	> 125.000.—	
Φόρος Δημοσίου	> 190.750.20	
'Απόσβεσις ἐγκαταστ. ἐπίπλ. καὶ ἐντύπων	> 2.391.—	
'Επισφαλεῖς χρεῶσται	> 9.756.60	
Συναλλαγματικαὶ διαφοραὶ	> 152.730.35	
Κρατήσεις διὰ μετων. ἀξίας χρεωγράφων πα- ρελθούσης χρήσεως	> 20.589.90	
Καθαρὰ κέρδη	> 120.000.—	
	> 238.305.60	
	Δρ. 2.247.089.25	

## ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΔΡΑΧΜΩΝ 238.305.60

Τακτικὸν ἀποθηματικὸν 20 ορού	Δρ. 50.000.—
Μέρισμα τακτικὸν καὶ πρόσθετον	> 140.090.—
'Αμοιδαὶ Διοικητικοῦ Συμδουλίου	> 4.115.—
'Αμοιδαὶ διευθύνσεως καὶ προσωπικοῦ	> 7.000.—
Φόρος Δημοσίου	> 32.988.—
'Υπόλοιπον εἰς νέον	> 4.202.60
	Δρχ. 238.305.60

Ο Πρέσβετος  
Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

Ο Διευθυντής καὶ ἀ. α.  
ΓΙΑΝ. ΣΚΟΠΕΑΙΤΗΣ

Η ἐπὶ τοῦ Λογιστηρίου  
ΑΓΝΗ Ε. ΖΑΝΝΕΛΛΗ

Ημέρα πληρωμῆς τοῦ μερίσματος ἐκ Δραχμῶν 35 κατὰ μετοχὴν, ἐλευθέρου φέρουν, δριοῦσιεισι ίπο τοῦ Διοικητικοῦ Συμδουλίου μετὰ τὴν ἔγκρισιν τοῦ παρόντος Ισολογισμοῦ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μειόχων.

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΧΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΡΑΙΑΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ : ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

ΔΙΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Α.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,,  
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS. GREECE

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μεταγραφαὶ—Αγοραπωλησίαι—Κίνησις νηολογίων

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντων

Τὸ Ολλανδικὸν φορτηγὸν «*Texel*» τ. γκρός 4442 (τοῦ 1921) παραληφθὲν εἰς Ρότερνταμ παρὰ τὸν κ. α. ἀδέλφῳ Γουλανδῷ μετωνυμάσθη «Αννα Ν. Γουλανδρί». Τὸ σκάφος τοῦτο τεθὲν ὑπὸ Ελληνικὴν σημαίαν θὰ νηολογηθῇ εἰς τὴν "Ανδρον".

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Δ. Μαρούλη μικρὸν Νορβηγικὸν φορτηγὸν «*Reinunga*» τ. γκρός 1070 (τοῦ 11.02) παραληφθὲν εἰς Κάρδιφ μετωνυμάσθη «Κύνηρα».

«Η ιδιοκτησία τοῦ ἀ)π «Ορος Ροδόπη»

Τὸ ἀ)π «Ορος Ροδόπη» (ex «Boutry») τ. γκρός 5182 (τοῦ 1919) μετεβιβάσθη ἀπὸ τὴν «Tramp Shipping Development Co», τῶν κ. κ. Ρεθύμνη—Κουλουκούντη, εἰς τοὺς κ. κ. Ιω. Μαργαρώνην καὶ Σια, τοῦ Πειραιῶς. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἐτέθη ὑπὸ Ελληνικὴν σημαίαν.

«Επισκευαί φορτηγῶν

Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ «Δόδι Λίστ» ἔχετελεσαν ἐπισκευαὶ δεξαμενισθέντα εἰς Μπάρον τὰ φορτηγὰ «Ζάννες Γούναρης», «Ιουλία Νικολάου», «Ορος Κιθωρών», «Σταύρος Κουμάνταρος» καὶ «Χαδιώτης».

«Η ὑπόθεσις τοῦ ἀ)π «Φιλομήλα»

«Η ἀπὸ διετίας συνεχιζομένη περιπτειώδης ὑπόθεσις τοῦ φορτηγοῦ «Φιλομήλα», ἐνῷ ἥγγιζεν εἰς τὸ τέμα τῆς, περιεπλάκῃ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν καὶ ἀπασχολεῖ ὥδη τὰ Μικτά δικαστήρια τῆς Αίγαντον. Τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο, ὡς γνωστόν, είλει ναυλωθῆ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1932 ὑπὸ τῆς ἐκ Κονγκόλει Σοβιετικῆς ἀντιπροσωπείας διὰ νὰ παραλάβῃ φορτίον ἐκ Κωνστάντζης διὰ Ρωσίαν, ἐνῷ κατὰ τὰς πληροφορίας τῶν Ρουμανικῶν ἀρχῶν ἐπρόκειτο ν' ἀπαχθοῦν καὶ φυγαδεύθουν διὰ τοῦ σκάφους τούτου ὑπὸ τῶν πρατούρων τῆς Γκερεού ἐπιφανεῖς ἀντιπλοεβίκοι, διαμένοντες εἰς τὴν Ρουμανίαν.

«Αρα τῷ κατάπλω τοῦ σκάφους εἰς τὴν Κωνστάντζαν ἡ Ρουμανικὴ ἀστυνομία προέβη εἰς ἀθρόας συλλήψεις ὑπόπτων προσόπων, κατέσχε τὸ φορτηγὸν καὶ προεψυλάσιε τὸν ιδιοκτήτην καὶ πλοίαρχον αὐτοῦ τοῦ Α'. Καταπόδη, μολονότι ναυλώσατα καλῇ τὴν πίστη τὸ σκάφος τους καὶ ἀγνοοῦντα τούς τεχνὸν ἀποτέλεσμας σκοπούς τῶν Ρώσων ναυλωτῶν. Μετά πολὺτινον ἔσαντλητικὴν ἀνάκρισιν ἀπεδείχθη ἡ ἀθρότης τοῦ πλοιάρχου, ἀφεθή δὲ τὸ σκάφος ἐλεύθερον.

Μετά τὴν ἀποφυλάκισιν τοῦ ὅ. κ. Καταπόδης ἐνήγαγε τὰ Σοβιέτ ζητῶν νὰ πληρωθῇ τὰς ζημίας, ἀτίνας ὑπέστη ἐν τῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου τους καὶ τὰ ἔσοδα, εἰς ἀντεβλήθη διὰ ν' ἀποδεῖξῃ τὴν ἀθρότητα του. Η ἀγωγὴ του ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν δικαστηρίων, τῷ κατεκυρωθῆ δὲ ἀποζημίωσις 8000 λιρῶν, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ τῷ καταβληθῇ.

Πρὸ διμήνου τὸ φορτηγὸν «Φιλομήλα» ἐναντίωθη ἐκ νέου ὑπὸ τῶν Σοβιέτ πρὸς φόρτωσιν καὶ μεταφορὰν ἔκλεισε ἐκ Χερσόνεως εἰς Ἀλεξάνδρειαν, συνεφωνήθη δὲ ὅπως πλήρη τοῦ ναύλου, πληρωθῇ ἀπὸ τοὺς παραλήπτας τῆς ἔκλεισας ποσὸν 6000 λιρῶν ἔναντι τῆς ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ὀφειλομένης ἀποζημίωσεως. «Οταν τὸ πλοίον κατέπλευσε τὴν 31η π. μηνὸς Τανούαριον εἰς Ἀλεξάνδρειαν, οἱ ἔκει ἀντιπρόσωποι τῶν Σοβιέτ ἀπήγεισαν τὴν ἀμεσον παράδοσιν τῆς ἔκλεισας, παρετεμψαν δὲ τὸν "Ελληνα πλοιάρχον γὰ μεταβῆ εἰς Μόσχαν καὶ διακανονίσῃ ἔκει τὸν ἐσκευητὴν λογαριασμὸν του.

«Ο "Ελλην πλοιάρχος ἡρνήθη τότε νὰ παραδῷσῃ τὸ φορτίον, οἱ δ' ἀντιπρόσωποι τῶν Σοβιέτ ἔζητησαν τὴν παρέμβασιν τοῦ "Ελληνος γενικοῦ προέδρου, δοτὶς ὅμως ἀντέταξεν, ὅτι είνει ἀναμμόδιος. Συγχρόγως ὁ κ. Καταπόδης προσέφυγεν εἰς τὰ Μικτά Δικαστήρια, ἀπὸ τὰ ὄποια ἔζητος τὴν ἀδειαν νὰ ἐποιηθῇ διὰ λογαριασμὸν του καὶ μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 6000 λιρῶν, τὸ φορτίον ἡ ἵσης ἀξίας τιμῆμα τοῦ

φορτίου τῆς «Φιλομήλας». "Ηδη τὸ φορτηγὸν παραμένει ἐμφορτον εἰς Ἀλεξάνδρειαν ἐν ἀναμονῇ τῆς δικαστικῆς ἀποφασεως.

«Η δίκη διὰ τὸ ἀ)π «Ατλας»

Κατὰ τὰς ἐκ Κονγκόλεως πληροφορίας, ἐνώπιον τοῦ ἔκει τοῦ Α'. Ποντικοῦ Δικαστηρίου ἐξεδικώθη πρὸ ἡμερῶν ἡ ὑπόθεσις τῆς ἐν Βοσπόρῳ συγχρονεύσεως τῶν φορτηγῶν μας «Ατλας» καὶ «Ελένη», καθ' ἣν εἶχε φονευθῆ ὁ μηχανικὸς τοῦ ἐνός ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων. Κατηγορούμενος ἦτο ὁ πλοιάρχος τοῦ «Ατλαντος» τοῦ Μη. Ηλίας, ἐπὶ ἀνθρωποκτονίᾳ ἐξ ἀμελείας. Τὸ δικαστήριον ἥθωσε τοῦτον, λόγῳ ἀμφιβολιῶν.

«Υποστολὴ τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας

Τὸ φορτηγὸν «Ορος Παρασσόδε» τ. γκρός 3654 καὶ ναυπηγήσεως 1915, τοῦ κ. Μαργαρώνη καὶ τῆς ἑταίριας «Ατλαντικός» Α. Ε., ὑπέστειλεν εἰς τὸν Πειραιάδον λιμένα τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, τεθὲν ὑπὸ τῶν κυανόλευκον. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐνεγράφη ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνατον εἰς τὰ τηρολόγια Πειραιῶς.

«Τὰ ὑγειονομικά τέλη ἐν Ρουμανίᾳ

Καθ' ἡ μᾶς πληροφορεῖ ὁ ἐν Σουλινῷ πραπτορειαδὸς Ολζος τοῦ κ. Αδ. Λ. Κυριακίδην, ὡς «Υγειονομικὴ ὑπηρεσία λιμένων» τοῦ Ρουμανικοῦ ὑπονομείου Ἐργασίας καὶ Υγεινῆς, ἀνεκοίνωσε δι' ἔγκυρον τις εἰς τοὺς ἐνδιάφερομένους ἐφορτιστάς, πράκτορας, πρόεντος, προσεντικός ἀρχαίς κλπ., ὅτι, ἔχουσα ὃν διηγεῖται τὴν Παγκόσμιον οἰκονομικὴν κορυφὴν, ἡτοις βαρέως ἐπέδρασεν ἐπὶ τῆς Παναμαϊκῆς βιομηχανίας καὶ τὴν ὑποτίμησιν ἐνίσιν διὰ τὰς ἀπολυμάνσεις ὑλικῶν, ἀπεφάσισε καὶ καθιέρωσεν ἀπὸ Ιησοῦ Χριστοῦ πιμοδένα τιμολόγια διὰ τὰς ἐν Σουλινῷ μυντονίας τῶν πλοίων.

Οὗτος· Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων μειοῦται ἀπὸ 2 εἰς 1.50 λέι, μειοῦνταις συγχρόνως καὶ τῆς ἀπαιτουμένης δι' ἔκστην ἀπολύμανσιν ποδότητος, ἀναλόγως τοῦ τοννάκη τοῦ πλοίου. Ή τιμὴ τοῦ θείου ἐκανονίσθη ἀπὸ 15 εἰς 10 λέι τὸ χιλιόγραμμον, ἡ δ' ἀμοιβὴ τοῦ προσωπικοῦ ἐμπειρῶν κατά 30 ορο. Ή ἀποζημίωσις διὰ τὴν ζησίν καὶ φθοράν τῶν μηχανημάτων ὑπὸ τῆς ἀπολογίας της μετοποστούντων 20 ορο καὶ οὐχί 30 ορο, ὡς πρότερον.

Διὰ τῆς αὐτῆς ἔγκυρον ἀναφέρεται ἀκόμη, ὅτι καὶ τὸ ζητημα τῶν τελῶν διὰ τὰς συμπληρωματικὰς ὡραὶ ἔργασίας τελεῖ ὑπὸ μελέτην, σημαντικαὶ δέ καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐκπτώσεις θέλουν πραγματοποιηθεῖν.

«Ἐγκατάλειψις Παναμαϊκοῦ

Τὸ ἀργοῦν εἰς Magallanes ἀπὸ τοῦ τέλους Δεκεμβρίου π. ε., συγεπειά ἐπετεμένων ζημιῶν ἐκ προσαράξεως, ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ορος Ταΐγετος» τ. γκρός 6696 καὶ ναυπηγήσεως 1920, τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη, ἔγκατελείψθη εἰς τὰς Αγγλικὰς ἀσφαλείας γαραζητησθέντων ὡς «total loss». Τὸ πληρωμά του ἀνεχόρησεν ἡδη ἐκ Χίλιξ ἐπανεγράμμενον εἰς Εδράπτην.

«Περὶ τὴν σύγκρουσιν τοῦ «Καλαφάτη»

«Ο πλοιάρχος τοῦ φορτηγοῦ «Καλαφάτης» κ. Δ. Παπᾶ μᾶς ἀνεκοίνωσεν, ἀναφορικῶς μὲ τὴν πρὸ μηρὸς συγχρονού τοῦ πλοίου τοῦ Skaw τὰ ἀκόλουθα: Τὸ ἀ)π «Καλαφάτης» δέν συνεκρόνωσθη πρὸς ἰστιοφόρον, ὅπως ἐσφαλμένως ἐτηλεγραφήθη ἐκ Λονδίνου, ἀλλὰ μετὰ φορτηγοῦ, πιθανῶς ἐμφόρου, τὸ ποσὸν ἐπέπεσε, λόγῳ τῆς πυκνῆς ομίχλης μὲ τὴν ἀστεράφαν ἀντὸν πελφάν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς προφαναὶ πλευρᾶς τοῦ «Καλαφάτη». Έκ τῆς συγκρουσιοῦ ὑπέστη τὸ «Ελληνικὸν φορτηγὸν σοβαράς ζημιας, ἀτίνας ἐπεσκεύασε προσωρινῶς εἰς Δάντογεν καὶ ὁριστικῶς εἰς Γενοβάν.

«Ιδιαίτερος μᾶς ἐτονίσθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Παπᾶ, ἡ ἀχαραπτήριος διαγογὴ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἀγνώστου ζένου πλοίου. Οὗτος, εὐθὺς μετὰ τὴν σύγκρουσιν, ἐσπενεος ν' ἀπομαρκήνῃ ὀλοταρχῆς τοῦ σκάφους του, ἐσώπησε δὲ εἰς διὰ τὰς τοῦ ἀσυνμάτου κλήσεις τοῦ «Καλαφάτη» καὶ τῶν εἰδοτούμεντων περὶ τῆς συγκρουσιοῦ παρατίσιων σταθμῶν. Συνεπείᾳ τούτου παραμένει ἀγνωστος εἰσὶν καὶ ἡ ἔθνικότης τοῦ πλοίου τούτου. Σημιειώνει, ὅτι ὁ «Ελλην πλοιάρχος» ἐτήφορες κατὰ τὸν πλοῦν του ἐξεῖν τὴν ἐνδεδειγμένην βραδυτορίαν καὶ ἐξέπειπε τὰ σήματα ομίχλης, προέβη δὲ καὶ εἰς τοὺς καταλλήλους χειρισμοὺς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρόνσεως.

«Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν

παρ' Ελλήνων ἐφοπλιστῶν

Παρ' Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν κατὰ τὸ διαρρεύσκειν 150ύμερον τὰ ακόλουθα φορτηγά σκάφη:

«Gransha» Αγγλικὸν, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τημῆς 1700 λιρῶν καὶ παραδοτέον εἰς τὸ Νιούπορτ. Εἶναι τόννων γκρός 1192, νέτ 487 καὶ φορτίου 1650τ., ἔχει παρὰ τῷ Αγγλικῷ Λόδη πλάσιον 100 ΑΙ καὶ σερβέν No 1 τοῦ 1929, ἐναντηγήθη δὲ τὸ 1901 (Ιούνιον) εἰς τὰ ναυπηγεία «Ailsa Shipbuilding Co, Ltd», τοῦ Troon. Τὸ ἐμφορτον αὐτοῦ βύνισμα εἰλε 16.4 ποδῶν.

«Εγει διαστάσεις μήκους 235.5 ποδῶν, πλάτους 33.1 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 16.6 π., χειρισμοποιεῖ ἔμμα θύδατος 447 τ. καὶ φέρει

εν κατάστρωμα, μὲ πρόστεγον 27 π., μεσόστεγον 55 καὶ ἐπίστεγον 24 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Muir & Houston, Ltd, Co» καὶ δυνάμεως 98 πραγματικῶν ἵππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 17'', 28'', 45'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 33'' ἵντσων.

Λέβητας φέρει δύο, πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν, ἔχοντας μοποιεῖτο δὲ μέχρι τοῦδε εἰς μεταφορὰς γαιανθράκων ἐκ Νοτίου Οὐαλλίας εἰς Βόρειον Γαλλίαν.

«Kinross» Ἀγγλικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. ἀδ. Καρρᾶς ἀντὶ τιμῆς 11.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι τόννων γκρός 5234, νέτ 3166 καὶ φορτίου 8200 τ., μὲ ἐμφροτὸν βύθισμα 25.3' ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1918 (Ὀκτώβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα R. Dixon, τοῦ Μίδλεσμπρο. Ἐχει παρὰ τῷ Λόῳδ κλάσιν 100 A1, διαθέτει χώρον διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χώμα 425.000 κ. π., διὰ δέματα 391.000 κ. π., καὶ διὰ μπώνκερς 20.500 κ. π., χρησιμοποιεῖ δὲ ἔφημα ὑδατος 2542 τόννους.

Φέρει ἕν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 52.3 καὶ διαγωνίου βάθους 28.5, μὲ πρόστεγον 39 ποδῶν, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 49 π. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Richardson Westgarth & Co, Ltd», τοῦ Μίδλεσμπρο καὶ δυνάμεως 517 ὄνομ. Ἱππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 48 ἵντσων. Λέβητας φέρει τρεῖς, ἔφωδισμον μὲ τεχνήτον ἐλκυσμόν καὶ πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«Sutherland» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Τρικόλου, ἀντὶ 11.500 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο εἶναι 5175 τ. γκρός, 3149 τ. νέτ 8000 τ. φορτίου, μὲ ἐμφροτὸν βύθισμα 25.3' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόῳδ κλάσιν 100 A1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1919 (Μάϊον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Vickers, Ltd», τοῦ Μπριζόδου. Χώρον διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χώμα διαθέτει 421.000 κ. π., διὰ δέματα 388.000 κ. π. καὶ διὰ μπώνκερς 18.236 κ. π., χρησιμοποιεῖ δὲ ἔφημα ὑδατος 2455 τόννους.

Ἐχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 52.4' καὶ διαγωνίου βάθους 28.5' ποδῶν, φέρει δὲ ἓν κατάστρωμα, μὲ πρόστεγον μήκους 49 ποδῶν, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 49 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Vickers, Ltd» καὶ δυνάμεως 490 ὄνομ. Ἱππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 48'' ἵντσων. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο φέρει τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν, ἔφωδισμόν τοῦ δὲ μὲ τεχνήτον ἐλκυσμόν.

## Αγοραπωλησίαι πλοίων

Μὲ σύνθης ἐνδιαφέρονται φυσικήν τὴν ζήτησιν σκαφῶν διέρευν τὸ β'. 150 ὥμερον τοῦ Φεβρουαρίου διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν πρός περαιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν προσφερομένων μεταξειρισμένων πλοίων. Ἀγγλικά φορτηγά δίλιγοτα ἐπωλήθησαν, οὐχὶ περισσότερα τῶν πέντε ἢ ἕξ, ἔξ αιτῶν δὲ τοία ἡγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων, καὶ ἓν ὑπὸ τῶν Σοβιέτων, τὰ δὲ ὑπόλοιπα, παλαιοτέρας κατὰ τὸ πλεῖστον ἡλικίας καὶ μετρίους ἡ μικροῦ μεγέθους, ἡγοράσθησαν παρ' Ἀγγλικῶν ἑταῖρων. Ἐν ἑξ αὐτῶν, τὸ ἀλτ «Fulham» ἐπωλήθη εἰς νεοδρομῶντα Ἰταλικήν ἑταῖριαν, ἔδεινούσαν ἐν Λονδίνῳ, ὅπα παραμείνῃ δὲ κατὰ πάσαν πιθανότητα ὑπὸ τὴν Βρεταννικὴν οἰκιαίαν.

Παρ' Ἑλλήνων—ὧς καὶ εἰς τὴν οἰκείαν στήλην ἀναγράφομεν—ἡ γοράσθησαν τοῖον Ἀγγλικὸν φορτηγά, 11.601 τ. γκρός ἐν ὅλῳ, ἡτοι τὰ ἀλτ «Sutherland» 5175 τ. γκρός, 8000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως

1919 ἀντὶ 11.500 λιρῶν, τὸ «Kinross» 5234 τ. γκρός, 8200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἀντὶ 11.000 λιρῶν καὶ τὸ μικρὸν ἀλτ «Gransha» 1192 τ. γκρός, τοῦ 1901, ἀντὶ 1700 λιρῶν. Τὰ δέν πρότα φορτηγά εἰναι «standard» τοῦ τέτον «A.» καὶ ἔχουν σερβέν No 3 τοῦ 1931. Τὸ «Sutherland» (εκ «Gasconier») είλεν ἀγορασθῆ παρ' Ἀγγλικού τοῦ Δεκέμβριον τοῦ 1926 ἀντὶ 39.170 λιρῶν, τὸ δέ «Kinross» (εκ «Taxanader») είλεν ἀγορασθῆ ἐπίσης παρ' Ἀγγλικού, τοῦ Ιανουαρίου τοῦ 1927 ἀντὶ 40.000 λιρῶν.

Χαρακτηριστικὸν σημεῖον εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἀγοραπωλησιῶν ὑπῆρχε τὸ συνεχιζόμενον ἐνδιαφέρον τῶν Σοβιέτων διὰ τὴν ἀπότητον πλοίων. Οὕτω ἡ ἐν Ἀγγλίᾳ εἰδικὴ ἀποστολὴ ἡγόρασε τὸ ἀπὸ μηνὸς συμφωνηθὲν κατ' ἀρχὴν, φορτηγὸν ἀλτ «Roseworth», ἀντὶ τιμῆς 11.200 λιρῶν καὶ πληρωτέον τῆς μετρητοῖς. Ἐπίσης ἡγέλθη ὅτι ἡ ἐν Ἀμερικανῶν Σοβιέτων ἀντιπροσωπεία ἡγόρασεν ἀντὶ 50.000 φορτινῶν καὶ τοῖς μετρητοῖς τὸ Όλλανδριον ἀλτ «Clio» 2926 τ. γκρός, 4000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1910. Υπὸ τῶν Σοβιέτων ἡγόρασθησαν ἔτι ἄλλον ἐπὶ πιστώσει τὰ Νοθρηγανά ἀπόπλοια «Aquila» 1892 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίου (τοῦ 1917) καὶ «Sage» 2189 τ. γκρός καὶ 3535 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως δὲ 1917.

«Fulham» Ἀγγλικὸν, 3245 τ. γκρός, 5540 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1931, ἡγοράσθη ὑπὸ μᾶς νέας Ἰταλικῆς ἑταῖριας ἀντὶ 5000 λιρῶν, πρὸς περαιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν. Τὸν Οκτώβριον τοῦ 1925 είλεν ἀγορασθῆ ἀντὶ 42.500 δολλαρίων.

«Regal» Νοθρηγανόν, 893 τ. γκρός, 1320 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθη ἀντὶ 89.000 Νοθρηγικῶν κορωνῶν.

«Sous» Γαλλικὸν, 989 τ. γκρός, 1300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἐπωλήθη ἀντὶ 1360 λιρῶν εἰς Ἰταλοὺς πρὸς περαιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν.

«Delia» Όλλανδρων ἰδιοκτητῶν (ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ), 4534 τ. γκρός, 7300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1910, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1931 καὶ ἀναλεβήτων τοῦ 1924, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 8000 λιρῶν. Τὸ σαφός τοῦτο είλεν ἀγορασθῆ τὸν Σημεριόν τοῦ 1932 ἀντὶ 5500 λιρῶν.

«Oakford» Ἀγγλικὸν, 669 τ. γκρός, 835 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1900, μὲ ἀναλεβήτων τοῦ 1924 καὶ σερβέν τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἀντὶ 1350 λιρῶν.

«Hirundo» Νοθρηγικὸν, 1943 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1926, (μὲ ἔμμιας τινάς ἐκ προσαράξεων) ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Σαγανάν ἀντὶ 5600 κρουσῶν Κινεζικῶν δολλαρίων.

«Nordstjernen» Δανικὸν, 2130 τ. γκρός, 3800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1930, ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν ἀντὶ 125.000 Δανικῶν κορωνῶν.

«Southern Sword» Ἀμερικανικὸν, 2344 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἐπωλήθη εἰς τὴν «Record S.S. Co, Line, Inc» (τὴν διευθυνομένη ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Γ. Πουλάζον) ἀντὶ τιμῆς 12.000 δολλαρίων.

«Nantes» Γαλλικὸν, 2719 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικού ἀντὶ 7000 λιρῶν.

«Hans Tavsen» Δανικὸν, 1779 τ. γκρός, 2500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1889, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Λεττονούς ἀντὶ 2500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Λιμπάτον.

«Canadian Squatter» Καναδικὸν, 4554 τ. γκρός, 7100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρὰ Νοθρηγῶν ἀντὶ 10.000 κρουσῶν Καναδικῶν δολλαρίων.

## POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD  
ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ  
ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΥ

## “POLONIA,”

ΤΟΝΝΩΝ 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΑΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΔΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40838

ΠΛ. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ 1. - ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 21654

## Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Τόν κυριαρχούν τόνον εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων συνεκνέτωσαν καὶ κατὰ τὸ διαρεθὲν δ' 150ήμερον τοῦ Φεβρουαρίου αἱ πωλήσεις τῶν πλαισίων σκαφῶν πρὸς διάλυσιν. Κυριότεροι ἀγοραστοὶ ὑπῆρχεν οἱ Ἰταλοὶ καὶ οἱ Γάλλοι διαλυταὶ, ἐνῷ οἱ „Ἀγγλοὶ παριωρίσθησαν εἰς δύο σκάφη οἷς οἱ Ἰάπωνες εἰς ἓν. Σήμερον πλακών σκαφῶν παρετηρήθη καὶ ἐκ μέρους τῶν „Ολλανδῶν καὶ τῶν Γερμανῶν διαλυτῶν, σίτινες ἡγεμόνες ἀνά ἓν σκάφος, διαπραγματεύονται δύως εἰςτε καὶ ἄλλα. Ηἱ ἡγεμόνες συνεχίζεται εἰς ἀρκτικὰ νέραταν κλίμακα, φύνεται δὲ διτε κατὰ τὸ ἀρξάμενον μῆνα μία ἵκανη χωρητικότης θέλεις ἀπορροφηθῆ, δηλ. μόνον ἀπὸ τὰ Βρετανικά, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰ Ἰσπανικά ἔργοστάσια διαλύσεων. Ἀναφέρεται, ἐν προκαταμήνῳ, διτε ἰσημειώθη ἐν Γαλλίᾳ, εἰς γύμνη πλαισίων διαλύσεων εἰς τὴν Ἰσπανίαν, μολονότελε εἰς τὸν Ἰσπανικόν λιμένας ὑπάρχουν ἀρκταὶ ἀργοῦντα σκάφη, πλαισία καὶ ἄρχοστα, ἀτίνα μοιραίων προσρίζονται πρὸς διάλυσιν. Οἱ ἴστοκτηται τούτων ἥσχεν μέχρι σήμερον διτεκτικοί, εἴτε ἀρρομῆνος τῶν δρισταρέων, εἰδικῶς ἐν Ἰσπανίᾳ, μικρῶν τιμῶν, λόγῳ τῷ, ἀπαγορευτικῶν μέτρων ἐξαιργήσεως πλαισίων πλοίων. Ηἱ δύος, δὲ, συνεπείδη τῆς ἀλλειψίως πλαισίων ὑλικοῦ, ἐπολήθην ἵκανη καὶ σταθερά ἀνατιμησεῖ, λέγεται διτε ἀρκτοῖ πλοιοκτηται: θά στέρεσσον νά πωλήσουν τὰ σκάφη των εἰς Ἰσπανικά ἔργοστάσια διαλύσεων.

Ηἱ πρός διάλυσιν πωληθεῖσα χωρητικότης κατὰ τὸ 150ήμερον, παρέσθαται 19 ἐν διῃ πλοία, χωρητικότητος 92.654 τόνων γκρέ. Κατὰ τι πλέον τῆς ἡμέρας τῆς χωρητικότητος ταῦτη, δητο: 7 πλοία 49.658 τόνων γκρές ἀνῆκον εἰς τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν. Τοῦτο ὅρεισται: εἰς τὴν ἀπὸ μηνὸς ἔργοριζομένην ἱκανότητον τοῦ στόλου των ἀπὸ τὰ πλαισία σκάφη, τῶν ἑταριῶν «Compagnie Generale Transatlantique», «Messageries Maritimes» καὶ «Chargeurs Réunis». Ηἱ πρώτη ἐπώλησης δύο σκάφη της 17.751 τ. γκρέ, ἡ δευτέρα ἐπτάρι δύο 12.134 τ. γκρές καὶ ἡ τρίτη δύο ἐπώλησης πλοία της 16.891 τόνων γκρές.

Τὰ πρός διάλυσιν πωληθέντα 19 ἐν διῃ σκάφη ἀνῆκον εἰς τὰς ἀκολούθους σημαίας:

Γαλλικά 7 τ. γκρ. 49.658	Βελγικά 1 τ. γκρ. 4.147
Ἀγγλικά 7 > 28.828	Ἰσπανικά 2 > 2.390
Ἰαπωνικά 1 > 5.471	Νορβηγικά 1 > 2.160

Σύνολον πωληθέντων ἀποπλοίων: 19 > 92.654

Τὰ 19 ταῦτα πλοία ἐπωληθήσαν εἰς διαλυτὰς 10 διαιρέσιν κρατῶν ἀντὶ τιμῆς 67.900 λιρῶν, 1.830.000 Γαλλικῶν φράγκων, 470.000 Βελγικῶν φράγκων, 137.500 Ιαπωνικῶν γιαν καὶ 90.000 πεστῶν, ὡς ἕντες:

Διαλυταὶ	Πλοία	Τ. γκρές	Τιμὴ £	Λοιπά νομίσματα
Ιταλοί	5	35.410	35.300	
Γάλλοι	3	20.633	2.300	1.830.000 Γαλλ. φρ.

Ἀγγλοί:	2	8.553	10.800	—
Όλλανδοι	1	7.472	8.000	—
Ἰάπωνες	1	5.471	—	137.500 γιαν
Γερμανοί	2	5.399	7.200	—
Βέλγοι:	1	4.147	—	470.000 Βελγ. φρ.
Ίσπανοι	2	2.390	—	90.000 πεστῶν
Νορβηγοί	1	2.160	2.300	—
Κινέζοι:	1	1.019	2.000	—
Σύνολον:	19	92.654	67.900	

Οὗτο, Ἰταλοὶ διαλυταὶ ἡγεμόνες τὸ Ἀγγλικὸν λαῖνον «Ninian» τ. γκρές 6.385 (τοῦ 1912) ἀντὶ 6.200 λιρῶν, παραδοτέον ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται εἰς Μάντζεστερ καὶ τὰ Γαλλικὰ λαῖνορς τῆς Chargeurs Reunis «Ceylan» 8130 τ. γκρές καὶ «Krakas» 8461 τ. γκρές, ἀμφοτέρων νυστηγήσεως 1907, ἀντὶ 8.500 λιρῶν ἕκαστον καὶ τὰ ἄπ της «Μεσοζερῆ» «Mein-pat» 6149 τ. γκρές (τοῦ 1907) ἀντὶ 6.00 λιρῶν καὶ «Pei-Ho» 5985 τ. γκρές (τοῦ 1907) ἀντὶ 6.000 λιρῶν.

Γάλλοι: διαλυταὶ ἡγεμόνες τὰ λαῖνορς τῆς «C.G.T.» «Espagne» 11.155 τ. γκρές (τοῦ 1908) ἀντὶ 1.150.000 φράγκων καὶ «Perou» 6599 τ. γκρές (τοῦ 1908) ἀντὶ 680.000 φρ. «Επίσης προσέδησεν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ τοῦ τάνκερ «Collonges» 2879 τ. γκρές (τοῦ 1896) ἀντὶ 2.300 λιρῶν.

Ἀγγλοὶ διαλυταὶ ἡγεμόνες τὰ λαῖνορς τῶν Νετίων Ἀγγλικῶν αἰδηροθέρμων, ἀντὶ 2.250 λιρῶν καὶ «City of Valencia» 7329 τ. γκρές (τοῦ 1908) ἀντὶ 8.550 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος εἶχεν ἀγορασθῆ παρὰ τῆς «City Line» τῶν Μάρτιων τοῦ 1921 ἀντὶ 25.600 λιρῶν.

Όλλανδοι διαλυταὶ ἡγεμόνες τὸ Ἀγγλικὸν λαῖνορ «Jamaica Producer» τ. γκρές 7472 (τοῦ 1910) ἀντὶ 8000 λιρῶν, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται συνεπείδη ἡγιανῶν, ἀτίνας ὑπέστη ἐπι πυρκαϊδῶν κατὰ τὸ παρελθόντα Νησίον. Ἱάπωνες διαλυταὶ ἡγεμόνες ἀντὶ 137.500 γιαν τὸ Ἰαπωνικὸν ἄπ «Goshu Maru» 5471 τ. γκρές (τοῦ 1901) καὶ Γερμανοὶ διαλυταὶ τὰ Ἀγγλικὰ ἄπ «Trundel» 1068 τ. γκρές (τοῦ 1900) ἀντὶ 2700 λιρῶν καὶ «Essex Abbey» 4331 τ. γκρές (τοῦ 1907) ἀντὶ 4.500 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο φορητὸν εἶχε πολιηθῆ τὸν δεκάετον τοῦ 1922 ἀντὶ 24.000 λιρῶν καὶ τὸν Διμέριον τοῦ 1916, ὁμοιαὶ τοῦ φορητοῦ «Lord D. r. e. y», ἀντὶ 24.000 λιρῶν.

Ἐξ ἄλλων ἡγεμόσθησαν σποραδικῶς παρὰ Βέλγων διαλυτῶν τὸ Βελγικόν ἄπ «Gouverneur de Lantshire» 4147 τ. γκρές (τοῦ 1905) ἀντὶ τιμῆς 470.000 Βελγικῶν φράγκων. Παρὰ Ἰαπωνῶν διαλυτῶν τὰ Ἰαπωνικά ἄπ «Pena Rocias» 1697 τ. γκρές (τοῦ 1889) ἀντὶ 65.000 πεστῶν καὶ «Bilbaino» 693 τ. γκρές (τοῦ 1865) ἀντὶ 25.000 πεστῶν. Παρὰ Νορβηγῶν διαλυτῶν τὸ Νορβηγικόν ἄπ «Helene» 2160 τ. γκρές (τοῦ 1898) ἀντὶ 2.300 λιρῶν καὶ τόλος παρὰ Κινέζων τὸ Ἀγγλικόν ἄπ «Selangen» τ. γκρές 1019 (τοῦ 1903) ἀντὶ 2000 λιρῶν, παραδοτέον ἀπὸ τὴν ἴστοκτητρικὴν Νεοζηνανδικὴν ἑταρίαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαγκάης.

## ΙΤΑΛΙΑΝ ΛΑΤΙΝ

### ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΜΕ ΤΟΝ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΝ ΚΟΛΟΣΣΟΝ

### “CONTE DI SAVOIA”

54.000 ΤΟΝΝΩΝ

[ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΑΛΑΝΤΕΥΕΤΑΙ]

Αναχωρεῖ ἐκ Ν. ΦΑΛΗΡΟΥ τὴν 4ην ΜΑΡΤΙΟΥ 1934

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΔΙΑ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ

Πληροφορίαι παρὰ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ

καὶ τῶν ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΑΘΗΝΑΙ - ΠΑΤΡΑΙ

## Διά τήν διάλυσιν τῶν παλαιῶν πλοίων

Τὸ πρόβλημα μιᾶς τεχνητῆς ἀναβίωσες τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας είλεν ἐπὶ μακρὸν ἀπασχολήσει τοὺς διεθνεῖς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους, εἰνε δὲ γνωστά τὰ πατά καιροῦ ἐπενδύνεντα πεικέλλα σχέδια, πολλά τῶν ὅποιαν μάλιστα ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον συζητήσεων καὶ εἰς εἰδικῶς πρὸς τοῦ συγκληθείσας ναυτικᾶς διασκέψεις. Ἀπόρροια τῶν ἀναπτυχθεισῶν γνωμῶν ἡτοῦ ὅτι οἱ κοινωφαῖτε παράγοντες τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Ναυπηγικῆς βιομηχανίας ὁμοφώνως είχον γνωματεύσει ὅτι αἱ διαλύσεις τῶν παλαιῶν πλοίων εἰς εὐρεῖαν κλίμακα καὶ αἱ νέαι ναυπηγήσεις οἰκονομικῶν σκαφῶν, ἀπέτελουν τὴν πλέον ἐνδεδειγμένην πρακτικὴν λύσιν.

Τελευταίως ὁ Ἀγγλος βουλευτὴς sir Charles Barrie ἐπανερχόμενος ἐπὶ τοῦ προσφιλοῦ τούτου διὰ τὴν δεινοτάτων ναυτιλιῶν, θέματος, συνηγορεὶ σθεναρῶς ὑπὲρ τῆς διαλύσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν καὶ τῆς κατασκευῆς νέου τοννᾶς — βοηθείᾳ καὶ τῆς κυβερνητικῆς ἀρῷ/ῆς —, βάσει δὲ μιᾶς συνεννοήσεως μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Φρονεῖ ἀκόμη, ὅτι ἐνῷ ἔξακολον θεῖ νὰ δοκιμάζεται σκληρῶς ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἐν τούτοις, ἀντὶ νὰ ἐφαρμοσθεῖ νὰ δοκιμάζεται σκληρῶς ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἐν τούτοις, ἀντὶ νὰ κατασκευασθοῦν ἀνάλογα πρὸς τὰς διεθνεῖς ἀνάγκας καινούργη σκάφη, αἱ μὲν νέαι ναυπηγήσεις συνεχίζονται σποραδικῶς, ἐνῷ διαρκῶς προσλαμβάνουν ιδιαιτέρων ἔκτασιν αἱ μεταποταὶ καὶ αἱ συμπληρώσεις τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, ἀτίπα, ἐφοδιάζονται μὲ νέας μηχανικᾶς ἐγκαταστάσεις. Τοιούτοις πρόποτε, τὰ ἀνακαινίζομενα πλοῖα θὰ δύνανται νὰ καλύπτουν τὰ ἔξοδά των καὶ μὲ μικράν τινα τῶν ναύλων βελτίωσιν, δυνατὸν ν' ἀποφέρουν καὶ ἐλάφρον κέρδος, συναγωνιζόμενα τὰ νεότευκτα σκάφη.

Οταν ἀποδεικνύεται —εἶπεν ὁ κ. Barrie— ὅτι ἔνα tramp φορτίον, χωρητικότητος 8000 τόνων φορτίου, γαυπιγόμυενον βάσει τῶν νέων τύπων σκάφους καὶ ἐφοδιαζόμενον μὲ τελειοποιημένας ἀτμομηχανάς, δύναται ν' ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 10 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 18 τόννων γαιανθράκων ἡ καὶ διλιγότερον, ἀντὶ 27 τόννων τῶν παλαιῶν σκαφῶν, διατί τάχα νὰ συγχρονίζονται τὰ παλαιά καὶ νὰ μὴ πωλοῦνται πρὸς διάλυσιν διὰ νὰ κατασκευασθοῦν καινούργη; Είναι προτιμότερον —τούλάστοιν διὰ τὴν Ἀγγλίαν— νὰ εύνοηθῇ καὶ μέ τινας κρατικὰς ἀκόμη ἀμοιβάς ἡ ναυπηγησίς νέων πλοίων, δυναμένων ν' ἀντιπαραταχθοῦν πρὸς τὰ νεότευκτα ἔξοδα, παρὰ νὰ ἀνακαινίζονται τὰ παλαιά, ἀτίνα καὶ μικρότερον χρονικὸν περιθώριον ἥσος παρουσιάζουν, ἀλλὰ καὶ τὴν πλήρωσιν τῶν κενῶν ναυπηγικῶν ἑσχιζῶν παρεμποδίζουν.

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ**  
29, LEINTER SQUARE, 29  
**Γ. ΔΕΛΗΣ**  
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τὸ ἀρχαιότερον ἔλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Bayswater τοῦ Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτά ἀπὸ τῆς ἔλληνικῆς Ἐκκλησίας.— Καθαρόν, εὐέρεον καὶ μὲ ὄλας τὰς ἀνέσεις.— Περιποίησις ἐντελῶς οἰκογενειακή.

Δέον νὰ τονισθῇ, ὅτι ὁ sir Charles Barrie, οὗτος ὁμιλῶν, ἔχει ὑπὲρ δόψιν τὴν Βρετανικὴν μόνον πλευρὰν τοῦ ζητήματος καὶ τὴν δυνατότητα ποιοτικῆς βελτιώσεως τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας ἐν συνδυασμῷ πρὸς ὑποστήριξιν καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. «Τὸ προϊόν τῆς ἐργασίας —λέγει— 100.000 πετειναιμένων ναυτῶν καὶ τεχνιτῶν, ὑπολογιζόμενον εἰς τὸ τριπλάσιον τοῦ διδούμενου εἰς αὐτοὺς ἐπιδόμα τος ἀνεγνίτα, είνε ἵκανον νὰ δημιουργήσῃ νέαν ἀγοραστικὴν δύναμιν καὶ δι' ἄλλα βιομηχανικὰ προϊόντα τῆς χώρας».

Ο Σκανδιναντίκος ναυτικὸς τύπος, σχολιάζων τὰς ἀνωτέρω ἀπόψεις, εὑρίσκει, ὅτι τὸ μόνον μειονέκτημα τοῦ σχεδίου Barrie, ἔγκειται εἰς τὸ διὰ ἐπιδιώκει «καὶ τὴν κρατικὴν προστασίαν», ἐνῷ ἀπὸ τὰς συντηρητικὰς ναυτιλίας καὶ τοὺς ὑγιῶς σκεπτομένους ἐφοπλιστὰς καταδικάζονται γενικῶς αἱ ἐπιχρηματίσεις καὶ ὁ Κρατικὸς παρεμβατισμὸς εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα. «Ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὁ Σκανδιναντίκος τύπος ἔχειρε τὴν τακτικὴν τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ δόποι εἰς πρόσφατον ἀπόφασιν των, πρὸ τινῶν μόλις ἡμερών δημοσιεύσεισαν, διεμαρτυρηθῆσαν κατὰ τῶν συστημάτων προστατευτισμοῦ, ἀμέσως ἡ ἐμμέσως παρεχομένου καὶ ἀφορῶντος ἀδικούτως τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἡ τάξ ναυπηγῆσεις. Ἡ διμαρτυργία αὗτη ἔνεχει ἐπὶ περισσότερα σημασίαν, ἐάν ὑπολογιζῇ, ὅτι αἱ μισθοδοσίαι τῶν πληρωμάτων τῶν Δανικῶν πλοίων καὶ τῶν προσωπικῶν τῶν Δανικῶν ναυπηγείων είνε ὑψηλότεραι ἀπὸ τὰς ισχυρότερας εἰς τὸ πλείστον τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης.

**LIVERPOOL**

**REA LIMITED.**  
*Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—*

**TUG OWNERS**

**BIRKENHEAD**

**ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ**

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθμ. Τηλεφώνου 40906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

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

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

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

## 'Ατυχήματα εἰς Έλληνικά πλοῖα

Κατά τὸ λῆξαν 150ήμερου ἑσημειώθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Έλληνικά σκάφη :

«Δημ. Λ. Δανιόλος». — "Αναφορικῶς μὲ τὴν σύγκρουσιν τῶν φορτηγῶν «Αννα Βραλάκη» καὶ «Δημ. Λ. Δανιόλος», περὶ τῆς ὁποίας ἀνεγράφουμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μαρ, τὸ «Λευτή Λιστ» ἀνέφερε τὰ ἀκόλουθα : "Η σύγκρουσις τῶν σκαφῶν τούτων ἔγγὺς τῆς Καλλιπόλεως ὑπῆρχε σφοδρά, ἀμφότερα σὲ τὰ πλειά οὐπέτησαν ἐκτίταμένας ζημιὰς καὶ εἰχον διαρροήν. Τὸ ἄπ. «Αννα Βραλάκη», κατηγορούσαντο κανόνι ἐκ Χαλκίδος διὰ Ρωσίαν πρὸς φόρτων γαταίθρακον, εὗθυν δὲ μετὰ τὴν σύγκρουσιν κατέρρυψαν εἰς Καλλιπόλιν, ἐκεῖθεν εἰς Σύρι καὶ κατόπιν, συνοδεῖσι τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Αγιος Γεώργιος» κατέπλευσε τὴν 16ην Φεβρουαρίου εἰς Παιανία πρὸς ἐπιθεωρήσιν καὶ ἐποιεύνην. Τὸ ἄπ. «Δημ. Λ. Δανιόλος», προσήχεστο ἐκ Ρωσίας μὲ φορτοῖς 6759 τόννων μακρούχων καὶ 25 τ. σπόρων, ἔμφοκεις δὲ μετὰ τὴν σύγκρουσιν εἰς Ζονέτη Μαζαΐν. Εἰς δούβετάν του ἔσπευσε τὸ ναυαγοσωστικόν «Caesar II.», διπερ καὶ ἔκλισις συμβόλαιον τύπου Λόδη, μεθ' δὲ τὸ ἀναίλικον καὶ τὸ ἔρρυμούληχον εἰς Καλλιπόλιν, δους, χάριν ἀσφαλείας, τὸ προσήρχεται εἰς ἀμύωδην θάσον.

Αἱ ζημιές τοῦ σκάφους εἶναι μεγάλαι. Εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν καὶ ἀκριβῶς εἰς τὸ κάτω τὸ Νο 4 φέρει ρήγμα ἔκκινον μέσον ἀπὸ τὸ διαχωρίου τῆς πρώτης πρὸς τὰ διποδάν μέχρι μῆκος 22 ποδῶν καὶ πλάτους 14. Τὰ ἀλλομάτα τοῦ καταστρόματος ἀθραύσθησαν μέχρι τοῦ στορίου τοῦ Νο 4 κύτους. Οἱ Τούρκοι ναυαγοσωσταὶ ἀνήγγειλαν, διτὶ προτίθενται νὰ φέρουν τὸ ρήγμα διὰ χονδρῆς ξυλείας καὶ τοιμέντου. Τὸ φέρμον κατεστράψη σχεδὸν τελείω καὶ κατεκλύσθη ἀπὸ τὰ θύλατα. Τὸ κάτω τὸ Νο 3 ἔχει δύοτε δῆμοις 10 ποδῶν, ἀτίνα συγκρατοῦνται ὅπο τῶν ἀντίτιθων τοῦ πλεούσος, τὸ δὲ κύτος Νο 4 ἔχει περισσότερα δύοτε, ἀτίνα ὑφοῦνται ἡ κατέσχονται ἀναλόγως τῆς παλιρροίας καὶ τῆς ἀμπωτίδος. Τὸ φορτίον τῶν κυτῶν τούτων κατά 50 οὐρανά τοκτεύτηρά φορτίον τῶν θύλων. Βερσίαι ἀγκυραὶ ἐρρίφθησαν εἰς τὴν ἔηράν, ίνα μὴ συρθῇ, κατὰ τὴν παλιρροίαν, τὸ σκάφος εἰς δύοτε δύοτε, ἀναφέρεται δὲ ὅπο τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Λόδη, διτὶ ἀναφεντίθη διαρροή εἰς τὴν πρύμναν, φύσος τὸ οὗφος ἐνός ποδὸς καὶ διτὶ τὸ ρήγμα τοῦ πλοίου, σχήματος Η, ἔχει εἰς τὴν κορυφὴν μῆκος 20 ποδῶν καὶ εἰς τὴν βάσιν 10 ποδῶν, ἀκτεινάται δὲ εἰς βάσιν 12 ποδῶν μέχρι τοῦ στορίου τοῦ κύτους, διπερ καὶ ἔχει διλαβή. Επει τοῦ πλοίου ἐποιηθήσαν τὸ πάντα τῶν ναυαγοσωστῶν καὶ νέατα ἀντίτιθη, ἀνακοινώθη δὲ, διτὶ τὴν 20ην Φεβρουαρίου ὑπῆρχον ἀκόμη ἐντός τοῦ κύτους Νο 3 δύοτε δῆμοις 10 ποδῶν.

Τὴν 24ην Φεβρουαρίου μεταδέδην ἡ πληρωφορία διτὶ τὸ βεβλαμένον τῆμα τοῦ φορτίου ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν καὶ δὲ αἱ ἐπικευαί τῶν ρηγμάτων συνεχίζονται. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Λόδη, θά διυνθή τὸ πλοῖον, μετὰ τὴν ἀποπεράτων τῶν προσωρινῶν ἐπικευαί τῶν πλευρῶν νὰ πλεύσῃ εἰς Παιανία πρὸς δεξιμενισμόν καὶ διριστικάς ἐπικευαί. Οἱ ἐκ Καλλιπόλεως ἀπόπλους τοῦ ἀλλιπέταιται νὰ πραγματοποιηθῇ τὴν πρώτην ἰδεομένην τοῦ Μαρτίου.

«Μαϊανδρος». — "Αναφορικῶς μὲ τὴν ἑκ συγκρούσεων δύο.ον τοῦ φορτηγοῦ μαρ τούτου, περὶ ἡς ἀναφέραμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχό μαρ, τὸ «Λευτή Λιστ» ἀνέγραψε τὰ ἀκόλουθα : Οἱ σηματοφορίαι σταθ-

μει Niton καὶ St Catherine's Point ἔλασον τὴν 8.19' μ.μ. τῇ 12ης Φεβρουαρίου φέρμα τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Dartford», διπερ ἀνέφερε : «Συνεκρύσθημεν μετὰ τοῦ Έλληνικοῦ φορτηγοῦ «Μαϊανδρος», εἰς τὸ στενόν, τῆς Μάγχης, συνεπεία τῆς πυκνῆς ὁμίχλης καὶ σὺς ἀπόστασιν 13 1/2 μιλῶν N.N.A. τοῦ φάρου St Catherine's. Τὴν 9.12' μ.μ. τὸ «Dartford» ἀνέφερεν, διτὶ διέσωσεν ἓνα ναυαγόν, διτὶ ὑπέστη σοθαράς ζημιάς εἰς τὴν πρώτην, διτὶ τὸ φόρπικ κατακλύσεται καὶ διτὶ τὸ πλοῖον κατευθύνεται εἰς Πόρτλαντ. Τὴν 1ην μ.μ. μεσονύκτιον ἀνέφερεν, διτὶ τὸ φόρπικ κατεκλύσθη ἀπὸ τὰ δύτατα, ἀτίνα δύνατον νὰ συγκρατήσουν αἱ ἀντλίαι καὶ διτὶ προσπαθεῖ τὸ σκάφος νὰ φύσῃ εἰς τὸν πληγούστερον λιμένα τοῦ Σασσούθαμπτον. Πράγματι κατέπλευσεν εἰς Σασσούθαμπτον τὴν 11ην περισσών τῆς 13ης, ἀπεβίωσε δὲ τὸν ναυαγόν θερμαστήν Θεόδο. Μέλλην, διτὶς ἀφγάνης, διτὶς & «Μαϊανδρος», εὗδος μετὰ τὴν σύγκρουσιν ἔκλινε πρὸς τὴν χριστοτέραν πλευράν καὶ ἐδύνθηθη ἐντός 12' λεπτών τὴς ὥρας. Ἐπίσης ἀδήλωσεν, διτὶ τὸ καλυμματικό τῆς συρίκτρος τοῦ «Μαϊανδρος» εἶχε βλαβή καὶ μελοντὶ ἐπισκεύασθη ἀπὸ τοὺς μηχανικοὺς τοῦ πλοίου, ἐν τούτοις ἡμιπόδιον τὸν ἡγχηρὸν συριγμένον. «Ετεροὶ 27 ναυαγοὶ τοῦ «Μαϊανδρος», ἐπιβαντος μεγάλης ναυαγοσωστικῆς λέμβου περισυνάλεγον. τὴν 3.30' μ.μ. περον. ὅπο τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀκτοπλοίου «Eleuth» καὶ ἀπειδεύθησαν εἰς Πόρτλαντ, διπέθεν ἀναγώρησαν ἀμέσως διὰ Λονδίνον. «Ο «Μαϊανδρος» (σκάφος καὶ μηχαναν) ἦτο ἡσαφαλιούμενης ἀξίας ἀντὶ 17.000 λιρ. Ἐπίσης τὸ ἔκ γεννημάτων φορτίον του ἦτο ἡσαφαλιούμενον ἀντὶ 50.000 λιρών.

(Φεβρ. 13—15)

«Ἐκατόνταρχος Δρακούλης». — Συνεπείᾳ θραύσεως τῶν πρυμνητῶν τοῦ παρεύρημη ἔκ τοῦ ἀγκυραδολίου του ἐντές τοῦ λιμένος τοῦ Δάντιου καὶ προσέκρουσεν ἀλληλοδιαδόχως μὲ τὸ Λεπτονικόν «Everhope», τὸ Γιουγκοσλαβικόν «Sveti Duje» καὶ τὸ Γερμανικόν «Charlotte Schöder». Τὸ τελευταῖον τούτο ἐκτίγεται καὶ εἴπι τῇ περιτελοίοι, εἰς τὴν προεξένησος ζημιάς, τὰς περισσότερας δύο μετρία δύστητη τὸ Λεπτονικόν. Τὸ ἄπ. «Ἐκατόνταρχος Δρακούλης» περατώσαν τὴν φέτων γανανθρακοφορτίον ἀπέλαυνος δύοτε διά Γένοβαν. Κατὰ τὸν πλεῦν καὶ ἐνῷ διγρυπτο τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου προσέκρουσεν ἐφ' ἐνός τειχόματος ταύτης παρὰ τὸ χιλιόμετρον 89, μὴ ὑποστάν δυμας ζημιάς ἔγκυλοσύνης τὸ ταξίδιόν του.

(Φεβρ. 13)

«Ιουλία». — Κατερχόμενον ἐκ Ροζέριο μὲ πλήρες φορτίον γεννημάτων διὰ Λάς Πλάμας (Ξιαταγός) καὶ μὲ δύοτε 23 1/2 ποδῶν περιστροφέαν ἐπὶ λασπώδους δυοθοῖς εἰς τὸ χιλιόμετρον 93 τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν μετὰ τινας ὥρας ἀνευ βοηθείας καὶ χωρίς νὰ ἔχῃ ὑποστῆ ζημιάς, ἐξηγούσθησε τὸ ταξίδιόν του.

(Φεβρ. 14)

«Μαριέττα Νομικού». — Προσεχόμενον ἐξ Οδησσοῦ μὲ φορτίον γεννημάτων κατέπλευσε εἰς τὴν Ἀμερίκαν. Κατὰ τὸν πλεῦν κατελήγη ὑπὸ αφορτοτάτης τρικυμίας ὑποστάν ζημιάς εἰς τὸ κατάστρωμά του. (Φεβρ. 14)

«Ανδρέας». — "Ἐνθ' χρόνῳ ἡλλασσον ἀγκυροθέλιον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Δάντιου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Naana» καὶ τῷ προεξένησον ἐλαράς τινας ζημιάς.

(Φεβρ. 14)

«Αριστείδης Λ. Γουλανδρῆς». — Διακρύσθησεν μιᾶς κακοκαιρίας τὴν νύκτα τῆς 1ης Φεβρουαρίου μὲ δύοτε διά Γένοβαν τὰ πρινηήσα τοῦ ήλικηροστόλην φορτηγούς «Arist. L. Goulanḍeris», τὸ δὲ σκάφες παρασυρθέν συνεκρύσθη μὲ ἓνα Ιστιούροφον πλήρες φορτίον διλαβάκων καὶ τὸ ἔδυτο.

(Φεβρ. 15)

«Οօρος Ορθούρες» (σηματία Παναρά). — Κατέπλευσεν εἰς Αμερίκαν μὲ φορτίον γεννημάτων καὶ εἰδὼν τὸ γεν. μηροποίου, εἰς Ροζέριο. Καθ' ἀνέφερεν διπλαρχος, διτὶς τὸ σκάφος διηγήστη ἐκ Μπουάνες «Άδες προσήργαξε, διτὶς ν' ἀποφύγη σύγκρουσιν πρὸς ἔτεσον πλοίον. Τὸ σκάφος, ἀκολούθως, ἀνειλκύσθη ἀνευ ἔσησες αἱ ναυαγοσωστικοί.

(Φεβρ. 15)

«Θεομήτρη». — "Ἀνελκυσθέ, μετὰ τὴν εἰς Πλάτης προσδραμένην, εἰσήγαγεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπ. Αἴρες, βανθίσα μηροπόδην καὶ ἀπειληφθῆν. Εἰς τὰς μηχανάς τοῦ σκάφους εὑρθησαν μηρικαὶ ζημιαὶ, οἵτινες καὶ ἐπ-

## LAMBERT BROTHERS LONDON E.C. 3. COAL SALE & PURCHASE

LIMITED

Bunkering Contractors for Foreign Depots and United Kingdom Coal Shipping Ports;

Coal Exporters, Steamship Agents, Brokers for Chartering & Insurance

Also at

CARDIFF: The Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Building. HULL: Prudential Buildings.

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

BILBAO (SPAIN): LAMBERT BROTHERS. Sociedad Limitada, Apartado 154

GLASCOW: 78 St. Vincent Street.

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

GRIMSBY: 9, Cleethorpe Road.

IMMINGHAM: Dock Offices.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

CEUTA

ORAN

ALGIERS

MALTA

ISTANBUL

FAYAL-AZORES

LAS PALMAS

ST. VINCENT C.V.

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS &C.&C.

SUEZ

PERIM

COLOMBO

SINGAPORE

BATAVIA

HONOLULU

ST. LUCIA

ST. THOMAS

σκευάσθησαν. Τα ουφαλά ήσαν δέλταδη.

(Φεβρ. 16)

«Βέλλα Μ. Διακάκη». — Η παγράφη διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του συμβόλαιον, τύπου Λέσβ., μὲ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μίμηρ» τοῦ κ. Γ. Στρίγκου. Τὸ οκάφος ἀνέλκυσθεν ἡγυροδολήμη εἰς ουφαλὴ θέσιν τοῦ λιμένος τῆς Σύρου.

(Φεβρ. 17)

«Αννα Βασιλάκη». — Εἶχε συγκρουούθη εἰς τὰ δαρδανέλλια μὲ τὸ φορτηγόν «Δημ. Λ. Δανιόλος», ὃς εἶχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προσηγόρισμαν τεῦχός μας. Μετὰ τὴν σύγκρουσιν κατέφυγεν εἰς Σίγρι τῆς Μοτιλήνης, δόποθεν, συνδείσατο τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Αγιος Γεώργιος» τοῦ κ. Βερνίκου, ἐπλευσόντα εἰς τὸν Πειραιών λιμένα πρός ἐπιθεωρησιν καὶ ἐπισκευήν. Μετὰ τὴν ἔξοδον ἐκ τῶν μονίμων δεξαμενῶν τοῦ πλωτοῦ συνεργείου τοῦ στόλου «Ηφαιστος» θά εἰσέλθη τὸ φορτηγόν μας τετοῦ.

(Φεβρ. 20)

«Χρήστος Ζ.». — Μετὰ τὴν σφράδαν σύγκρουσιν ἀνοικτὰ τῆς Καλλιπόλεως τῶν φορτηγῶν μας «Δημ. Λ. Δανιόλος» καὶ «Αννα Βασιλάκη», νέα τοικύτη ἀνημετόθη τῇ 18ην Φεβρουαρίου μεταξὺ τοῦ φορτηγοῦ «Χρήστος Ζ.», κανοῦ, κατευθυνομένου ἐκ Πειραιῶς εἰς Ρωσίαν καὶ τοῦ Γερμανικοῦ «Andros». Καὶ ἡ σύγκρουσιν αὐτὴν ὑφείλετο εἰς τὴν ἐπικρατέσσαν πυκνὴν ὅμιχλην, τὸ δὲ πρώτον ληγμόν τηλεγράφημα ἀνέφερεν, διε τέ ἀπὸ «Χρήστος Ζ.», ὑποστάν καὶ τὰς σοδαροτέρας ζημιας κατέφυγεν εἰς τὴν Καλλιπόλιν ἔχον μεγάλην διαρροήν τῶν κυτῶν Νο 3 καὶ 4. Τὸ πλοῖον ἡγυροδολήσαν εἰς ἀδαμήν καὶ ἀμμώδη θέσιν, αἱ δὲ ἀντίτιλαι τοῦ συντόλιως ἐργαζόμεναι συνεκρόντισαν τὴν διαρροήν. Πάντως ἐπηγιγήη βοήθεια ἀπέ τὴν Τουρκικήν ναυαγοσωστικήν ὑπηρεσίαν, ἥτις καὶ παρεσχέθη ἀπό δύο ναυαγοσωστικά. Τὴν πρωταρίαν τῆς 20ης Φεβρουαρίου τὸ διατρέσσων δύο κυτῶν τοῦ φορτηγοῦ κατέστησαν διὰ προσωρινῆς φράξεως τῶν διαπραγμάτων ἐλλαμπάτων τῶν ὑφάλων, τὰ δὲ διατὰ ἡνταλγήμασαν. Κατόπιν τούτου οἱ ναυαγοσωσται: ἐπεισούσαν προχειρῶς τὰς ζημιας διὰ τοιμέντου, τὸ δὲ οκάφος ἐζήτησαν δόηγιας, ἐλάν θά πλεύση εἰς Κων/λιν ἢ εἰς Πειραιᾶ διὰ τὴν ἀκτέλεσιν δριστικῶν ἐπισκευῶν. Τὸ Περικανικόν «Andros» ὑποστάν ἐκ τῆς συγκρουσισις ἀλλαράρες τινας μόνον ζημιας εἰς τὴν πρώταν τού, κατέπλευσεν εἰς τὴν Κων/πολιν.

Νεώτεραι πληροφορίαι ἀνέφερον, διε κατὰ τὴν στιγμήν τῆς συγκρουσισις εἰχον ἀμφότερα τὰ πλοῖα τὴν ίδιαν κατεύθυνσιν. Τοῦ ἀπὸ «Χρήστος Ζ.»

συνεθίσθησαν ἀρκετὰ ἐλάσματα τῆς πλευρᾶς τῶν κυτῶν Νο 3 καὶ 4 ἀλλὰ διεργάγησαν, αἱ δὲ ζημιαὶ ἀκτιείνονται ἀπὸ τῶν ουφάλων μέρη, σχεδόν, τοῦ καταστρώματος. Μετὰ τὸ πέρας τῶν προσωρινῶν ἐπισκευῶν καὶ τῆς καταβολῆς ἡγυροσωστικῆς, ἔλαβε τὸ οκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας διὰ Πειραιᾶ, διοι καὶ κατέπλευσε τὴν 26ην π.μ. διε ἐπισκευάς. (Φεβρ. 18-26)

«Νεράϊδα». — Κατὰ τὴν εἰς Μπανιόλα ἔκφρασιν του ἐμβρασθη ἡ καραβία τοῦ γερανοῦ τῶν παραληπτῶν καὶ διαρέα σιδηρᾶ τριγύματα ταύτης κατέπεσαν ἐντός τοῦ Νο 2 κώνου τῆς «Νεράϊδας» προξενήσαντα ζημιάς, τῶν ὄποιων δὲν καθωρίσῃ εἰσάτι ἡ ἐκτασις. Οἱ παραληπταὶ τοῦ φορτίου, ἐνεργοῦντες καὶ ως πράκτορες, ἀνέθεσαν εἰς τὸν ἐπιθεωρητὴν τοῦ Λέσβ. νὰ καθορίσῃ τὸς προξενήματας εἰς τὸ πλοῖον ζημιάς. (Φεβρ. 21-24)

«Κορινθιακός». — Κατέπλευσεν εἰς Ἀμβέρσαν ἐκ Σουλινῶν μὲ φορτίον γεννημάτων. Κατὰ τὸν πλοῦν ουγκήντας σφράδαν τρικυμίαν, μεγάλα δὲ κύματα διέγραντο ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος του, εἰς διάφορα ἐλάσματα τοῦ δροίου προσέβησαν ζημιάς. (Φεβρ. 23)

«Χλόη». — Κατέπλευσεν εἰς Ἀριδέαν ἐκ Ἀργεντινῆς, δὲ δὲ πλοιαρχος ἀνέφερεν, διε κατὰ τὸν ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας ἀπόπλουν προσήργαξε διε τὸ οκάφος του, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνευ δογματικας καὶ ζημιῶν. (Φεβρ. 28)

«Κλεάνθης». — Αποπλέσαν ἐκ Σαλέρνου διά Νεάπολιν καὶ διε ν' ἀποφύγη σύγκρουσιν πρός ἔτερον πλοίον, ἥγγισεν ἐλαφρῶς τὸν δυθόν. Θὰ ἐπιθεωρηθῇ εἰς τὴν Νεάπολιν. (Φεβρ. 24)

«Νέστος»—«Νηρεύς». — Προσέκρουσεν εἰς Gravesend ὑπεστάντα διαφόρους ζημιάς, οὐχὶ σοδαράς ἐκτάσεως. (Φεβρ. 25)

«Πηνελόπη». — Τὸ Ἀγγλικόν ἀτμόπλοιον «Φωβέτ» ἐδυθίσθη ἔξωθι τῆς Όστανθης, κατόπιν συγκρουσισις μετα τοῦ ἀτμοπλοίου «Πηνελόπη» τὸ δηποτον κατηγορύθησε εἰς τὴν Ρότερνταμ. Τὸ πλήρωμα καθώς καὶ εἰς ἐπιδάται τοῦ «Φωβέτ» διεσώθησαν. (Φεβρ. 25)

«Άγιος Βλάσιος». — Κατέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ τὴν 26ην. Ο πλοιαρχὸς τοῦ ἀνέφερεν, διε κατὰ τὸν ἀπό Βενετίας εἰς Πειραιᾶ πλοῦν συγκρουσθη τὸ οκάφος του τὴν 23ην Φεβρουαρίου, λόγῳ τῆς ὅμιχλης, εἰς μῆκος 42.06' καὶ πλάτος 16.12', μὲ τὸ «Αμερικανικόν ἀπὸ «Camtoma» (.), ὑπέστη δὲ ζημιάς τινάς. (Φεβρ. 26)

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

EN AMBOYΡΓΩΙ

ΤΗΛΕΦ. 351471  
ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγεῖον ἐκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ ὅλων τῶν εἰδῶν ἐπισκευαὶ ἀτμοπλοίων, ἐν βραχυτάτῳ χρόνῳ καὶ εἰς τιμὰς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν  
ὅλους τοὺς λιμένας Ἀγγλίας καὶ Continent.



ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ  
DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ  
ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΕΠΟΠΤΗΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ Γ. ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ

# ‘Ο Ναυλοτιμάριδμος τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου

Κατόπιν τῆς παρατηρηθείσης μικρᾶς βελτιώσεως διαρκοῦντος τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου, ὁ μέσος ὄρος τοῦ γενικοῦ τιμαρίθμου τῶν ναύλων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας παρουσίασε ἀσύμματον τινὰ κατὰ τὸν Ιανουαρίον μεταβολήν. Ἡ προκόψασα ἀπότομος ὑφωσις εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς ἔξειδηνείσθη ἀπὸ τὴν ὑποχώρησιν τῶν ναύλων, κατὰ ποικίλουσαν ἀναλογίαν, εἰς τοὺς ὑπολοίπους τομεῖς. Ἡ εἰσόδος τοῦ 1934 ἐσημειώθη μὲ τοὺς ναύλους εἰς κατώτερα ἐπίπεδα ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἕτος. Οὐτω, ὁ μέσος ὄρος τοῦ γενικοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἐκλεισε εἰς τὰ 66.27 οἱ, ἔναντι 69.62 τοῦ 1933, ἔναντι 70.37 τοῦ 1932 καὶ 72.74 οἱ τοῦ Ιανουαρίου 1931. Κατὰ τομεῖς ἀγορῶν ἡ παρατηρηθείσα τὸν Ιανουαρίου αὔξουμεισθαι τῶν ναύλων ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνὸς Δεκεμβρίου ἔχει ως ἔξης :

Θαλάσση. τομεῖς	Τιμάρ. Διαφ.οἱ
Εύρωπη	70.19 -0.33
Βόρειος Αμερική	59.78 +3.86
Νότιος Αμερική	67.00 -0.73
Ανατ. Ινδίας -Αφρική	76.95 -1.09
Ειρηνικός -Ανταρκτική	59.41 -2.22
Σύνολον	66.67 -0.21

Παρ' ὅλην τὴν ἐπιδειγμέσιαν σταθερότητα τοῦ τιμαρίθμου, ἐν τῷ συνόλῳ του, ἐν τούτοις η προείσται τῶν ναύλων κατὰ τὸν Ιανουαρίον ἵντο ἀκρως ἀπογοητευτική. Ἡ βελτιώσις εἰς τὸν τομέα τῆς Βορ. Αμερικῆς δὲν συνοδεύθηκε καὶ ἀπὸ οὐσιώδη διεύθυνσιν τῆς ἐργασίας, ὥστε νὰ καλύψῃ τὴν μείωσιν τῶν ναύλων τῶν λοιπῶν τομέων. "Ολαι σχεδὸν αἱ ἀρχαὶ, ἀπὸ τῶν ἑρτῶν τῶν Χριστογέννων καὶ ἐντεῦθεν ὑπετιμῶντο, κατὰ δὲ τὰς ἀρχὰς τοῦ Ιανουαρίου τὸ σύνολον τῆς ὑφισταμένης ἐργασίας παρουσίασθη περιωρισμένον καὶ μὲ τὸν ἀντίθετον πρὸς τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἡ κατὰ τὰ μέσα Ιανουαρίου σημειωθείσα τακτικὴ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ Αμερικανικοῦ νομίσματος, ἡ οἵης ἦνόησε τὸ κερδοσκοπικὸν ἐνδιαφέρον ἐπὶ τοῦ σίτου καὶ προεκάλεσε βελτίωσιν εἰς τὴν ζητησιν ἀραβοσίτου, παρέσχε λαβῆν τοῖς μίαν ζωηρότητα ναυλώσεων, αἰτινες ἐπὶ τοῦ — μικρὸν δυστυχῶς — διάστημα, προσέλαβον εὐνυτάτην πλίμαν. Ἡ πρόσκαιρος αὕτη ζητησις σκαφῶν, μολονότι ἡτο ἀνίσος πρὸς τὰς μετρίας ἀνάγκας τῶν φορτωτῶν τῆς Νοτ. Αμερικῆς, ἐπηρέασεν ὅχι μόνον τὴν ἑπέ τοῦ Πλείστην, ἀλλὰ καὶ αὐτὰς τὰς τιμὰς τῶν χρονικῶν ναυλώσεων. "Οταν ὅμως αἱ ἀγοραὶ τῶν γεννημάτων ἀνέκτησαν τὴν προτέραν αὐτῶν χαλαρότητα, ἀμερικανικοὶ προσέκυψεν ὁ ἐπὶ τῶν ναύλων ἀντίτυπος. Ὁ Ιανουαρίος ἐλήξε μὲ μίαν ὑποτιμητικὴν τῶν ναύλων τάσιν, πλὴν δὲ τῆς Βορ. Αμερικῆς, εἰς ὅλους τοὺς ὑπολοίπους τομεῖς καὶ ιδίᾳ εἰς τὴν Ἀπο-Ανατολὴν καὶ τὴν Ανταρκτικὴν ἡ ὑπάρχουσα διαθέσιμος χωρητικότης ἀπέβη κάπως ἐπιζημία διὰ τοὺς πλοιοκτητὰς.

## “Maxima,”

Αγγλικὰ μηχανέλαια τοῦ Οἴκου

**BARRET, TAGANT & GOTTS LTD**  
ΙΔΡΥΘΕΝΤΟΣ ΤΩΝ 1871

Μηχανέλαια θαλάσσης, κυλινδρέλαια.

Μηχανέλαια είδικά διὰ μηχανὰς Diesel, Semidiesel, οίονδήποτε τύπου.

Διαρκής παραπαταθήσιη ἐν Πειραιεῖ.

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος δι’ ὅλην τὴν Ελλάδα:

**ΛΑΜΠΡΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ**  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΡΒΟΥ 47-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΡΕΒΑΧ, ΜΑΤΙΑ Δ ΣΙΑ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ  
ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΕΙΣ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ

8 ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 8  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειλεῖσθαι :—

### — Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6200 τ. δι’ Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Αμβρούνγον ἢ ἔνα λιμένα Βορ. Ισπανίας 16β, ὥψιν δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 17β, ἔλαν Ισπανικὴν Μεσόγειον (δύο λιμένας) σελ. 1)9 ἔξτρα, Μαρτ. 25 — Ἀπρ. 5.

«Καλλιόπη» ἐξ Σάντα Φὲ 6000 τ. διὰ Χάβρην — Ἀμερικανικόν 5—20.

Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6200 τ. δι’ Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἢ ἔνα λιμένα Βορ. Ισπανίας 16β, ἔλαν δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 17β, ὥψιν Ισπανικὴν Μεσόγειον (δύο λιμένας) σελ. 1)9 ἔξτρα, φορτωσις Ἀπριλίου 1—10.

«Φώτης» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι’ Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ, 16), Μαρτ. 1—15.

### — Ἐξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«Μαρ. Κουλούνθρον» ἐξ Νοτίου Οὐαλλίας 5600 τ. διὰ Χάιφραν 7β, ἀ. φ.

«Γρίτων» ἐξ Νοτίου Οὐαλλίας 5800 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8β, ἀ. φ.

«Άδαμ. Γεωργαντῆς» ἐξ Νοτίου Οὐαλλίας 5300 τ. διὰ Πειραιᾶ 6β, ἀ. φ.

«Βασ. Δεστούνης» ἐξ Γδύνιας 5200 τ. διὰ Σουσάκ 8β, ὥψιν Νεάπολιν 7)4) 1)2, ἀ. φ.

Αἱ πλέοντες ἐξ Δάντσιγκης ἢ Γδύνιας 7800 τ. διὰ Σπέτζιαν καὶ ἡ Αιβόνον 7)3 ἔνα λιμένα, 7)7) 1)2 ἀμφοτέρους ἀ. φ.

«Ιω. Φράγκος» ἐξ Γδύνιας 5500 τ. διὰ Βενετίαν καὶ ἡ Τεργέστην 8)6 ἔνα λιμένα, 8)10) 1)2, ἀμφοτέρους, φορτωσις 10—25 Μαρτίου.

«Μαρέττα Νομικοῦ» ἐξ Ρόττερνταμ 7500 τ. διὰ Γένοβαν ἢ Σαβόνιαν 6)1) 1)2, ἀ. φ.

Αἱ πλέοντες ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Λά Πλάταν 8)9, Μαρτίου 10.

Αἱ πλέοντες ἐξ Κάρδιφ 6200 τ. διὰ Β. Κονστιτούσιον 8)9, ἀ. φ.

### — Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς» ἐξ Όδησσον 4500 τ. αιδηροδρομικές φάγες (13)12 μέτρων ἔξαστη) διὰ Bandar Shapur (Περσικὸν Κόλπον) σελ. 1)13, f.i.o., φορτωσις Μαρτίου 20—31.

### — Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Κεραμές» (ex «Baltique») ἐξ Κονστάντζης—Βάρνης ἢ Μπουργκαν 7000 τ. γεννημάτων δι’ Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)6, ἔλαν Ἀμβρούνγον 11)3, τέλη Φεβρ. ἀρχὰς Μαρτίου.

### — Ἐξ Ινδιδῶν

«Προμηθεὺς» ἐξ Madras 7700 τ. φυστίκια διὰ Λονδίνον, Χούλλ, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ, Βρέμην ἢ Ἀμβρούνγον 25), ὥψιν φορτώσεως ἐξ Βορμάνης 22)6, Μαρτ. 10—31.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΣΤ. ΚΑΠΟΥΡΝΙΩΤΗΣ  
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ 27  
ΒΟΛΟΣ**

Αναλαμβάνει τὴν ἀντιπροσωπείαν ἐμπορικῶν, Ναυτικῶν, Βιομηχανικῶν καὶ παραγγελιοδοχικῶν Οἰκων. Παρέχει τὰς καλλιτέρας πληροφορίας.

## ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ

Ο κ. A. E. SHEPPARD, 6, Lloyd's Avenue London E. C. 3., είναι ὁ ἐπὶ τῶν δημοσιεύσεων ἀντιπρόσωπός μας ἐν Ἀγγλίᾳ.

Ο κ. Sheppard ἔχει εἰδικευθῆ ἐπὶ τὴν σύναψιν συμβολίων διὰ τὰς φορτεκφορτώσεων καὶ φυμουλκήσεων εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

Δὲν ἀντιπροσωπεύει εἰδικῶς κανὲν Γραφείον όυμουλκήσεων ή φορτεκφορτώσεων καὶ συνεπῶς είναι ἐλεύθερος καὶ εἰς θέσιν νὰ ἐπιτύχῃ τὰς καλλιτέρας διὰ τοὺς ἐποπλιστὰς τιμᾶς.

Ο κ. A. Sheppard ἐργάζεται ἀποκλειστικῶς διὰ τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἀπευθύνεται πρὸς ὅλους τοὺς "Ελλήνας πλοιοκτητὰς τοὺς μὴ ἔχοντας Διεύθυνσιν τῶν σκαφῶν τῶν εἰς Λονδίνον, ὅπος ζητήσουν παρ’ αὐτοὺς πάσαν πληροφορίαν ἐπὶ τῶν φορτεκφορτωτικῶν δι’ ὅλους τοὺς λιμένας. Θὰ ἔχουν πάντοτε τὰς ἀρισταὶς τῶν τιμῶν.

# THE SIGRI COALING C° L<sup>TD</sup>

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων “FLOTSKY,,

## ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

## ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ  
ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

## ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

## ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

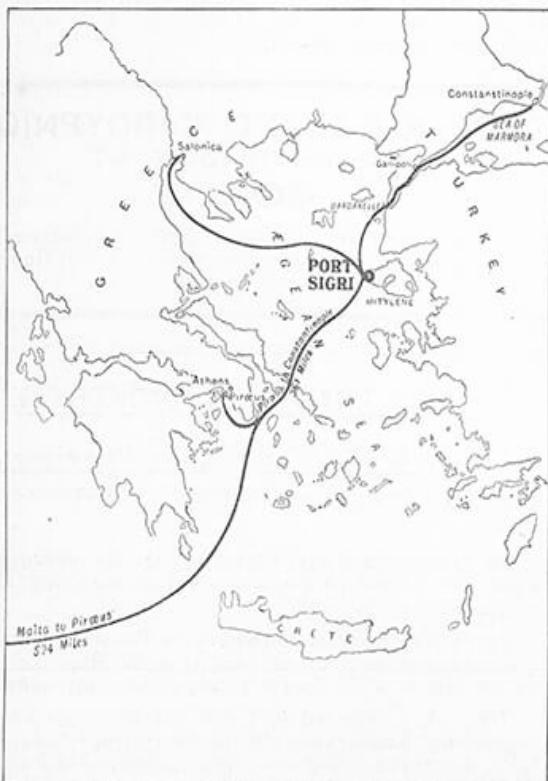
16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

TOMEPHY—PIRAEUS





## Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

"Απογοητευτική υπήρξεν ή κατάστασις, τὴν δούλων ἐνεργάντεον ή παγκόσμιες ναυλαγορὰ κατὰ τὸ δέκαπενθήμερον τοῦ Φεβρουαρίου. Απὸ δὲ τὰ ἔξαγωγικὰ κέντρα, μηδὲ αὐτοῦ τοῦ Πλέιτ ἔξαιρουμένου, μία πλήρης παρετηρήθη κατάπτωσις, χωρὶς καὶ νὰ διαφαίνωνται ἐνδείξεις προσεχοῦς βελτιώσεως. Επικρατεῖ, πράγματι, ἀπὸ τίνος μία χαρακτηριστικὴ υφεσις εἰς τὴν κίνησιν τοῦ υπερθαλασσίου ἐμπορίου, ήτις καὶ ἀσκεῖ ἀμεσον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐάν δὲ αὕτη συνεχισθῇ, εἰνα: δέδιον διὰ ἐπιφέρη τὴν αὔξησιν καὶ πάλιν τῆς ἀργούσης χωρητικότητος.

"Απὸ τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς, δόπου, σημειωτέον εὑρίσκονται ἀρκετὰ κενὰ καὶ ἀναύλωτα σκάφη ἐν ἀναμονῇ ἐργασίας, σποράδικαὶ ὑπήρξαν αἱ ναυλώσεις, ἀφεώρων δὲ καὶ αὐταὶ φορτώσεις ἀπωτέρων ἡμερομηνιῶν. Τὰ δὲ ἀμεσον φόρτωσιν πλοια, καθὼς καὶ τὰ διέδοντα φόρτωσιν Μαρτίου ἀντιμετωπίζουν τὴν χαλαρότητα τῆς ἀγορᾶς, μετὰ δυσχερείας δὲ οἱ πλοιοκτήται τῶν θα δυνηθοῦν νὰ ἔξεύρουν ναῦλον ἐπιστροφῆς. Ως εἶναι εὐνόητον καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων κατέρρευσαν.

Λόγῳ τῆς ἀξηγησίας τῶν γεννημάτων ἀπὸ τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς καὶ τοῦ ὄγκου τῶν ἐν πλῷ διαθεσίμων φορτίων, οἱ εἰσαγωγεῖς συναντοῦν σοδαροτάτας δυσχερείας διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν φορτίων τῶν καὶ δὲν δύνανται: νὰ ἐπιβρυχυθοῦν πλέον μὲ νέας καὶ ἐγγυτέρων ἡμερομηνῶν φορτώσι.

Αἱ ἐκ Λογδίου πληροφορίαι, τογίζουν τὴν πλήρη ἀπρεξίαν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ, οἱ ἐκ τῆς δούλως περιέπεσαν οὐχὶ μόνον εἰς πλήρη ἔκπτωσιν, ἀλλὰ καὶ εἰς ἐπίπεδα δυοματικά.

Εἰς τὴν "Απω Ανατολήν, ποιά τις ἐλαφρῶς διετιωμένη κατάστασις ὑφίσταται: ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ζητήσεως χωρητικότητος ἐξ ὄλων τῶν ἐκεῖθεν ἔξαγωγικῶν κέντρων. Η ζητήσις αὕτη προεκάλεσεν ἀνακούφισιν τινὰ τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν προσφερομένην χωρητικότητα.

"Ορισμέναι: διαταγαὶ ἐνεφανίσθησαν διὰ Μαγγουριανοὺς καύμους, ἐκλείσθησαν δὲ μερικὰ σκάφη ἀπὸ Βλαδιβοστόκ διὰ Ρόττερνταμ—Αμβούργον Ρέιντς εἰς τὰ 24/6, ὁψιὸν Χούλλη ἢ Σκανδιναվίαν 1/3 ἔξτρα καὶ ἐὰν φόρτωσιν ἀπὸ Dalny 3)—ἐπὶ διατάσσοντος. Μία ζωροτέρα κίνησις προέκυψεν ἀπὸ τὰς Φιλιππίνους νήσους (Ζαχάρεις) διὰ Βόρειον Αμερικήν, ἐκλείσθη δὲ, ὡς γράφομεν κατωτέρω καὶ τὸ ὑπὸ Πλαναμαϊκὴν σηματίαν φορτηγὸν «Βιογνία Νικολάου». Επίσης αἱ ἀγοραὶ τῆς δρύζης διατηροῦν

ζωηρὰν κίνησιν. Η παραλία Madras, μὲ σταθερὸν τόνον, ἐχλεισθησαν ἐκεῖθεν ἀρκετὰ σκάφη, ἐν τοῖς καὶ τινὰ Ελληνικά, εἰς τὰ σελ. 24/6 ἕως 25)—διὰ Μεσόγειον—Κόντινεντ.

"Αντιθέτως, η ἀγορὰ τῆς Αυστραλίας ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ. Οὐδεμία ζήτησις χωρητικότητος σημειώθη: ἐκεῖθεν, καθίσταται δὲ προδηλωματικὴ καὶ η θέσις τῶν πρὸς τὰ ἐκεῖ εὐρισκομένων κενῶν σκαφῶν.

Εἰς τὸν Καναδὸν καὶ τὰς Ἕνωμ. Πολιτείας οὐδεμία ἀξιοσημείωτος μετασολῆ ἐπηλθεν. Διὰ φορτώσεις Μαΐου ἐλαχίστη ὑπάρχει ζήτησις ἐκ Μόντρεαλ καὶ εἰς τιμάς χαλαράς. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούδρας, γύρω τῶν 14/3 δι: "Αγγλίαν—Χάροην—Αμβούργον. Η ἀγορὰ τῶν νιτράτων Χιλῆς ἀπερρόφησε 2 η 3 σκάφη διὰ Κόντινεντ (Χάροην—Αμβούργον ρέιντς) εἰς τὰ σελ. 19—ἕως 19/6 ἀναλόγως χωρητικότητος.

Κατὰ τομεῖς ἀγορῶν παρουσιάσθη ἡ κατωτέρω διακύμανσις τῶν ναῦλων:

ΠΛΕΙΤ. —Δι: ἔτοιμα πλοιαὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων περιέπεσαν εἰς τὰ κατώτατα ἐπίπεδα. "Απὸ ἄνω λιμένας τοῦ Πλέιτ δι: ὠρισμένους λιμένας Αγγλίας ἐπιληρώθησαν 13)—δι: ἀμεσον φόρτωσιν, διὰ δὲ τὸν Μάρτιον οἱ ναῦλοι κυμαίνονται μεταξὺ 15)—ἕως 15/6, διὰ μέτρα σκάφη καὶ 16)—ἕως 16/6 διὰ μικρὰ, μὲ τάσεις δημιώς πρὸς μίλαν ἔτι περαιτέρω πτωσιν. "Ηδη αἱ ἐλπίδες τῶν πλοιοκτητῶν στρέφονται πρὸς τὴν νέαν ἐσοδείαν τοῦ ἀραβοσίτου, τῆς δούλως αἱ φορτώσεις πρόκειται: ν' ἀρχίσουν μετά τινας ἔθοδοις.

Χαρακτηριστικὴ τῆς πλήρους χαλαρότητος τοῦ Πλέιτ είναι: η ἀκόλουθος τελευταία ναύλωσις Ελληνικοῦ φορτηγοῦ: «Τάσις» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ Τροντχειμ—Στοκχόλμην ρέιντς 15)—, μὲ 6 πέννυς ἔξτρα δι: ἔκκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα, μέχρι τεσσάρων τοιούτων φόρτωσις Μαρτίου 5—25.

"Ἐξ ἄλλων τομέων τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς καὶ δὴ ἐξ "Απω Ανατολῆς καὶ Madras ἐναυλώθησαν τὰ Ελληνικὰ φορτηγά:

«Κωνστ. Λουλούδης» ἐκ Madras 6500 τ. φυστίκια δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ 25)—"Απρίλιον

«Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος» ἐκ Madras 9000 τ. φυστίκια δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ 24)—"Απρίλιον.

«Βιογνία Νικολάου» (οηματία Παναμᾶ) ἐκ Φιλιππίνων νήσων 8000 τ. ζαχάρεως δι: "Ηνωμ. Πολιτείας δολ. 6.50, Μάρτιον.

"Η Αγγλικὴ γαιανθρακαγορά, ἔτι χαλαροτέρα. Λόγῳ τῆς ἀξηγησίας σκαφῶν διὰ Πλέιτ, ἡ προσοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν ἐστράφη πρὸς τὴν Μεσόγειον, διάτην δούλων καὶ συνεκεντρώθη τὸ ἐνδιαφέρον. Λόγῳ δημιώς τῆς ἀθρόας προσφορᾶς πλοιῶν καὶ μάλιστα μεγάλης χωρητικότητος, οἱ ναῦλοι διεκυμάνθησαν εἰς τὰ σελ. 5/6 ἕως 5/9 διὰ Γένοβαν, 6/9 ἕως 7]—δι: "Αδριατική, 5/9 δι: "Αλεξανδρείαν, 5/6 ἕως 6)—(ἀναλόγως μεγέθους πλοιού) διὰ Πειραιᾶ. Διὰ Βραζιλίαν 8)—καὶ διὰ Μπουένος "Αὔρες 9)—. Πολλαὶ ἐπίσης πράξεις ἐκλείσθησαν, γύρω τῶν διίων ἐπιπλέων, ἀπὸ Ρόττερνταμ καὶ ἀπὸ Δάντσιγκη ἢ Γδύνιαν. Ελληνικὰ φορτηγά ἐναυλώθησαν τὰ κατωθι:

«Μαρία» (4225) ἐκ Τάιν 6400 τ. δι: "Ορέν 6/9, μὲ 2400 τ. εἰς τὰ σελ. 3)—, α. φ.

«Βιογνία Σ.» ἐκ Δάντσιγκ 6500 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτζιαν ἢ Λιβόρνο 7/3 ἔνα λιμένα, 7/7) 1/2 δύο, ἐὰν Τοιβιταβέκιαν 7/6, Μαρτ. 1—10.

«Κ. Κτιστάκης» ἐκ Δάντσιγκ 6800 τ. διὰ Τοιβιταβέκιαν 7/6, Μαρτ. 1—12.

«Σπύρος» (ex «Balgowan») ἐκ Δάντσιγκ 9000 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτζιαν ἢ Λιβόρνο 7/3) 1/2 ἔνα, 7/8 ἔνο λιμένας, Μαρτ. 1—15.

«Μαρία Σταθάτου» ἐκ Δάντσιγκ 7500 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἢ Αγκωνα 8/1) 1/2, Μαρτ. 5—15.

«Αννα Ν. Γουλανδρή» (ex «Texel») ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ

TELEPHONES | AVENUE 972 112  
BERMONDSEY 1267 TELEGRAMS | SEABURDOCK STOCK. LONDON

LEETE'S (CARGO SUPERINTENDENTS) LTD.  
ESTABLISHED 1877

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

Cargo Superintendents and Surveyors.  
INCORPORATING Mr DENIS PEFFANIS

ALSO AT

19. BRUNSWICK ST. LIVERPOOL  
22. HIGH STREET, HULL  
407. PAISLEY RD. WEST, GLASGOW  
THE DOCKS. AVONMOYTH  
THE DOCKS. SHARPNESS

38. RODINGS MARKT, HAMBURG  
150. LLOYDST-ASSE, BREMEN  
5. QUE GEORGE V., LE HAVRE  
NIEUWLAND 6, ROTTERDAM  
26. RUE LES CAPUCINES, ANTWERP

And at all U. K. and Continental Ports.

Βενετίαν, Τεργέστην, Ἀγκώνα 7)—, ἔνα λιμένα, ἀ. φ.

«Ολγα Ε. Ἐμπειρίκου» ἐκ Ρόττερνταμ 7000 τ. διά Γένοβον 5)9, ἀ. φ.

«Φραγκ. Β. Γουλανδῆ» ἐκ Τάιν 7500 τ. δι' Ἀλεξανδρείαν 5)9, Μαρτ. 10—20.

«Ἀποίκια» ἐκ Δάντοιγκ 6500 τ. δι' Ἀδριατικήν 8)3, ἔνα Δυτ. Ἰταλίαν 7)3, Μαρτ. 15—25.

«Μαρουσιώ» ἐκ Δάντοιγκ 7000 τ. διά Δυτ. Ἰταλίαν 7)6, Μαρτ. 1—10.

«Βασ. Α. Πολέμης» ἐξ Ούαλλιας 5500 τ. δι' Ονεγλία 6)1 1)2, Μαρτ. 1—10.

Τὰ μεταλλεύματα Μεσογείου μὲν μικράν ζήτησιν καὶ μὲν ναύλους ἐκπεσμένους. Σποραδικαὶ σημειούνται φορτώσεις βιζυανοσπόρων ἐξ Ἀλεξανδρείας διὰ Κούλλα, κλείονται δὲ εἰς τὰ σελ. 8)9 κατὰ 60 κ.π. Ἡ Κωνσταντίνα μὲν ἐλαφράν τινα κίνησιν καὶ ναύλους 10)9 δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 11)6 δι' Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον ρέεντς, Μάρτιν. Ὁ Δούναβις ἐμφανίζει ἐνδιαφέρον τις διὰ φορτώσεις τέλους Μαρτίου· ἀρχῶν Ἀπριλίου εἰς τὰ σελ. 14)6.

Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἥσυχης. Ἐργασίαι τινὲς ἐπὶ γενικῶν φυτών δι' Ἀπωλ. Ἀνταλήγην εκλεισθήσουν εἰς τὰ 14)3 f.i.o., καὶ δὲ τιμαὶ διὰ τὸ ὑπόλοιπο εἰδὴ τῶν Ρωσικῶν ἐξαγωγῶν δείκνυνται κατὸ τὰς ἀκολούθους ἀντιπροσωπευτικὰς ναυλώσεις :

«Ορος Κύνθος» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. ἀλατος διὰ Βλαδιβοστόκ 14)6, ὄψιόν Καμτσιάτκαν 16)9, Μαρτ. 18—31.

«Δύο Φίλωις» ἐκ Θεοδοσίας ἡ Νικολάεφ 5300 τ. γαιανθράκων (10 οյο) δι' Ἰταλίαν 7)6, Μαρτ. 13—23.

«Κωνσταντίνος Η.» ἐκ Χερσώνος 2500 κ.μ. τηλεγρ. στύλων καὶ 3000 κ.μ. συνήθους ξυλείας, διά Βενετίαν λ. οτ. 1900 fob, κατ' ἀποκοπήν, ἀ. φ.

«Αντ. Μίχαλος» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5000 τ. γεννημάτων, 10 οյο διὰ Κόντινεντ 10)—βάσιν, Μαρτ. 5.

«Γέννινο» ἐξ Οδησσοῦ—Βασιόμ 3500 κ.μ. ξυλείας διὰ Τοιβιτάβεκίων καὶ Γένοβαν 10)9, δύο λιμένας, ἀ. φ.

«Ἐρηνηούλλα» ἐξ Οδησσοῦ 6500 κ.μ. πολτοῦ ξυλείας διὰ Γένοβαν 7)7, ἀ. φ.

«Κόφιον» ἐκ Νικολάεφ ἡ Θεοδοσίας 3300 τ. πίσσης, 5 οյο διὰ Μασσαλίαν ἡ Σέτταν 10)—ἐκ Νικολάεφ καὶ 9)9 ἐκ Θεοδοσίας, φορτώσεις 300/400 τ., Μάρτιον 10.

«Τάκης» ἐκ Νοβορωσίοκης 3200 κ.μ. ξυλείας δι' Ἀλεξανδρείαν 7)9, Μαρτ. 5—15.

«Ἄγιος Βλάσιος» ἐκ Νικολάεφ 5000 τ. πίσσης 5 οյο διὰ Σέτταν 1)6 fob, ἔναν ἐκ Μαριανουπόλεως 9)9, Μαρτ. 12—22.

«Ιάκωβος» ἐκ Χερσώνος 4500—5000 κ.μ. ξυλείας δι' Ἀλεξανδρείαν 7)6, Μαρτ. 1—10.

«Ἀρτεμίς Πήτερ» ἐκ Νοβορωσίοκης 3100 τ. πριονισμένης ξυλείας δι' Ἀδριατικήν 9)6, φορτωσίς ἔως 5 Μαρτ.

«Πολύτιμο» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6550 τ. γεννημάτων, 10 οյο διὰ Κόντινεντ 9)10 1)2, Μαρτ. 15—25.

«Αντ. Λ. Κυδωνιέρη» ἐκ Θεοδοσίας 6000 τ. γαιανθρ., 5 οյο, δι' Ἰταλίαν 7)6, Μαρτ. 20—31.

«Ζηνοβία» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 4600 τ. γεννημάτων, 10 οյο διὰ Κόντινεντ 10)—, Μαρτ. 5—15.

## Πειραιϊκή ναυλαγορά

Ἡ κίνησις τῶν ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἐξαγωγῶν καὶ αἱ διακυμάνσεις τῶν ἐκεῖθεν ναύλων κατ' εἰδὴ φορτίων, ἐνεφάνισαν τὴν ἀκόλουθην εἰκόνα κατὰ τὸ 6'. 150ήμερον τοῦ Φεβρουαρ. ου:

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.—Ἐναυλώθησαν ἀρκετά σκάφη καὶ ἐπληρώθησαν νυκλοὶ διὰ μὲν ἀτμόπλοια 5200 τ. φορτίου, 10 οյο, σελ. 10)—βάσιν Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ ὄψιόν 2)—ἔναν Σκανδιναվίαν, διὰ δὲ ἀ)π 6500 τ. 10 οյο σελ. 9)10 1)2 βάσιν Κόντινεντ, μέ 2)—Ξητρα, ἔναν δψιόν Σκανδιναվίαν. Δι' Ἀπωλ. Ἀνατ. λήγην (γεννήμ.) ἐπληρώθησαν σελ. 14)6 ἔως 14)9 f.i.o., ἡ δὲ ζήτησις διὰ τοὺς λιμένας τούτους ἐξακολουθεῖ. Δέον γὰ σημειώθη, ὅτι αἱ διὰ Κόντινεντ, Ἀγγλίαν καὶ Σκανδιναվίαν διαταγαὶ εἰναις ἡδη περιωρισμέναι, ταύτας δὲ καὶ καλύπτει τὸ ὑπάρχον ἐπὶ πλέον διαθέσιμον τοντάζ. Τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ἐπωφελούμενοι οἱ ναυλωταὶ ἐπιτυχάνουν τὴν ἀποδοχὴν τῶν ὅρων των καὶ τῶν παρ' αὐτῶν προσφερομένων ναύλων, εὑρίσκονται δὲ πλοιούτηται δεχόμενοι ἐπιζημίους τιμᾶς, ἀντὶ νὰ προτιμοῦν τὸν παραπλισμὸν τῶν φορτηγῶν των.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.—Ἐναυλώθησαν μερικὰ σκάφη διὰ Β. Ἀμερικὴν εἰς τὰ σελ. 10)9 μὲ φορτωσίν ἐκ Νικολάεφ, 800 τ. ἐκφόρτωσιν καὶ ἐλεύθερων φορτωτικῶν, ὑπάρχουν δὲ καὶ ἀλλαὶ διὰ τὸν ίδιον προσφερομένων ναύλων, εὑρίσκονται δὲ πλοιούτηται δεχόμενοι ἐπιζημίους τιμᾶς, ἀντὶ νὰ προτιμοῦν τὸν παραπλισμὸν τῶν φορτηγῶν των.

διὰ Βορδὼ—Ρουέν, φόρτωσιν τέλη Μαρτίου, διὰ τὴν ὅποιαν ἡ τοῦν οἱ πλοιούτηται 10)6 δάσιν μὲ 9 πέννας ἔξτρα διὰ δεύτερον λιμένα. Διὰ Μαρτίου ἐκλείσθη ἐκ Θεοδόσιας ἀτμόπλοιον 7000 τ. δι' Ἰταλίαν εἰς τὰ 7)6, ὑπάρχουν δὲ ἀκόμη καὶ ἀλλαὶ διαταγαὶ.

ΠΙΣΣΑ — Ἐναυλώθη διὰ φόρτωσιν Μαρτίου ἀ)π 5000 τόν. νων, 10 οյο, ἐκ Νικολάεφ δ. ἀ Σέτταν εἰς τὰ σελ. 9)6, ἔναν φόρτωσιν ἀπὸ Μαριανούπολιν 9)9, 300 τ. fob and stowed. 400 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—, Ἐπερον σκάφος, χωρητικότητος δύων 3000 τ., ἐναυλώθη διὰ τὸν αὐτὸν προσφερομένον τοῦ σελ. 10)—.

ΣΥΛΕΙΑ.—Ἀσήμιαντο: μικροναυλώσεις ἐπραγματοποιήθησαν δι' Ἰταλίαν, ἀλλὰ διὰ 5500 κ.μ. κοριδών βαλανίδιας κλπ. ἐπληρώθη ναύλος κατ' ἀποκοπὴν ἐπ 2700 λιρῶν, f.i.o., ἀπὸ Οδησσὸν διὰ Λονδίνον, μὲ ἀνάλογα extra ἐὰν ὅψιόν διὰ Δάντοιγκ. Δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ Ἰταλίαν ὑπάρχουν μερικαὶ διαταγαὶ διὰ φορτώσεις Μαρτίου, προσφέρεται δὲ διὰ τὴν Ἀλεξανδρείαν ναύλος σελ. 7)6.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ.—Τύπων διαταγαὶ διὰ Κόντινεντ, προσφέρεται δὲ ναύλος 10)—διὰ Βουλώνην—Ρόττερνταμ ρέεντς.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Ἀναμένεται, διὰ τὸ ἀνοιγμα τοῦ Ποταμοῦ θά παρουσιασθῇ σχετικὴ ἐργασία. Ἡδη, προσφέρονται 15)—ἔως 15)3 σελ. διὰ Δανίαν, ἀπὸ δὲ τὴν Κωνστάντζαν—Βάρναν—Μπουργκάς προσφέρονται σελ. 10)9 δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 11)3 διὰ Χάρδρην—Ἀμβούργον ρέεντς.

## Τὰ ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ναυλωδέντα Ἐλληνικά φορτηγά ἀτμόπλοια

Καθ' ἀνεκοινώθη ύπό της ἐν Πειραιεῖ Σοβιετικῆς Ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας, ἐναυλώθησαν παρ' αὐτῆς κατὰ τὸ 1933, 318 Ἐλληνικά φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητος 1.519.836 τόννων φορτίου καὶ ἀντὶ ὀλικοῦ ναύλου 792.000 λιρῶν. Αἱ ναυλώσεις αὐταὶ ήσαν σοβαρῶς ηὔξημεναι ἐν συγκρίσει πρὸ τὸ 1932, ὅτε εἶχον ναυλώθη εἰς Πειραιᾶ 252 φορτηγά μας 1.194.538 τ. φορτίου ἀντὶ 579.805 λιρῶν.

Τὸ σύνολον τῆς ναυλωθείσης εἰς Πειραιᾶ καὶ Λονδίνον Ἐλληνικῆς χωρητικότητος ύπό τῶν Σοβιέτ περιέλαβε κατὰ τὸ 1933 376 φορτηγά 1.892.576 τόννων φορτίου μὲ συνολικὸν ναύλον 992.991 λιρῶν. Κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος εἰχον ναυλωθῆ 293 μόνον Ἐλληνικά σκάφη, 1.460.996 τόννων φορτίου ἀντὶ 728.242 λιρῶν.

Προϊόνσαν αὖσιν δεικνύουσαν, κατὰ τὴν ίδιαν ἀνακοίνωσιν, καὶ αἱ ναυλώσεις αἱ κλεισθεῖσαι ύπό τῶν Σοβιέτ κατὰ τὸ διαρρεύσαν διμήνον τοῦ τρ. ἔτους.

Οὕτω τὸν Ἱανουάριον ἐναυλώθησαν εἰς Πειραιᾶ 25 Ἐλληνικά φορτηγά 99.020 τ. φορτίου ἀντὶ 51470 λιρῶν, ἔναντι 17 πλοίων 85.650 τόννων ναυλωθείσαν τὸν Ἱανουάριον π. ἔ. ἀντὶ 47.650 λιρῶν. Αἱ κατ' Ἱανουάριον κλεισθεῖσαι εἰς Πειραιᾶ καὶ Λονδίνον ναυλώσεις περιέλαβον 31 φορτηγά μας 139.020 τόννων ἀντὶ 75.470 λιρῶν, ἐνῷ τὸν Ἱανουάριον π. ἔ. εἰχον ναυλωθῆ 23 σκάφη 125.140 τ. φορτίου ἀντὶ 69.030 λιρῶν.

Κατὰ τὸν λήγαντα Φεβρουαρίου ἐναυλώθησαν εἰς Πειραιᾶ μόνον (διότι δὲν ἔγνωθη εἰσέτι ἡ ἐν Λονδίνω κλεισθεῖσα ύπό τῶν Σοβιέτ Ἐλληνική χωρητικότης) 28 φορτηγά μας 124.410 τόννων φορτίου, ἀντὶ 62.548 λιρῶν, ἔναντι 18 πλοίων 96.490 τ., ἀτινα εἰχον ναυλωθῆ τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1933 ἀντὶ 44.730 λιρῶν.

### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

### Α. ΛΟΥΖΗΣ

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

### ΔΑΝΕΙΑ

TEL GR. ANGELUSI, TEL. AVENUE 4098

### ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

### A. LUSI

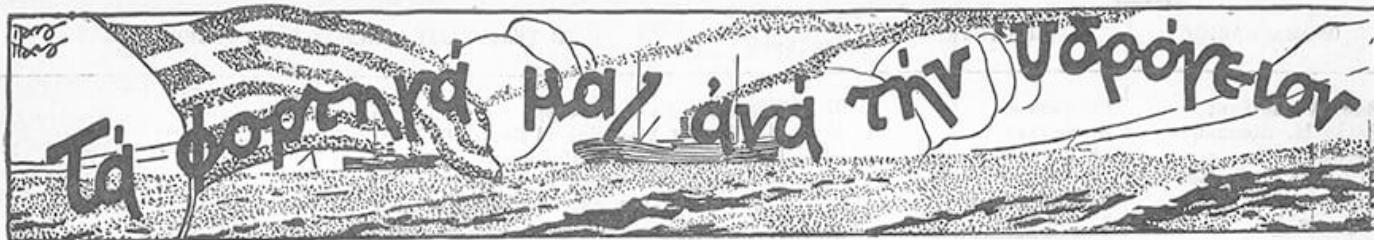
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

### Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ  
ΑΘΗΝΑΙ

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

### ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυπ.	Τόνος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	Έφθ. Πατραι: 12 Φεβρ. ήργετ Χίον από 28 Φεβρ.
Άγιος Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	Έφθ. Βιντσίαν 8 Φεβρ. και Πατραι: 26 θηλθ Λάζ Πάλμας 22 Φεβρ. δι' Εδρώπην
Άγιος Βλάσιος	'Ισ. Χανδρή	07	3227	εις Όσησσόν 20 Φεβρ. ώπο φόρτωσιν
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Έφθ. Ήσψιεργ 21 Φεβρ. και "Ασαλποργκ 26 άνεχ. Σαδένναν 15 Φεβρ. διά Πότι, έφθ 25 άνεχ. Μπ. "Άρες 11 Φεβρ. διά Γένοβαν
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άνεχ. Δάντοιγκ 7 Φεβρ., Γιδραλτάρ 19 διά Σαδένναν
Άγια Βαρθλάμα	Α. Λογοθέτη—Μ. Φακή	13	4572	εις Θυντηνή πάντα 5 Φεβρ.
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	δηλθ Πατραι: 19 Φεβρ. διά Posgrunn (Νορβηγία)
Άγια Μαρίνα	ξτ. «Κάσσος»	12	4151	Έφθ. Πατραι: 16 Φεβρ. και άνεχ. 26 διά Ρωσίκην
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	Έφθ. Ρούν 11 Φεβρ. και Π. Τάλμποτ 22 άνεχ. Κάρδιφ 9 Φεβρ. διά Μπ. "Άρες
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	Έφθ. Γιαζφραν 4 Φεβρ.
Άγγελικη	Γ. Γεωργαντή	99	3231	Έφθ. Μπ. "Άρες Ρόδης 21 Φεβρ.
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	Έφθ. Πάρτ Τάλμποτ 16 Φεβρ.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	Έφθ. Ρούν 11 Φεβρ. διά Π. Τάλμποτ 22 άνεχ. Κάρδιφ 9 Φεβρ. διά Μπ. "Άρες
Άδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Πατήη	08	4537	Έφθ. Ρούν 11 Φεβρ. διά Μπ. "Άρες
Άδαμ. Κοραής	Κακκαρούκα κλπ.	84	1324	Έφθ. Ρούν 11 Φεβρ. διά Ντιέππην
Άδελφότης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	Έφθ. Οσεδάσιαν 7 Φεβρ. και Κλιν 18 δι' Αλεξανδρίαν
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	εις Ηλέτ άπο 22 Ίαν., φορτώνει
Άιγαίον	Πελοποννησίου-Σκριβάνου	12	1755	Έφθ. Ρχένναν 13 Φεβρ. διά Αλγερίουν
Άιγενης	άδ. Πατέρα	17	3792	άνεχ. Ρούν 11 Φεβρ. διά Σαρουθάμπτον
Άιμιλιος	Στεριάτη και Σία	98	3297	εις Ρίον Ιχνέληρον 25 Φεβρ. διά Ντιέππην
Άινος	Α. Λούηη	10	3554	Έφθ. Θεοδάσιαν 7 Φεβρ. και Κλιν 18 δι' Αλεξανδρίαν
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	εις Ηλέτ άπο 22 Ίαν., φορτώνει
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλη	08	2098	Έφθ. Ρχένναν 13 Φεβρ. και Πατραι: 24 άνεχ. Ραπόλιν 18 Φεβρ.
Άιθάμας	Μιχ. Λαζαρός	18	4144	Έφθ. Αιθαρπούλ 19 Φεβρ.
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσκου	13	4342	Έφθ. Νακότσια 10 Φεβρ.
Άκτη	ξτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεχ. Μπ. "Άρες 28 Ίαν. διά Σαρουθάμπτον
Άλεκός	Ν. Κωττάκη	06	4395	εις Ρίον Ιχνέληρον 25 Φεβρ. διά Ντιέππην
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	Έφθ. Ρόττερνταρ 14 Φεβρ. και άνεχ. 21 διά Μπ. "Άρες
Άλικη	Ν. Γ. Α. βανού	17	5140	δηλθ Λάζ Πάλμας 14 Φεβρ. διά Ηλέτ
Άλκυων	Κα. Ε. Α. Λαζαρός	95	2701	άργετ Χίον από 29 Ίαν. 1932
Άλκειδης	Σ. Λ. δηνού	20	5116	άνεχ. Chicama 16 Φεβρ., Παναράν 22 διά Μασαλίαν
Άμφρακικός	Μορή Έμπειρηκου	01	5148	δηλθ Πατραι: 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταρ
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	άργετ Πατραι: 26 Ίαν.
Άναστασης	Κ. Φύχα	07	4853	δηλθ Λάζ Πάλμας 8 Φεβρ. διά Λιθαρπούλ, έφθ. 16 ίφθ. Ρούν 19 Φεβρ.
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πατρούτση	99	3025	έφθ. Δάντοιγκ 14 Φεβρ. και άνεχ. 24 δι' Ιταλίαν
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εις Ηλέτ άπο 17 Φεβρ. μέ ζημίας
Άνδρεας	Σ. Γ. Ραζή	19	3566	εις Ηλέτ άπο 17 Ίαν.
Άνδριωτης	Νικ. Κυδωνιάδης	12	4393	δηλθ Λάζ Πάλμας 8 Φεβρ. διά Λιθαρπούλ, έφθ. 16 ίφθ. Ρούν 19 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Ρόττερνταρ 14 Φεβρ. και άνεχ. 24 δι' Ιταλίαν
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εις Ηλέτ άπο 17 Φεβρ. μέ ζημίας
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	εις Ηλέτ άπο 17 Φεβρ. μέ ζημίας
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4412	εις Ρόττερνταρ 28 Φεβρ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Αιθαρπούλ 11 Φεβρ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	15	5885	έφθ. Οδησσόν 14 Φεβρ.
Άνθιπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Σταθίτην 13 Φεβρ. και Γέρνια 19 άργετ Ηλέτ άπο 15 Ίαν.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	εις Νικολάεφ 20 Φεβρ. ώπο φόρτωσιν
Άντωνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	άνεχ. Αιθαρπούλ 20 Φεβρ. διά Σαγκάνην. Πρός διάλυσιν
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λαζαρός	11	4410	εφθ. Ρούν 11 Φεβρ. διά Λιθαρπούλ, έφθ. 16 ίφθ. Ρούν 19 Φεβρ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Δάντοιγκ 14 Φεβρ. και άνεχ. 24 δι' Ιταλίαν
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	εις Ηλέτ άπο 17 Φεβρ. μέ ζημίας
Άντωνιος Δ. Κυδωνιάδης	Δ. Κυδωνιάδης	07	3920	εις Ηλέτ άπο 17 Ίαν.
Άντωνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Οδησσόν 14 Φεβρ.
Άντζουλέττα	οιοι Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	εις Ηλέτ άπο 29 Ίαν.
Άξιδης	Σ. Λιβανού	19	5289	εις Ηλέτ άπο 31 Ίαν.
Άποκια	Z. Βαλμᾶ	95	3607	έφθ. Ραμπίλο 9 Φεβρ. και Ρούν 15
Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	δηλθ Λάζ Πάλμας 9 Φεβρ. δι' Οιτάνς, έφθ. 23 ίφθ. Ρούν 11 Φεβρ.
Άργολικός	Μαρή Έμπειρηκου	21	4786	έφθ. Πατραι: 24 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεχ. Αιθαρπούλ 9 Φεβρ., και άνεχ. 16 διά Ηλέτ Πατραι: 21 Φεβρ.
Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	έφθ. Κάρδιφ 23 Φεβρ.
Άριοτ. Λ. Γούλανδρη	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Θεοδάσιαν 21 Φεβρ.
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	άργετ Χίον 7 Φεβρ. και άνεχ. 25 διά Νοτορωσίασην
Άρτεμισια	Π. Μακρή	06	4343	άργετ Ησψιεργ 26 Οκτ. 1933
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	έφθ. Αντοφαγαστα 21 Φεβρ.
Άρχων	Κωνστ. Λαζαρός	21	1364	άργετ Ηλέτ άπο 31 Ίαν.
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	άνεχ. Ηλέτ άπο 21 Φεβρ. διά Μάκηνην
Άσια	'Ολιδιέ	92	2893	εις Ηλέτ άπο 12 Ίαν. 1932. Σταθμός άνθρακεύσεων
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	έφθ. Αιθαρπούλ 11 Φεβρ. και Γέρνια 18 άνεχ. Ηλέτ άπο 23 Φεβρ.
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	έφθ. Ηλέτ άπο 6 Φεβρ.
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	δηλθ Λάζ Πάλμας 11 Φεβρ. διά N. Γέρκηνη
Άττικος	A. Λούηη	06	4078	άνεχ. Ηλέτ άπο 23 Φεβρ.
Άφροσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Θεοδάσιαν 14 Φεβρ.
Βαλλιάνος	A. Λούηη	08	4734	εις Βασόραν 15 Φεβρ.
Βάντα	Θ. Επιφανιάδη	03	4190	έφθ. Ηλέτ άπο 26 Φεβρ.
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Svendborg 13 Φεβρ. και Δάντοιγκ 19

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	εφθ. Ρουέν 17 Φεβρ.
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εφθ. Καλάμας 10 Φεβρ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	εφθ. Μπ. "Αύρας 14 Φεβρ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	εις Γαλάτσι από 5 Δεκ. Πάγοι (Σιά Μασσαλίαν)
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	διγλως Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. και Νόρθ Φόρελαντ 20 Σιά Βρέμην
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	διγλως Κωνυλίαν 19 Φεβρ. εξ Οδησσού
Βόρις	άτ. «Βλάσσος»	17	5166	άνεγ. Μπ. "Αύρας 12 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεγ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά N. Υόρκην
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφίλατου	88	2282	εφθ. Νεάπολιν 11 Φεβρ. και Πειραιά 25
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	διγλως Φ. Νορόνχα 12 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και Γ. Σίμπουρα	96	2187	άνεγ. Σάτταν 8 Φεβρ. διά Νοδορωσίου, εφθ. 26
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	εφθ. Σουντερλαντ 9 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	εφθ. Νικολάεφ 19 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διγλως Αγ. Βικέντιον 11 Φεβρ. διά Λονδίνον, εφθ. 24
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανός	28	3831	εφθ. Ιμριγγαρ 15 Φεβρ. και άνεγ. 22 διά Ρίον Ιανάριον
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	εφθ. Χούλι 12 Φεβρ. και Τάιν 21, άνεγ. 23 διά Γένοβαν
Γιάννης	Γ. Ανέρεων κλπ.	05	4391	εφθ. Ρότσερντεκ 21 Φεβρ.
Γιαν. Γούναρης	F. Z. Γούναρη	01	2238	εις Χερσόνα 15 Φεβρ.
Γεργόδηος Κ.	H. Καλλιφανούπολου	90	2538	εφθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
Δαναδές	H. και Γ.Κ. Λαρός	06	4419	εφθ. Κάτιε 8 Φεβρ. και άνεγ. 14 διά Ρίο Γιαράντα
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	άνεγ. Τόνιλα 5 Φεβρ. διά Χίον, εφθ. 12
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδόπούλου	10	2810	άργει Ρουέν από 17 Μαρτ. 1933. "Επωλήθη εις" Αγγλους
Δάφνη	N. Λυκιαρδόπούλου	18	4882	διγλως Φ. Νορόνχα 20 Φεβρ. διά Ηλέτι
Δελφίν	Αώ και Ανδρεάδη	06	3816	εφθ. Βαντίλιαν 14 Φεβρ.
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιλή	09	4461	άνεγ. Λιβερπούλ 16 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
Δέσποινα Γλύπτη	G. Γλύπτη	04	3313	εφθ. Θεύλια 7 Φεβρ. και άνεγ. 14 διά Βαντίλιαν
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	άργει Πειραιά από 29 Μαρτίου 1933
Δημήτρης	Σ. και Η. Λαρού	05	3338	εφθ. Αγκόνια 12 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	διγλως Λάζ Πάλμας 24 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και K. Δανιόλου	06	3824	εις Καλλίπολιν με ζημία 26 Φεβρ. (δι: "Αμβέρσαν")
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άργει Πειραιά από 13 Ιαν.
Δημ. Ιγγλέσης	οιδέν Δ. Ιγγλέση	18	5275	εις Ντάρτμουθ υπό παραλαβήν
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	εφθ. Σαδόνιαν 11 Φεβρ. και άνεγ. 13 διά Πειραιά
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικού	03	1171	εις Μάλταν 2 Φεβρ.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμπορου	03	2281	εις Ρωσίαν 20 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Διονύσιος	E. A. Καραδίκη	03	2018	άργει Πειραιά από 18 Ιαν.
Διον. Σταθάτος	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	άνεγ. Κουδαλού 4 Φεβρ., Σουέζ 21 διά Μασσαλίαν
Διρφυς	Βασ. Πατέρα και Σία	06	2795	διγλως Κωνυλίαν 9 Φεβρ., Γιβραλτάρ 20 διά Ρουέν
Διώνη	Γ. Ανδρεάδη	06	4227	εφθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
Δούναβις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	διγλως Ντακάρ 20 Φεβρ. δι: Εύρωπην
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3517	άργει Πειραιά από 12 Ιαν.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλήτη	17	4604	άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 9 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
"Εβη	N. Γ. Λιβανού	13	4521	εφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
"Εδισων	'Εθνικής	96	11.103	άργει Πειραιά από 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	εφθ. Σαδόνιαν 15 Φεβρ. και άνεγ. 17 διά Βατούμ (Πειραιά 24)
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εις Ramallo 10 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	εφθ. Νικολάεφ 13 Φεβρ.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διγλως Ζεμπρούγκα 9 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	άνεγ. Δάντοις 15 Φεβρ. διά Γένοβαν
Έλενη	A. Καλλινίκου	18	5655	εφθ. Όραν 13 Φεβρ. και άνεγ. 18 διά Madras
Έλενη	Δ. Λώς	01	1882	άργει Πειραιά από 8 Νοεμ. 1933
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	P. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άνεγ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Έλενη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	άνεγ. Μπ. "Αύρας 15 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
Έλενη Τ.	Δ. Ταργ. ζου	97	3039	εφθ. Ζουγκουλάκη 5 Φεβρ.
Έλισσετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεγ. Τάιν 11 Φεβρ.. Γιβραλτάρ 19 διά Η. Σατή
Έλισσετ Β.	N. K. Βασιλάκη	04	4649	άργει Πειραιά από 17 Απρ. 1933
Έλληνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	άνεγ. Λιβερπούλ 10 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρας
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	εφθ. Ήράτη 17 Φεβρ.
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. 1931
Έπαρ. Κ. Εμπειρίκου	Ποι. Ε' Επ. Εμπειρίκου	27	4385	διγλως Λάζ Πάλμας 19 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
Έρηνούλα	N. Τσατσόμπορου	05	2715	άνεγ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Έσπερος	K. Τσιροπούν και Ηίδων	20	683	εφθ. Ραδένιαν 13 Φεβρ.
Εύανδρος	M. Βαλμά	98	3543	εφθ. Ρότσερντεκ 8 Φεβρ.
Εύβοϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	διγλως Γιβραλτάρ 10 Φεβρ. δι: "Αλεξανδρείαν, εφθ. 18
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	εφθ. Βαντίλιαν 6 Φεβρ. και άνεγ. 16 διά Πειραιά, εφθ. 21
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	εις Madras 10 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Εύγενία Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	4862	εφθ. Μπάχη. Μπλάγκαν 10 Φεβρ. και άνεγ. 21 διά Λάζ Πάλμας
Εύδαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	εφθ. Λήθ 18 Φεβρ.
Έβρος	άδελ. Λιβανού	18	5283	άνεγ. Μπ. "Αύρας 3 Φεβρ. διά Κόντινεντ
Έντυχιά	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βαντίλιαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεγ. Χαλκίδα 13 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Έφιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	5461	άνεγ. Ροζάριο 8 Φεβρ. δι: "Αγ. Βικέντιον
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	εφθ. Μπάρρο 21 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	εφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλήτη	20	5842	άνεγ. Μασσαλίαν 11 Φεβρ., Γιβραλτάρ 14 διά Μπ. Μπλάγκαν
Ζέφυρος	A. Λοιζή	09	4796	εφθ. Ρεζάριο 1 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. Μιχαλινούς	06	2947	άνεγ. Θεσσαλίαν 11 Φεβρ. διά Κέαν, εφθ. 16 και Πειραιά 24
"Ηρω	Xρ. Γ. Σερώτου κλπ.	06	1516	εφθ. Βαντίλιαν 15 Φεβρ..
"Ηφαιστος	οιδέν Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	διγλως Πειραιά 12 Φεβρ. δι: "Αμοτερντάρι

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θάλεια	«Ηλία Σωκά	17	4574	άνεγ. Νταύριν 5 Φεβρ. και Sabang 21 διά Ρόττερνταμ
Θάσος	«Πατριωτική»	19	1565	άνεγ. Ηπεριαδ 23 Φεβρ. διά Νοθοκηνή
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	άνεγ. Ντεκάντα 10 Φεβρ. διά "Αδενριφ"
Θεοφανός	χάσταφ. Λιδανού	17	4210	έφθ. Λονδίνον 13 Φεβρ. και Χούλι 19
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	10	4427	εις Σάντα Φέ από 28 Ιαν.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινού	11	3724	άνεγ. Φλάσιγκ 7 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
Θέτις	Ε. Χατζηλίτα	30	4123	άνεγ. Νεκόσια 12 Φεβρ. διά Τενερίφφαν
Θράκη	Α. Ταριάζου	17	982	εις Ηπεριαδ 28 Φεβρ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζή	12	3693	άνεγ. Γέρνια 8 Φεβρ., Γεραλτάρ 21 διά Ηπεριαδ
"Ια	Π. Χατζηλίτα	17	4860	διήλθε Λά Πλάταν 8 Φεβρ. διά Τενερίφφαν
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έργεις Ηπεριαδ από 20 Ιαν.
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	έφθ. Νεκότσα 10 Φεβρ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	έφθ. Frederikshavn 21 Φεβρ.
Ιλισσός	Τι. Γ. Λιδανού	15	4724	έφθ. Σάντα Φέ 8 Φεβρ. και άνεγ. 20 διά Μοντεβίδεο
Ιονία	Π. Χατζηλίτα	08	3742	άνεγ. Ροζάριο 10 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	άνεγ. Μπάρρο 15 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
Ιουλήνη	Στεριώτη και Σιά	90	2399	έφθ. Ηπεριαδ 12 Φεβρ.
Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	έφθ. Ροζάριο 5 Φεβρ.
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτηη	12	4418	έφθ. Βιλλαν Κιτσούσιον 8 Φεβρ.
Ιω. Καρράς	χάσταφ. Καρράς	17	3527	έφθ. Κέας 10 Φεβρ. και Πότι 20
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Σι. Εμπειρίκου	24	3734	έφθ. Δουνικέρην 15 Φεβρ. και Μπάρρο 25
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	εις πλόντας Σορίας—Κρήτης
Ιω. Π. Γουλανδρής	χάσταφ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Κάρδιτφ 17 Φεβρ. και άνεγ. 27 διά Μπ. "Αύρες
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	διήλθε Κωνιά 8 Φεβρ., Γεραλτάρ 18 διά Δανίαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διήλθε Μαζάρρας 9 Φεβρ. διά Ipswich, έφθ. 18
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3095	διήλθε Niton 12 Φεβρ. διά "Ελσιγκμποργκ, έφθ. 23
Καΐτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	άνεγ. Ηπεριαδ 23 Φεβρ., Κ)λιν 26 διά Θεοδόσιαν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	έφθ. Γένοβαν 14 Φεβρ. Ελτα Ηπεριαδ
Καλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Περνικοπέδον 24 Φεβρ. διά Σάντα Φέ
Καλουδώ	Γ. Ασυμμοίητη	04	4921	έφθ. Παραμπόδον 14 Φεβρ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Σάντος 3 Φεβρ.
Καπετάν Στρατῆς	Δ. Κουμπή	06	3547	έργεις Ηπεριαδ από 11 Νοεμ. 1932
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 19 Φεβρ. διά Μαζάρρας
Κάτε	Ν. Λουκιαρδοπούλου	18	5197	διήλθε Γεραλτάρ 11 Φεβρ. Skaw 20 διά Δανίαν
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	έφθ. Κυρτζαν 12 Φεβρ. και Ηπεριαδ 23 Φεβρ.
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	έφθ. Μπάρρο 17 Φεβρ. και άνεγ. 26 διά Μασσάγιαν
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδήλης	99	1819	έφθ. Ηπεριαδ 11 Φεβρ. και Χερσόνα 24
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Νικολάϊδηφ 15 Φεβρ. (διά Μπ. "Αύρες")
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Λιδόρνο 14 Φεβρ.
Κεραμίδης	Ν. Λ. Λουκιαρδοπούλου	17	5085	έφθ. Όράν 12 Φεβρ. και άνεγ. 15 διά Κ)ντζαν
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	εις Ηπεριαδ 19 Φεβρ.
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζή	11	4153	έφθ. Σαλέρνο 15 Φεβρ. Ελτα Ναπόλιν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διήλθε Γεραλτάρ 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Κονίστρα	Θωμάς "Επιφανιάδη	07	3539	έφθ. Γένοβαν 25 Φεβρ.
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	έφθ. Λισσαδόνα 6 Φεβρ., Ρόττερνταμ 15 και Αμβέρσαν 18
Κόρθιον	Γ. Ν. Λουλούδη	69	2118	εις Χάγιφαν 15 Φεβρ.
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Πόρτ Σατέδ 16 Φεβρ. εις Κοσσάρη
Κύδηρα	Δ. Μαρούλη	02	1070	άνεγ. Μπάρρο 22 Φεβρ. διά Χαλκίδα
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	άνεγ. Γεραλτάρ 18 Φεβρ. διά "Αματσερνταμ
Κύμα	Ν. Λιδανού	11	3959	έφθ. Θεοδόσιαν 11 Φεβρ. και Ηπεριαδ 25
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. "Ηλιοπούλου	05	2716	έφθ. Ναζάρονταν 10 Φεβρ. και άνεγ. 17 διά Ηπεριαδ
Κωνστ. Λουλούδης	χάσταφ. Γουλανδρή	22	4697	άνεγ. Χούλι 15 Φεβρ., Όράν 23 διά Πόρτ Σατέδ
Κωστής	B. Κατούλα	19	5438	άνεγ. Μπάρρο 8 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες"
Κωστής	N. Πίσση και M. Weisman	05	3876	έργεις Ηπεριαδ από 13 Δεκ. 1933
Λάκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	01	927	έφθ. Κοσσάρη 7 Φεβρ.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	έφθ. Θεοδίκην 15 Φεβρ. και Κ)λιν 19
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βαστάρχη	19	5246	διήλθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά "Άδρχους"
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 11 Φεβρ. και Οήζαν 23 διά Λονδίνον
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	διήλθε Ηπεριαδ 23 Φεβρ. διά Σουέζ—Κόντινεντ
Λίμνη	Π. Σταυρούλιοπούλουκαι Σιά	96	1346	έφθ. Κυρτζαν 5 Φεβρ. και άνεγ. 18 διά Bougie
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	διήλθε Κ)λιν 16 Φεβρ. διά Σέτταν
Μαίηντ οφ Σάμος	A. Κουλούθρου	01	1190	εις Κ)ντζαν 20 Φεβρ.
Μαίρη	N. Γ. Λιδανού	09	1459	έφθ. Ηπεριαδ 25 Φεβρ.
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	έφθ. Ροζάριο 18 Φεβρ.
Μαίρη Δευτερείου	Bασ. Λευτεράσιου	03	1383	έργεις Ηπεριαδ από 22 Ιαν.
Μαϊώτις	A. Συνοδινού	88	1709	έφθ. Καλάμας 10 Φεβρ. και Ηπεριαδ 17, άνεγ. 20 διά Ρωσσίαν
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	έφθ. 'Άδρχους 12 Φεβρ., Ράντερς 16 και Δάντειγκ 23
Μαλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	έφθ. Αμέρερον 3 Φεβρ. Φορτώνει
Μάξις Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	άνεγ. Ρόττερνταμ 3 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες"
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	έφθ. Γάλαταν 3 Φεβρ. και Πόρτ Σατέδ 26
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	εις Γαλάταν από 12 Ιαν. Πάγοι (διά Ρόδον—Ελλάδα)
Μαργαρίτης	χάσταφ. Περιβολάρη	13	4584	άνεγ. Μπ. "Αύρες" 1 Φεβρ. διά Σκανδινανταν
Μαρία	S. Βλασσοπούλου	07	4225	έφθ. Λονδίνον 11 Φεβρ. και Τάιν 24
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	άνεγ. Ηπεριαδ 19 Φεβρ. διά Ρωσσίαν
Μαρία M. Διακάνη	S. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	εις Κωνιάπολιν 19 Φεβρ.
Μαρία N. Ρούσσου	M. Διακάνη	10	4362	έργεις Σύρου από 25 Απρ. 1932
Μαρία Νομικού	Kυρ. Βενιζέλου	09	3729	άνεγ. Μπάρρο 1 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
Μαρία Σταθάτου	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Ράτερο 7 Φεβρ., Ηπεριαδ 9 και Ηπεριαδ 26
Μαριγώ Λ.	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διήλθε Γεραλτάρ 20 Φεβρ. διά "Άμεριγγον"
	N. Λύρα	02	4146	έργεις Ηπεριαδ από 23 Δεκ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	Έφθ. Αμερίσων 8 Φεβρ. και Ρόττερνταμ 21
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	Σιγκλήθε Μεχέρχες 3 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	Έφθ. Αμερίσων 20 Φεβρ.
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	Άνευ. Ροζάριο 21 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Μαριόγκα Δ. Θεοφιώτη	άδελφην Κ.ράτα	04	4784	Άνευ. Πόρτο Βίκιο 22 Φεβρ. διά Κ.πολιν
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	3610	Άνευ. Ροζάριο 10 Φεβρ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Άνευ. Μονιαδίθεο 18 Φεβρ. διά Σάντι Φέ
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	Άνευ. Ροζάριο 2 Φεβρ. διά Μαδέρας
Μαρουσιώλ	Ν. Μ. Ηπάγκου	02	4152	Σιγκλήθε Γιδραλτάρ 16 Φεβρ. δι' "Αματερνταμ, έφθ. 23
Μαρουσιώλ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	Άνευ. Σουάνι 15 Φεβρ., Γιδραλτάρ 21 διά Χάιρρφν
Ματθαίος	Π. Μ. Λόρς	04	2434	Άργει Πιεραιώ από 20 Ιαν.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	Άργει Πιεραιώ από 30 Ιαν.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	Άνευ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. και "Αματερνταμ, έφθ. 20
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	Άνευ. Πιεραιώ 16 Φεβρ., Κωνιλιν 19 διά Ρωσίαν
Μερόπη	Άνδρ. Παππά	11	4181	Σιγκλήθε Γιδραλτάρ 16 Φεβρ., Ούζαν 23 διά Ρόττερνταμ
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	Έφθ. Σπέτζιαν 9 Φεβρ. και άνευ. 14 διά Ζουγκουλδάκι
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιβανού Π. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	Σιγκλήθε "Αγ. Βικέντιον 10 Φεβρ. διά Χούλλ
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	Έφθ. Ημιμήχαν 9 Φεβρ. και άνευ. 17 διά Μονιαδίθεο
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	Άνευ. Λιδερόπουλ 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 17
Μιχάλης	Δ. Φωτοή	12	3646	Έφθ. Ροζάριο 10 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	Έφθ. Μπλάγκαν 16 Φεβρ.
Μίμης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	92	1630	Άνευ. Νοσορωσίσκην 25 Φεβρ. διά Μεσσήναν
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	Έφθ. Αλγέριον 12 Φεβρ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	17	5199	Έφθ. Μπάρρου 17 Φεβρ. και άνευ. 23 διά Πλάτη
Μύκονος	Ε. Ν. Βιντιάδη	94	2154	Άνευ. Ραδένναν 14 Φεβρ. και Arsa 15 διά Βαγγάδην
Ναγδές	άδ. Λιβανού	10	4111	Έφθ. Χούλλ 11 Φεβρ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	εις Ζουγκουλδάκι 10 Φεβρ. από φόρτωσιν
Ναναρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	Άργει Πιεραιώ από 27 Ιαν.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	εις Νοσορωσίσκην από 22 Ιαν.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Πουλανδρῆ	04	3531	Έφθ. Θεοδόσιαν 14 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλίου	12	3451	Έφθ. Βιλλαν Κ)τούσιον 4 Φεβρ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	Άνευ. Βενετίαν 13 Φεβρ. και Πιεραιώ 17 διά Ρωσίαν
Νείλος	Λεων. Έμπειρικου	12	4819	Σιγκλήθε Γιδραλτάρ 15 Φεβρ. δι' "Αδονμουθ, έφθ. 21
Νεραΐδα	έτ. Π. Νομικού	03	2759	Σιγκλήθε Κ)λιν 9 Φεβρ. διά Μπανιάδη, έφθ. 17
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	Σιγκλήθε Γιδραλτάρ 16 Φεβρ. διά Βενετίαν, έφθ. 20
Νέστος	Ν. Λιβανού	19	5761	Έφθ. Λουδίνον 21 Φεβρ.
Νήτον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	Έφθ. Βενετίαν 13 Φεβρ.
Νηροεὺς	Έμμ. Χατζηγιάνα	13	6694	Έφθ. Χούλλ 12 Φεβρ. και Λουδίνον 19
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	Σιγκλήθε Κωνιλιν 12 Φεβρ., Γιδραλτάρ 21 διά Φάλμουθ
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	Έφθ. Κ)ντζάν 17 Φεβρ. και άνευ. 27 διά Λά Νουδέλλ
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωρατή	21	3576	Άργει Σύρον από 26 Δεκ. 1933
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	Σιγκλήθε Ούζαν 10 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	Άργει Πιεραιώ από 27 Ιαν.
Νικόλαος Πήγτας	άδ. Πήγτα	12	1864	Έφθ. Νοσορωσίσκην 20 Φεβρ.
Νικόλαος Αθανασούλης	άλγηρ. Αθανασούλη	01	3572	Άργει Πιεραιώ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Ατλαντικός	17	3201	Έφθ. Σαδόνναν 10 Φεβρ.
Νικόλαος Νομικούς	Δ. Νομικού	99	625	Έφθ. Σφάξ 7 Φεβρ. και άνευ. 13 διά Μάλταν
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	Άνευ. Αμερίσων 19 Φεβρ. δι' 'Αλγέριον
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσούλου	10	4540	Άνευ. Λουδίνον 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 17
Νικόλας Αγγελος	'Ιω. Αγγελος	12	4351	Έφθ. Σπέτζιαν 9 Φεβρ. και Λιδερόνο 15
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	Άνευ. Θεοδόσιαν 11 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 17
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	Έφθ. Ρίον Ιανέριον 20 Φεβρ.
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδόπουλου	21	4504	Σιγκλήθε Φ. Νορδίγκα 19 Φεβρ. διά Πλάτη
Οινούσιος	Ν. Πατέρα και υιών	04	5804	Άνευ. Ζεσπρούγκα 28 Φεβρ. διά Ροζάριο
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικου	υιών "Επ. Έμπειρικου	22	4677	Σιγκλήθε Λάς Πάλμας 12 Φεβρ. δι' "Εμπειν, έφθ. 23
'Ομόνοια	"Η.Ξανιού-άδ.Χριστοφορίδου	08	3699	Άργει Πιεραιώ από 13 Ιαν.
"Ορος Κύνθος	"Τράμπ, Σο"	18	5188	έφθ. Γκαστεμπούργκα 10 Φεβρ. και Στοκχόλμην 19
"Ορος Παρνασσος	Μαργαρώνη-έτ. «Ατλ.)κός»	15	3654	έφθ. Σύρον 16 Φεβρ.
"Ορος Ροδόπη	"Τράμπ, Σο"	19	5182	Άνευ. Τάλιν 7 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	Άνευ. Μπ. "Αύρας 17 Φεβρ. διά Χούλλ
Παγασητικός	Μαρή "Έμπειρικου	14	3457	έφθ. Σορλίνα 12 Φεβρ. και Πιεραιώ 17 διά Ρόττερνταμ
Παναγής	Ν. Λυκιαρδόπουλου	20	5187	Έφθ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	Άργει Σύρον από 20 Νοεμ. 1931
Παναγή. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	Άνευ. Ρόττερνταμ 8 Φεβρ., Μαδέρας 14 διά Μπ. Μπλάγκαν
Πανάχαραντος	Β. και I. Κουτσούκου	15	4661	Έφθ. Μονιαδίθεο 19 Φεβρ.
Πάνιας	Α. Αναστασάτου	06	1781	έφθ. Λιδερόνο 10 Φεβρ. και Πιεραιώ 26
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	Άργει Πιεραιώ από 19 Δεκ. 1931
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	έφθ. Βιλλαν Κ)τούσιον 12 Φεβρ.
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	Άνευ. Καλαί 4 Φεβρ. διά Μπ. Μπλάγκαν
Παπαλευίδης	Γ. Α. Γεωργιάλη	10	3748	έφθ. Μπέλφαστ 10 Φεβρ. και Κάρδιφ 21
Παρθενών	άδ. Πεθή	08	3189	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 15 Φεβρ.
Πάτρα	Τσακιριάδη—Κωνιγίδη	96	3256	έφθ. Ζουγκουλδάκι 13 Φεβρ.
Παύλος	N. Μπαλιθανάκη και Σιά	90	2223	Άργει Νάνην από 23 Νοεμ. 1933
Περδάκης Λ. Καμπάνης	άλγηρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Ροζάριο 22 Φεβρ.
Περδανές	Α. Ανδρεάτου	18	5172	Σιγκλήθε Olinda 15 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
Πεταλιοί	Μαρή "Έμπειρικου	17	5126	Άνευ. Μπ. Μπλάγκαν 8 Φεβρ. δι' 'Αμερίσων
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	εις πλάνας Κ)ξηνες—Κ)λεως (πετρέλαια)
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλη»	03	4634	έφθ. Βατούμ 14 Φεβρ.
Πετρόκης Νομικούς	Π. Νομικού	06	4618	Άνευ. Pondicherry 10 Φεβρ. διά Πόρτο Σάντο
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	Άνευ. Μπ. "Αύρας 15 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Πέτρος Νομικούς	Π. Νομικού	13	4044	έφθ. Γιαλίφαν 3 Φεβρ. και Πιεραιώ 19
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	Άνευ. Γένοβαν 13 Φεβρ., Γιδραλτάρ 19 διά Χούλλ, έφθ. 25
Πηλεύς	Ε. Χατζηγιάλια	28	4695	

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόνος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	εφθ. Πειραιά 20 Φεβρ.
Πόλι	M. N. Ροδιαδη	97	2861	άνεχ. Γένοβαν 15 Φεβρ. και Μασσαλίαν 19 διά Πειραιά
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Ρόττερνταρ 17 Φεβρ. διά Σπέτζαν
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	εφθ. Πενσικόλαν 19 Φεβρ.
Πόντος	νιοι: Γ. Γράτσου	12	4013	διήλθε Περιβάλταρ 10 Φεβρ. δι: "Ααλμποργκ, εφθ. 19
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	εφθ. Πειραιά 4 Φεβρ.
Ποσειδών	Κυρ. Βανιζέλου	09	3895	άργει Νεάπολιν ἀπό 20 Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	εφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
Προμηθεύς	υιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	εφθ. Πειραιά 21 Φεβρ. (δι: 'Ινδιας)
Ρήνος	Λεων. Έμπειρικου	11	4346	διήλθε Περιβάλταρ 11 Φεβρ. διά Λιθερπουλ, εφθ. 18
Ρίτα	Γ. Ηπανά	01	2495	εφθ. Βενετίαν 6 Φεβρ. και Πειραιά 16 (διά Θεοδόσιαν)
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	άργει Πειραιάς ἀπό 16 Ιαν.
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	εφθ. Huston 22 Φεβρ.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» A.E.	19	5637	διήλθεν 'Αλγέριον 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταρ, εφθ. 22
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	εις Γιάφφαν 8 Φεβρ.
Σίφνος	Θερ. Σταυλοπάτη	17	2004	διήλθε Κλήνιν 17 Φεβρ. διά Νεάπολιν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εφθ. Παλέρμο 15 Φεβρ.
Σουλιώτης	Μαλάριου	17	4300	διήλθε Λάξ Πάλμας 12 Φεβρ. διά Λιθερπουλ, εφθ. 21
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	άνεχ. Πειραιάς 9 Φεβρ. διά Σουλινά, εφθ. 14
Σπύρος	έτ. Βεργωτή	18	6629	εις Γλαυκούδην 20 Φεβρ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρον	12	5528	άνεχ. Μπάρον 12 Φεβρ., Μαδέρας 22 διά Μπ. "Αυρες
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	εφθ. Μπ. "Αυρες 9 Φεβρ.
Στεφανιός	'Ανδρ. Λαρού	06	4081	άνεχ. Μ.τάρρου 6 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	εις Ραδένναν 20 Φεβρ.
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	εφθ. Γάνδην 10 Φεβρ. και Τάν 22
Στυλιανός Κουτσοδόντης	A. K. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θενίκην ἀπό 29 Ιουλ. 1932
Στυλ. Κάστανος	Σ. Καστάνου	15	4196	άνεχ. Πόρτ Σατέ 10 Φεβρ., Κλήνιν 18 διά Ρωσίαν
Σύλβα	A. Καλλέργη και Σία	14	4202	εφθ. Ρίον Ιανέζηρον 19 Φεβρ.
Τάκης	Π. 'Αντωνππα	04	1698	εφθ. Σαίν Λουΐ (Ροδ.) 8 Φεβρ. και Πειραιά 22
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαρού	13	4221	άνεχ. Ήμιμιχάρι 1 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	εις Μπ. "Αυρες 22 Φεβρ.
Τάσσος Κ.	'Εμμ. Α. Καραδία	97	3022	εφθ. Ταργάνταν 14 Φεβρ. και Βενετίαν 19
Τζέννυ	'Ιω. Λιδανού	12	1859	άνεχ. Πειραιάς 21 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διήλθε Κωνηλίν 18 Φεβρ. διά Φάλμουθ
Τρίαντα	Γ. Λαρού και M. Γαρργιλῆ	00	4338	εις Μπ. "Αυρες 24 Φεβρ.
Τρίτων	νιοι: Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Κάρδιφ 17 Φεβρ.
Τσιροπινάς	K. A. Τσιροπινάγκαι Γιοι:	14	3895	διήλθε Λάξ Πάλμας 18 Φεβρ. διά Barrow
Τόνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	εφθ. Νικολάϊφ 8 Φεβρ. και άνεχ. 27 διά Μπανιόλι:
Υδραιοίς	A. Κουλούρα και Κ. Σάνου	02	4476	άνεχ. Massowah 18 Φεβρ., Περί 21 διά Βασσόραν
Φαέθων	άδ. Λιδανού	13	4168	άνεχ. Μπ. "Αυρες 11 Φεβρ., R. Ιανέζηρον i8 δι: Εύρωπην
Φανερωμένη	A. Βλαχάκη	08	3404	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 12 Φεβρ. διά Κόρκ
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εφθ. 'Αλεξάνδρειαν 31 Ιαν. παραμένει:
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδην	97	2024	άργει Νεάπολιν ἀπό 19 Αύγ. 1932
Φραγκούλα B. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διήλθε Φ. Νορόνχα 16 Φεβρ. διά Κόντινεντ
Φρέδη	K. Δ. Καλαφάτη	07	4043	εφθ. 'Αλεξάνδρειαν 6 Φεβρ.
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	εφθ. Νικολάϊφ 7 Φεβρ.
Φώτης	N. Λυκαρδοπούλου	12	3507	εφθ. Μπ. "Αυρες Ρόδης 18 Φεβρ.
Φωφώ Μακρή	I. S. Στρυμπουλάκη	03	1013	εφθ. Πειραιάς 11 Φεβρ. και Βόλον 13
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» A. E.	29	4386	άνεχ. Μπάρρο 15 Φεβρ. διά Πλάτη
Χαράλαμπος	νιοι: 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	εφθ. Πειραιάς 1 Φεβρ.
Χέλλατρος	έτ. «Κάσσος» A. E.	14	3489	εφθ. Φάλμουθ 18 Φεβρ.
Χίος	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	εφθ. Πειραιάς 24 Φεβρ.
Χλόη	N. Λυκαρδοπούλου	29	4641	διήλθε τενερίφφαν 9 Φεβρ. δι: "Αμβέρσαν, εφθ. 17
Χρήστος Z.	N. Ζωτοπούλου	00	1106	εις Καλλίπολιν ἀπό 17 Φεβρ. μὲ ζημίας και Πειραιάς 26
Χριστίνα	Λ. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 12 Φεβρ. δι: "Οντάνες
Χρυσή	II. I. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Μπ. "Αβ.ες 26 Φεβρ. διά Λάξ Πάλμας
Ωκεανία	M. Καριδαλή	07	4843	εφθ. Κάρδιφ 17 Φεβρ.
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. Ωνάση	19	5404	άνεχ. Μπ. "Αυρες 9 Φεβρ. διά Λάξ Πάλμας
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ωνάση	19	5439	διήλθε Μαδέρας 9 Φεβρ. δι: "Αμβέρσαν, εφθ. 17
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	εις Κυνέαν ἀπό 8 Ιαν. (διά Βορδώ—"Αμβέρσαν")

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

'Αγάθη Τουρκικόν	P. Σταυροπούλου και Γιοι:	79	1432	εις πλόχις ἐν Τουρκίᾳ
Αίγαιον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκληγ-'Αθίνη & Σι:	10	1673	εις Γαλάτοις ἀπό 10 Δεκ. Πάγοι (διά Πειραιάς-Θ)κην)
Αίκατ. Νικολάου Παναμακίνον	N. Νικολάου	17	5177	εφθ. Σάντα Φά 14 Φεβρ.
'Αρέθουσα Παναμακίνον	N.κ. Καρπούρη	11	3693	εφθ. "Αματερνταρ 13 Φεβρ.
Βιργινία Νικολάου, Παναμακίκον	Nικολάου	20	6869	εφθ. Σαγκάην 11 Φεβρ
Γεώργος	E. G. Σαμπουνιάρη	04	2040	εφθ. Κοσσάϊρ 4 Φεβρ.
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	'Ελλήνων Ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν ἀπό 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗ ΓΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτσ 'Αγγλικόν	Λύτσ	87	1032	ἀργεῖ Πειραιᾶς από 15 Οκτ. 1932
Μαρτής 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	εἰς Γαλάτος: από 9 Δεκ. Ηάγος: (διά Τοσλώνα—Σάτταν)
Μιρέγγη Παναμαξίκον	έτ. Ρ. 'Ολιβιέ	07	3821	εἰς Θ. Ιάχην 16 Φεβρ. και Πατριάτα 24
Μιρουνάνος 'Αγγλικόν	Μινακούλη και Σιά	05	2539	άνεχ. Ναύπολη: 15 Φεβρ. διά Κ)λιν
Μοριάκ 'Αγγλικόν	«Πλωτιώτικης»	01	1128	εἰς Ζουγκούλας 10 Φεβρ. και άνεχ. 27 διά Πειραιᾶς
Νέλλυ Παναμαξίκον	I. Μαργαρώνη	13	4826	εἰς Φ. Δούγκικερην 15 Φεβρ. και 'Αρβέρσαν 17
Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	A. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	εἰς Γαλάτος: από 20 Δεκ. Ηάγος: (διά Β. 'Ατρικήν)
"Ορος "Αθως Παναμαξίκον	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	12	3876	φθάνει: Μπ. "Αύρας 1—2 Μαρτ.
"Ορος Δίρφυς "	«Ατλαντικός» A. E.	18	5242	φθάνει: Δουγκέρκην 28 Φεβρ.—1 Μαρτ.
"Ορος 'Ελικών "	«Τράπηπ, Co»	18	5525	διγλώς Γι:θραλτάρ 15 Φεβρ. δι' 'Αρβέρσαν, εἰς θ. 21
"Ορος 'Ιδη "	Κορμέτου—Κουλουκουντῆ	20	5210	εἰς θ. Μπ. "Αύρας Ρόδης 19 Φεβρ.
"Ορος Κιθαριών "	«Τράπηπ, Co»	13	3578	άνεχ. Μπάρερ 10 Φεβρ. διά Σάντα Φέ
"Ορος "Οσσα "	Κορμέτου—Κουλουκουντῆ	18	5201	άνεχ. 'Αρβέρσαν 2 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
"Ορος "Ολυμπος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	20	5166	άνεχ. Ν. Γέρχην 5 Φεβρ. διά Μπλαπάδος
"Ορος "Ορθος "	έτ. «Θηγανές» A. E.	19	4817	εἰς θ. 'Αρβέρσαν 10 Φεβρ. και άνεχ. 20 διά Μπ. "Αύρας:
"Ορος Παρνασσός "	Μαργαρώνη-έτ. «Ατλ.)κός»	15	3654	Ίδε: «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ», σημαία 'Ελληνική
"Ορος Πάρνης "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	11	3726	φθάνει: Κοντσέφιον 1—3 Μαρτ.
"Ορος Πεντελικόν "	Ε. Γ. και Σ. Κ. Κωστομένη	15	4729	διγλώς Μαζέρας 21 Φεβρ. διά Χούλλα
"Ορος Πέρα "	Κορμέτου—Κουλουκουντῆ	18	5208	άνεχ. Ρόττερνταρ 13 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρας
"Ορος Πήλιον "	έτ. «Θηγανές», A.E.	17	4592	εἰς θ. Χάμπτον Ρόδης 12 Φεβρ.
"Ορος Πίνδος "	«Τράπηπ, Co»	14	4810	εἰς θ. Λονδίνου 12 Φεβρ. και άνεχ. 17 διά Χούλλα
"Ορος Ταύγετος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	20	6698	εἰς Magallanes. 'Εγκατελείφθη εἰς τὰς άσφαλειάς
"Ορος Ταύρος "	«Ατλαντικός» A.E.	20	6696	άνεχ. Τάιν 11 Φεβρ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
"Ορος 'Υμηττός "	«Γιγγιτές» A. E.	18	5249	άνεχ. Χούλλα 17 Φεβρ. διά Πλάτη
Πάντζο Σ. Τουρκικόν	Η. Σταυροπόλεως και Υιοί	90	2302	εἰς Επωλήθη εἰς Τούρκους έφοπλιστάς
Παντίνια Παναμαξίκον	Ρ. 'Ολιβιέ	13	4920	εἰς θ. 'Αλγέριον 12 Φεβρ. και άνεχ. 15 δι' 'Αλεξ)κν
Πηνελόπη "	Σπ. Παραμυθιώτην	19	6566	διγλώς "Αγ. Βικέντιον 12 Φεβρ. διά Χούλλα
Σάν Νικόλα, 'Ιταλ.	N. Σταυράτιου	79	677	εἰς πλάσια 12νήσων—Αιγαίου
Tóoures 'Αμπέϊ, 'Αγγλ.	έτ. «Tóoures»	19	5328	εἰς θ. Μπάρερ 12 Φεβρ.
Tóoures Μπρίδζ,	">	19	5161	εἰς Ντάρτμουθ 20 Φεβρ.
Τουσσίκα 'Αγγλικόν	K. Αλακαρίδη—Α. Δάσιλα	03	1828	εἰς Γαλάτος: από 21 Δεκ. Ηάγος: (διά Πατριάτα—Τύρ.δα)
Τρεγκόδναν Αιγαίπιακόν	K. Συδίδ και Σιδών	03	3075	ἀργεῖ 'Αρβέρσαν από 31 Ιαν.
'Υβρόνη, Παναμαξίκον	P. 'Ολιβιέ	12	4235	εἰς Κύπρον 5 Φεβρ.
Auratan, Ρουμ.	M. N. Βαλεσμάκη	06	2728	εἰς Γαλάτος: από 13 Νοεμ. 1933
Bothwell,	·Τράπηπ, Co»	19	6723	ἀργεῖ εἰς: Truro, Φεβρ. 20
Gransha, 'Αγγλ.	"Ελλήνες 'Αγορασται	01	1192	εἰρθ. Νιόσπο: t 13 Φεβρ.
Kinross,	άδ. Καρράς	18	5243	φθάνει: Λιβερπούλ άρχας Μαρτ. πρές παράδοσιν
Modig, Νορβ.	Γεώργι Βεργωτῆ	17	3759	εἰρθ. Γάνδην 13 Φεβρ. και άνεχ. 15 δι' "Οσλο
Sutherland, 'Αγγλ.	'Ελ. Τρικλήλοι	19	5175	εἰρθ. Άγη 15 Φεβρ.
Reinunga, Νορβηγ.	"Ελλήνες άγορασται	02	1070	Ίδε: «ΚΥΘΗΡΑ», σημαία 'Ελληνική
Texel, 'Ολλ.	άδ. Γουλανδρή	21	4442	Ίδε: «ANNA N. ΓΟΓΛΑΝΔΡΗ», σημαία 'Ελληνική

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,"

## Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν και Ρωσσικῶν  
γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις  
ἀτμοπλοίων.  
'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν και 'Ανδρακίτου.