

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1934

Αρ. Φύλλου 79

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 79

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1934

Συνιστώμεν άνεπιφυλάκτως

Πληροφορούμεθα ότι αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις μετὰ μακρὰς καὶ ἐπανειλημένας συσκέψεις κατέληξαν εἰς τὴν ἀπόφασιν, τὴν ὅποιαν καὶ πρόκειται ἐντὸς τῆς ήμέρας ν' ἀνακοινώσουν ἐγγράφως πρὸς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, ὅπως ἀποδεχθοῦν αὐξησιν τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων κατὰ 15 σελλίνια διά τοὺς πλόας τοῦ Πλέετ καὶ 10 σελλίνια διὰ τὰ ταξίδια Μεσογείου—Κόντινεντ.

Ἡ ἑκτάκτως δυσχεροὶς θέσις, εἰς τὴν όποιαν ἔχει πε-
οιέλθει ή φορτηγὸς ναυτιλία λόγῳ τῆς ἐκ τοῦ μισθολο-
γίου ἀντιθέσεως, τ' ἀλλεπάλληλα κρούσματα στάσεων
καὶ ἡ ἀπειλὴ ἐπεκτάσεως τῆς ἀνταρσίας μὲ προφανῆ
τὸν κίνδυνον τῆς πλήρους ἐξαιρθρώσεως τῆς ναυτιλια-
πῆς μας ὑποστάσεως, ἡ μείωσις τοῦ γοήτρου τῆς σημαί-
ας μας καὶ ὁ κλονισμὸς τῆς ἐπ' αὐτῆς ἐμπιστοούνης τῶν
ἔνων ναυλωτῶν μᾶς ὑποχρεώνουν νὰ συστήσωμεν ἀ-
νεπιφυλάκτως πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς, ὅπως δεχθούν
τὰς ζητούμενὰς τελικῶς αὐλέζοντες καὶ νὰ προέλθουν
ἀναβολῆς εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῆς νέας συμβάσεως.

Ἐγχόμεδα καὶ ἐλπίζομεν ὅτι τὰ πληρώματα, ἀντιλαμβανόμενα πλήρως ὅτι ἡ αὐξησις, ποὺ παρέχεται εἰς αὐτὰ, δίδεται ἀπὸ τὸ ὑστέρημα τοῦ πτωχοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος θὰ συμβάλλουν εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ψυχικῆς ἐνότητος καὶ τῆς συνεργασίας ἐπί τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, μὲ τὴν βεβαιότητα ὅτι τὸ ἴδιον αὐτῶν συμφέρον ἔξυπηρετούν.

Τὰ Σοθιέτ καὶ ἡ ναυτιλία

¹ Απευθυνόμενοι πρὸς τὴν Κυβέρνησιν εἶχομεν τούσει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας πόσον ἐπιβεβλημένον παρισταται νὰ ἐπιδείξῃ ίδαιτέρων προσοχήν κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἑλληνοσοιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας διὰ τὴν προστασίαν τῶν ουμφερόντων τῆς ναυτιλίας μας, τῆς ὁποίας αἱ πηγαὶ ἔργασίας, ὑπὸ τὰς σημειρινάς συνθήκας τῆς διακρίσεως τῶν οηματῶν καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ, τόσον ἔχουν περιορισθῆ.

Ἐπανερχόμεθα ἐπὶ τοῦ θέματος, διότι ἔχομεν θετικάς πληροφορίας, ἀπὸ τὰς ὁποίας προκύπτει, διτὶ ὁ ναυτιλιακὸς παράγων καὶ ἡ συμβολὴ του εἰς τὸ ἑθνικὸν εἰσόδημα δὲν ὑπολογίζονται, δύον θὰ ἐπρεπεν, ἀπὸ τὰς ὑπερσίσις τῶν *Υπουργεῖς* Ἐξωτερικῶν καὶ *Θεμ.* Οικονομίας, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα, τῶν δόπιων ὑπάγεται ἡ *Εισαγραγμάτευσις* τῶν μετὰ τῶν ζένων χωρῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν.

Είς ἐποκήν, κατά τὴν ὥσποιαν ἡ μεγαλειτέρα ναυτιλιακή δύναμις τοῦ κόσμου, ἡ Μεγ. Βρετανία, ὑπεχρεώθη ἐκ τῶν πραγμάτων^v ἀναγνωρίση τὴν ἀνάγκην ὅπως περιλάβῃ τὰς ὑπὸ τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς ναυτικοῦ παρεχομένας εἰς τὰ Σοβιέτ μεταφορικάς ὑπηρεσίας εἰς τὸν κύκλον τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ τοῦτο πρὸς διασφάλισιν τῆς ἐργασίας τοῦ Ἀγγλικοῦ Φορτηγοῦ, ὑπάρχουν παρ' ἡμῖν, καὶ μάλιστα οἱ ὑπεύθυνως διαχειριζόμενοί τὰ τῶν συμβάσεων, νομίζοντες ὅτι θὰ ἡτο δυνατόν τὰ Σοβιέτ νά χρησιμοποιοῦν τὰ

έμπορικά μας οκάφη, χωρίς τό δύνταλλαγμα τής κατά ποσοστόν εἰσαγωγῆς τῶν προϊόντων των εἰς την Ἑλλάδα. Ἡ παρεχομένη ύπό της Σοβιετικής Ἐμπορικής Ἀντιπροσωπείας ἔγγυόσις διὰ τῶν τελικών πρός την Κυβέρνησην προτάσεων της, διὰ ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ναυλώση κατά τὸ τρέχον ἔτος ἐλληνικά φορτηγά διὰ συνολικὸν ποσόν οὐχὶ κατώτερον τοῦ περιουσινοῦ (περιττὸ ἐν ἑκατομμύριον ἀγγλικῶν λιρῶν) ἔξασφαλίζει δχὶ μόνον θετικὴν πηγὴν ἐργασίας διὰ τὴν ναυτιλίαν μας, ἀλλα καὶ λόγῳ τοῦ διὶ ἡ ἐργασία αὕτη παρέχεται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ φορτηγά μας τὰ κινούμενα ἐντὸς τῶν φυσιολογικῶν ὀρίων τῆς πατροπαραδόσου την ναυτιλιακή μας δράσεων, ἐντὸς τῶν μεσογειακῶν ὄδατων, εἰσόδημα εἰς τὴν θέμνικήν οἰκεων, ἐντὸς τῶν τόπου κατ' ἀπήκριβωμένους ὑπολογισμούς 300,000 ἀγγλικῶν λιρῶν.

"Ενα τοιούτον θετικόν είσօδημα, ώς τὸ ναυτιλιακόν, μή ἀγνοούμενον δπὸ κανένα ξένον κράτος, δὲν εἰνε ἐπιτετραμμένον καὶ νὰ διανοθῇ κανεῖς, δτὶ ἡμπορεὶ ἡ Κυβέρνησις, ὑπέκουουα εἰς κακά εἰσηγήσεις, νὰ τὸ ἀφῆῃ ἔκτεθειμένον. "Ἄς ἀναλογούσθουν, τὸ πολύχιστον, οἱ τοιαύτας περιέργους ἀντιλήψεις εἰσηγούμενοι, τὰς συνεπείας, τὰς ὅποιας θὰ είχεν ἡ μείωσις τῆς συμμετοχῆς τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς σοβιετικάς μεταφοράς. Δὲν θὰ ἐπήρχετο μόνον ἀπώλεια σημαντικοῦ διὸ τὴν οἰκονομίαν μας πόρου, ἀλλὰ καὶ ναυτεργατική ἀνεργία θὰ προέκυπτε, μὲ ἐπικινδύνους κοινωνικάς δισταραχάς.

Ν' ἀναγνωρίσουν τὰς πολυτίμους ύπηρεσίας

Αλλά διὰ νὰ είνε αἱ διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις ἀποτελεσματικαὶ πρέπει ν' ἀναγνωρίσουν καὶ τὰ Σοβιέτ πόσον πολυτίμους ὑπηρεσίας παρέχει ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἰς τὸ ρωσικὸν ἔσαγωγικὸν ἐμπόριον. Διότι ἔχουν πάντοτε εἰς τὴν διάθεσίν των ἄφθονον χωρητικότητα ἐγγυατά τῶν λιμένων τῆς Μ. Θαλάσσης καὶ δύνανται εὐχερέστατα νὰ καλύπτουν τὰς ἀμέσους μεταφορικάς των ἀνάγκας καὶ μὲ τιμᾶς ναύλων κατὰ πολὺ ἐπωφελεστέρας διὰ τοὺς σοβιετικοὺς ἔσαγωγικούς ὄργανοις, παρὰ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Εἰνε ἀκόμη πολύτιμοι αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, διότι ἂν δεχθῶμεν πρός στιγμὴν διὰ ἔξελιπτον ἡ προσφορὰ Ἑλληνικῆς χωρητικότητος ἀπὸ τὴν ρωσικὴν ναυλαγοράν, θὰ ἤσαν ὅπουχρωμενα τὰ Σοβιέτ ν' ἀντιμετωπίσουν αἱ μεσον τοιούτην ὑπερτίμησον τῶν ναύλων, ἢτις θὰ καθίστα δυσχερῆ ἄν μη ἀδύνατον, τὴν τοποθέτησιν τῶν προϊόντων των εἰς τὰς διαφόρους ἀγοράς.

"Εχουν έπομένως ύποχρέωσιν τα Σοβιέτ, ότι της έξιπηρετήσει του ίδιου αύτών συμφέροντος, να έπιδείξουν ξανά της ναυτιλίας μας την ίδιαν τούλαχιστον μεταχείρισιν, ολαν καὶ πρός τας ναυτιλίας των ἄλλων χωρών. Πρέπει να δεθούν την Ικανοποιητικήν ἐπίλυσιν δικαίων της ναυτιλίας μας αἰτημάτων, των όποιων έκρεμει ἡ ρύθμισις ἀπό της συνομολογήσεως της αρχικής ἐμπορικής συμφωνίας. Τα αἰτήματα αύτά, τα όποια ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» πανέλαβε καὶ πάλιν, ἐπί τη εὐκαιρίᾳ των νέων διαπραγματεύσεων, ἀφοροῦν την διαπρακτόρευσιν των φορτηγών μας εἰς τοὺς ξένους λιμένας καὶ τὰ ἐπασφάλιστρα τα Σοβιέτ εισπράττουν ἀπό τὸ ἑλληνικὸν πλοίον ὅλως ἀδικαιολογήτως καὶ ἐν διακρίσει πρός τας ἄλλας ομιλίας.

Την ίδια συζήτησην προς ταύτα απέκτησε ο πρόεδρος της Επιτροπής Ανάπτυξης και Κοινωνικής Ανάπτυξης, Κώστας Καραγιάννης, που διαβάζει την απάντηση της Κυβερνήσεως στην ερώτηση της Βουλής για την ανάπτυξη της χώρας.

Την ίδια συζήτησην προσέταξε ο πρόεδρος της Επιτροπής Ανάπτυξης και Κοινωνικής Ανάπτυξης, Κώστας Καραγιάννης, που διαβάζει την απάντηση της Κυβερνήσεως στην ερώτηση της Βουλής για την ανάπτυξη της χώρας.

μας ἀφ' ἐνὸς καταθλιπτικούς τινας καὶ ἐπιζημίους δρους τοὺς ὄ-
ποιους παραβέτουν εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα τὰ Σοβιέτ κατά τὰς
ναυλώσεις Ἑλληνικῶν φορτηγῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου τὴν ἐπεξεργασίαν
τῶν ρωσικῶν ναυλοσύμφωνων τὴν συντελεσθεῖσαν ἐπὶ τῇ εὐκαι-
ρίᾳ τῆς Ἀγγλοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας ὑπό τοῦ Ναυτικοῦ
Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου.

Από τούς "Ελλήνας πλοιοκτήτας θά έξαρτάται είς τό μέλλον, δημοσίωσιν τού παραδεγμένου τύπου τῶν ναυλωσυμφώνων διά τῆς προσθήκης νέων διατάξεων ἐπιζημίων διά τό πλοϊον, χάριν τῆς προσκαίρου ἐπιτυχίας μιᾶς, ἔστω κατ' ἐλάχιστον, ἐπικερδοῦς ναυλώσεως.

Διὰ νὰ καταστῇ ἐπωφελὲς τὸ μέτρον

Τό εκδοθέν Διάταγμα περὶ μειώσεως τῶν φαρικῶν τελῶν διά τὰ φορτηγά πλοῖα, ἀνεξαρτήτως ἔθνικότητος, τὰ ἑκτελοῦντα τα-
κτικά γραμμάτια μεταξὺ λιμένων Β. Εύρωπης καὶ Μεσογείου, ἐ-
φόσου ταῦτα ήθελον ἀνάλαβει τὴν ὑποχρέωνα νά ἔξυπηρτούν
γραμμάτις ὑπὸ τοῦ Κράτους ὅριζομένας, δὲν είναι δυνατόν παρὰ νά
ἐπιδοκιμασθῇ κατ' ἄρχην. Παρέχεται διὰ τοῦ μέτρου τούτου νά εὐ-
καιρία είς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, διπλῶς ἔξυπηρτησθῇ δριτιώ-
ρον τὰς ἔξαγωγικὰς της ἀνάγκας, χωρὶς νά ύφιστανται τὰ προϊ-
όντα μας διπανηρός μεταφοράσεις καὶ τὰς ἐκ τούτων ἀναπτ-
τρέπους φθοράς. Ἡμεῖς, τούλαχιστον, δέν δυνάμεθα νά δικαιο-
λογήσωμεν ἀλλον σκοπὸν εἰς τὴν παροχὴν ἐνὸς τοιούτου εὐεργε-
τήματος, παρά τὴν δι' αὐτοῦ ἐνίσχυσιν τῆς δλῆς προσπαθείας διά
την τοποθέτησιν τῶν προϊόντων μας καὶ τὴν ἔνθάρρυνσιν τῶν Ἑλ-
λήνων ἐφοπλιστῶν, διπλῶς στραφοῦν καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν ὄργανων
τακτικῶν γραμμῶν, διά τῶν δόπιών καὶ μόνον εἰνε δυνατόν νά
παράσχῃ νά ναυτιλία μας θετικωτέρας ύπηρεσίας εἰς τὸ ἔξαγωγι-
κόν μας ἐμπόριον.

Δέν άμφιβάλλομεν ότι άκριβως πρός τους αύτούς σκοπούς άπειβλεψε και η Διεύθυνσις του Έμπορικου Ναυτικού προκαλέσασ- την έκδοσιν του Διατάγματος, τό όποιον καλ δημοσιεύμεν κατω- τέρω. Θέλομεν δέ νά έλπιζωμεν ότι θά διαπιστωθή τούτο άπο τον τρόπον μέ τόν όποιον ή Δ.Ε.Ν. θά καθορίσῃ εἰς έφαρμογήν του Διατάγματος τάς γραμμάς, τάς όποιας θά έκτελούν τά δι' αύτού εύεργετούμενα έλληνικά ή ξένα φορτηγά.

Θεωρούμενεν ἐπιβεβλημένον νά τονίσωμεν τ' ἀνωτέρω διότι πληροφορούμεθα διτὶ η Δ.Ε.Ν. ἔζητησεν ἀπὸ τὸν κ. Μαρῆν Ἐμπειρίκον ν' ἀναλάβῃ τὴν ύποχρέωσιν εἰς ἀντάλλαγμα τῆς ἑκπτώσεως τῶν φαρικῶν τελῶν, ὅπως τὰ φορτηγά πλοία του τὰ ἐκτελοῦντα τακτικὰ γραμμάτα Βορ. Εὐρώπης —Μεσογείου— Δουνάβεως προσεγγίζουν κατὰ δεκαπενθήμερον εἰς Θεσσαλονίκην κατὰ τὴν ἄνοδόν των ἐξ Αιγύπτου καὶ λιμένων Παλαιστίνης πρὸς τὸ Δούναβιν. Ὡς δικαιολογία τῆς τοιαύτης προσεγγίσεως προεβλήθη ἡ ἀνάγκη ὅπως ἀναπτυχθῇ τὸ διαμετακομιτικὸν ἐμπόριον διὰ τοῦ μείνενος τῆς Θεσσαλονίκης πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην ἐκ τῶν λιμένων τῆς Ἀνατ. Μεσογείου.

Θά καθίστατο εύεργετικόν διά τ' ἀμεσώτερα τῆς οἰκονομίας μας συμφέροντα τὸ ληφθέν μέτρον. Ἀντιθέτως ἡδη ὡς ἐπιδιώκεται ἡ ἐφαρμογή του, χωρὶς νὰ ἔχει πρετῆται τὸ ἔξαγωγικόν μας ἐμπόριον, ρίπτεται εἰς ἔνα ἀνώφελον ἀνταγωνισμὸν—ὦς νὰ μὴ ἥρκει ὁ ζενικός—ἢ μοναδικὴ Ἑλληνικὴ φορτηγός τακτικὴ γραμμὴ μὲ τὴν μοναδικὴν ἐπίσης πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Παλαιοτίνης καὶ τὸ Πόρτρ Σαΐδ ἐπιβατηγὸν γραμμήν, ἦτις, ὡς γνωστόν, ἀφετήριαν καὶ τέρμα ἔχει τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης. Μήπως δ. κ. Χρηστοφῆς ἔν τῇ ἐφαρμογῇ τῶν περιέργων περὶ συναγωνισμοῦ θεωριῶν του εἰς αὐτὸ ἀκριβῶς ἀποβλέπει;

Τό σχετικόν διάταγμα ἔχει ὡς ἔξῆς:
Περὶ φαρικῶν καὶ ἀγκυροβολίας τελών φορτηγῶν ἀτμοπλοίων
ἐκτελούντων τακτικάς συγκοινωνίας μεταξὺ Βορείου Εὐ-
ρώπης, Ἐλλάδος, Αιγύπτου, Συρίας, Παλαιστίνης
καὶ Δουνάβεως.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

"Εχοντες δέν πότισε το ξύριθρον 2 τοῦ Νόμου 5908 «περὶ τροποποιήσασις και συμπληρώσεως τοῦ νόμου ΓΦΕ' τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1909 περὶ φαρικῶν και ἀγκυροσβολίας τελῶν και 1591 «περὶ τροποποιήσασις τοῦ Νόμου ΓΦΕ' ἀλπ. (Ε.Κ. 356)1933) προτάσσει τον 'Τύπουσαντα Ναυτικῶν (Δ.Ε.Ν.) και Οἰκονομικῶν στηρζέμενη ἐξ γνωμεστήσης τοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ και τὴν δέν πότισθε 178)1931 γνωμάτευσιν τοῦ Συμβουλίου 'Επικρατείας ἀπεφασίσασμεν και διατάσσουμεν.

*Αρθρον μόνον

1. «Ορθούμεν δύως τὰ εἰς ματαλλικά δραχμάς φαρικά καὶ ἀγκυροδολί-
ας τέλη δί' ὃν δικρύνονται, δυνάμει τῶν διαιτᾶσθων τοῦ νόμου ΓΦΕ' (3505)
ὅς ἐπιτροποιήθη διὰ τοῦ νόμου 1591 καὶ τοῦ νόμου 5908 τὰ Ἑλληνικὰ
καὶ τὰ πρός τὰ Ἑλληνικὰ δυνάμει συνθηκισθεῖσιν οὐσιώδειαν δὲ τὸν ἔναντι ση-
μαίνειν φορητὴν μεταβολίσαις τὰ πληροῦντα τοὺς ὅρους τῆς ἁπομένης παρα-
γράφου καταβέλλονται εἰς δραχμάς χαρτίνχς (τραπεζικά γραμμάτια) ἐκά-
στης ματαλλικῆς δραχμῆς μετατρεπομένης εἰς χαρτίνας εἰς τοῦ πολλαπλα-
σιασμοῦ ἐπὶ τῶν συντελεστήγη 1.

2. Ινα δ ὑπετοληγματισ τῷ, κατεβλητέων φυρικιν καὶ ἀγκυροδοιλας τε-
λῶν ἐ-εργηθῇ κατὰ τὰ ἐν τῷ προηγουμένῃ παραγράφῳ δριζόμενα δέον τὰ
ἐν αὐτῇ μηγμονευόμενα φορτηγά ἀτιμέπλοια διώσ:

λικής χωρητικότητας τουλάχιστον 3000 κάρων.

3) Έκταλος ταχικής συγκοινωνίας μεταξύ Βορείου Εύρωπης, Ελλάδος, Αιγαίου, Σαρδηνίας, Παλαιστίνης και Δουνάβου.

γ) Ανήκωσαν εἰς ἀπολιτικήν ἐπιχειρήσεων ήταν οι¹ 'Αναλαδήγη διὰ δηλώσιμής της ὑποβλήθησαν μένης εἰς τὴν Διεύθυνσιν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἑκτός τῆς ἁδρίας Τριῶν νόμου 'ΓΦΕ' ὥριζαν μένης ὑποχρεώσας και τὴν ὑποχρέωσιν δημιούργησαν τὸν τρόπον τῆς ἐκμετάλλευσεως των αἰρημάτων πλοίων αὐτῆς και τοὺς ὅπ' αὐτῶν ἔνεργουμένους πόλισκούς σύντος ὠστε τοῦτα νόμοι προσαγγίζουν εἰς τοὺς ὑπὸ τῆς Διεύθυνσεως 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ δριτοθησανέους λιμένας τῆς ήμεραποδής εἴτε τῆς ἀλλοιαποδής τοὺς ἀνήκοντας εἰς τὰ Κράτη τὰ ἄναφρεσμανά ἐν τῷ ποσογραμμένῳ ἔδαφῳ εἴτε τὰ κείμενα ἕγγρος τῆς ὅπ' αὐτούς καθοριζομένης δρομολογιακῆς γραμμῆς, κατὰ τὴν κανονισθεισανήν σειρά και πυκνότητα.

Εις τούς αὐτούς ὑπουργούς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τῶν παρόντων. Έγινε τῇ 10 Μαρτίου 1934.

Εν Αργυραίη την 10 Μαρτίου 1937
Ο Παρέλευτος της Ακαδημαϊκής

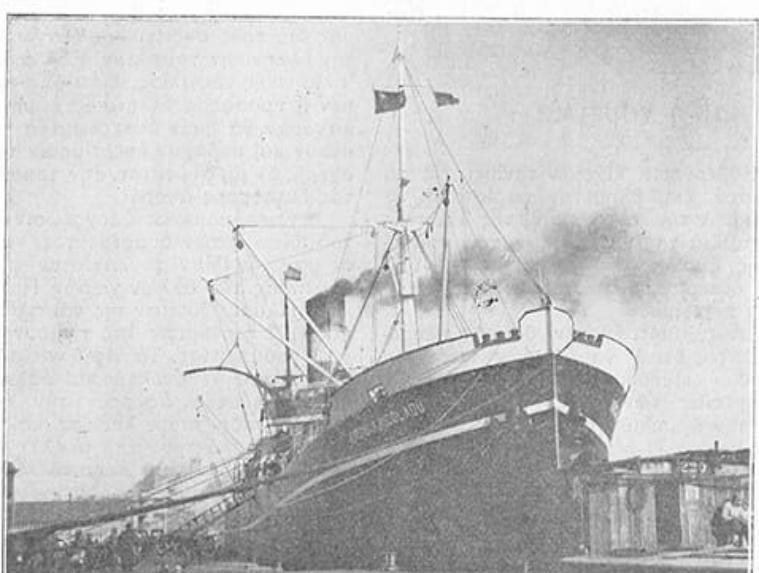
ΠΡΟΣΟΡΕΥ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΖΑΙΜΗΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΓΓΗΣ
ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ

ΟΙ Βιβλιογραφίες

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ

‘Η ναυτιλία μας είσει τὴν Ἀπωλέαν



Τό α)π «Βιργινία Νικολάου» πλευρισμένον εις τὰ ντόκς τῆς Σαγκάνης ἐκφορτώνει τὸ ἔξ Εὐαώπης φορτίον του.

Πρὸς τὴν Ἀπωλεῖαν

Μᾶς γράφουν ἐκ Σαγ-
κάης, ὅτι αἱ πρῶται ναυλώ-
σεις Ἑλληνικῶν φορτηγῶν
διὰ τούς λιμένας τῆς "Απω
'Ανατολῆς παρέχουν ἔδα-
φος μιᾶς εὐρυτέρας ἀνα-
πτύξεως τῆς πρὸς τὰ ἑκεῖ
ναυτιλιακῆς μας δραστηρι-
ότητος καὶ τοῦ δυνατοῦ
τῆς ἀπορροφήσεως σημαν-
τικῆς Ἑλληνικῆς χωρητικό-
τητος ἀπό τὰς ἀγνώστους,
μέχρι πρὸ τίνος ἀκόμη, διὰ
τὴν σημαίαν μας μακρυνάς
ταύτας ἀνοοάς.

Παραπόρουν, ἐπιπροσθέτως, οἱ ἐπιστολογράφοι μας, δι τοιαύτη διεύρυνσις τῆς ἔργασίας τῆς ναυτιλίας μας θά ἔχῃ τὸ εὐεργετικὸν ἀποτέλεσμα νὰ κορέον ἔντινι μέτρῳ τὰς ὄντακας αὐτῆς, τὰς ὁποίας δὲν δύνανται πλέον νὰ καλύψουν οἱ γνωστοὶ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, εἰς τοὺς ὁποίους μέχρι σήμερον περιοίχεται ἡ δοσίς της.

Αλλά διδ νά έπιτυχη μία τόσον άξιόλογος διά την ναυτιλίαν μας προσπάθεια δέν άρκούν μόνον αλέκδηλούμεναι εύμενείς διασθέσεις των έκει ναυλωτών, ούδ' αι ένεργεια, σσονδήποτε καὶ ἀν εἰνε δραστήριοι, τοῦ έν Σαγκάη ἀπό μακρών έτῶν ιειτουργούντος Ελληνικού έμπορικού καὶ ναυτικού οίκου τῶν κ.κ. Αδελφῶν Γιαννουλάτου. Απαιτεῖται ἡ έμπεδωσις τῆς έμπιστοσύνης πρὸς τὸ ἔλληνικὸν φορτηγόν, ἡ δοπία ἔξαρτᾶται ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ τοὺς ἔφοπλιστάς, τοὺς πλοιάσχους καὶ τὰ πληρώματα. Τὰ ἔκειθεν φορτία εἰνε μεγάλης ἀξίας καὶ ἔχουν ἀνάγκην ίδιατέρας προσοχῆς κατὰ τὴν στοιβασίαν καὶ τὴν μεταφοράν των. Κάθε παράπονον μὴ καλῆς μεταχειρίσεως τοῦ φορτίου καὶ κάθε ζημίας εἰς αὐτὸν θά ἔχῃ ὡς συνέπειαν νὰ κλονισθῇ ἡ πίστις πρὸς τὴν σημαίαν μας, νὰ ἐπιβληθοῦν πιθανῶς ἀπὸ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν τὰ γνωστὰ ἐπασφάλιστρα καὶ νὰ δυσχερανθῇ ἡ δλη προσπάθεια τῆς διεισδύσεως τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς "Απω Ανατολῆς.

Η ἑκδίκασις τῶν ναυαγίων

Συνεχίζεται δυστυχῶς, ἐπὶ ζημίας τῶν γενικωτέρων τῆς ναυτιλίας μας συμφερόντων, ἡ ἀπὸ τόσου χρόνου ἔκκρεμότης εἰς τὴν ἑκδίκασιν τῶν δχι καὶ ὀλίγων ὑποθέσεων ναυαγίων ἔλληνικῶν σκαφῶν. "Αν αἱ πληροφορίαι μας εἰνε ἀκριβεῖς, ἡ παρέλκυσις αὐτῆς δὲν ὀφείλεται πλέον εἰς τὴν ἀβελτηρίαν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας, ἀλλ' εἰς τὴν ἐπιδεικνυούμενην ἀπροθυμίαν τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν νὰ διευκολύνουν τὸ ἔργον τῆς ἀνακρίσεως διά τῆς ἔγκαιρου προσαγωγῆς τῶν μαρτύρων ὡς καὶ δλων ἑκείνων τῶν στοιχίων πού ἀναγκαιοῦν εἰς αὐτήν.

Ἐφόσον ἡθελε τοῦτο διαπιστωθῆ δέν θά ἔπερπε νὰ διστάσῃ τὸ Κράτος εἰς τὴν λήψιν παντὸς διοικητικοῦ, ἀλλὰ καὶ νομοθετικοῦ ἀκόμη μέτρου, πού θά διηκόλυνε τὴν ταχυτάτην περαίων τῆς ἑκδικάσεως τῶν ναυαγίων, ὅστε αἱ μέν κυρώσεις νὰ εἰνε ἀμεσοῖς καὶ παραδειγματικαὶ, ἡ δὲ ἀποκατάστασίς τῶν μὴ ὑπευθύνων νὰ εἰνε κατὰ τὸ δυνατὸν σύντομος καὶ πλήρους.

Δὲν πρέπει νὰ παραγωρίζεται ὅτι τὸ κῦρος τῆς ἔλληνικῆς διοικήσεως δέν νὰ ύφισταται ἀμείωτον ἔναντι τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν, ἵνα καὶ αἱ ἀποφάσεις αὐτῆς ἔχουν τὴν ὀφειλούμενην βαρύτητα κατὰ τὴν ἔκκαθαρίσιν τῶν ἀποζημιώσεων.

Η παρασημοφορία τοῦ κ. Γκρούππερ

Εἰνε εύρυτατα γνωσταὶ εἰς τὸν κόσμον τῶν ναυτιλλούμενῶν μας αἱ πολλαπλαὶ καὶ πολύτιμοι ὑπηρεσίαι τὰς ὁποίας ἀπὸ μακρᾶς οειρᾶς ἔτῶν ἔξακολουθεῖ νὰ προσφέρῃ πρὸς τὴν ἔλληνικὴν σημαίαν ἐν τῷ Δουνάβει ὁ ἐν Βραζίλ διευθυντής τῆς «Compagnie Continentale d' Exportation» κ. Conrad Grupper καὶ τὸ θερμὸν καὶ εἰλικρινὲς ἐνδιαφέρον τους ὑπὲρ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας. Παράγων εἰς τὴν ἔξαγωγικὴν κίνησιν τῆς Ρουμανίας, περιέβαλεν ἀνέκαθεν μὲν ἐμπιστοσύνην τὸ ἔλληνικόν φορτηγόν, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔργασίας τοῦ ὁποίου παντοιοτρόπως συνέβαλεν, εἰνε δὲ πρόσφατοι εἰς τὴν μνήμην ὅλων μας αἱ εὔστοχοι ἔνεργειαι καὶ ἡ εὐγενικὴ συνηγορία τοῦ κ. Grupper διά τὴν ρύμισιν τοῦ ζητήματος τῶν ἀπασφαλίστρων ἐπὶ τῶν φορτίων, ἀτίνα βαρύνουν τὰ ἔλληνικά σκάφη διά τὰς ἔκ Δουνάβεως μεταφοράς των.

Η ἔλληνικὴ Κυβέρνησις ἔκτιψεσ τὰ φιλελληνικά αἰσθήματα καὶ τὴν εὐεργετικὴν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς μας ναυτιλίας δρᾶσιν τοῦ κ. Conrad Grupper, ἀπένειμεν εἰς αὐτὸν τὰ διάσημα τοῦ Ταξιάρχου τοῦ Φοίνικος. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τῶν ὀποιων τὰς στήλας κατ' ἐπανάληψιν ἔτιμης πρὸς διά τῆς ἐπιλέκτου συνεργασίας του, αἰσθάνονται ίδιαιτέραν χαράν διά τὴν παρασημοφορίαν τοῦ κ. Grupper, ἀποτελούσσαν μίαν μικράν ἐκδήλωσιν

τῆς ὀφειλούμενης πρὸς αὐτὸν εύγνωμωσύνης. Αλλὰ καὶ ὁ ἐφοπλιστικὸς μας κόσμος διμοφώνως ἐπεκρότησε τὴν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως ἐπιβράβευσιν τοῦ ἔργου τοῦ ἐπιφανοῦς τούτου φίλου τῆς ναυτιλίας μας.

Μία ὄρδη καὶ δικαία ἀποψίς

Εἰς τὸ τεῦχος τοῦ «Fairplay» τῆς 10ης Μαρτίου διμοσιεύεται νέα ἐπιστολὴ ἐν Σαγκάη τοῦ κ. C. A. Mamber, δήντον γιαννηρακεμπορικοῦ Οίκου, εἰς τὴν ὁποίαν ὁ γράφων διασαφηνίζει προγενεστέραν ἐπιστολὴν τοῦ περὶ τῶν ἔξδον τῶν ἔλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ κυρίως τῶν μισθῶν τῶν ἔλληνικῶν πληρωμάτων. Λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ περιεχομένου της καὶ διότι τὸ ζητημα τῶν μισθωτῶν τῶν πληρωμάτων τίθεται ὑπὸ τοῦ ἐπιστολογράφου ἐπὶ τῆς ὁδούτερας δυνατῆς βάσεως, διαπιστούμενον τοῦ δυσκόλου τῆς συγκρίσεως τῶν μισθολογίων δύο κρατῶν μὲ βάσιν τὴν Ἀγγλίζην λίραν καὶ οὐχὶ τὸ «Ἐθνικόν νόμιμα ἐκάστης χώρας, τὴν παραθέτομεν αὐτούσιαν :

·Αγαπητὲ Κύριε,

·Σᾶς εὐχαριστῶ διότι ἐδημοσιεύεστε εἰς τὸ «Fairplay» τῆς 28ης Δημοτίου τὴν ἀπὸ 15 Νησίων δρονολογούμενην ἐπιστολὴν μου, ἀλλὰ καὶ δὲν σᾶς ἀπορύπτω, ὅτι αἱ πρώται γραμμαὶ τῶν ἐπὶ αὐτῆς σχολίων σας μὲ ἀπεγοήτευσαν. Ἐλαβον ἐπίσης γνῶσιν καὶ τῆς δημοσιεύσιος ἐπιστολῆς τοῦ sir William Raeburn, ἀπορῶ δὲ πῶς συμπερινέτε ἀμφότεροι, ὅτι διάκεψαν τὸσον συμπαθῶν πρὸς τοὺς ἔλληνας. Τοῦτο ἀπέχει τῆς πραγματικότητος, μολονότι, χωρὶς εἰς ὑπεραμύνηματα τῶν ἔλληνων, νομίζω ὅτι αἱ δημοσιεύσεις κρίσισις εἰνε

·Σᾶς ἐσωτελεῖ ἀντίγραφον ἐπέρας ἐπιστολῆς μου πρὸς τὸν sir William Raeburn, εἰς τὴν ὁποίαν, ὡς βλέπετε, ἐπεξηγῶ σαφῶς, ὅτι δὲν δύναται νὰ προβῇ κανεὶς εἰς ὁρθὸν σύγχρονον πληρωμῶν μεταξὺ διαφόρων Κρατῶν, ἐπτὸς μόνον ἔχει αἱ τιμαὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ νόμιμα ἐξάστης χώρας καὶ ἔχει ὑπολογισθῇ ἡ ἀγοραστικὴ δύναμις τοῦ τοιούτου νομίσματος ἐν τῇ ίδιᾳ αὐτῷ Χώρᾳ.

·Δὲν ἐπιθυμῶ νὰ σας κουφάσω μὲ σειράν ἀριθμῶν, δι' ὃ καὶ οὐ ἀναφέρω μόνον τὴν περίπτωσιν τῶν μισθῶν, τοὺς ὁποίους λαμβάνουν σήμερον οἱ Ἰάπωνες ἀξιωματικοὶ καὶ ναῦται. Θά παραδεχθῆτε, νομίζω, ὅτι ἡ Ἰαπωνία εἰνε μία μεγάλη ναυτικὴ δύναμις καὶ ὅτι οἱ ναῦται τῆς εἰνε ἀριστοῦ. Τὸ Ἰαπωνικὸν γινὲν διεκμάνθη σοβαφῶς κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν ἔναντι τῆς Ἀγγλίζης λίρας, ἡ δὲ σημερινὴ μέση τιμὴ τοῦ εἰνε ἀνωτέρα κατὰ τὸ 1)2 σελινίου. Πρὸ διὸ η τρών ἐπῶν ἡ τιμὴ τοῦ γινεῖ 3)— περίστω, παρ' ὅλην δὲ τὴν διαφορὰν ταῦτην ἡ ἀγοραστικὴ τὸν δύναμις οὐδόλως ἡλιούθη ἐν Ἰαπωνίᾳ.

·Ἡ μισθολογικὴ κλίμαξ τῶν Ἰαπωνῶν ναυτῶν παρέμενεν ἡ ίδια, δύνανται δὲ νὰ ζῶσι τόσον αὐτοὶ, δύσον καὶ αἱ οἰκογένειαι τῶν μὲ τὴν αὐτὴν ἀνεστὶν καὶ εὐμάρειαν, δπως ἀκριβῶς καὶ πρὸ τριετίας. Ἐὰν ὑπολογίσω τὰς Ἰαπωνικὰς μισθοδοσίας ἐπὶ τῆς στερείνας, εὑρίσκω ἀριθμοὺς χαρηλοὺς, ὅτι δηλαδὴ οἱ Ἰαπωνες πλοιαρχοὶ πληρώνονται ἀπὸ 12 ἕως 33 λίρας, οἱ ἀξιωματικοὶ ἀνάλογως καὶ οἱ ναῦται πολὺ τάπο ἀπὸ 2 ἕως 3 λίρας. Ὁσον ἀφορᾶ τοὺς πλοιάρχους, τὸ ἀνώτατον ὅριον μισθοδοσίας πληρώνεται εἰς τοὺς ἀρχαιοτέρους ἐξ αὐτῶν μόνον, τοὺς ὑπηρετοῦτας εἰς τὰ μεγάλα λάινερος. Ὑπάρχουν δύμων πλείστοι ιανοὶ Ἰαπωνες πλοιαρχοὶ, κυβερνῶντες φορτηγά καὶ λαμβάνοντες μισθὸν ὀλίγον τὸ ἀνώτερον τῶν 12 λιρῶν μηνιαίως, ἐάν ὑπολογίσωμεν τὰ γινὲν εἰς στερείνας.

·Μὲ τὴν συγκριτικὴν ταύτην βάσιν μικρὰ προκύπτει ἡ διαφορὰ μισθῶν μεταξὺ τῶν ἔλληνων καὶ τῶν ναυτιλίας εἰς φράσεις, ἔναντι τῆς λιραίας εἰς διαφορούς χώρας ηθελεῖ τοῦ περιετῆς τῆς στερείνας, ἔναντι τῆς λιραίας εἰς διαφορούς χώρας ηθελεῖ τοῦ περιετῆς τῆς στερείνας. Ὁσον ἀφορᾶ τοὺς ἔλληνας, εὑρίσκω ὅτι ἡ δραμαϊκὴ ἔχει σημαντικῶς κατέλθει ἀπὸ τὴν ἀξίαν τῆς ιστομίας, ἐάν ἡ λιραία εἰς διαφορούς χώρας ηθελεῖ τοῦ περιετῆς τῆς στερείνας, ἔναντι τῆς λιραίας εἰς διαφορούς χώρας ηθελεῖ τοῦ περιετῆς τῆς στερείνας. Ὁσον ἀφορᾶ τοὺς Ελληνας, εὑρίσκω ὅτι ἡ δραμαϊκὴ ἔχει σημαντικῶς κατέλθει ἀπὸ τὴν ἀξίαν τῆς ιστομίας, ἔναντι τῆς λιραίας εἰς διαφορούς χώρας ηθελεῖ τοῦ περιετῆς τῆς στερείνας, δὲν ἀμφιβάλλω δύμως, ὅτι τοῦτο πολὺ μικράν θά ἔχει ἐπ-



·Ἐξ ἀριστερῶν πρὸς τὰ δεξιά: 1) δ. κ. Wavanabe, τοῦ Οίκου Mitsui Bussaw Kaisha, 2) δ. κ. Iwahashi, τοῦ Οίκου Kintex, 3) Mr. Fujii, Διευθυντής τοῦ Οίκου Jamashita Kissew Kai-sha, 4) δ. Πλοιαρχος τῆς «Βιργίνιας Νικολάου», κ. M. Kawashita, 5) δ. Πλοιαρχος τῆς Ιαπωνίας κ. Iwai, 6) δ. κ. Eiji, Π. Γιαννηρακεμπορικοῦ Οίκου τῶν 10ης Μαρτίου Γιαννηρακεμπορικοῦ Οίκου, 7) δ. κ. Hanyu, Διευθυντής τοῦ Οίκου Mitsui Dassaw Kaisha Ltd. 8) δ. κ. Shiroki, Διευθυντής τοῦ Γραφείου Kobe, τοῦ Οίκου Jama-hita Kissew Kai-sha, ἐκ τῶν σημαντικωτέρων ναυλωτῶν τῆς "Απω Ανατολῆς".

δρασινή έπει της άγοραστικής της δυνάμεως εν 'Ελλάδi. Διά νά παράσχο μίαν σαφεστέραν διά τό κοινὸν εἰςόνα, όταν πραγματεύουμεν περὶ τοῦ μισθολογίου τῶν 'Ελλήνων ναυτῶν, πρέπει νά εἰπω ὅτι, ἀν καὶ λαμβάνοντο μόνον 2 ἢ 4 λίρας κατά μῆνα, ἐν τούτοις ὁ μισθὸς αὐτὸς ἐν 'Ελλάδi εἰνε—ισως—ἀξίας 4 ἢ 5 λιρῶν.

>Συμφερίζουμεν τάς γνώμας τοῦ sir William Raeburn ὃσον ἀφορᾶ τὸν συναγωνισμὸν τὸν ὅποιον ἀντιμετωπίζομεν, καὶ φρονῶ ὅτι μία πρακτικότερά Νομοθεσία διά τοὺς Βρετανοὺς καὶ Νορβηγοὺς πλοιοτήτας ὅτι ἀπέφερεν ἐποιηλέστερα ἀποτελέσματα, παρὰ αἱ ἐπικρίσιες διά τὰς μεθόδους τῶν 'Ελλήνων, οἵτινες δὲν ὑποθέτω νά ταράσσονται καὶ ν' ἀπασχολοῦνται ἀπ' αὐτάς. Πολὺ περισσότερον δὲν προκειται νά μεταβάλλουν τὴν κλίμακα τοῦ μισθολογίου τῶν διά νά φανοῦνται πρὸς ἡμᾶς εὐάρεστοι ἢ διότι ἐπιδιώκουν νά προκαλέσουν τὰ εὐνοϊκὰ ὑπέρ αὐτῶν σχόλια τῶν "Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν".

Σαγκάη, Φεβρουάριος

C. A. Momber

Πῶς πρέπει νά ψαρεύωμεν εἰς τὰς θαλάσσας μας

Εἰς προηγούμενον σημείωμά μου εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» (15 Φεβρουαρίου έ. έ.) περιέγραψα ἐν συντομίᾳ, ποῖα εἶνε τὰ καταλληλότερα διά τὰς θαλάσσας μας ἀλιευτικά πλοῖα. 'Άλλα δὲν ἀρκεῖ μόνον νά ἀποκτήσωμεν τέλεια πλοΐα, μᾶς χρειάζονται καὶ ἄνδρες Ικανοί διά νά τὰ χρησιμοποίουσαν καὶ ἔξοχοι μένονται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν συγχρόνων ἐπιστημονικῶν μεθόδων ἀλιείας.

'Η ριζικὴ μεταμόρφωσις τῆς ἀλιείας εἰς μεγάλην πλουτοπαραγωγὸν βιομηχανίαν, ἡνάγκασε τοὺς ἀλιεῖς καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀλιείας εἰς ἄλλας χώρας, νά ζητήσουν τὴν βοήθειαν τῆς Ἐπιστήμης διά νά ἀνταπτύξουν καὶ τελειοποιήσουν τὴν ἀκμητάλευσιν τῆς βιομηχανίας ταύτης. Τό αὐτό πρέπει νά μιηθῶμεν καὶ ἡμεῖς.

Εἶνε ἀναμφισβήτητον διό τι ψαράδες μας εἶνε ἔχυπνοι, ἔργατοι, οἰκληραγγογημένοι καὶ τολμηροί, ἀλλὰ τί νά κάμουν ἀφοῦ οὕτε κατάλληλα ἀλιευτικά πλοῖα ἔχουν καὶ οὕτε τοὺς ἀδόθη ποτὲ ἡ εὔκαιρια νά μάθουν νά ἐφαρμόζουν τὰ σύγχρονα συστήματα ἀλιείας. Τελείως ἔγκαταλειμμένοι εἰς τὴν τύχην των, καταπονοῦνται μὲν πρωτόγονα καὶ ἀτελῆ μέσα, τὰ όποια δὲν εἶνε δυνατόν νά ἀνταπείψουν γενναίως τούς κόπους καὶ μόχθους των.

'Εάν θέλωμεν νά βελτιώσωμεν καὶ ἀναπτύξωμεν τὴν ἀλιείαν μας, πρέπει ν' ἀφίσωμεν κατά μέρος τὸ γρί—γρί, τὴν δυναμίτιδα καὶ τὰ διάφορα ἄλλα ἀναχρονιστικά μέσα ἀλιείας, καὶ νά τὰ ἀντικαταστήσωμεν μὲν τὰ ἐπιστημονικά ἔκεινα μέσα, τὰ όποια μεταχειρίζονται τόσας ἀλλαὶ χρῷαι πρὸς δῆμος τῆς ἀλιείας των. Διά νά ἐπιτύχωμεν τοῦτο ὑπάρχουν δύο τρόποι: ἡ νά στελῶμεν μερικούς ἐκ τῶν Ικανωτέρων ἀλιεών μας εἰς τὰς προηγμένας ἀλιευτικὰς χώρας διά νά παρακολουθήσουν καὶ ἐκμάθουν τὰ παρ' αὐταῖς ἐφαρμόζομενα ἐπιστημονικά συστήματα ἀλιείας, καὶ σχηματίσωμεν οὕτω τὴν πρώτην ὅμαδα προπατεύτων τῶν ἀλιέων μας, ἡ νά μετακαλέσωμεν μερικούς Ικανούς ἔνους ἀλιεῖς πλοιούρχους (**Skipper**) διά νά διδάσκουν εἰς τοὺς ίδιούς μας ψαράδες τὰς μεθόδους καὶ τὰ συστήματά των. "Όλα τὰ ἀλλαὶ εἶνε ματαιοπονία καὶ φιλολογία. 'Η ἀλιεία δὲν διδάσκεται εἰς τὰ σχολεῖα, οὕτε ἡμιπρετ κανεῖς νά μάθῃ νά ψαρεύῃ ἀναγινώσκων συγγράμματα περὶ ἀλιείας, διόπει εἶνε ἀδύνατον νά γίνη κανεῖς κυνηγός μὲ τὴν ἀπλῆν ἀνάγνωσιν πραγματειῶν καὶ συγγραμάτων περὶ κυνηγίου. Μόνον μὲ τὴν πράξιν καὶ μὲ τὴν ἔξοικείωσιν μὲ τὴν ἀλιείαν καὶ τὰ ἀλιευτικά ἔργαλεῖα ἔξασκείται καὶ τελειοποιεῖται κανεῖς εἰς τὸ τραχὺ τοῦ ἀλιέων ἔργον.

Εἰς τὰς Βορείους χώρας, διόπει η ἀλιεία θεωρεῖται ἐπιστήμη, διά νά παραχωρηθῇ ἀδεια ἀλιείας (**Licence—Brevet**) καὶ πτυχίον—δίπλωμα πλοιαρχίας ἀλιευτικοῦ ἀνοικτῆς θαλάσσης εἰς τοὺς ἀλιεῖς, πρέπει νά ύποστοῦν οιστράδας ἔξετάσεις ἀπὸ μίαν Κυβερνητικὴν Ἐπιτροπὴν ἀποτελουμένην ἀπὸ παληούς ψαράδες, ἀπὸ πλοιαρχούς, μηχανικούς, καθηγητάς κλπ. 'Η Ἐπιτροπὴ αὕτη εἶνε πολὺ αὐστηρὰ καὶ θεωρεῖται ὑπεύθυνος ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος ἀποδιδομένου εἰς τὴν ἀδεξιότητα τοῦ **"Skipper"** εἰς τὸν ὅποιον ἔχοργηθή η λισάν τοῦ ἀλιείας.

Διά τοῦτο οι Γερμανοί, οι Νορβηγοί καὶ οι "Αγγλοι ψαράδες εἶνε τόσον τελείως κατηρτισμένοι, αἱ δὲ ἀποδόσεις τῶν ἀλιευτικῶν ποὺ κυβερνοῦν εἶνε αἱ πλέον Ικανοποιητικαί.

Προτοῦ φύγῃ τὸ ἀλιευτικὸν ἀπὸ τὸν λιμένα, ὁ πλοίαρχος ψαρᾶς σύμφωνα μὲ τοὺς μετεωρολογικούς ὅρους καὶ τὰς ἐποχὰς θά κάμη τὸ πλάνον του, καὶ θά ἐκκινήσῃ διά ὁρισμένην περιοχήν, ἐφωδιασμένος μὲ εἰδικούς χάρτας εἰς τοὺς όποιους θά ἐμφαίνωνται αἱ καταστάσεις καὶ περίπου αἱ καταμετρήσεις τῶν βυθῶν. 'Αφοῦ φθάσῃ εἰς τὸν πρός δὸν όρον θά καταμετρήσῃ καὶ ὁ δῆμος μὲ τὰ ἐν τῷ πλοίῳ τοῦ εύρισκομενα ἐπιστημονικά ἔργαλεῖα, καὶ κατόπιν θὰ ἐφαρμόσῃ τὸ φάρευμα τὸ ὅποιον θὰ θεωρήσῃ κατάλληλον διά τὴν περιοχὴν ἐκείνην, μὲ ἀνάλογα δίκτυα καὶ κατάλληλη ἐπιστημονικά καὶ μηχανικά μέσα, καὶ διχὶ ν' ἀρχίσῃ νά ψαρεύῃ κατά τύχην καὶ κατά φαντασίαν, μόνον ἐπειδὴ βλέπει θάλασσαν, διόπει συμβαίνει μέχρι σημεροῦ ἔδω. Αἱ θάλασσαι μας εἶνε πολὺ δύσκολοι διά τὴν ἀλιείαν, διότι ἔχουν ἀπότομα καὶ δυνατά τρέματα, οἱ δὲ βυθοὶ εἶνε ἔξαιρετικῶς ἀνώμαλοι λόγω της γεωλογικῆς φύσεως τῆς χώρας μας. Κατὰ μείζονα λόγον, ἐπομένως, η ἐφαρμογὴ ὁρισμένου μόνον συστήματος ἀλιείας δὲν ἀρκεῖ.

Αἱ ἐπιστημονικαὶ μέθοδοι ἀλιείας αἱ εἰς εὑρεῖται κλίμακα ἐ-

φαρμοζόμεναι εἰς ἄλλας χώρας καὶ δυνάμεναι λίαν ἐπιτυχῶς νά ἐφαρμοσθῶσι καὶ εἰς τὰς θαλάσσας μας εἶνε αἱ ἔξης :

1) **Trawling—Chalutage**—δηλαδή τὰ συρόμενα δίκτυα εἰς τοὺς βυθούς, διά **Γρίπος**.

2) **Seine nets—Pêche Danoise**—ἡ Δανικὴ ἀλιεία, κατάλληλος δι' ὅλιγα μέρη τῆς ἀκτῆς καὶ τῶν κόλπων, διόπει τὰ ρεύματα δὲν εἶνε πολὺ δύναται.

3) **Standing nets—filets fixes**—δηλαδή στημένα μεγάλα δίκτυα.

4) **Line fishing—grandes lignes**—μεγάλες ὄρμιές, εἰδος τεραστίων παραγαδιῶν. 'Ἐπίσης κάθε χώρα ἔχει τὰς ἐπιτοπίους πρακτικὰς καὶ ὄρχασίς μεθόδους τῶν ψαράδων της. Καὶ εἰς τὰς προηγμένας ἀκόμη ἀλιευτικὰς χώρας, διόπει η Νορβηγία, Γερμανία, Ἀγγλία, Ολλανδία, Ισπανία κλπ. ἐφαρμόζονται πλείστα διὰ συστήματα ἀναχρονιστικά ἀπὸ τοὺς ἀλιεῖς τῶν διαφόρων μικρολιμένων, διόπει τὰ κυκλικὰ δίκτυα, τὸ **gangui**, ἡ γκαγκάβα, τὸ **Boeuf** δηλαδή διὰ τράπα, δίκτυον συρόμενον ἀπὸ δύο ἀλιευτικά, τὸ **Bourgin** εἰδος συρτῆς τοῦ Φαλήρου καὶ πολλὰ ἄλλα ἀτελῆ μέσα, τὰ όποια δὲν ἀποτελοῦν μεθόδους καὶ συστήματα ὡργανωμένης βιομηχανίας τῆς ἀλιείας.

'Η μεγάλη ὥμιας ἀλιεία γίνεται μόνον μὲ τρῶλερς, μὲ ἀκτῖνα δράσεως 500 μιλίων καὶ ἄνω, καὶ τὸ τοιοῦτον διαπιστοῦται πλήρως διὰ πικεφθῆ κανεὶς τοὺς μεγάλους ἀλιευτικούς λιμένας τῶν Βορείων Εὐρωπαϊκῶν Χωρῶν, τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ισπανίας. Μολονότι διετυπώθησαν ἐνταῦθα γνῶμαι ἐνάντιαι πρὸς τὸ σύστημα τοῦτο, ἀρκεῖ εἰς ἀπάντησιν ν' ἀναφερθῆ τὸ γεγονός διὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ μόνη αἰσθητὴ πρόοδος ἡ όποια ἐγένετο ἐνταῦθα εἶνε ἡ διὰ τῶν μικρῶν πετρελαιοκινήτων Τρῶλερς (άνεμότρατες), τῶν οποίων διάριθμός αὐξάνει καθημερινῶς.

Τὰ κυκλικὰ δίκτυα διὰ τὰ όποια ἔγενετο λόγος ἐσχάτως, εἶνε διὰ τὴν ἀλιείαν, ἀκριβῶς διὰ εἶνε ὁ χαρταετός τοῦ παιδιοῦ εἰς τὴν ἀεροπορίαν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ σύγχρονον ἀεροπλάνον. Τὰ δίκτυα αὐτά εἶνε μᾶλλον διὰ τὴν παράκτιον ἀλιείαν καὶ χρησιμοποιούνται πλέον τὰ μικροφαράδες ποὺ δὲν ἔχουν ἀρκετά κεφάλαια διὰ νά ἀποκτήσουν Τρῶλερς.

"Οσσον ἀφορᾶ τὰ μεταναστευτικά φάρια, διόπει καὶ ἀν εὐρίσκονται ἡ εἰς τὸν Βόρειον θάλασσαν διὰ τὸν γρί—γρί, τὸν Ατλαντικὸν Ωκεανὸν ἡ εἰς τὰς θαλάσσας μας, ἀλιεύονται κατά τὸν αὐτὸν τρόπον. 'Ο καλλίτερος τοιοῦτος κατόπιν μεγάλων δοκιμῶν ἀπεδείχθη ὡς ἐκ τῆς καταπληκτικῆς ἀποδόσεως διὰ τὸν τρῶλερς ἐφαρμοζόμενος. "Εν τὸν Τρῶλερ δὲν εἶνε ὑποχρεωμένον νά σύρῃ μόνον τὰ δίκτυα του εἰς τοὺς βυθούς, ἀλλὰ δύναται νά τὰ χρησιμοποιῆται καὶ διὰ τὴν μέσην της θάλασσας καὶ διὰ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης, ἐπιπροσθέτως δὲ ἐνταῦθα δύναται νά ἐφαρμόσῃ καὶ δλας τὰς τάξιδας περιστάσεις.

Διὰ τὰ μεταναστευτικά φάρια τὰ όποια μετατοπίζονται διὰ μαδικῶν μὲ ταχύτητα εἰς διαφόρους ἐποχάς τοῦ ἔτους, ἔξαιρετικῶν χρειάζεται ἀλιευτικὸν πλοίον λίαν ταχὺ διὰ νά ψαρεύῃ ἐνάντια μὲ τὰ ρεύματα, πρέπει δὲ νά ἔχῃ βαροῦλκον πολὺ δύναται διὰ νά δύναται ν' ἀναστρέψῃ 10—15—20 τόνους ψάρια. Τὸ μεγαλείτερον δὲ προτέρημα τοῦ Τρῶλερ εἶνε διὰ της πηγαίνει νά συναντήσῃ γρήγορα τὰ κοπάδια καὶ ἀρχίζει ἀμέσως τὴν ἀλιείαν μὲ τὴν εὐχέρειαν νά μεταλλάσσῃ τὰ δίκτυα του ἀπὸ τὰς δύο πλευράς.

Καὶ τώρα, ποῖαι εἶνε αἱ ἀναγκαιούσαι ποσότητες ἰχθύων διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ Ελληνικοῦ λαοῦ; Χωρὶς ύπερβολὴν πρέπει τούλαχιστον νά φθάσωμεν τὸ ποσοστό τῶν γειτόνων μας Ιταλῶν, δηλαδή 16 χιλιόγραμμα καὶ τὸν πρώτον πέτητος πόσης πλευράς.

"Ητοι πληθυσμὸς τῆς Ελλάδος: 7.000.000X16=112.000.000 κιλά. Σημειωνὴ παραγωγὴ περὶ τὰ : 30.000.000 > 82.000.000 >

Συνεπῶς μας λείπουν:

Ποῦ πρέπει νά ζητήσωμεν τὸ ποσὸν αὐτό; Μόνον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, εἰς πλοιαρχίας περιοχὰς καὶ πρὸ πάντων εἰς τοὺς βυθούς, διόπει εὐρίσκονται τὰ νοστιμώτερα εἰδή ιχθύων.

Διὰ τὰ ἐπιτύχωμεν τοῦτο πρέπει ν' ἀποκτήσωμεν ἀλιευτικὰ πλοῖα σύγχρονα καὶ νά ἐφαρμόσωμεν τὰς συγχρόνους ἐπιστημονικά μεθόδους καὶ συστήματα ἀλιείας.

K. Κομπῆς

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

THE HELLENIC SHIPPING AGENCY

ΣΑΒΒΙΔΗΣ, ΧΑΛ & ΣΙΑ

Προξενικοὶ Πρόκτορες τῆς Ελλάδος

ΧΑΤΓΑΦΑ (ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ) ΥΠΟΠΡΑΚΤ. ΕΝ ΓΙΑΦΦΑ

'Ενεργοῦνται Πρωτορείες, Ναυλώσεις
'Εκφορτώσεις καὶ τροφοδοσίαι εἰς τὰ Α)Π.

Τηλεγρ. Διευθ. SAVVIDES—HAIFA

Τηλέφωνον 716. Ταχ. Κυβ. 211.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Η ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥ

Τήν 23ην Μαρτίου συνεκλήθη εἰς τὸ Ἀμβούργον ἔκτακτος γενικὴ συγέλευσις τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως», μὲ θέμα τὴν ἑξέντειν τοῦ τρόπου διεθνοῦς συνεργασίας διὰ τὴν ἔξυγίανσιν τῆς ναυτικῆς διοικητικῆς, ιδίᾳ δὲ τῆς τῶν Tramps φορτηγῶν. Εἶχον ἥδη ἐκπονηθεῖ ὑπὸ τῆς ἐν Κοπεγχάγῃ διοικήσεως τῆς Διασκέψεως ταύτης δύο σχέδια, ἀτινα ἀπέβλεπον εἰς τὴν ἐφαρμογὴν, ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου, τῆς ἀρχῆς τῆς ρασιοναλιζασιόν, εἰς τρόπον ὅστε, ἐναρμονιζομένης τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τῆς χωρητικότητος, γά τανελθήτη ναυτική διοικητική εἰς τὴν δικαλήγη ὅδον τῆς ἐπικερδοῦς ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν πλαιών.

Τῆς συγέλευσεως ταύτης μετέσχον ἀντιπρόσωποι δικτὺ Κρατῶν (Μεγ. Βρεταννίας, Δανίας, Ὀλλανδίας, Νορδηγίας, Πολωνίας, Σουηδίας, Γερμανίας καὶ Ἐλλάδος), παρέστησαν δὲ καὶ τὰ μέλη τῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» καὶ τὸ Διεθνοῦς Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῶν Παρισίων. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον τοῦ Λογδίνου δὲν ἀντιπροσωπεύθη.

Τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἔξεπροσώπησεν δ. κ. Σορώτος, διευθυντὴς τοῦ ἐν Λογδίνῳ γραφείου τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου τοῦ κ. Ν. Λυκιαρδοπούλου, καθ' ὃ ἀρμοδιώτερος, ὡς μελετήσας ἀπὸ μακροῦ χρόνου τὸ ζῆτημα τῆς διεθνοῦς συνεργασίας εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ἀρθρογραφήσας ἐπ' αὐτοῦ ὑπὸ τὸ Φευδώνυμον «Realist», τόσον ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου, δσον καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Πρὸ τῆς ἐν Ἀμβούργῳ συγέλευσεως, εἶχε συγκροτηθῆ ἐις τὸ Λογδίνον σύσκεψις τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ ἔκπροσώπων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὴν διοίαν —κατ' ἔγκρισιν καὶ τῆς ἐν Ἀθηναῖς «Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν»— εἶχε ληφθῆ ἀπόφασις συμμετοχῆς τῆς Ἐλλάδος εἰς μίαν εὐρυτέραν κίνησιν πρὸς ἀνόρθωσιν τῆς ναυτιλίας καὶ εἶχεν ἔξουσιο διοτηθῆ ὁ κ. Σορώτος γ' ἀντιπροσωπεύση τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν ἐν Ἀμβούργῳ συγέλευσιν.

Ἡ ὑπὸ τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» οὐγκλησὶς τῆς συγέλευσεως τοῦ Ἀμβούργου προήλθε, κυρίως, συνεπεία τῶν κατὰ τὸν παρελθόντα Διληρίου ἀνακοινώσεων, εἰς ἃς προέβη ἐνώπιον τῆς δουλῆς τῶν Κοινοτήτων ὁ πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» κ. Runciman, δστις εἶχε τότε ἔξχρει τὸ ἀξιοθάματον ἔργον τῆς Διασκέψεως ταύτης καὶ τὴν ἐπωφελή ἐπίθρασί της, δχι μόνον διὰ τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς Βορείοης ερωτικῆς Εὐρώπης καὶ εἶχε προσθέσεις: δτι—χάριν τοῦ γενικοῦ καλοῦ—θὰ ἡτο σκόπιμον, ἐχεὶ ἡ ἐπιρροὴ τῆς μηνοθείσης διασκέψεως ἐπεξετείνετο εἰς εὐρύτερον κύκλον.

Βάσιν τῶν συζητήσεων τῆς συγέλευσεως τοῦ Ἀμβούργου ἀπέτελε τὸ γνωστὸν σχέδιον τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως», τὸ προβλέπον τὸν σχηματισμὸν ἐνδε διμίλου Ἐθῶν συνεργαζομένων ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς «ρασιοναλιζασίδην» τοῦ τοννάρου καὶ τῆς λιστήτος τῆς ναυτικῆς ἔργασίας ἐπ' ἀμοιβαιστητητοι καὶ μακράν παντὸς συστήματος προστατευτισμοῦ καὶ διακρίσεων σηματίζεις. Διὰ τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ σχεδίου τούτου τρεῖς ἡσκοῦν ὁ ἀπαραίτητοι παράγοντες: 1). «Οπως ὁ συσταθησμένος διμίλος Ἐθῶν ἐτύχανε τῆς διοτηθίσεως τῶν ἐνδιαφερομένων κυβεργήσεων. 2). «Οπως συγιστῶντα τοπικαὶ ἐπιτροπαὶ ἀπὸ τὰς ἐκκαταχοῦ Ἐθνικάς ἐφοπλιστικὰς ἐνώσεις. Καὶ 3). «Οπως συγκροτηθῇ, ὑπὲρ τὰς τοπικὰς ἐπιτροπάς, μία κεντρικὴ τοικάντη διεθνοῦς μορφής, ὡς ἐκπρόσωπος τῶν Ἐθνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων.

Ἡ συγέλευσις, κατόπιν ἔξονυχιστικῆς συζητήσεως, καθ' ἥν διμίλησε διὰ μακρῶν καὶ δ' Ἐλλην ἀντιπρόσωπος κ. Σορώτος, σύντονος τὸν λίαν ἐνδιαφέροντα λόγον δημοσιεύσων κατωτέρω, ἐνέκρινε παμφῆφει τὴν ἀκόλουθον ἀπόφασιν, κατὰ πρότασιν τῆς Σουηδικῆς αντιπροσωπείας:

«Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Ἐθνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων τῆς Δανίας, Γερμανίας, Ἐλλάδος, Ολλανδίας, Νορδηγίας, Πολωνίας καὶ Σουηδίας καὶ τὰ μέλη τῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» συνελθόντες τὴν 23ην Μαρτίου ἐν Ἀμβούργῳ, παρακολούθουν μετὰ προσοχῆς τὴν συγχρημένην ἐκπτωσιν τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας, ἥτις, ἐν μέρει, δημιεῖται: εἰς τὰ ἀντιοκονομικὰ συστήματα τῶν ἐπιχορηγήσεων τὰ ἐφαρμοζόμενα παρὰ τῶν κυβεργήσεων διαφόρων Χωρῶν, τὰ διποτὶς ἀντί την ὑποδημήσουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας ἐπὶ μᾶς διηγούντων οὐρανούς, δημοποιητικῆς βάσεως, δημοποιητικῆς αὐτού την ἀνταγωνισμόν. Τοιούτου εἰδους μέθοδοις χαρακτηρίζονται: διὸ τῆς συγέλευσεως ὡς ἐπικίνδυνοι, οὐχὶ μόνον διὰ τὰ οἰκονομικὰ τῶν διαφόρων Χωρῶν καὶ διὰ τὰς ναυτιλίας των, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν διαφόρων Χωρῶν καὶ διὰ τὰς ναυτιλίας των, ἀνταγωνισμόν.

«Οἱ μορφώνως τὸ συνέδριον διαπιστώνει, δτι: τὰ προγράμματα τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διακρίσεων ἐπεκτείνονται: δσημέραι, δτι: καθίστανται: ταῦτα ἐπικίνδυνα καὶ προξενοῦν βλάβην ἀνυπόληγίστων εἰς διλας τὰς ναυτικὰς χώρας. Ἡ συγέλευσις, ἀν καὶ διοστηθῆται τὴν «ρασιοναλιζασίδην» (διὰ τοῦ παροπλισμοῦ καὶ τῆς διαλύσεως), ἔχει ἐν τούτοις τὴν γνώμην, δτι: οὐδεμίκια ἐνέργεια δύναται: γ' ἀποδῆ ἐπιτυχής, δτον λαμβάνεται: ἀπὸ μέρους διωτῶν ἢ καὶ παρ' Ἐθνικῶν ἐφοπλιστικῶν δργανώσεων ἀκόμη, ἔναν ἥ ἐνέργεια αὕτη δὲν τυγχάνῃ τῆς συνεργασίας καὶ τῆς ἐνισχύσεως τῶν ἐνδιαφερομένων κυβεργήσεων.

«Πιστεύει δθεν, ἡ Συγέλευσις, δτι ἡ πρωτοθυλία θὰ ἔδει γὰ προέλθῃ ἀπὸ τὰς Κυβεργήσεις τῶν Ναυτιλίων Ἐθνῶν καὶ ποιεῖται: ἐκκλησίαι δπως αἱ κυβεργήσεις τῶν ἐν τῇ συγέλευσις ἀντιπροσωπευομένων Ἐθνῶν ἐπικοινωνήσουν μετὰ τῆς Βρεταννικῆς, ζητοῦσαι: παρ' αὐτῆς γὰ καλέσῃ, δσα «Ἐθνη ἐνδιαφέρονται: διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς Ναυτικῆς των Βιομηχανίας, εἰς μίαν συγδιάσκεψιν ἐκ διπλωματικῶν καὶ ναυτικῶν ἀντιπροσώπων μὲ ἀντικείμενον τὴν μελέτην παρ' ἐμπειρογνωμόνων τῶν σχεδίων τῆς Κοπεγχάγης καὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, πρὸς τὸν σκοπὸν οὐθετήσεως ἐνδε τελικοῦ σχεδίου ἀγαθῶν τῆς Ναυτιλίας, δυναμένου γὰ τύχη τῆς ἀποδοχῆς τῶν ἐνδιαφερομένων κυβεργήσεων καὶ γενικῶς τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας».

Ο λόγος τοῦ Ἐλληνος ἀντιπροσώπου

«Ο παρὰ τοῦ κ. Σορώτου («Realist») ἐκφωνηθεῖς πρὸς τὴν Συγέλευσιν λόγος ἔχει ὡς ἔξης:

Κύριε Πρόεδρε, Κύριοι,

«Ἐγώ τὴν τιμὴν νὰ ἐκπροσωπῶ τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐθνῶν Ἐφοπλιστῶν» εἰς τὴν ἐπιφανίη ταῦτην συγκέντρωσιν. Ο φίλος μου κ. Εμμανουὴλ Κουλουσοντῆς, γραμματεὺς τῆς ἐν Λογδίνῳ ἀντιπροσωπείας τῆς «Ἐνώσεως» μας, δστις τόσον ἔχει ἐπιδεῖξει ἐνδιαφέρον διὰ τὸ συζητησιν θέμα, θὰ παριστάται σήμερον ἐνταῦθα, λυπεῖται δημοτὶς εἶχεν ἀναλύθεις πορεύσεων τὰ ταξιδεύσῃ ἀλλαχοῦ πρὶν ἡ πληροφορητῆ τὸν δρόμον συγκλήσεως τῆς παρούσης συγέλευσεως.

«Ἐξονοσιδοτήθη παρὰ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐθνῶν Ἐφοπλιστῶν» ὑποβάλλει πρὸς τὸν λαό τοὺς ἔγκαρδους χαρατειμοὺς τῶν μελῶν τῆς συγέλευσεως τῆς λιστήτος τῆς ναυτικῆς ἔργασίας ἐπ' ἀμοιβαιστητητοι καὶ μακράν παντὸς συστήματος προστατευτισμοῦ καὶ διακρίσεων σηματίζεις. Διὰ τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ σχεδίου τούτου τρεῖς ἡσκοῦν ὁ ἀπαραίτητοι παράγοντες: 1). «Οπως ὁ συσταθησμένος διμίλος Ἐθῶν ἐτύχανε τῆς διοτηθίσεως τῶν ἐνδιαφερομένων κυβεργήσεων. 2). «Οπως συγιστῶντα τοπικαὶ ἐπιτροπαὶ ἀπὸ τὰς ἐκκαταχοῦ Ἐθνικάς ἐφοπλιστικὰς ἐνώσεις. Καὶ 3). «Οπως συγκροτηθῇ, ὑπὲρ τὰς τοπικὰς ἐπιτροπάς, μία κεντρικὴ τοικάντη διεθνοῦς μορφής, ὡς ἐκπρόσωπος τῶν Ἐθνικῶν Ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων.

«Ο φόρος καὶ ἡ ἀμφιβολία, δύο αἰσθήματα ποὺ ἐνέπνευσεν εἰς τὴν φυγὴν τῶν λαῶν ὁ τελευταῖος πλεύσος, αἱ στουδαῖα ἀναπτύξεις τῆς μηχανονοργίας, ἡ μεγάλη μεταπολεμικὴ ἐπιστημονικὴ πρόσδοση, ἡ ταχεῖα αὔξησης τοῦ πληθυσμοῦ μερικῶν χωρῶν τῆς «Ἀπο 'Ανατολῆς καὶ ἡ εὐρυτέρα συμμετοχὴ ποὺ παρουσιάσειν δὲ θῆλυς πληθυσμοὺς εἰς τὰς παντοῖας ἔργασίας, ἀπετέλεσαν μερικάς ἀπὸ τὰς βασικὰς αἰτίας, αἵτινες ἐπέφερον ἀνατολοποιητικὴν πολλῶν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, ἥτις περισσότερον δοκιμάζεται ἀπὸ τὴν ὑφισταμένην κρίσιν, περιλαμβάνει δὲ τὸν κύριον δγον τῆς Ελληνικῆς ναυτιλίας.

«Ο φόρος καὶ ἡ ἀμφιβολία, δύο αἰσθήματα ποὺ ἐνέπνευσεν εἰς τὴν φυγὴν τῶν λαῶν ὁ τελευταῖος πλεύσος, αἱ στουδαῖα ἀναπτύξεις τῆς μηχανονοργίας, ἡ μεγάλη μεταπολεμικὴ ἐπιστημονικὴ πρόσδοση, ἡ ταχεῖα αὔξησης τοῦ πληθυσμοῦ μερικῶν χωρῶν τῆς «Ἀπο 'Ανατολῆς καὶ ἡ εὐρυτέρα συμμετοχὴ ποὺ παρουσιάσειν δὲ θῆλυς πληθυσμοὺς εἰς τὰς παντοῖας ἔργασίας, ἀπετέλεσαν μερικάς ἀπὸ τὰς βασικὰς αἰτίας, αἵτινες ἐπέφερον ἀνατολοποιητικὴν πολλῶν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, ἥτις περισσότερον δοκιμάζεται ἀπὸ τὴν ὑφισταμένην κρίσιν, περιλαμβάνει δὲ τὸν κύριον δγον τῆς Ελληνικῆς ναυτιλίας.

πρό τοῦ πολέμου, ἀλλ' ἐπεταχύνθη, ἐν τῇ ἔξελιξει τῆς, διαφούντος αὐτοῦ καὶ κατὰ τὸν μετέπειτα χρόνον, ἐκ δὲ τῆς πάλης ταντῆς πού ἔχαντελι μέγιστα οἰκονομικά ἀποθέματα, μία νέα κατάστασις πραγμάτων ἀναφένεται.

Ἡ τάσις διὰ πάσαν χώραν εἶνεν ἡ ἀποβῆτας αὐτάρκης κατὰ τὸ μεγαλύτερον δυνατόν ποσοστόν, ἡ δὲ ἀνάγκη τῆς αὐτοσυντηρήσεως κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ἐδημοφύγησε πανταχοῦ ἐνα πνεῦμα αὐτοεπαρκείας καὶ μιᾶς ἀτυχοῦς—διατὰ τάχα νά μη εἰπωται νοσηρᾶς—πολιτικο-οικονομικῆς εἰρήνης, πνεῦμα ἐνταῦθεν εἰς τὴν μερικήν Κράτην, ἀπένανθεν θεωροῦν ἀπαραίτητον νὰ στηρίξουν ἐπ' αὐτῷ τὴν ἐφαρμογὴν προγράμματος Ἐθνικῆς, οἰκονομικῆς καὶ οἰκονομοιολογικῆς αὐτῶν ἀπομικῆς εἰρήνης. Ἡ πρόσδος τῆς μηχανῆς ἔγινε πάν "Ἐθνος νὰ τείνῃ πρὸς τὴν ἐνθριμηζανοποίησιν τοῦ κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἦτον, ἡ δὲ ἐπιστήμη ἐβοήθησε τεραστίας καὶ διτοῦς τὴν προαγωγὴν τῶν ἐσοδειῶν, τόσον ὡς πρὸς τὴν ἐνίσχυσην τῆς καλλιέργειας κατὰ ποιὸν καὶ ποσόν, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀντικατάστασιν πολλῶν φυσικῶν προϊόντων διὰ συνθετικῶν ἡ τεχνικῶν παρασκευασμάτων.

Χῶραι, ὅπως λ.χ. ἡ Ρωσία, Ἰαπωνία, Ἰνδία, Καναδᾶς καὶ ἄλλαι, κατ' ἔξοχὴν γεωργικά, ἀποβαίνουν καθ' ὑμέραν βιομηχανικώτεροι καὶ χωρὶς ἀνέκαθεν βιομηχανικούς, ὡς λ.χ. ἡ Ἀγγλία, ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ἀμερικὴ αἱσθάνονται τὴν ἀνάγκην νὰ στραφοῦν καὶ πρὸς τὴν γεωργίαν. Εἰς τὰς γεωργικὰς χώρας αἱ μηχαναὶ ἔξετόπισαν πλείστας ἐργατικὰς κείσας ἀπὸ τὴν καλλιέργειαν τῆς Γῆς, συνεπείᾳ δὲ τοῦτον ἐδημοφύγησαν ἀλλαὶ βιομηχανία, αἴτινες καὶ ἀπερρόφησαν τὰς ἀνέργους κείσας εἰς τὰ ἐργοστασία. Άλλητοίσιν τῶν μηχανῶν ἐξ ἀλλοῦ καὶ ἡ ἀπόλεια, ἐκ διαφόρων αἰτίων, τῶν ἀγορῶν ἐξαγωγῆς, ἐβίασαν τὰς βιομηχανικὰς χώρας—προκειμένου νὰ παράσχουν ἐργασίαν εἰς τους ἀνέργους των καὶ νὰ ἐπιτύχουν ἔνα ισοζύγιον τῶν ἐργορικῶν των λογαριασμῶν—νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν φυσικὴν διεξοδον, τὴν καλλιέργειαν τῆς Γῆς.

"Ολὴ ἀντὶ ἡ ἀναστάτωσις προεκάλεσε διαταραχὴν εἰς τὰ οἰκονομικὰ τῶν μικρότερων χωρῶν, ἐπειδὴ δὲ αὐταὶ δὲν δύνανται νὰ ἀγοράσουν, ἐὰν προηγουμένους δὲν πωλήσουν, ἀπεδέχθησαν τὰ συστήματα προαγωγῆς τῆς ίδιας αὐτῶν παραγωγῆς, γεγονός, ὅπερ αἱσάνει τὰς δυσχερείας τῶν μεγαλυτέρων χωρῶν.

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀγοραστικῆς ἰκανότητος

Τὰ γεγονότα αὐτὰ καθιστοῦν τὸ μέλλον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου σκοτεινὸν καὶ ἀπέλπι, μολονὸν ὑφισταται καὶ μία μᾶλλον αἰσιόδοξος ἀποψίς, ἡ ἐνίσχυσης δηλαδὴ, τῆς ἀγοραστικῆς ἵσαντος, ἐφόσον μάλιστα τὸ ἥμισυ σχεδὸν τὸν πληθυσμὸν τῆς Γῆς εὑνέσκεται σήμερον ὑπὸ κατάστασιν πλήρους ἐνδείας. Ἡ τόνως τῆς ἀγοραστικῆς ἵσαντος πειθανὸν νὰ ἡτο ἐφικτὴ διὰ τῆς μεταναστεύσεως, διὰ τινῶν καταλλήλων νομιματικῶν μέτων ἡ καὶ διὰ ἐλαττώσεως τῶν ὡρῶν ἐργασίας, ὅποτε ὃ διηνύμεθα νὲ ἀτενίσουμεν μετ' ἐλπίδων πρὸς μίαν αἱσάνησαν τοῦ ὄγκου τοῦ ἐμπορίου. Σήμερον δῆμος δῆμος μᾶς εἰνεῖ, δυστυχῶς, δυνατὸν, παρὰ νὰ προσβλέπωμεν μόνον τὴν κατάστασιν, ὡς αὐτὴ παρουσιάζεται. Ἡ ροτὴ πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἀνέχαρτησαν βαίνει—ἄν μη τὸ ἄλλο—τούλάχιστον αἱσάνησα, αἱ δὲ κρατοῦσαι προβλέψεις πείθουν, ὅτι τὸ διεπένθες ἐμπόρουν ὃδε μειωθῆ εἰς ἐκεῖγα μόνον τὰ εἰδη, ἀπένανθεν κατάστη χώρα δὲν δύναται νὰ παραγάγῃ μόνη της.

Εἰς ὅλας τὰς ἐδημητρίες τῆς ζωῆς οικρειοῦται ἔκστατος καὶ μία ἀπικίνδυνος περίοδος, ὅποτε παρίσταται ἀνάγκη νὰ λαμβάνωνται μεγάλαι ἀποφάσεις. Νομίζω, ὅτι ἐφάδασμεν ἡδη πρὸ μίας τοιάντης περιόδου. Πρέπει νὲ ἀποφασίσωμεν—ἀφοῦ ἀλλοὶ τε κατέχομεν ὅλας τὰς σοβαρὰς προειδοποίησεις—ἐὰν ἐπιτρέπεται νὲ ἀκολουθήσουμεν εἰσετι τὴν ίδιαν ἀτομική πολιτικήν καὶ τὸν ἀριθμὸν παροποιοῦντον ἀνταγωνισμοῦ, ὑπὸ τὸν δόπον σύεται τὸ κοινωνικὸν ἥμινον οἰκοδόμημα καὶ δημιεῖ τὸν Κόσμον βραδέως μὲν, ἀλλ' ἀσφαλῶς, πρὸς τὴν καταστροφήν ἡ ἐὰν θ' ἀντιμετωπίσουμεν ἀποφασιστικῶς τὰ γεγονότα καὶ συμμορφώμενοι πρὸς τὰς νέας καταστάσεις, δεχθῶμεν, κατ' ἀναπόφευκτον ἀνάγκην, τὸ περιορισμὸν τῶν συναγωγισμῶν διὰ τῆς μεθόδου διακανονισμοῦ τὸν ἐμπορίον.

Θ' ἀναπτύξω ἡδη συντόμως πᾶς πάντα τ' ἀνωτέρῳ ἐπιδροῦσιν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας καὶ ιδιαίτερως ἐπὶ τῆς ἀγοράσιας τῶν tramps φορτηγῶν, ἡ οποία βασίζεται ἐπὶ τοῦ ὄγκου τῶν ὁμοιειδῶν φορτίων:

Γαιάνθρακες : "Ἡ χοήσις τοῦ πετρελαίου καὶ τῆς ὑδρογελεκτρικῆς δυνάμεως, καθὼς ἐπίσταις καὶ ἡ αἱσάνησις τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς εἰς μεριάς τοῦ τον εἰσαγωγικῶν χωρῶν, εἰχεν ὡς συνέπειαν τὴν μείωσιν τῶν Ἀγγλικῶν ἐξαγωγῶν. Ἀπὸ τοῦ 1913 αἱ ἐξαγωγαὶ τῆς Ἀγγλίας κατήλθον κατὰ 40 περίπου ἐξατομιμώσα τόνους. Ἡ Ἰαπωνία προάγει ὁσιηρέας τὰς ὑδρογελεκτρικὰς πηγὰς τῆς, ὑλετροκοινῶσα τοὺς σιδηροδρόμους καὶ τὰ ἐργοστάσια τῆς, ἡ Γαλλία τὴν ἀκολουθεῖ, ἀν καὶ εἰς μικροτέραν κλίματα, ἐνῷ συγχρόνως μείωσεν τὴν γαιανθρακοπαραγωγὴν τῆς, ἡ δὲ Γερμανία ἐμπιεσθε τὰς εἰσαγωγάς τῆς, λόγῳ τονώσεως τῆς ίδιας αὐτῆς παραγωγῆς. Άλι Σανδινιανῆς καὶ Χῶραι στρέφονται βαθμηδόν πρὸς τὴν Πολωνίαν καὶ τὴν Γερμανικὴν γαιανθρακογοράν, ἡ δὲ Νότιος Ἀμερικὴ καὶ ἡ Βραζιλία ἀντικαθιστοῦν σὺν τῷ χρόνῳ τῶν εἰσαγόμενων γαιάνθρωπα διὰ τῆς χοήσεως κανοίμων ἐλαίου τῶν ἐθνικῶν πηγῶν των, διὰ τῆς ζυλείας των καὶ διὰ τοῦ ἐγχωρίου κονιορτούμενου γαιανθράκων. Ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία αἱσάνει τὰς ἐξαγωγάς τῆς εἰς τὰς πρὸς αὐτὴν γειτονικὰς χώρας, πράγμα ποὺ σημαίνει διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν συντομώτερα ταξιδία. Ἡ Νότιος Ἀφρική καὶ αἱ Ἰνδίαι καλύπτουν τὰς ἀνάγκας των διὰ τῆς παραγωγῆς των, λόγῳ δὲ καὶ τῆς αἱσάνησης τῶν σκαφῶν, ἀπένανθεν χοησιμοποιούν διὰ τὴν πρόωσιν τῶν κανοίμων ἐλαίων, ἡ ἐξαγωγὴ μπανεκρες διὰ τῶν ἀνθρακεντικῶν σταθμῶν μειοῦνται. Τέλος, ἀρκεταὶ ποσότητες γαιανθράκων μεταφέρονται ἐν τῇ Ἡπειρ. Ἐνδρόπη διὰ ξηρᾶς.

Γεννήματα : Αἱ κυριώτεραι εἰσαγωγικαὶ χῶραι, Ἀγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Ἰαπωνία, Ἰσπανία, Ἐλλάς καὶ ἄλλαι, ηδησαν καὶ συνεχῶς αἱσάνουν τὴν παραγωγὴν τῶν, ὡς δὲ μανδάνων, ἡ Ἰαπωνία, ἡ οποία εἰχε παραγωγὴν καλύπτουσαν τὰ 40 ἑως 50 οἰκονομίας της, ηδησαν ἡδη τὴν τεχνήν της μέχρις 10 οἰκονομίας κατὰ τὰ πάσαν πιθανότηταν θά την ἐνισχύσῃ ἐπὶ πλέον. Ἡ Γαλλία κατὰ τὸ 1929, καθὼς κατὰ τὸ πασέλιον ἐτος ἐπάλυψε τὰς ἀνάγκας της παρονοιάσασα καὶ πλεόνασμα, ἡ δὲ Γερμανία ἀπέβη σημεριναὶ καὶ αὐτὴν αὐτάρκης.

Νιτράτα καὶ ζαχάρεις : Αἱ κυριώτεραι εἰσαγωγικαὶ χῶραι ἐπεκτείνουν τὴν καλλιέργειαν τεύτλων καὶ τὰς συνθετικὰς κατασκευάς, ὡς δὲ συναγωγούμενὸς τῶν λάινρες αἱσάνει εἰς ὄλας τὰς συνήθειας εργασίας τῶν tramps.

Αἱ ἐπανειλημμέναι προειδοποιήσεις

Ἐπειδὴ εἶνεν ὑπέρτερον τῶν δυνάμεων μας τὸ νὰ αἱσάνουμεν τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, τὰ μόνα μέσα ποὺ ἀπομείνουν διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως τῆς βιομηχανίας εἰνεν νὰ μειώσουμεν τὴν προσφοράν τῆς χωροτικότητος εἰς τοιούτον βαθμόν, ὡστε νὰ ἔλιθη αὐτὴ εἰς μίαν ἀναλογίαν πρὸς τὴν ζητησιν. Ἡ δημοσιεύσεισα κατὰ τὰς ὁρίζας τοῦ 1932 ἐκεῖστις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἐπὶ τῆς κρίσιμος θέσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἀπέτελε, ἀναμφιβόλως, ἐναἴσισμετων τοῦ ἔγγραφον, ὡς δὲ συσταθεῖσα τότε ἐπιτρόπον τοῦ ίδιου Ἐπιμελητηρίου πρὸς μελέτην τῆς καταστάσεως ηχητήσας η καὶ τὰς προβλεπομένας διὰ τὸ μέλλον ἀνάγκας τῶν περιστατικῶν μεταφορών, διὰ τοῦ πλέον χωροτικότητος, ὑπέρβολικῶν μεγαλυτέρων χωρῶν, ἡδελεν ἐπιχειρεῖται τελείαν καταστροφήν, πράγμα ποὺ θὰ ἡτο τρομερόν καὶ νὰ τὸ σκεψθῇ κανείς. Μία ἀπὸ τὰς συσταθεῖσας τότε ὑπεροπτικὰς τὰς αἱσάνησις τῆς βιομηχανίας καταστρέψει τοῦ προσφοράν, καθὼς καὶ μίαν πρακτικώτεραν ἀναμονίσιν τοῦ τοννάκι τοῦ πλέοντος τὰς αἱσάνησις καταστρέψει τοῦ προσφοράν.

Περὶ τὸ τέλη τοῦ 1932 ἡ ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος ἐπιτρόπη τοῦ Λονδίνειον Ἐπιμελητηρίου, ἀφοῦ ἐμελέτησεν ἐπ' ἀρκετὸν ζεύδων τὸ πρόβλημα τῆς προσφοράς της, ἡδελεν ἐπιχειρεῖται τὴν ἐκθεσίν της, εἰς τὴν οποίαν ἀνέφερε προεισαγωγικῶν :

«Παρ' ὅλας τὰς δυσχερείας, καθίσταται ἡμέρανή ἡ ἀνάγκη τῆς ἀγοραστικῆς μίας φασιοναλίσιαν εἰς τὴν ναυτιλίαν. Ἡ ὁρίζη τῆς ἀπειρίσεως τοῦ ισχυροτέρουν τὸ συντελέση μόνον εἰς τὴν οἰκονομικήν ἐξασθένησιν καὶ τὴν πτωχεύσειν της πτωχείαν, ποὺ θὰ ἐπικήσουν».

Τὴν ίδιαν ἐκείνην ἐποχὴν ἔνας ἄλλος ἐπιφανής Ὁργανισμός, ἡ «Βαλτικὴ καὶ Διεθνῆς Ναυτική Διάσκεψις» ἐπεκρότησε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅπως μελέτησον οχέδια ἐξυγάνευσες τῆς ναυτιλίας, ἔξεργασε δὲ τὴν ἐλλίδα ὅπως αἱ ἐρευναὶ περαιωθοῦν τὸ ταχύτερον, διότι μία εὐνόηκη ἀπόφασις τῶν Βρετανῶν πλοιοκτητῶν δηλειλεν, πιθανώς, ἔξασφαλίσει τὴν ἐνθυσιώδη προστήρησιν καὶ συνεργασίαν τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Χωρῶν τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Ἐτι περαιτέρω, ἡ προπαρασκευαστικὴ ἐπιτροπὴ τῆς Παγκοσμίου Οἰκονομικῆς Συνδιαπλέκεως πραγματευομένη ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας συνέστησε τὴν μελέτη τῆς ἀγοραστικῆς μίας φασιοναλίσιασιόν. Κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1932 μία ἐπιτροπὴ ἐφορικούσιον ἀντιπροσωπεύσησα δέκα τῶν σπουδαιοτέρων ναυτικῶν Κρατῶν συνήλθεν ἐν Παρίσιοις εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐπιμελητηρίον καὶ ἐνέκρινε παριψήφησε ἀπόφασιν ὑπέρ τῆς φασιοναλίσιασιόν.

Συνηγορία ὑπέρ τῆς φασιοναλίσιασιόν

Παρ' ὅλας τὰς σοβαρὰς προειδοποιήσεις, τὰς ισχυρὰς συστάσεις διὰ τὴν εαναλογικότητα τοῦ τοννάκι, ὡς τοῦ μόνου τρόπου πρὸς ἀποφυγὴν τῆς καταστροφῆς καὶ παρὰ τὴν ὑδιαφορεύονταν Κρατῶν πρὸς συνεργασίαν, οὐδεμία περαιτέρω ἐνέργεια ἐξεδηλώθη. Ἡ πιθατοβυντία τῆς συνεννόησεως, τὴν διότι ἀνέμενεν ἀπὸ τὸ πρώτον Ναυτικὸν Ἐθνος, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, δυστυχώς, δὲν ἐπήρχετο. Εἰνεν ἐνδιαφέρον νὰ προστῇ ἀκόμη, ὅτι κατὰ τὴν παρελθόνταν "Ανοιξιν εἰς ἀπάντησην μίας νέας εκπλήσεως ἐκ μέρους τῆς ἐπισκεφθεῖσης τὴν Ἀγγλίαν ἀντιπροσωπεύσεις τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνούς Ναυτικῆς Διάσκεψεως", ὅπως ηγηθῆ ἡ Μεγάλη Βρετανία τῆς κινήσεως πρὸς ἔξενέρειν λύσεως διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἀπὸ τὰς δυσχερείας τῆς, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον προεβη εἰς τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς ἐκ μελῶν συνηγορούντων ὑπέρ τῆς φασιοναλίσιασιόν, ἵνα μελέτησῃ τὸ ζῆτημα.

Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ ἐξεπόνησε τὸν παρελθόνταν "Ιούλιον ἔνα Εθνικὸν σχέδιον διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ ἐτερον παροπλισμοῦ τῶν πλοναζόντων, δυναμένων νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως. Τὸ δύο ἔκεινα σχέδια ἀπεστάλησαν πρὸς τὰς Ἀγγλικὰς ἐφορικοτικὰς δύρηντοις συνοδεύομενα καὶ τῷ παρ' ἐπιστολῆς ἐκ μέρους τοῦ Λονδίνειον Ἐπιμελητηρίου, εἰς τὴν τελευταῖαν παράγραφον τῆς διότιας ἀνεφέροντο συμπερασματικῶς τὰ ἀκόλουθα: «Ἡ ἐπιτροπὴ οὐδεμίαν ἔχει ἀμφιβολίαν, ὅτι ἔναν αἱ προτάσεις τῆς πρὸς ἀπομάκρυνσιν τῶν κινήσεων

δύνων πού άπειλούν συνολικώς την Ναυτιλίαν, τύχουν της ύποστροφής εώς ένδει σπουδαίου τμήματος της Βρετανικής ναυτικής βιομηχανίας, θέλουν έξετασθη εύμενώς παρά τον "Board of Trade", δημόπαιχτος και θά κρινή έτσι θά είσηγηθη εις την κυβέρνησην την έφαρμογήν την αύτων.

"Ητο τὰ μέγιστα ἐνθαρρυντικόν, διτο μία σημαντική πλειοψηφία τῶν Βρετανικῶν Ἐφοπλιστικῶν Οἰκων ἐψήφισεν ὑπὲρ τοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ, ἡλπίζετο δὲ, διτο κατὰ τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομικὴν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου, ἡθελε λάβει ἡ Βρετανικὴ ἀντιπροσωπεία τὴν πρωτοβουλίαν ὑποβολῆς τοῦ σχεδίου τούτου, σὺν τῇ συστάσει διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν διαφόρων κυβερνήσεων, ἀπὸ τὰ ἀντιποιοντικά συστήματα τῶν ἐπιχορηγήσεων. Ἀντ' αὐτοῦ ἥτηθη μόνον ἡ κατάργησις τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς ναυτιλίας, χωρὶς οὐδὲ καν μνεία νὰ γίνῃ περὶ ἐφαρμογῆς τῆς φασιοναλίζασιόν, ἐνῷ ἡ Γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία συνεδύσατο τὴν ἐπίκρισιν καὶ καταδίκην τῶν ἐπιχορηγήσεων μὲ μίαν συνηγορίαν ὑπὲρ τῆς ἐναρμόνισεως τῆς προσφερομένης κωρητικότητος κατ' αναλογίαν πρὸς τὴν ζητησιν. Ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἡτο ἡ μόνη ὑποστηρίξασα τὴν Γαλλικὴν ἀποφιν, εἰνε δὲ πολὺ λυπηρόν, διτο ἡ Βρετανικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν ἐπωφελήθη τῆς εὐκαιρίας, διπος νιοθετήση πρότασιν σύμφωνον πρὸς τὰς ἀντιλήψεις τῆς πλειονότητος τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν. Ἐχάθη τοιουτόποτα μία μοναδική εὐκαιρία.

"Ἄδικοι αἱ ἐπικρίσεις κατὰ τῆς Ἑλλάδος

Κατὰ τοὺς διαρρέεσαντας τελευταίους μῆνας είχον δημοσιευθῆ εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον ὑπερβολικαὶ καὶ ἔνιοτε σφαλεραὶ ἐπικρίσεις κατὰ τοῦ δῆθεν ἀθεμίτου Ἑλληνικοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων. Αἱ ἀμφιβόλους βάσεως ἐπιθέσεις ἐκεῖναι κατὰ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐνὸς μικροῦ "Ἐθνους, τοῦ δούλου τὰ πλοια ἀποτελοῦν ἄριστον τοῦ πελάτας τῆς Ἀγγλίας, ὑπῆρχαν λυπηραὶ καὶ οὐδένα φέλμαν σκοπὸν ἔχυτασθοῦν. Φαινετα: οὐδεν, διτο ἡ ἐργοθείσα ἐκπροστατεία ἀπετέλει τὸν πρόδογον διὰ τὴν προπαρασκευὴν τοῦ ἐδάφους πρὸς ὑποβολὴν ἐκ μέρους τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς αἵτησεως παροχῆς ἐπιχορηγήσεως, ἵνα δυνηθοῦν οὐτοὶ καὶ συνεχίσουν τὸ πρόγραμμα τῆς "ἐπικρατήσεως τοῦ ἰσχυροτέρου", πρόγραμμα ποὺ ἔχει πλέον καταδικασθῆ ἀπὸ κάθε πεπολισμένην χώραν τοῦ Κόσμου καὶ ἴδιαιτέρως παρ' αὐτῆς τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

Καὶ φαίνεται ἀκόμη ἀληθές, διτο ἔνας λόγος ποὺ ἐμποδίζει τὴν ἐφαρμογὴν προγράμματος παροπλισμοῦ, τῆς μόνης δηλαδή, ἐγδειγμένης πραπτικῆς λύσεως ὑπὸ τὰς ὑφιστάμενας περιστάσεις, ἡτοις καθιστᾶ ἀνωφελεῖς τὰς ἐπιχορηγήσεως, εἶνε διτο ἡ ναυτική την πρωταρχίαν τῶν Βρετανῶν πλοιοκτήτων, ὑπὸ τὸν ἔλεγον τοῦ δούλου ἔχει συγκεντρωθῆ ὅμιος σκαφῶν, κυρίως λάινεος. ἔξακολονθεῖ νὰ πιστεύῃ εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς ἐπικρατήσεως τοῦ ἰσχυροτέρου, μολονότι τοῦτο ὁδήγησε τὸ ναυτιλιακὸν συγκρότημα καὶ ἴδιαιτέρως τὴν κατηγορίαν τῶν tramps εἰς τὸ κέλεος τῆς ἀβύσσου. Είχε τούτο προβλεψθῆ πρὸ διείσιας ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Ἑπιμελητήριον, τὸ δ' ἀποτέλεσμα ἡτο νὰ ζητησουν σήμερον οἱ "Ἀγγλοι, οἱ Βέλγοι καὶ οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ περισσοτέρους ἐπιχορηγήσεις διὰ νὰ δυνηθοῦν καὶ συνεχίσουν τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν.

"Ἡ ὑγιὴς γνώμη πολλῶν πλοιοκτήτων ὑποστηρίζει, διτο τὸ ἀκολουθούμενον πρόγραμμα τῆς ἐπιβιώσεως τοῦ ἰσχυροτέρου εἶνε πεπλανημένον καὶ αὐτὸ τούτο εἶνε ὑπεύθυνον διὰ τὴν πραγματικὴν ἔκπτωσιν οὐχὶ μόνον τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῆς ναυτιλίας παντὸς "Ἐθνους καὶ οὐχὶ ἡ πληρωμὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων, οὔτε καὶ ὁ προτασσόμενος δῆθεν συναγωνισμὸς ἀπὸ μέρους τῶν Ἑλλήνων. Ἡ γνώμη αὕτη βασίζεται ἐπὶ τοῦ προδήλου γεγονότος, διτο πλείστα ἄλλα "Ἐθνη, μεταξὺ τῶν δούλων ουμερικαμβάνονται καὶ τὰ παρέχοντα ἐπιχορηγήσεις, ἐμφανίζουν μείζονα ἀναλογίαν παροπλισμένων σκαφῶν, παρὰ ἡ Μεγάλη Βρετανία, τούτο δέ, πιθανώς, θὰ ἡτο καὶ εἰς ἐκ τῶν λόγων τῆς ἀποθυμίας τῶν "Ἀγγλων πρὸς ὑποστηρίξιν ἐνὸς σχεδίου παροπλισμοῦ.

"Ἄλλ, διτο θὰ δύνατον, κατ' ἐπιφάνειαν νὰ ἐμφανισθῇ ὡς θυσία, δὲν ἀποτελεῖ τάχα ἐν τῇ πραγματικότητι ἔνα βῆμα πρὸς ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν, ἡτος θὰ φέρῃ καὶ πάλιν ἐκάστην ἐταιρίαν ἐπὶ μιᾶς υγιῶς ἐπικερδοῦς βάσεως, πρὸς ὄφελος δὲν ἔχειν, ποὺ ἀσχολοῦνται εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ δὲν τῶν συνδεομένων μὲ τὰς συναφεῖς πρὸς αὐτῆς βιομηχανίας καὶ κάθε ναυτικήν χώραν πρὸς τὴν οἰκονομικήν της ἀνόρθωσιν;

Τὰ κέρδη ἐκ τῆς φασιοναλίζασιὸν

"Ιδοὺ μερικὰ τῶν ἀμέσων ὀφελημάτων, ἄτινα ἡ ἀρχὴ τῆς φασιοναλίζασιὸν διὰ παράσχη εἰς τὴν Ἀγγλίαν: α). Ὑψηλοτέρους ναύλους, οἱ δούλοι σπουδαίως αὐξῆσει τὸ ὑψηστῆς σημασίας διὸ τὴν χώραν ταύτην κονδύλιον τῶν ἀφάνων ἐξαγωγῶν. β). Υποβοήθησιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἡτος θὰ είνε εἰς θέσιν νὰ παρέσχῃ εὔκολιας εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τοὺς ἐπιθυμοῦντας νὰ διαλύσουν τὰ πτλαῖα σ.άφη των καὶ νὰ τὰ ἀντικαταστήσουν, μὲ λογικὴν διατάνην, διὰ νεωτέρων συγχρονισμένων τοιούτων. γ). Θὰ ἀπεσύβει τὰς μεγάλας διὰ τὰς Τραπέζας ζημιας, τὰς δοτίας θάττου της βράδυν θὰ ὑποστοῦν αὗται καὶ θὰ διηγούλουν τὴν πληρωμὴν τῶν προσλαβόντων χρονίαν προφήν διατίνω πρὸς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν. δ). Θὰ ἀνέκοπτε τὴν τάσιν τῶν ἔνων κυβερνήσεων διὰ τὴν παρ' αὐτῶν ἐπανῆσιν τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰς ἐνδικαὶς ναυτιλίας τῶν, ἡτος ἀποβάίνει σήμερον συντελεστικὴ τῆς ἐπιτάσεως τῶν ναυλῶν. ε)." Οταν ἐπανέλθουν ουσίων σημερινούς συντελεστικὴ τῆς ἐπιτάσεως τῶν ναυλῶν, εἰς τὰς φυσικὴν συνέπειαν, αὐξῆσης τῶν κρατικῶν προσόδων ἐκ τῶν φορολογιῶν, ἔκτος τοῦ δι τὸ ἀ-

πηλλάσσετο ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀπὸ τὰ μεγάλα οἰκονομικὰ βάροι τῶν ἐπιδιόματων διὰ τὴν περίθαλψιν τῶν ἀνέργων, δεδομένου διτο ἡ ἀναβίωσις τῶν δύο τούτων βιομηχανιῶν θὰ ἀπερρόφηται μέγαν ἀριθμὸν ἀνέργων, τῶν ὁποίων καὶ θὰ ηδεῖται τὴν ἀγοραστικὴν ικανότηταν ἐπ' ὀφελεῖσα.

"Ἐπειδὴ δηδη ἡ Βρετανικὴ κυβέρνησις μελετᾷ τὴν δυνατότητα τῆς λῆψεως μέτωπων προστατευτικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ αὐτῆς στόλου, θὰ ἐνείχον — ἐνδεχομένως — ἐνδιαφέρον αἱ ἀκόλουθοι παρατηρήσεις:

1) Αἱ παρούσαι δυσχέρειαι τῆς ναυτιλίας ὀφείλονται εἰς τὴν συστολὴν τοῦ ἐμπορίου, λόγῳ τῆς μεταβολῆς τῶν Παγκοσμίων συνηθεῶν καὶ τῆς ὑπερβολικῆς πληθωρικότητος τοῦ τοννάκ. Η διάθεσις τῆς ὑφισταμένης ἐπὶ πλέον χωριτυπούτων θὰ ἐπέλθῃ βραδύτατα, τὸ δὲ οὐτα ἐπιτευχηθῆσον μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ισοζυγίου θὰ ἔκειται εἰς ἓνα ἐπικίνδυνον σημείον, πλησίον τοῦ μηδὲν, δυνάμενον εὐκόλως νὰ διαταραχθῇ. Ἡ Βρετανικὴ κυβέρνησις ἐπανειλημμένως ὑπέρτεισεν, ὅτι, ὑπὸ τὰς παρούσας συνηθής ὁ ἀκριτος συναγωνισμός καὶ τὸ ἀναγνονιστικὸν πρόγραμμα τῆς "κατασχύσεως τοῦ ισχυροτέρου", περιλαμβάνει πολλοὺς κανονίους καὶ διτο ἡ σωτηρία πάθειαν διατηρεῖται εἰς τὴν ἀναλογικότητα τῶν ἀγορῶν. Ο κ. Baldwīn μάλιστα είλε προβή καὶ ἔτι περαιτέρω, ἀνακοινώσας τὸν Νοέμβριον τοῦ 1932 ὥστε συμβαίνουν εἰς τὸν Κόσμον σήμερον γεγονότα, ποὺ θὰ δηδησούνται πρὸς τὴν καταναλωτικὴν δυναμικήν της παραγωγῆς.

2). Τὸ ναυτικὸν πρόβλημα δὲν είνε ἐθνικὸν, ἀλλὰ διεθνὲς, διτο δὲ δύναται νὰ λυθῇ μὲ μία διεθνή συμφωνίαν, πρὸ πάσης δὲ αὐξῆσης τῶν ὑφισταμένων δυσχερειῶν, δέον νὰ καταβληθῇ μία ἀκόμη προσπάθεια ἐπιδιόκουσα τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὸν ἔνιους περιορισμούς. Ἡ τόνωσις τῶν ὑλικῶν ἀρωγῶν καὶ ἡ λῆψη περαιτέρω περιοριστικῶν μέτρων, προορισμὸν ἔχουν μόνον ἡ ἐπιδιόκουσαν τὴν καταναλωτικὴν δυναμικήν της ναυτιλίας. Τοιαῦται μὲδομοι μέτρα ὡς πλάτων καὶ εἰς αὐτὸν τὸν ἐνεργετουμένου προσφέρουν ἀνακούφισιν τινα. Τούνατιον, ὑποθάλπουν καὶ σφραδύνουν τὸν συναγωνισμόν. Ἡ διαφύλαξις τοῦ Βρετανικοῦ καὶ ἐνδουστοκρατορικοῦ ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας θὰ ἔχῃ, ὡς συνέπειαν, παρόμοια μέτρα ἐκ μέρους ἀλλών χωρῶν, μὲ πλοτελέσαται ἐπιζημία διὰ τὸ σύνολον τῆς Βρετανικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Ὁ πρόδρος τοῦ "Board of Trade" φέρεται εἰπὼν, κατὰ τὴν "Ανοιξιν τοῦ 1932, -εἰς ἀπάντησιν ὑποβληθείσων τότε προτάσεων ὑπὸ τοῦ γενικού συμβούλου τῆς T. U. C. διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς—διτο, κατὰ τὴν γνώμην του, μόνον μία διεθνής συμφωνία ίδοντα νὰ ἐπιλύσῃ τὸ πρόβλημα τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος.

"Ἐγειρι νιοθετήθῃ ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς κυβερνήσεως ἔνα πρατικὸν, ὀξειδερές καὶ ἀποικοδομητικὸν πρόγραμμα, ἀναφορικῶς μὲ τὸν Ἰαπωνικὸν συναγωνισμὸν εἰς τὴν ὑφαντοναργιὴν βιομηχανίαν. Αναγνωρίζεται, δηλαδή, διτο ἡ Ἰαπωνία, ἀποφασίσασα κάριν τῶν ἀδιαντῶν τὴν αὐτῆς ἀναγκῶν, νὰ ἐπεκτείνῃ τὰς βιομηχανίας της, δὲν πρέπει ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ Βρετανικὰ ἀγύρτων, διότι ταῦτα εἰναι πρωτιστότατα, διότι ταῦτα νὰ είναι πρωτιστότατα τῶν διαφέροντων περιπτώσεων—νὰ προσφέρουν μᾶλλον βλάβην, παρὰ φέλμα. Ἀπεράσισεν, διτο, ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησης καὶ ἐπραγματοποίησεν, ὡς ἐγγύωση, τὴν ἀπόφασίν της διὰ τὴν συνηθεῖσαν συμφωνίαν τῶν βιομηχανῶν ὑφαντοναργῶν τοῦ Λαγκαστρίου μετὰ τῶν Ἰαπωνῶν συναδέλφων τῶν πρὸς μίαν ἀκριβοδικαίαν μεταξὺ των κατανομὴν τῶν ἀγορῶν καταναλώσεων τῶν προϊόντων τῶν. "Ετι πραιτέρω, ὁ κ. Runciman ἀνακοίνωσεν εἰς τὴν βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, διότι προτιμᾷ τὰς φιλικὰς συνεννοήσεις, παρὰ τὴν προσφυγὴν εἰς οἰκονομικὸν πολέμους. Ἐπλήσεται διτο θὲλει ἐφαρμόση οὐτος τὸ ιδιον πρόγραμμα καὶ διὰ τὴν ναυτικήν βιομηχανίαν, ἔχων ωτὸν διηγήσιν τους, διότι οἱ λόγοι διὰ τὸν δούλον διαφέρονται:

a). Διότι ἐκ τῶν διδαγμάτων τοῦ πολέμου αἰσθάνονται, διτο δὲν είναι δυνατόν νὰ βασίζωνται ἐπὶ τῆς φιλανθρωπίας τῆς Ἀγγλίας.

καὶ β). Διότι καὶ αὐταὶ ἐπίσης δικαιούνται μιᾶς μεριδος ἐκ τῶν μεταφορῶν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου.

"Ο sir Abe Raileigh, τοῦ δούλου γνωστῶν, καὶ ἀξέπατον είναι τὸ διότι τῆς ναυτιλίας ἐνδιαφέροντων, φέρεται εἰπὼν εἰς γεῦμα, ὅπερ παρέθεσε τοῦ πιθήν του ἐπιφανής "Ἀγγλος ἐφοπλιστής: «Νομίζω, διτο μία ἐκστρατεία βασιζούμενη ἐπὶ συναγωνιστικῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ωγανωμένων ἀντιποίνων, θὰ ἐσήμαινε καταστροφὴν, διότι εἰς μίαν τοιαύτη μάχην καὶ ὁ νικητής ἀλέκτωρ κάνει ἐπίσης πτερά». Ἐπειδὴ διημεῖς ἡ Ἀγγλίας ἔχουμε πλείστα πτερά, ήμεις θὰ διηγούλουν καὶ τὰς φυσικὰς συνεφώνησαν 32 ἐν δῶλο ἔθην καὶ ἐπὶ ἄλλων βιομηχανιῶν.

ΤΗ ΠΙΔΑΝΟΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Εἰς τὴν ναυτικὴν διοικητικὴν ἐπετεύχθη μία ἱκανοποιητικὴ συμφωνία μεταξὺ ὄντω Εθνῶν, μερικὰ τῶν δούλων παρέχουν ἐπιχορηγήσεις, καὶ ἀτικα ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ναυτιλίαν τοῦ Βρ. Ατλαντικοῦ. Ἄναφέται ἀκόμη, διτο αἱ ἀτικαὶ τῶν συντελεστικὴ τῆς ἐπιτάσεως τῶν ναυλῶν. Ἀτλαντικοῦ. Ἄναφέται ἀκόμη, διτο αἱ ἀτικαὶ τῶν φορολογιῶν, ἔκτος τοῦ δι τὸ ἀ-

εἰς συμφωνίαν ἐφαρμογῆς τῆς ἀναλογικότητος τοῦ ὑπὸ τὴν κατοχήν των τοννάς. Τὰ λάδινες ἔχουν τὰς συνδικακέψεις των. "Η δυσκολία, δῆθεν, διὰ μίαν συμφωνίαν παρουσιάζεται μόνον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν *tramps* καὶ τῶν *liners* φορτηγῶν. Η ἀπαρχὴ δῆθεν εὑνταιςεται σύντελεσθεῖ, ἐφόσον δέκα ἀπὸ τὰ κυριώτερα ναυτικά "Εθνη" συνεφώνησαν παραμφηφεῖ τὸν Διμήριον τοῦ 1932 εἰς Παρισίους ἐπὶ τῆς συστημάτως ἐφαρμογῆς τῆς ρασιοναλιζασίαν, η δὲ «Βαλτική καὶ Διεθνής Ναυτική Διάσκεψις» ενοεῖ τὴν ἀποφίνιαν ταῦτην. Η "Ελλάς" εἶναι σύμφωνος, η "Ολλανδία" καὶ αἱ Σκανδιναվίαι Χάραι τὴν ἀποδέχονται, ἀκόμη δὲ καὶ αἱ "Ηνωμ. Πολιτείαι" φιλονετοῦσι διὰ ἐπιθυμοῦν τὴν τοιαύτην συνεργασίαν.

"Ο κ. Joseph Scott, σύμβουλος τῆς διοικήσεως τοῦ ὄργανου αυτοῦ τῆς "Εθνικής ἀνορθωσιῶν, διὰ τὸν ἀλιάνθην νὰ διακανονίσῃ τὴν ἀναγκαῖαν ἴσοστάθμησιν ἐφ' ὅλων τῶν κλάδων τῆς ναυτιλίας, ἀδήλωσε, διὰ κατὰ τὸ ίδιον αὐτὸν ἀγέλιον θὰ ἡτοῦ δυνατὸν νὰ ἀποτελεῖται ἐπὶ πολλῶν γραμμῶν διπειροτισμός τῶν ἐπιχειρηγήσασιν. Μία σπουδαῖα ἐξ ἀλλοῦ πλειστηρία τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι κακηρυγμένη ὑπὲρ τοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ. Ο λόρδος *Essendon*, ἡ ἑξέχουσα αὐτὴ ἀθεντικὰ τῆς ναυτιλίας, ἀδήλωσε προσφάτως διὰ «Ἐν καὶ μόνον πρακτικῶν φάρμακον ἀπομένει, τὸ ὅποιον δύναμαι νὰ συστήσω, ἡ ἐπίτευξις μᾶρτς διαβούλους συμφωνίας ἐνεργειασμένης πληθωρικῆς χωρητικότητος πρές τὴν ἕκπτην τοῦ Πλαγκοσίου ἐμπορίου, διὰ τοῦ παροπλισμοῦ η τῆς διαλύσεως τοῦ ὄφισταμένου ἐπὶ πλάσιο τοννά», ἐνῷ δὲ ἀναγνωρίζει τὰς δυσκολίας τοῦ συμβασιοῦ τόσον ἀντιθέτων συμφωνίσαντων τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐπι τούτοις «δὲν θεωρεῖται τὰ τούτα εἰναιὲ ὑπέρτερα τῆς ἀνάγκης, ἐπειδὴ ἐξερευνήθη μία λύσις». "Οπως καὶ ἄλλα: διομηχανικά: ἀπεδέχθησαν τὴν ἀρχήν τῆς ἀναλογικότητος, οὐτω πιστεύει δὲ λόρδος *Essendon*, διὰ καὶ η ναυτική διομηχανία θὰ γίνεται νὰ προσέλθῃ εἰς συμφωνίαν, μολονότι εἶναι πολλὰ τὰ "Εθνη, ἀτινα θὰ ἔσται νὰ κληροῦν διποιούσαν τῆς εὐρυτέρας ταύτης συνεννοήσεως.

Φρονῶ ἀδὲ: στάχτως, διὰ τὸ παρόν συνέδριον δὲν θ' ἀπασχοληθῇ μὲν οὐζητήσεις ἐπὶ τῷ διαφόρῳ υποδιήλητων σχεδίον. Τοῦτο εἶναι ἔργον μιᾶς ἀπιτροπῆς πραγματογνωμόνων. Η ἵδικη μας ἀποστολή ἔγκειται εἰς τὸ νὰ ἐπικρητισμεῖν τὴν ἔκθεσιν τῆς ἀπιτροπῆς τοῦ Ναυτικοῦ "Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, τὴν ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος (1932) καὶ κατὰ τὴν δοκίαν «ἡ ρασιοναλιζασία» ἀποτελεῖται μίαν ἐπίσημον ἀνάγκην".

Κατὰ τὴν προσωπικήν μου γνώμην, τὸ σχέδιον παροπλισμοῦ, διποιούσαν προστρώθη ἀπὸ τὴν ἀπιτροπήν τοῦ Ναυτικοῦ "Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, θὰ χρηματίσεις ἀπλῶς τὸ νὰ μία δύναται τῶν συζητήσεων, διποιούσαν δὲ διακεδασθεῖν οἱ φόροι: δύσινων, ποὺ θεωροῦν δὲται μία ἔκθεσις συμφωνίας δυνατὸν νὰ ἀπετύχηται, θὰ ἡτοῦ φρόνιμον, ἐάν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ σχεδίου, ἀντὶ νὰ εἶναι προκριτική, καθίσταται υποχρεωτική. Τοπέρχει: καθέ λόγος νὰ ἀλλάξῃ κανεῖς, διὰ τοῦτο: καταστῆ ἐρικτῇ η ἐπίτευξις ὁμοφωνίας, διότι: εἰς περίπτωσιν ἀποτυχίας, διχ: μόνον η "Αγγλία", ἀλλὰ καὶ πάντα τὸ "Εθνη, ἀτινα ἐπικρινούν τὰς ἐπιχειρηγήσεις καὶ ἐπιθυμούσαν τὴν ρασιοναλιζασίαν, θὰ καταφύγουν ἐν συνδυασμῷ εἰς τὴν ἀποδοχὴν μάτρων προστατευτικῶν ὑπὸ μορφὴν ἀντιποίων κατὰ τῷ θυτροπούντων Κρατῶν.

Εἰσανδρίστως δένει οὐποδάλλω, ἵνα η Βρετανική κυβερνήσεις —διποιούσαν τὴν περίπτωσιν τῆς ὑφαντουργίας καὶ ἄλλων βιομηχανιών— στέρεψεν τὴν περίπτωση ἀπὸ τοὺς "Αγγλίους πλοιοκτήτας τῶν *tramps* νὰ συγκαλέσουν μίαν διάσκεψιν, εἴτε καὶ εὐθέτως διὰ τῶν "Οργανώσων των, εἴτε ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς «Βαλτικής καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διάσκεψεως». Εἰς τὴν διάσκεψιν ταῦτην νὰ κληθοῦν, διποιούσαν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν *tramps* καὶ τῶν φορτηγῶν γραμμῆς δύλων τῶν χωρῶν, μὲ κύριον θέμα τὴν σύναψιν συμφωνίας δικά τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς ὑγιοῦς καὶ πρακτικοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ καὶ καταμερισμοῦ τῆς χωρητικότητος.

Θὰ ἐνθαρρυνθεῖμεν ἐπὶ τὴν τελευταῖαν ταύτην περιπτώσει τὰ σχέδια διαλύσεων, διαιμορφώμενα ἐπὶ ἔθνικῶν βάσεων προσαρμοζόμενάν εἰς τὰς ίδιαιτέρους συνήγκαιες καὶ ἀνάγκαιες ἀκάστης Χώρας. Πιστεύω, διὰ τοῦτο ἀποτελεῖ τὸν μόνον τρόπον πρός βαλτίωσιν τῆς ἀξίας τοῦ τοννά, νὰ ἀπαντηθούμεν, δηλονότι, τὴν ναυτικήν βιομηχανίαν ἐπὶ μιᾶς ἐπικερδεύς βάσεως, ἐπὶ τῆς δοπιάς, σταθεροποιούντας τὴν ἔργασιαν της, νὰ ἀποδέψωμεν τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἐνός ἐνός πλαισίου προσθετικοῦ καὶ ὑπὸ ἀλεγχούν φυσικοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

ΤΗΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΔΕΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Έξαντιλήσας ηδη τὴν γενικήν δέσιν τοῦ προβλήματος τῆς *tramp* ναυτιλίας, θὰ ἐπεδύμουν νὰ εἴπω μερικάς λέξεις καὶ διὰ τὴν ιδιαιτέρων θέσιν τῆς Ελλάδος. "Εχει λεχθῆ πολλάκις, διὰ οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταί, συνεπείδη τῶν ἀντιοικονομικῶν μεθόδων δ' ὁν κινοῦν τὰ πλοῖα των, δύνανται ν' ἀποκομίζουν κέρδη ἀκόμη καὶ ὑπὸ τὰς σημειώνας κρισίμους περιστάσεις καὶ διτι, ὡς ἐκ τούτου, οὐδέποτε ηδελον συμφωνήσει εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ρασιοναλιζασίων τῆς χωρητικότητος. Δύναναι νὰ σάς διαβεβαιώσω, διὰ ἀμφότεραι αἱ ἀντιλήψεις αὗται εἶναι ἐσφαλμέναι. Η μεγάλη πλειονότητα τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ζημιούνται καὶ ὀλίγοι μόνον ἔξ αὐτῶν, οἵτινες διακινδυνεύουν ταξιδεύοντες τὰ σκάφη των ἀνεπαρκῶν ησαντιλιμένα, κατορθώσουν μετὰ κόπου των καλύπτοντων μόλις τὰ ἔξοδά των. Υπάρχουν καὶ μερικά πλοῖα οἰκογενειακά, εἰς τὰ ὄποια ὑπηρετοῦν τὰ ἀρρενα μέλη δύνη τηρίων συγγενειῶν οἰκογενειῶν, πιθανόν δὲ ταῦτα νὰ κερδίζουν πτωχά τινα ποσά, ἐπαρκούντα διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἐλώγων οἰκογενειῶν. Καὶ οἱ τῆς κατηγορίας ταῦτης ὅμως πλοιοκτήταις μοιολογοῦν διὰ τὸν ἀξίαν τῶν κόπων νὰ ἐργάζωνται ὑπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν καὶ διτι εἶναι πλέον καιρός, ποτε γίνονται ἀποδεκταὶ ἄλλαι μέθοδοι, διὰ νὰ προέλθῃ μία σταθερότητα εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐργασίαν καὶ νὰ τεθῇ αὕτη ἐπὶ βάσεως ἐπικερδοῦς. Διὰ νὰ ἐκκαθαρισθῇ δὲ παταξίδης ηδη αἱ θέσις μας, συνεκροτήθη τὴν ζηνήν Φεβρουαρίου ἐν Λονδίνῳ συνέδριον τῶν ἀντιπροσώπων τῶν "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, διπερ καὶ ἐνέκρινε παμφηφεῖ τὴν ἀπόφασιν:

«Οι ἀντιπρόσωποι τῶν "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἐν Λονδίνῳ, ἀναγνωρίζοντες ἀπολύτως τὴν ἐπείγουσαν ἀνάγκην μιᾶς Διεθνοῦς συνεργασίας πρὸς βελτίωσιν τῶν συνδημῶν ὑπὸ τὰς ὄποιας ἀγωνίζεται σύμερον ἡ Ναυτιλία, θεωροῦν ἐπιβεβλημένην τὴν ἀμεσον, ἐν προκειμένῳ, ἐνέργειαν καὶ εἰνε πρόδυμοι νὰ μετάσχουν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν οἰουδήποτε σχεδίου παροπλισμοῦ ἡ ἄλλοι τίνος τρόπον, διὰ τὸν συντηρητικότητο της η ἀναβίωσις τῆς ναυτιλίας καὶ τὸ ὄποιον θὰ ἐτύχησε τῆς ἐγκρίσεως ἀπὸ μέρους τῆς Βρετανικῆς Ναυτικῆς Βιομηχανίας.

Αντίγραφον τῆς ἀποφάσεως ταύτης διεβιβάσθη πρὸς τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον τοῦ Λονδίνου, ὅποιον δὲ ἔχω τὴν τιμὴν γίνεσθαι ἀνάκοινωσιν πρὸς ὑμᾶς διὰ τὸν "Ενώσιας Εφοπλιστῶν", τῶν "Αθηνῶν, μὲ εἶναι οἰουδήποτε σχεδίου παροπλισμοῦ τὸ παρόν συνέδριον, διὰ τὰ μέλη της ἐνέργειαν τῶν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν καὶ ἐλπίζουν διὰ τὸν θέλοντα συντομώς τοῦ θέλοντα συντομώς τοῦ περιπτώσεως:

1). "Η διάκρισις τῆς σημαίας ἐπὶ τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τὰς ἀσφαλίσεις τοῦ φορτίου.

2). "Η διάκρισις τῆς σημαίας ἐν τῇ ναυλαγορᾷ.

Φρονῶ, διὰ τὸν ἀνύπομπονταίς μας ἐπὶ τοῦ διὰ τοῦτο φρέπει νὰ γίνηται, ἀποτελεῖ ἀπόδειξην διὰ τοῦτο οἱ "Ελληνες δὲν κερδίζομεν τούστους πολλά κρηματά, ἀλλὰ καὶ ἔαν συνεβαίνει τὸ ἀντίθετον, ἐμφανίζομεν δῆλην τὴν καλὴν μας διάθεσιν διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τοῦ παρόντος αὐξησεως τῶν κερδῶν μας, χωρὶς νὰ ἐπέλθῃ βλάβη η ὡφέλεια εἰς αὐτοὺς η ἐκείνους τῶν ἀλλοδαπῶν συναδέλφων μας. Δὲν δύναμαι νὰ τερματίσω τὸν λόγον μου, χωρὶς νὰ προσθέσω πόσον λυπούμαι, διότι ἀπουσίζομεν ἐπίσημοι άντιπροσώπων τοῦ Λονδινείου Επιμελητηρίου, ἔστω καὶ ὡς συμπαθῶς διακείμενοι παραποτηροῦται καὶ πιστεύω διὰ τὸν πρόχω τὸν δύμαρρον διὰ τῆς σημαίας των παροπλιστῶν τονίζων, διὰ τὸν θέλοντα συνεργούντων τῶν παροπλιστῶν τονίζων, διὰ τὸν πρόχω τὸν πρόσωπον τοῦ παροπλιστῶν τονίζων.

Λαμβάνω τὸ θάρρος νὰ ὑποβάλω, διπερ τὸ συνέδριον τοῦτο παρακαλέσθη υἱός Κύριος Πρόεδρος καὶ τῶν πολύτιμων φίλων κ. *Cecil Brightman*, διπερ ως γίνεται φρεσκός ἐνὸς ἀγγέλματος μας πρὸς τὴν Μεγάλην σας χώραν: "Ο Milton εἰλεγει εἰπει τὸ σοφὸν γνωμικὸν: "Ἄς μη λησμονῇ η Ἀγγλία τὴν προτεραιότητά της εἰς τὸ νὰ διδάσκῃ τὰ "Εθνη, πῶς νὰ ζοῦν". Καὶ ημεῖς λέγομεν. "Ἄς μη λησμονῇ η Ἀγγλία τὴν προτεραιότητά της, εἰς τὸ νὰ διδάσκῃ τοὺς ἐφοπλιστάς, πῶς πρέπει νὰ ζήσουν διὰ τῆς "ρασιοναλιζασίων".

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

RIPARAZIONI NAVALI IN GENERE SCAFI, MACCHINE & CALDAIE

TELEGRAMMI: SANGIORFICINE-GENOVA
TELEFONO: 61-522

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

CAMREX,,

ANTICORROSIONE COMPOSITIONS

TROVICO,, ANTIFOULING COMPOSITION
FAR EAST,, BRAND ANTIFOULING COMPOSITION.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΔΙΑ ΤΙΜΑΣ ΚΑΙ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΑΠΕΥΘΥΝΤΕΟΝ:

Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΝ

HARROWBY STREET CARDIFF "H

CAMREX PAINT PRODUCTS C°

SUNDERLAND

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

Μηχανοκίνητα ἡ ίστιοφόρα πλοῖα ;

‘Η ανάγκη τῆς Κρατικῆς ἐπεμβάσεως

Εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς μηχανικῆς ἀναπτύξεως, τὴν ὅποιαν διατρέχει ὁ κόσμος δόλοκληρος, φυσικὸν ἡτο καὶ ἡ ναυτιλία, νὰ μὴν ὑστερήσῃ. Μετά τὰς μεταβολὰς τοῦ σχῆματος τοῦ σκάφους καὶ τῆς προώσεως τῶν μηχανικῶν κινούμενον πλοίων, ίδού ἡ μανία τοῦ συγχρονισμοῦ καὶ ἐπι τῶν ιστιοφόρων, τοῦ ἀρχαιοτάτου αὐτοῦ τύπου τῆς θαλασσίας μεταφροῖς.

Οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ ὑστερήσουν τῶν εὑρωπαίων συναδέλφων τον. Μόλις ως ἔμαιαν—καὶ δέν λείπονταν οἱ κατάλληλοι πληροφορηταὶ οἱ ἐπιρροσιωποῦντες ἐν προκειμένῳ τὰ διάφορα εἴδη πλαικά εργοστάσια κατασκευῆς μηχανῶν—οἵ τα ἰστιοφόρα δύνανται νὰ πλέωσιν διὶ μόνον δι’ ἴστιων, ἀλλὰ καὶ διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως (πετρελαιομηχανῆς) εὐκόλως ἐγκαθισταμένης, ἀνεν οὐσιωδῶν μετατροπῶν τοῦ πλοίου καὶ τοκοχρεωλυτικῶν ἔξοφλουμένης, ἐσπεισαν ἀμέσως εἰς τὴν τοποθέτησιν πετρελαιομηχανῶν εἰς τὰ ὥραια ἰστιοφόρα πλοῖα των. Τὸν ἔνα πλοιοκτήτην ἰστιοφόρου ἐμμῆνθη ἔτερος καὶ τοῦτον πολλοῖ. Οὕτως ἀπέκτησαν ιδιαιτέρων κατηγορίαν ἰστιοφόρων πλοίων, τὴν τῶν πετρελαιοκινήτων ἰστιοφόρων, δοσμέραι αὐξανομένην ἀλματωδῶς.

Ἐνδόλγως δικος θὰ ἐρωτήσῃ τις: Εἰναι ἄρας κακὸν τὸ ὅτι τὰ ἰστιοφόρα μας ἀπέκτησαν μηχανικὴν πρόσωσιν καὶ ἀντὶ τὸ ταξίδιον τῶν νὰ διαρκῇ ἡμέρας καὶ ἐνίοτε ἑβδομάδας διαρκεῖ μόνον ὥρας τινάς; Εἰς τὴν ἐρωτησιν αὐτὴν δὲν δυνάμεθα ἀπολύτως νὰ ἀπαντήσωμεν διὸ οὐκοῦ ναι ἡ ὅρη.

Ἡ τοποθέτησις μηχανῆς ἔν τινι ἰστιοφόρῳ ἀναμφιστήτητον εἶναι ὅτι διὰ τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον ἀποτελεῖ πρόδον, ἀφ' οὗ συντέμενε οὐσιωδέστατα τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου. Ἀλλ' ὅπως κάθε νέον ἔργον ἔχει συμφύτως καὶ ἀνάλογα μειονεκτήματα—κατὰ τὸν γενικὸν φυσικὸν κανόνα τῆς ισορροπίας τῶν δυνάμεων—οὕτω καὶ τὸ πετρελαιοκινήτην ἰστιοφόρον ὃταν ἔχῃ ἀριθμόν τινα μειονεκτημάτων, ἀτινα δυνατὸν νὰ ἐπιδρῶσι διὶ μόνον ἐπὶ τὴν ἐξμεταλλεύσεως αὐτοῦ τούτου, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ κοινονικοῦ συνόλου σπουδαίον νὰ παιζωσι φόλον. Ἐξετάσωμεν λοιπὸν τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα αὐτοῦ καὶ ἰδωμεν τίνα εἶναι σπουδαίοτερα.

1) Τὸ πετρελαιοκινήτον ἰστιοφόρον, εἶτε ἐκ μετατροπῆς εἴτε ἐκ ναυπηγήσεως φέρει τὸ κέρδος τῆς συντήρησεως τοῦ πλοίου, μὴ ἐμποδιζόμενον κατὰ κανόνα ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

2) Ἡ σύντησις τοῦ ταξιδίου ἀποτιμᾶται εἰς χρῆμα καὶ ἀσφάλειαν τοῦ ἐμπορευμάτος καὶ μεγαλειτέραν μεταφοράν ποσότητος ἐμπορευμάτων.

3) 'Εφ' ὅσον τὸ ἐμπόριον κινεῖται ζωηρῶς ἐπὶ τοσοῦτον τὸ πλοίον φέρει μεγαλύτερα κέρδη τὰ ὅποια ἐπὶ τῶν συνήθων ἰστιοφόρων δὲν εἶναι δυνατά.

Προκειμένου δικος περὶ τῶν Ἑλληνικῶν ἰστιοφόρων ἔναντι τῶν πλεονεκτημάτων αὐτῶν ἔχομεν τὰ κάτωθι ἀνάλογα ἡ μᾶλλον δυσανάλογα μειονεκτήματα. Διότι :

1) Τὸ σκάφος εἶτε ἐκ ναυπηγήσεως προσδιωρισμένον διὰ μηχανῆς, εἶτε ἐκ μετατροπῆς, εἶναι βέβαιον ἀπολύτου ὅτι συντέμενε τὸν χρόνον τῆς ζωῆς του, λόγῳ τοῦ κραδασμοῦ διὸ νήσταται ἐκ τῆς κινήσεως τῆς ἐλλικος. Τὰ ναυπηγεῖα μας ἔχει ἄλλον δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ναυπηγήσουν σιδηρῷ πλοῖα κατάλληλα δι’ ἔλλικα. (Ο συνεχῆς οὕτως κραδασμός—τὸν ὅποιον αἰσθάνεται πᾶς τις ἐπιβιώνων καὶ ταξιδεύοντας διὰ πετρελαιοκινήτου ἰστιοφόρου—ἐννοῶ δὲ μόνον τὰ ἔξιλινα— εἶναι ἐκδῆλος καὶ δὲν χρειάζονται εἰδικαὶ τεχνικαὶ γνώσεις ν’ ἀντιληφθῇ τις, οὕτως οὐτος ἐπιφέρει τὴν προσδετικὴν χαλάρωσιν τῆς συνθήσεως τοῦ πλοίου.

Εἰναι γνωστὸν πλέον ὅτι τὰ πετρελαιοκινήτα ἰστιοφόρα ἐπιστέπονται συχνότερον τὰ ναυπηγεῖα η τὰ λοιπὰ ἰστιοφόρα. Οἱ πλοιοκτήται—πλοιάρχοι ἔχουσι πικράν πεῖραν τούτου.

2) Ἐτερον οὐσιώδες μειονεκτήματα τοῦ πετρελαιοκινήτου ἰστιοφόρου πλοίων εἶναι ἡ ἀδύναμία τῆς ἀποπληρωμῆς τῆς μηχανῆς, ἀποτελούσα κυριολεκτικῶν δονιών ὀλοκλήρου τοῦ σκάφους εἰς ταῦτην.

Διὰ νὰ κατανοηθῇ σαφεστέρον δι’ ὅλιγων πῶς συνήθως καὶ ὑπὸ ποιάς συνθῆκας γίνεται ἡ τοποθέτησις τῆς μηχανῆς (πάντοτε ἐννοοῦμεν ἐσωτερικῆς καύσεως) εἰς τὶ ἰστιοφόρον.

Κάθε πτωχὸς ναυτικός, κύριος ἐνὸς ἰστιοφόρου, ἔχων ποσόν τι ὡς ἀπόδεμα ἐκ τῆς μαρσάς καὶ σκληρᾶς αὐτοῦ ἐργασίας ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἀποφασίζει νὰ τοποθετήσῃ μηχανήν εἰς τὸ σκάφος του, τὸ μὲν παρακινούμενον ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ἐργοστάσιων παραγωγῆς μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, τὸ δὲ μηνύμενον τῶν συναδέλφων του. Τὸ ἰστιοφόρον ἀνασύρεται ἐν τινι ναυπηγείῳ, διασκευάζεται καὶ τοποθετεῖται ἐν αὐτῷ ἡ μηχανή. Ἐναντὶ τῆς ἄξιας αὐτῆς προκαταβάλλει ποσόν τι συνήθως 20—25 οἷον ἐπὶ τοῦ συνόλου. Πρὸς ἀσφάλειαν τοῦ ὑπολόγου δι’ ὅφειλτης (πλοιοκτήτης) ὑπογράφει μηνιαία η τρίμηνη γραμμάτια, ἔτι δὲ ὑποθηκεύει καὶ ὀλόκληρον τὸ σκάφος, διότι ἡ κυριότητα τῆς ἐν αὐτῷ μηχανῆς ἔξακολονθεῖ παραμένουσα, μέχρις ἀποπληρωμῆς τῆς ἄξιας της, εἰς τὸν πωλητὴν (*) ἐπὶ τῷ ἀναλόγῳ τό-

(*) Κατὰ περίστερον νομίκην (!) σκέψιν παρατηρεῖται τοῦτο τὸ καινοφυνές, κατὰ τὰ συναπτόμενα συμβόλαια. Ἐν φωλεῖται ἡ μηχανή ὑπὸ τοῦ ἐργοστάκου εἰς τὸν πλοιοκτήτην, κατὰ κυριότητα, ἀντὶ τοῦ ὥρισμάν της τημπάτος, πρὸς ἀσφάλειαν δὲ τοῦ τοχοῦ ὑπολόγου ποσογράφωνται ἀνάλογοι συναδέλφωνται, ἐπιπροσθέτως δὲ παραχωρεῖται καὶ ὑποθήκη ἐπὶ

κφ. 'Ο πλοιοκτήτης ἀρχεται τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου του, ἐξοφλῶν κατὰ τὰς δρισθείσας χρονολογίας τὰς συναδέλφωνται αὐτοῦ.

'Ἐν τῷ περιπτώσει ὅμως καθυστερήσεως μᾶς ἡ δύο δόσεων, τὸ πλοίον κατάσχεται ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ—πωλητοῦ τῆς μηχανῆς—καὶ ἐκπλευτράζεται.

'Ἐάν τὸ ἐκπλειστηρίασμα δέν ἐπαρκέσῃ πρὸς κάλυψιν τῆς μηχανῆς, ὁ διφειλέτης πλοιοκτήτης μένει χρεώστης τοῦ ὑπολόγου, δυνάμει τῶν εἰς κείρας τοῦ δανειστοῦ συναδέλφωντων του. Τὸ τοιοῦτον δύναται νὰ συμβῇ εἴτε ἐν ἀρχῇ τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ χρέους, εἴτε, τὸ συνηθέστερον, ἐν περιπτώσει ναυαγίου, ὅπε ἐπέκτησης τῆς ἀπωλείας τοῦ σκάφους τοῦ πλοιοκτήτου καταδύνεται καὶ ἡ χερσαία αὐτοῦ τυχόν περιουσία.

'Ἡ ἀνωτέρω ἀναγραφομένη περίπτωσις εἶναι συνηθεστάτη ἐπὶ τῶν πετρελαιοκινήτων πλοίων, λόγῳ τῆς μαστιζούσης τὴν ιστιοφόρον ναυτιλίαν καὶ τῆς μεγάλης προσφορᾶς πετρελαιοκινήτων.

3) Αὐτῇ εἶναι ἡ συνήθης πλευρά ἐν περιπτώσει ἀδυναμίας πληρωμῆς τῆς ἄξιας τῆς ἐπὶ τῷ ἰστιοφόρῳ μηχανῆς. Ἀλλὰ καὶ ἐν περιπτώσει ἐκπλειστηρίασμος τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς τὴν πετρελαιοκινήτριαν τῆς μηχανῆς ἑταῖριν, πάλιν οἰκονομικῶς εἶναι ἀσύμφορος ἡ τοποθέτησις τῆς μηχανῆς ἐφ' οὗ δὲν ἐπάρχει τόση κίνησις ἐμπορίου, ὥστε νὰ μὴν ἐπαρκῶσι διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν αὐτοῦ τὰ ἄνευ μηχανῆς ἰστιοφόρα.

'Τὸ ἀσύμφορον τῆς τοιαύτης ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου βασίζεται ἐπὶ τῶν ἔξιδων καυσίμων ὅλης, προσθήκην προσωπικοῦ τοῦ πλοίου, πρόσθετον φορολογικὴν ἐπιβάσυνσιν, ἐξηπρόγετησιν διατεθέντων κεφαλαίων καὶ συγχόνητα ἐπισκευῆς τοῦ σκάφους, περὶ ἣς ἀνωτέρῳ ἀνεφέρουμεν. (**)

τοῦ σκάφους. Συγχρόνως εἰς τὸ αὐτὸν συμβόλαιον ἀναγεράφεται ἡ ρήτρα διὶ τῆς μηχανῆς μετρίας ἀποπληρωμῆς ἀνήσυχη εἰς τὸν πολητήν, τοῦ ἀγοραστοῦ διὰντοῦτον νὰ διαθίσῃ αὐτήν. Ἐρωτάται λοιπὸν ποιά ἡ συνήθης σημασία τῆς συμβάσεως καθ' οὓς δύον ἐνόπλαρχοισαν δύο συμβάσεις: πώλησις καὶ χρήσις, τῶν διποίων ἡ συνύπαρξης ἀδύνατος, καίτοι ἡ σκοπός τῆς συμβάσεως είναι σαφής ἡ ἀγοραπωλησία (ἥς πλήρης ὑφίστανται τὰ στοιχεῖα). Οὕτω δύναται νὰ δυνατόν νὰ ἔνοχη γέγονη διὶ ὅτι τελευταῖος δρός ἀποτελεῖ πρόσθετον ἀσφάλειαν πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως τῆς ἀγοραπωλησίας.

'Ἐκ τῆς τοιαύτης ἡ ἄλλη λύσης τοῦ πολητοῦ τοῦ ζητήματος γεννῶνται πλεισταί διαστάσεις (ζητήματας (ζητήματας μηχανῆς, 100 τόνων φορτίου ἐκ Πάτρας, 6 πρόσωπων πλήρωμα).

Ναῦλος πρὸς δραχ. 80=8.000.—

Ἐξεδίκα τοῦ ἰστιοφόρου.

1) Μεσιτεία	Δραχ. 400
2) Μισθοτροφοδοσία πληρώματος ἐπὶ πιθανῆς διαρκείας ταξιδίου 6—8 ημερῶν ητοι διὰ μισθὸν πληρώματος (6X40)X8 ήμη.	Δρ. 1.920

Τροφοδοσία (6X20)X8	> 960 > 2.880
---------------------	---------------

3) Εἰσφορά πλοιοκτήτου ἐπὶ 8 ήμ. εἰς N.A.T.	32
Κυδερνήτης 1X4 δρ.X8 ήμ.	> 60 > 92

Ναῦται: 5X8X1.50	> 450
------------------	-------

4) Διόδια Κορίνθου	Τὸ σύλον ἐξέδοσιν Δραχ. 3.822
--------------------	-------------------------------

	Δρ. 440
--	---------

2) Μισθοτροφοδοσία πληρώματος ἐπὶ πιθανῆς διαρκείας ταξιδίου 3 ήμ. ητοι διὰ μισθὸν ητο: (6X40) X3 (διαφορά εἰς μηχανοδηγήν) Δρ. 900 > 360 1.260	1.260
---	-------

3) Εἰσφορά πλοιοκτήτου εἰς N.A.T.	12
Μηχανοδηγός	10.5
Πλήρωμα 4X1.50X3	18

4) Διόδια Κορίνθου	450
5) Καύσιμος θλη	126 μιλ. 1 1/2 τόν. X2200

> λίπανσιν 1 δοχ. X250	3.300 250
------------------------	-----------

6) 'Εξοπηράτησης τοκοχρεωλυσίου ητο: ἐπὶ ἀ-ξίας 600 χιλ. δρ. (διὰ μηχανῆς 75 ἵππων) πρός 9 οἰς ημερ. 142X36 ήμ.	426
---	-----

7) Φόρος 13 οἰς ἐφ' διολογήρου τοῦ ναύλου	1.144
---	-------

	Δρχ. 7.510
--	------------

*Ητοι ἐξ ἐνὸς ταξιδίου τὸ μὲν ιστιοφόρον ἀνευ μηχανῆς ἀποκομίζει: κέρδη (8000—3822)=1178, τὸ δὲ μετέ μηχανῆς (8800—7510) 1650. Δραχ.

'Ἐπομένως καὶ ἐὰν ὑποτεθῇ διὶ τὸ πετρελαιοκινήτον ιστιοφόρον εἰς τὸ αὐτὸν χρονικὸν διαστήμα ἐκτελεῖ δύο ταξιδία, (διπερ σαδερώδεις ἀμφισθητούμενοι) πάλιν τὸ σύνολον τοῦ ἐπιπλεόντος κέρδους, δὲν είναι δυνατόν νὰ ὑπερβῇ τὸ τοῦ ὑπολόγου ιστιοφόρου, τοῦ διποίου διὲληγθῆ διὸ τοῦ δυού ποσογράφωνται: ἀνάλογοι συναδέλφωνται τημπάτος, πρὸς ἀσφάλειαν δὲ τοῦ τοχοῦ ὑπολόγου ποσογράφωνται: ἀνάλογοι συναδέλφωνται, ἐπιπλέον δύο δρομολόγια διὰ τῆς μηχανῆς κουράζεται πολὺ πλέον τοῦ διπλασίου τοῦ ἀνευ μηχανῆς ἀπλοῦ ταξιδίου ιστιοφόρου.

'Από υπόφεως ναύλου είναι άληθες ότι το έμπόριον προτιμά τά πετρελαιοκίνητα ίστιοφόρα λόγω διφαλείας και ταχύτητος μεταφοράς τών έμπορευμάτων, άλλ' είς αντάλλαγμα καταβάλλει ηγέη μένον ναύλον κατά 10—15 ορούς πλέον τῶν άπλων ίστιοφόρων. 'Εφ' σού δὲ τὸ έμπόριον είναι πενιχρὸν εἰς ἀξίαν καὶ δὲν ὑφίσταται φθορὰν η δὲν ἔπειγε ή ταχεῖα μεταφορά τον προτιμᾶται τὸ ἄπλον ίστιοφόρον. 'Ανεξαρτήτως οὖν αὐτοῦ, μία τῶν ονομαδεστέρων προϊστούσεων τῆς εύδοξημήσεως τοῦ πετρελαιοκίνητα ίστιοφόρου είναι η προσφορά μεγάλης ποσότητος έμπορευμάτων πρὸς μεταφοράν, ὅστε τὸ πετρελαιοκίνητον πλοῖον μὲ τὰ ηγέη μένον εἴσοδα αὐτὸν (κανόμενος ὅλη, ἐπισκευαὶ μηχανῆς κλπ.) καὶ ἐπομένως ἐλάττωσιν τοῦ κέρδους νὰ ἀναπλεῖ τὴν διαφοράν. 'Άλλα τοιαῦτη πιθανότης δὲν ὑφίσταται, διότι ἀνεξαρτήτως τῆς ἐλάττωσης τῆς έμπορικῆς κυνήσεως —ἀπόρροια τῆς παγκοσμίου κρίσεως, ἀπαγορεύσεως εἰσαγωγῶν, ὑποκαταναλώσεως τοῦ ἀτόμου καὶ τέλος συναγονισμοῦ,— τοῦ ἀτμοπλοίου, τοῦ αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμου— τὰ πετρελαιοκίνητα ίστιοφόρα πλοῖα ηγέη μένον κατὰ τοούτον, ὥστε ἐπικρατεῖ σφραγός συναγωνισμὸς μεταξὺ αὐτῶν.

5) "Ἐτερος σπουδαῖος λόγος κατὰ τῶν πετρελαιοκίνητων είναι καὶ ἡ ταχεῖα φθορὰ τοῦ σκάφους, ἀνασυρμένου συχνότερον εἰς τὰ ναυπηγεῖα πρὸς ἐπιδιόρθωσίν του, λόγῳ τοῦ κραδασμοῦ ἐξ τῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς καὶ η ὑποχεωτική αὐτοῦ ἀργία διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσίν σῷ μόνον τοῦ σκάφους, ἀλλὰ καὶ τῆς μηχανῆς, σταν μάλιστα ληφθῆνται ὅψην ἡ ἐπιτολαιότης καὶ ἡ ἀμάθεια ἡ ἡμιμάθεια τῶν παρ' οἷς ἐπαγγελλούμενων τοὺς μηχανοδηγούν, μηχανικοὺς μηχανῶν ἐσωτερικῆς καυσίσεως. Τὸ μειονέκτημα τοῦτο φινερὸν είναι οὐδὲν ὑφίσταται εἰς τὰ ἀνέν της μηχανῆς ίστιοφόρα, τὰ δόπια διατρέχοντα ὀλιγώτερα μᾶλιστα καὶ ὑπὸ φυσιολογικούτερας δι' αὐτά συντήκας, πολὺ ὀλιγώτερον φθείρονται τῶν μηχανοκίνητων.

6) "Άλλὰ καὶ ἀπόφεως δημιουρούμενῆς ἡ ἔξαγωγὴ τόσου συναλλάγματος οὐχί μόνον διὰ τὴν ἀγοράν τῶν μηχανῶν, (*) δαπάνη ἐφ' α-

(*) Εὔτοχημα είναι διτὶ ἀπό ὀλίγων ἑταῖρων, ηρχισαν καὶ τὰ ἀλληληγρατικὰ μηχανουργεῖαν νὰ κατακευάζωσι πετρελαιομηχανὰς μέχρις 60 ζηπων (Πειραιός, Βόλες, Θεσσαλονίκη), τῶν δοπιών δημος λόγῳ τοῦ μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος ἀφ' οὓς ἐδόθησαν εἰς τὴν ἀγοράν δὲν κατέστη δυνατός διελγχος αὐτῶν ἀπό ἀπόψεως καλῆς λειτουργίας καὶ ἀντοχῆς τῶν μεταλλων.

παξ γενομένη ἀλλὰ πολὺ περισσότερον διὰ τὴν ἀγοράν τῆς καυσίμου ὅλης μηδαμὸς παραγομένης ἐν Ἑλλάδι, βαρύνει ἀρκετά εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς πολιτείας νὰ ἐπεμβῇ ἐν προκειμένῳ, ἵνα σταματήσῃ ἡ περιτέρῳ χρησιμοποίησις τῶν κινητήρων εἰς καθαρῶς ίστιοφόρα πλοῖα.

Τὰ ἀνωτέρω ζητήματα ἐγγεννήθησαν πολὺ πρότερον ημῶν εἰς τὰ ναυτικότερα τῶν κρατῶν, (Σανδενιανία, Ἀγγλία, Ἰταλία), μὲ τὰς γενικεύσεως.

Οὕτω βλέπουμεν ὅτι ἡ Σουηδία, ἡ Νορβηγία, ἡ Ἰταλία, ἐσχάτως δὲ καὶ ἡ Ἀγγλία ἥρχισαν ἐνθαρρύνονται τὴν ίστιοφόρον ναυτικὸν τῶν, ὅποιον διὰ τὴν ἀποτοπλοίαν των, ἀλλὰ καὶ δι' ὑπεροπτούσιον πλάσιον, ὃς απὸ Εὐρώπης εἰς Ανατολαίαν ἡ καὶ Νότιον Ἀμερικήν, πρὸς μεταφορὰν σιτηρῶν καὶ ὄλλων έμπορευμάτων, μὴ ὑποκειμένων, φυσικῷ τῷ λόγῳ, εἰς φθορὰς ἡ ἀλλοιώσεις.

"Ἄφ' οὐδὲπον τοιαύτη ἡ κατάστασις, νομίζομεν ὅτι τὸ κράτος δύναται καὶ πρέπει νὰ ἐπεμβῇ καθοδηγοῦν ἐν προκειμένῳ τοὺς πλοιούστητας ίστιοφόρων ὥστε νὰ παύσσονται μεταγειτούζονται εἰς τόσον εὐρεῖαν πλήματα τὰς μηχανᾶς εἰς τὰ πλοῖα των, τὰ δόπια ὡς ἐκ τῆς διασκευῆς ἀνέκαθεν προωρίσθησαν νὰ πλέωσι δι' ιστίον.

Τὴν τοιαύτην τὸν επέμβασιν δικαιούμενή ἡ δημοσιονομική του πολιτική, τῆς παρεμποδίσεως ἔξαγοντος συναλλάγματος δι' ἀγοράν μηχανῶν καὶ καυσίμου ὅλης, ἡ ἀνέργια τῶν ναυτικῶν ἡ προκαλούμενή διὰ τῆς τοποθετήσεως μηχανῆς ἐν την ίστιοφόρῳ ἀφ' οὐδὲ διὰ τῆς ταχυτέρας μεταφορᾶς τοῦ έμπορευμάτος, χρησιμοποιοῦνται ὀλιγώτερα πλοῖα καὶ ἐπομένως ὀλιγώτερον ναυτικοὶ καὶ διότι τὰ ναυπηγεῖα ναυπηγῶσιν ὀλιγότερα σκάφη.

Τέλος —είνει γνωστόν— ὅτι τὸ ἔμψυχον ὄλικόν τοῦ ναυτικοῦ μας μορφώνεται διὰ τῆς ιστιοπλοίας καὶ δὲν δύναται νὰ ἐννοηθῇ πολεμικὸν ναυτικόν, τοῦ δόπιον τὰ στελέχη ἐν γένει δὲν προϋπηρέτησαν ἐπὶ ιστιοφόρων πλοίον.

Ἴδουν, ἐν δόλγοις, οἱ λόγοι δι' οὓς ἡ πολιτεία δρεῖται νὰ ὑποστηρίξῃ τὴν ίστιοφόρον ναυτιλίαν, ἀφ' οὐδὲ ἀλλὰ πλονούστερα καὶ ναυτικότερα ὅμιλον κράτη ἐστρέψαν, παρ' ὅλην τὴν μηχανικήν πρόδον τοῦ αἰλόνος μας, ἀμέριστον τὴν προσοχήν των εἰς τὸ ίστιοφόρον πλοῖον.

Πειραιεὺς Μάρτιος 1934

Δ. Χ. ΜΑΡΓΕΤΗΣ
Λιμενάρχης Α'
Δικηγόρος

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

EN AMBOURGΩ

ΤΗΛΕΦ. 351471
ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγεῖον ἐκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ ὀλῶν 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

Μήκος	102'
Πλάτος	22.4"
Βέθυνσμα	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



Γαλλία

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Ο διά το τρέχον έτος προϋπολογισμός του Γαλλικού υπουργείου της Έμπορικής Ναυτιλίας προβλέπει πιστώσιν 349.600.000 φράγκων δι' έπιχορηγήσεις πρὸς τὰς ναυτικάς ἑταῖρις, τῶν όποιων τὰ σκάφη ἐκτελοῦν ταχυδομικὰς γραμμάς, καθὼς και σεβαστὰ ἄλλα ποσά διὰ γενικού ἐνδιαφέροντος ὑπηρεσίας. Τὰ σπουδαιότερα κονδύλια τῶν ἔπιχορηγήσεων τούτων είναι τὰ ἀκόλουθα:

Εις την «Compagnie Generale Transatlantique» διὰ τὰς γραμμὰς Νέας Υόρκης, Αντικόνη Ινδιῶν, Κόλπου Μεξικοῦ και Κεντρικῆς Αμερικῆς φφ. 150.000.000.

Εἰς τὰς σημβατικάς ψήφεσίας τῶν «Messageries Maritimes» διὰ τὰς γραμμὰς «Απειρούντης, Αντιρρίου, Νέας Καλλιδονίας, Ανατ. Αφριζῆς, Τινδικοῦ ωκεανοῦ καὶ Ανατ. Μεσσεγίου φρ. 143.300.000.

Εις τὴν ἑρακλεῖαν ἔσται σινέτα με 12.000.000

Εις την εταιρίαν «*Frai-sinet*» φ. 12.000.000.
 Προβλέπεται αύξημα κονδύλια 17 έτ. φ. διὰ τὴν παραχώσησιν εἰς τοὺς ἐφοριατικὰς ποσοστοῦ τυνὸς ἐπὶ τῶν τόκων τῶν δανείων τού, τῶν παρεχομένων ὑπὸ τῆς «Ναυτικῆς Ησιτων», 7.500.000 φ. ποὺς ἐνθάδυσαν τῆς βιομηχανίας τῆς ἀλειάς εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας καὶ 221.970.000 φ. διὰ τὴν κρατικὴν συνεισφρούν ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Απομακριζοῦ Ταμείου.

Οι προϋπολογισμοί τῶν θαλασσίων Γαλλικῶν λιμένων, οἵτινες εμφανίζονται εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῶν ὑπουργείων τῶν Δημοσίων Ἑργών, σημειεύονται μὲν συνολικὸν κονδύλιον 141.263.628 φρ., συμπεριλαμβανομένων εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν καὶ 40.500.000 φράγκων διὰ νέα ἐργα καὶ συντήρησις καὶ ἐπισκευὴς τῶν ὑφίσταμεν τοιούτων, 65.931.000 φρ. δι' ἐργα βελτιώσεων καὶ προετάσεων καὶ 17.000.000 φρ. διὰ τὰ πανοικοῦ δίζηντον.

Εξ άλλου εις τὸ δημοσιευθὲν ὅμοῦ μετὰ τῶν ἀντέτεω προϋπολογισμῶν διάταγμα προβλέπεται ὁ πενταπλασιασμός τοῦ ἐκτάπτου φόρου Ἀποθηκών, ἐνός διαφορικοῦ τέλους ἐπιβληθέντος ἀπὸ τοῦ 1892 καὶ εἰστρατημένου ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων ἔνης προελεύσεως, τὰ διοιαίσχυντα εἰς Γαλλίαν ἐν διαιτακούσεως, μεσαὶ ἐνός ἔνοντος λιμένος, ἔξαιρουμένων μόνον τὸν Ἑγ. Ἀμφέρσης καὶ Στρασβούργου παρομοίων προελεύσεων. Εἰς τὴν ἔξαρσειν τωντῆν παρέχεται τὸ δικαιώμα εἰς τὸν ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν νά πέριλάβῃ καὶ σᾶν προϊόντα εἰνε ἀδύνατον νά εἰσαγθοῦν κατ' εὐθεῖαν εἰς Γαλλίαν.

‘Η ἑκκαθάρισις τοῦ στόλου τῆς «C.G.T.»

Από τινων ήδη έβδομάδων ή «Compagnie Generale Transatlantique» ηρχισεν έφαρμοζουσα πρόγραμμα έκπτωσης του έμπορικου της στόλου. Έντος διμήνου επωλήθησαν—κυρίως πρός διάλυσην—18 από τα παλαιότερα σκάφη της, σημερον δέ ή έταιρια αυτη κατέχει στόλον 83 μόνον πλοίων, έναντι 101 τόνων άρχοντο του έτους. Εφιθη σούπομις ή τοιαντη άπαλλαγή της άπο μονάδας παλαιάς και έπιχημος, πλειστα τών δύο ποιών ένοισκοντο άπο μακρού χρόνου έν παροπλισμῷ, και ή έχυγιανσι τοῦ στόλου της διά της διατηρήσεως μόνον τῶν νεοτέρων και έκμεταλλευσιμών σκαφών.

Σήμερον άπόντι εύθισονται σὲ άργια 31 ἐν ὅλῳ πλοϊα τῆς «C.G.T.», τὰ περισσότερα τῶν ὁπίσιων εἰνε καταδικασμένα καὶ πολὺ συντόμως θέλουν πωληθῆ πρὸς διάλυσιν. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγονται καὶ τέσσαρα ἀτμοτίποια τῆς σειρᾶς «San», ἐν τῆς ὁπίσιας θὰ κρατηθοῦν μόνον τὰ ἔξ, ἀπαντηγγίθησαν εἰς τὸ Μπέλκαστ κατά τὰ ἔτη 1930 καὶ 1931.

Σπουδαίαι ἐπίσης μεταβολαὶ θὰ πραγματοποιηθοῦν εἰς τὴν ὑπερσίαν τῆς γραμμῆς Μασσαλίας—Βορ. Ἀφρικῆς, εἰς τίνν ὅποιαν ἔργαζονται ἡδη πλοιά χωρητικότητος 4.000 τ., περίπου ἐξαστον. Τὰ πλοιαὶ αὗτα ἐκτελοῦν τὴν διαδρομὴν Μασσαλίας—Ἀλγερίου ἐντὸς 24 ὥρων καὶ Μασσαλίας—Οράν ἐντὸς 36 ὥρων, ἀλλ᾽ ἡδη, ὅτε συνεπληρώθησαν τὰ νέα λιμενικά ἔργα τοῦ Ἀλγερίου καὶ παριστάται ἐψηφιῇ ἡ πλευρόις σκαφῶν κειζόνος χωρητικότητος, ἡ «C.G.T.» μελετᾷ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἐν τῇ γραμμῇ ταῦτῃ πλοίοιν της διὰ μεγαλύτερων, διαπραγματεύεται δὲ πρός τοῦτο τὴν ἀγορὰν δύο πολιτελῶν Καναδικῶν ἀτύπολοιν 10.000 τ. ἐξαστον καὶ τιμήτης 22—23 μiliον.

Διὰ τῶν νέων τούτων σκαφῶν τὸ ταξίδιον θὰ είνει ἡμερήσιον, μὲν ἀναχωρήσουν ἐκ Μασσαλίας τὴν πρώτην καὶ ἀφίξιν εἰς Ἀλγέριον ἀργά τὴν νύκτα, ὅποτε οἱ δί· Οὐράνιος ἐπιβάται θὰ συνεχίζουν τὸ ταξίδιον των οἰδηροδρομικῶν καὶ θὰ φθάνουν εἰς τὸν προορισμὸν των ταχύτερον. Κατὰ φυσικήν τοῦ συνδιάσμου τούτων συνέπειαν θὰ καταργηθῇ η γραμμή Μασσαλίας—Οράν.

Γερμανία

‘Η κρίσις είς τὴν γραμμὴν Boo. ’Ατλαντικοῦ

Χαρακτηριστικήν ἀπόδειξιν τοῦ συνεχῶς ἀναπτυσσομένου ἀνταγωνισμοῦ μεταξύ τῶν ἑταῖριών, ποὺ ἔχουσαν τὴν γραμμήν τοῦ Βορᾶ. Ἀτλαντικοῦ, ἀλλὰ καὶ τῆς οἰκονομικῆς καχεζίας τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου, ἀποτελεῖ ἡ ἀπόφασις τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόδδ», ὅπως εἰς τὰ δύο αὐτὸν σούπερ—λάίνες «Bremen» καὶ «Europa» καταργηθῆ ἀπό Ιησοῦ Απολίτων η δευτέρᾳ θέσις των. Τὰ διαιρεσίματα αὐτῆς θὰ χαρακτηρίζονται τοῦ λοιποῦ τοῦ γ'. Θέσεως, συμπεριλαμβανομένων καὶ ὄλων τῶν κοινοχρήστων αἰθουσῶν ἑστιατορίου, κατυπηστηρίων, βιβλιοθήκης, μπάρ αναψυχῆς, ἀθλητικῶν παιδιών κλπ. Εἶναι ἀξιοσημειώτων νά προστεθῇ, ὅτι οἱ ἐπιβάται τῆς γ' θέσεως θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν θαλάμους μὲ διαιτέρων λουτρόν, μολονότι δε ἐν τῷ πραγματικότητι θὰ ταξιδεύουν εἰς τὴν β' θέσιν —τυπικῶς πλέον θεωρούμενην ως τρίτην— θὰ ἔξαπολονθοῦν πληρώνοντες εἰσιτήριον γ' θέσεως, χωρὶς καμίαν αὐξήσιν.

Ἐπίσης ἀπὸ τῆς 14ῆς Ἀπριλίου, τὸ «Bremen» καὶ τὸ «Europa», εἰσπλέοντα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χερβούργου, θά πλευρίζουν εἰς τὰ νέα κορηπιδώματα τὰ εἰδικῶς κατασκευασμένα διὰ τὰ υπεροχεάνια. Επί τῶν νέων αὐτῶν προσκυνιῶντιν ἔχει ἀνεγερθῆ καὶ τὸ μέγαρον τοῦ Ναυπικοῦ σταθμοῦ τοῦ Χερβούργου, τοιουτοπότας δὲ θά ἀποφεύγονται τοῦ λοιποῦ ἡ καθυστέρησις τῶν πλοίων καὶ ἡ καταπόνησις τῶν ἐπιβατῶν, ὑποχρεούμενον νά ἐπικοινωνοῦν μεταξὺ ξηρᾶς καὶ υπερωκεανίων διὰ μικρότερον σαφῶν. Ἐπίσης η ἐπὶ Παρισίων ἀμάζοστοι γιαδά σταθμεύη παρὰ τὸ πλευρισμένον πλοῖον διά τὴν ἀμεσον ἐπ' αὐτοῦ ἄνοδον τῶν ἐπιβατῶν ἡ τὴν παραλίαν τοιούτην.

Ἔνωμ. Πολιτεῖαι

Ἡ ἀνανέωσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Αἱ ναντηγήσεις σκαφῶν εἰς τὰς Ἕνων. Πολιτείας ἐμειώθησαν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ὅριον, ἵναντι δὲ τοῦ ὄχου τοῦ μεγάλου στόλου, ὃστις κατεσκεύασθη διαφορόντις τῆς πολεμικῆς πλειόδου, 40 μόνον πλοίων ἐναντιγήθησαν μεταπολεμώσας, καὶ ταῦτα ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἀρωγὴν, διὰ τῆς ὅποιας ἐξαλέπτετο ἡ ἐπί πλέον διαφορὰ τοῦ κόστους ναντηγήσεως μεταξὺ Ἕνων. Πολιτεῖῶν καὶ ἀλλοδαπῆς. Ἡδη γίνεται λόγος περὶ ἐνός νέου ναντηγικοῦ προγράμματος, κατά τὸ ὅποιον ἡ κυβερνητική τῆς Οὐδαειγκτῶνος θὰ καταστήσῃ τὸν ναντηγὸν κατ' εὐθείαν συμμέτοχον εἰς τὰς δαπανὰς τῆς κατασκευῆς. Ως γνωστόν, τὰ ἔξοδα τῆς ναντηγήσεως ἐνός πλοίου εἰς τὰς Ἕνωνέαν Πολιτείας ἐπληρώνοντο μέχρι σήμερον ὑπὸ μόνου τοῦ ἐφοπλιστοῦ, εἰς τὸν ὅποιον παρείχετο, κατά ἓνα καθημερισμένον ποσοστόν, ἡ κυβερνητική ἀρωγὴ. Κατά τὸ νέον σχέδιον τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους θὰ τὴν πληρώνῃ ὁ ναντηγός, ὅστις καὶ θὰ τὴν καλύπτῃ ἀπὸ τὴν πρὸς αὐτὸν παροχὴν ἀναλόγου Κρατικοῦ δανείου μὲ πολὺ^τ γαμηλὸν τόπον.

Τό ανωτέρω σχέδιον ἔξεπονήθη ἀπὸ τὴν Κρατικὴν δημοσίαν τῆς Ναυτιλίας, λέγεται δὲ ὅτι ἐπιφρεστεῖται ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ὅτι πρόσκειται κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πέντε ἔτη προσεχῶν ἐτῶν νὰ κατασκευασθοῦν 400 νέα πλοῖα εἰς ἀντικατάστασιν ισαριθμών ἐκ τῶν ἧδη ἐργαζόμενών, ἄτινα μᾶλλον θὰ διαλυθοῦν, διότι τὰ πλεισταὶ εἰς αὐτῶν ἔχουν καταληφθῆν ὑπὸ ὅριον τῆς ἡλικίας καὶ εἰναι ἀνίσταντα νὰ ἔξασον οὐδέποτε κινούμενα κινεζόδως. Ἡ ἀπατήθησμένη δαπάνη διὰ τὴν Κρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου θὰ ληφθῇ ἐκ τοῦ κεφαλαιού τῶν 50.000.000 λιρῶν, τοῦ προβλεπομένου ἀπὸ τὸν Νόμον περὶ χορηγήσεως Ναυπηγικῶν δανείων, θὰ ἐπιστρέψεται ἐντὸς μιᾶς εἰκοσαετίας, εἰς δὲ τὸν ναυπηγὸν θὰ καταβάλλεται τὸ δάνειον τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους, ἀφοῦ πρῶτον ὁ ἐφοπλιστής πληρώσῃ τὰ 25 οὐ τῆς ἀξίας τοῦ διὰ λογαριασμῶν τον κατασκευαζομένου πλοίου.

Ἐξ αἱδοίδίας κυβερνητικῆς πηγῆς ἀνεκουνόθη, ὅτι τὸ ἀνωτέρῳ σχεδίῳ πρόσειται πολὺν συντόμως νὰ τεθῇ εἰς ἔφαρμογήν, διότι ὁ πόρεδρος Ροῦσβελτ ἐπιθυμεῖ, ὅπως αἱ Ἡνωμ. Πολιτείαι διατηρήσουν ἐπαρκῆ ναυτιλιακήν δύναμιν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν διὰ θαλάσσης μετοφορικῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας. Κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν, μόνον τὸ 1) τοῦ ἐμπορίου τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν μεταφέρεται δι' Ἀμερικανικῶν σφραγῶν, ὡς ὅτι ἀναλογία αὕτη ἐλπίζεται νὰ αἰξήθῃ μεγάλως, ὅταν ἡ Ἐθνικὴ ναυτιλία ἀποκτήσῃ μονάδας συγχρονισμένας καὶ δι- ναμένας νὰ συναγωνισθοῦν ἐπιτυχῶς πρὸς τὰ γεωτέρα οἰκονομικά πλοῖα τῶν ἄλλων ναυτικῶν Κρατῶν. Τοιςέταν σχετικῶς ὅτι παρ' ὅλην τὴν σημερινήν πτώσιν τῶν ναυλών καὶ τὴν περιστολήν τῆς ναυτιλίας ἔργασίας, ἥδην θήσαν οἱ Ἀμερικανοί πλοιοκτήται νὰ κρατήσουν τὴν θέσιν των καὶ ὅτι ἐπέστη ἡδὴ ὁ καιός, ὅπως πολυνατο-

ηθούν αἱ δέουσαι ἀντικαταστάσεις τοῦ εἰς χεῖρας των πλωτοῦ ὑλικοῦ. Ἡ δαπάνη διὰ τὴν ναυτήγησιν τῶν 400 πλοίων ὑπολογίζεται εἰς τὸ ποσόν τῶν 100.000.000 λιρῶν.

Ιταλία

Η ναυτιλιακή καὶ ἐμπορική κίνησις τῶν λιμένων

Κατὰ τὰς στατιστικὰς πληροφορίας τοῦ ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας δύοκος τῆς ἐμπορικῆς κίνησεως, ἡτοις διωχτεύη μέσῳ τῶν Ἰταλικῶν λιμένων κατά τὸ 1933 ἀνῆλθεν εἰς 31.169.000 τ. ἐμπορευμάτων, εἰς τῶν δύοις 20.500.000 τ., ἡτοι ποσοστὸν 68 ο), μετεφέρθησαν δὲ Ἰταλικῶν πλοίων καὶ 11.699.000 τ. (32 ο) διὰ ἔνων τοιούτων. Κατὰ τὸ 1932 ἡ ἐμπορική κίνησις εἶχεν ἀνέλθει εἰς 30.374.000 τόννους, εἰς τῶν δύοις 19.200.000 τ. (63 ο) εἶχον μεταφερθῆ ἵνα Ἰταλικῶν σκαφῶν καὶ 11.174.000 τ. (37 ο) διὰ ἔνων. Προηλθεν σύτοι διὰ τὸ 1933 μία αἴξησις κατά 1.795.000 τόν., ἡτοι κατὰ ποσοστὸν 6 ο) ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ δύοκου τοῦ ἐμπορίου. Ἐν τῆς αὐλήσεως ταύτης ἀπερρέψθησαν αἱ διεῖσδικοι πρόσωποι μεταφεροῦσι 1.300.000 τόνους. Παράλληλως πρὸς τὴν ἐμπορικήν κίνησιν ἡτοι διῆγμάν διὰ τὸ 1933 ἐναντίον τοῦ 1932 καὶ ἡ ναυτιλιακή τοιούτη.

Ἡ σημειωθείσα δραστηριότης καταραίνεται καὶ ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τοὺς ἀφορῶντας τὴν κίνησιν τῶν κυριωτέρων Ἰταλικῶν λιμένων, τῆς Γένοβας, τῆς Βενετίας καὶ τῆς Νεαπόλεως, σύντινες συνεκτέρωσαν πλέον τοῦ 1/3 τῆς διῆς ἐμπορικῆς κίνησεως τῆς Χώρας.

Ἡ ζωηρότης τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας

Οὕτω, εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας κατέπλευσαν κατὰ τὸ παρελθόν ἕτος 5325 πλοῖα 10.420.389 τόννων νέτ., μὲ αἴξησιν 7 ο) ἐναντίον τοῦ 1932, διὰ εἰχον καταπλεύσει 4792 πλοῖα 9.698.159 τόννων νέτ. Ἐμπορεύματα ἔξιφορτοθήσαν 5.401.581 τόννοι, μὲ αἴξησιν 6.3 ο) ἐναντίον τοῦ 1932 διὰ εἰχον ἔκπρωτοθήσαν 5.082.680 τ., ἔφορτοθήσαν δὲ 1.022.724 τ., μὲ αἴξησιν 9.8 ο), ἐναντίον 931.131 τ. τοῦ 1932. Ἡ κίνησις τῶν μπληκερῶν καὶ τῶν διλικῶν καὶ ἄφοδιῶν πρὸς κρήσιν τῶν ἀνῆλθεν εἰς 418.658 τόννους, μὲ αἴξησιν 7.6 ο) ἐναντίον τοῦ 1932, διὰ εἰχον διατεθῇ 416.866 τόννους. Ἐν τῷ συνόλῳ της ἡ ἐμπορική κίνησις τῆς Γένοβας ἀνῆλθεν εἰς 6.872.963 τόνους, μὲ αἴξησιν 442.286 τόννων ἐναντίον τοῦ 1932, ἡτοι κατὰ ποσοστὸν 6.9 ο). Ζωηρότέρα ὑπῆρξε καὶ ἡ ἀπιθαντική κίνησις, ἀνελθεῖσα σεις 150.890 ἐπιβάτες, ἐναντίον 126.765 τοῦ 1932 καὶ παρουσιάσασα αἴξησιν 19 ο).

* * * Ήτοι, δηλαδὴ, χαρακτηριστικὴ ἡ πρόσδοση τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας κατὰ τὸ 1933, ἐναντίον τοῦ 1932, εἰς δῆλας τὰς κατηγορίας τῆς κίνησεως καὶ συγγράνως πάσης ἀλλήλης ἐν συγχρότεροι πρὸς δῆλους τοὺς κυριωτέρους λιμένων τῆς Εὐρώπης. Ἐναντίον διωρεὶ τοῦ 1931 καὶ τοῦ 1930, ὅτι ἡ Γένοβα εἶχε φέγγα τὸ ρεκόρ τῆς κίνησεως τῶν λιμένων της, ἡ τοῦ 1933 διετερεῖ ἀκόμη κατὰ ἓνα ἀρκετά σεβαστὸν ποσοστὸν κυρικούμενον γύρω τοῦ 10 ο). Τὰ κυρώτερα τῶν διὰ τῆς Γένοβας Ἰταλικῶν εἰσαγωγῶν ἦσαν τὰ ἀκόλουθα:

Εἶδος	1933: τόννοι	Διαφορὰ
Γαϊάνθρωπες	2.283.080	"Ἐναντίον τοῦ 1932 + 52.285 τόννοι
Σίτος	407.571	> > > - 320.421 >
Καύσ. "Ελαια	452.157	> > > + 97.979 >
Βάρβαρε	187.720	> > > + 24.782 >
Ξύλεια	185.923	> > > + 60.872 >

* * * Η σημαντικὴ πείσματας κατὰ ποσοστὸν 44 ο) τῶν εἰσαγωγῶν γεννημάτων διὰ τῆς Γένοβας δηλιλεῖται, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς δοθεῖσας ὑπὸ τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως «μάχης τοῦ αἵτου», χάρις εἰς τὴν δημόσιαν ἡ Ἰταλία ἐνισχυσκούσα τὴν παραγωγὴν της, δικιά μόνον περιώρισεν εἰς τὸ ἀλλάξιον δρίσιον τὰς εἰσαγωγὰς της, ἀλλὰ καὶ διὰ τινας κατηγορίας δημητριακῶν καρπῶν, ὡς λ.χ. ἀραβοσίτου καὶ κριθῆς, πρέσβη καὶ εἰς ἀκαγωγάς.

Εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ Λιτονόμου Οργανισμοῦ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας ἀναφέρεται ἀκόμη, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς δοθεῖσας ὑπὸ τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως «μάχης τοῦ αἵτου», χάρις εἰς τὴν δημόσιαν ἡ Ἰταλία ἐνισχυσκούσα τὴν παραγωγὴν της, δικιά μόνον περιώρισεν εἰς τὸ ἀλλάξιον δρίσιον τὰς εἰσαγωγὰς της, ἀλλὰ καὶ διὰ τινας κατηγορίας δημητριακῶν καρπῶν, ὡς λ.χ. ἀραβοσίτου καὶ κριθῆς, πρέσβη καὶ εἰς ἀκαγωγάς.

Εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ Λιτονόμου Οργανισμοῦ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας ἀναφέρεται ἀκόμη, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς δοθεῖσας ὑπὸ τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως «μάχης τοῦ αἵτου», χάρις εἰς τὴν δημόσιαν ἡ Ἰταλία ἐνισχυσκούσα τὴν παραγωγὴν της, δικιά μόνον περιώρισεν εἰς τὸ ἀλλάξιον δρίσιον τὰς εἰσαγωγὰς της, ἀλλὰ καὶ διὰ τινας κατηγορίας δημητριακῶν καρπῶν, ὡς λ.χ. ἀραβοσίτου καὶ κριθῆς, πρέσβη καὶ εἰς ἀκαγωγάς.

Εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ Λιτονόμου Οργανισμοῦ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας ἀναφέρεται ἀκόμη, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς δοθεῖσας ὑπὸ τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως «μάχης τοῦ αἵτου», χάρις εἰς τὴν δημόσιαν ἡ Ἰταλία ἐνισχυσκούσα τὴν παραγωγὴν της, δικιά μόνον περιώρισεν εἰς τὸ ἀλλάξιον δρίσιον τὰς εἰσαγωγὰς της, ἀλλὰ καὶ διὰ τινας κατηγορίας δημητριακῶν καρπῶν, ὡς λ.χ. ἀραβοσίτου καὶ κριθῆς, πρέσβη καὶ εἰς ἀκαγωγάς.

"Maxima,"

Ἄγγλικά μηχανέλαια τοῦ Οίκου

BARRET, TAGANT & GOTTS LTD
ΙΔΡΥΘΕΝΤΟΣ ΤΩΝ 1871

Μηχανέλαια θαλάσσης, κυλινδρέλαια.

Μηχανέλαια εἰδικά διὰ μηχανᾶς Diesel, Semidiesel, οινοδήποτε τύπου.

Διαρκής παραπαταθήσιμη ἐν Πειραιεῖ.

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος δι' ὅλην τὴν 'Ελλάδα:

ΛΑΜΠΡΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΡΒΟΥ 47-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ο λιμὴν τῆς Βενετίας

Κατέπλευσαν κατὰ τὸ π. ἑτοῖς 4397 πλοῖα 4.987.828 τ. νέτ., ἡ δὲ ναυτιλιακὴ αἴτη κίνησις ἡτοι δημητριακὴ κατὰ 3.2 ο) ἐναντίον τοῦ 1932, διὰ εἰχον καταπλεύσει εἰς τὴν Βενετίαν 4625 πλοῖα 4.835.066 τ. Ἡ συνολικὴ διὰ τοῦ λιμένος τούτου ἐμπορικὴ κίνησις, ἡ οὐλήθεν εἰς 2.968.805 τ. ἐμπορευμάτων, μὲ αἴξησιν 136.212 τ. (4.8 ο) ἐναντίον τοῦ 1932, διὰ εἰχον φέρεται εἰς 2.832.593 τ. Ἡ κυριωτέρα αἴξησις τῆς ἐμπορικῆς κίνησεως τῆς Βενετίας ἀφορεῖ τοὺς γαϊάνθρωπας, τὰ πετρέλαια καὶ τοὺς ἐλασσοπόρους, ἐνῷ ἡ παρατηρήσθεια μείωσις ἡτοι σοδαρά μὲν διὰ τὰς εἰσαγωγὰς γεννημάτων καὶ ἐλαφρά διὰ τὰ μέταλλα καὶ τὰ γενικά φορτία. Προστίθεται ἀκόμη, διὰ κατὰ τὸ 1933 ἐσημειώθη τὰ πρώτη, Ιοαν, φοράν ἡ διὰ τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας εἰς ἀρκετά εὐρεῖαν κλίμακα.

Η πρόοδος τῆς διὰ Νεαπόλεως κινήσεως

"Οσον ἀφορεῖ τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως, κατέπλευσαν εἰς αὐτὸν 9723 πλοῖα 10.908.598 τ. νέτ., μὲ αἴξησιν 386.476 τ. (3.7 ο) ἐναντίον τοῦ 1932, διὰ εἰχον μεταπλεύσει 10.373 πλοῖα, ἀλλ' εἰχον ταῦτα συνολικῶν χωρητικότητα 10.522.122 τ. Τὸ σύνολον τῆς ἐμπορικῆς κίνησεως εἰς 2.332.653 τ., μὲ αἴξησιν 3 ο) ἐναντίον τοῦ 1932, διὰ εἰχον ἀνέλθει εἰς 2.265.136 τ. Ἡ ἀπιθαντικὴ τέλος κίνησις ἀνῆλθεν εἰς 1.108.475 ἐπιβάτες, μὲ αἴξησιν 3.5 ο) ἐναντίον τοῦ 1932, διὰ εἰχον ἀνέλθει αὐτη εἰς 1.070.640 επιβάτες.

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως ἐμφανίζεται χαρακτηριστικῶς ἡ ἐντατικὴ προσπάθεια τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἐν αὐτῷ κεντρικοῦ ἀνθρακευτικοῦ σταθμοῦ καὶ βάσεων παντού τοῦ προσφέρειν διὰ τὸν πρώτον πρόσωπον τὸν πρώτου τούτου Γαλλικοῦ λιμένος τῆς Μεσσηνίου, ἐμφανίζεται εἰς τὴν προσπάθειαν ταῦτην τῆς Ρώμης, διὰ τὴν σπολας ἀποκοπεῖται δηκιά μόνον ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας διὰ τὴν ἀπαρχαλίσεως τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῶν Εθνικῶν πλοίων ἐν Ἰταλίᾳ, ἀλλά καὶ διὰ τὴν προσελκυσθεῖσαν σεβαστοτοῦ ἀριθμοῦ διάνων σκαφῶν.

Ὄτι πρὸς τὴν ἀπιθαντικήν κίνησιν ἀναφέρεται δητεὶς ἐμφανίζεται αὐτη τοῦ τόπου ὁγκού, διότι περιελήφθησαν εἰς τὴν στατιστικὴν καὶ οἱ ἀπιθαντικοὶ τοπικοὶ προσελκυσθεῖσαν τῶν τοπικῶν γραμμῶν της Μασσαλίας.

Μία σύγκρισις μὲ τὴν Μασσαλίαν

Πόσην ἀπίθρασιν ἀσκεῖ ἡ καθ' ἡμέραν αὐξενούσα δραστηριότητα τῶν Ἰταλικῶν λιμένων καὶ εἰς πολὺ βαθύν διεῖσδικον ἀποτελεσματικός ἀνταγωνισμός αὐτῶν πρὸς τὴν Μασσαλίαν ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν ἀνῆλθεν εἰς 6.317.430 τόνους καὶ ἡ ἀπιθαντικὴ εἰς 667.691 ταξιδιώτας, μὲ πτώσην ἐναντίον τοῦ 1932 κατὰ 259.621 τ. διὰ τὰ ἐμπορεύματα (3.9 ο) καὶ κατὰ 1722 ἐπιβάτες (0.3 ο).

Η γραμμὴ πρὸς τὴν Παλαιστίνην

Τὸ «Λόδες Τριεστίνο», προκαιμένου νὰ καρπωθῇ ἐνα σοδαρόν ποσοστὸν τοῦ ἀπιθαντικοῦ ρεύματος ἐκ τῆς κεντρικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Παλαιστίνην, τότεν ἐνισχυθεῖσας λόγῳ τῆς Ισραηλιτικῆς μεταναστεύσεως, εἰχεν ἀπὸ καιροῦ ἐγκυνίασθαι τακτικὴν γραμμὴν ἐκ Τεργέστης πρὸς τὴν Γάρφαν καὶ τὴν Κάιφαρην, ἐδυνητερούμενή ἐναλλαξ ἀπὸ τὰ ἀπρόσποια «Carcovia» 8052 τ. γκρές (τοῦ 1920) καὶ «Martha Washington» 8347 τ. γκρές (τοῦ 1908). Ἀναγγέλεται ἡδη, δητεὶς τὰ διώ ταῦτα σκάφη μετωνομάσθησαν, διὰ λόγους προπαγανδιστικούς, τὸ μὲν «Κρακούδια» εἰς «Gerasalemiton», τὸ δὲ «Μάρθα Ούδαιοικτων» εἰς «Tel—Aviv».

Η ναυτικὴ ἐκδεσις τῆς Τεργέστης

Τὸν προσεχῆ Ιούνιον πρόσειται νὰ ἀνοίξῃ εἰς τὴν Τεργέστην ἡ ἀπὸ τοῦδε φιλοτεχνουμένη μὲ πᾶσαν δραστηριότητα εἰς τὸ μέγαρον τοῦ Ναυτικοῦ Σταθμοῦ ἔκθεσις, ἡτοι θὰ περιλαμβάνῃ πάντα τηγμάτων καὶ θὰ μέμφαινῃ τὴν σύγχροτα τηναυτικήν πρόσδοσην τῆς Ἰταλίας εἰς δ.τι ἀφορεῖ τὴν θάλασσαν. Τὸ πρώτον τημῆμα τῆς ἐκθέσεως θὰ είναι ἀφιερωμένον εἰς τὰς δεξαιμετὰς καὶ εἰς τὰς ἐμπορικὰς ὑπηρεσίας τῆς Τεργέστης καὶ τῆς περιοχῆς της, τὸ δεύτερον εἰς τὰς «σημαρινὰ πλοῖα», θὰ περιλαμβάνῃ δὲ πρότυπα θωρηκτῶν, ταχυδρομικῶν σκαφῶν, ἀλίνερες, ἀλιστικῶν, τάκναρες καὶ κατακευασθεῖσαν εἰς Ἰταλικά ναυπηγεῖαν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκατίαν. Τὸ τρίτον τημῆμα θὰ περιλαμβάνῃ πίνακας, ἔργο συγχρότων Ἰταλῶν ζωγράφων, εἰς τὸ δημόσιο ἐμφανίζεται ἡ ζωὴ τῶν θαλασσῶν εἰς δῆλας τὰς ἐκδηλωτάσις της, τὸ τέταρτον τημῆμα θὰ είναι εἰς ἀποκλειστικῶς ἀφιερωμένον εἰς τὴν ἀδιείσιν ἐν τῷ Αδριατικῷ καὶ τὸ πέμπτον εἰς τὰ θαλασσηγά καὶ πλοῖα.

Η ἀργούσα χωρητικότης

Απὸ τὰς ἐπισιγμούς στατιστικὰς διαιπατοῦται, δητεὶς αἱ τάξεις τῆς παρωτίσιμης Ἰταλικῆς χωρητικότητος ἐμπιστήσαν σημαντικῶς κατὰ τὴν περιοχήν τηναυτικήν πρόσδοσην τῶν διαλύσεων. Τὴν ίην Φεδρουσαρίου τρ. Ε. ἡ ἀργούσα χωρητικότης περιελαμβάνει πλοῖα 406.489 τόνουν γκρές, ἐναντίον 427.833 τόνουν τῆς Ιανουαρίου καὶ 603.169 τόνουν τῆς Ιης Φεδρουσαρίου π. ἑτούς.

Μεγάλη Βρεταννία

Τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ «Ἀρκθηαρ»

Αναφορικώς μὲ τὸν πρῶτον πλοῦσν τοῦ ἀρχαῖον «Arcewear» τοῦ πρώτου φορητογόνου ακάρπους τοῦ τύπου «Arciform», δὲ πλοιαρχέδος του κ. Howe, γηραιός ναυτικός μὲ Αἴσατη πείραν, ὑπηρετήσας μέχρι τοῦδε ἐπὶ πλειστων ακαρπῶν καὶ χρήσισας τὸ αἰθέλιον του ὃς κυβερνήτης μεγάλων ιστιοφόρων, διεθείσασα εἰς τὸν πλοιοστήτην sir Isherwood ἐνδιαφέρουσαν ἔκθεσιν περὶ τῶν ίκκυνοποιητικῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ πρώτου ταξίδιου. Οὐ νέος τύπος «Arciform» συνεκάντωρας τὴν προσοχήν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ τῶν τεχνικῶν κώλων, ἡ δὲ ἔκθεσις τοῦ «Ἄγγλου πλοιαρχοῦ ἀνεμένετο ἐν «Ἄγγλικη μετ'» ἐνδιαφέροντος.

«Εφόδασμεν εἰς τὸν πλογικὸν σταθμὸν Recalada —γράφει: εἰς τὴν ἐκθεσιν ὁ πλοιοχρήστης Howe— τὴν 9ην μ. μ. τῆς 14ης Φεβρουαρίου. Τὸ πλοῖον μαζὶ εὑρίσκετο συνεχῶς ὅπ' ἀπόμον ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου του ἐξ Ἰμριγχαμ, ήτοι ἐπὶ 24 ἡμέρας, 23 ὥρας καὶ 16' λεπτά, κατὰ δὲ τὸ χρονικὸν αὐτὸῦ διάστημα διήγευσε μίαν συνολικὴν ἀπόστασιν 6364 μίλιων μείοντας σε μέσους δρου ταχύτητος 16.62 μιλιών ὅπερ ἀνωμάλους καιρικὰς συνθήκας καὶ μεταναστώσιν 19.44 τ. γειτνιάζουσι.

»Η κατάστασις τοῦ καιροῦ δὲν ήτο εύνοϊκή δι' ἓνα ταχὺ ταξίδιον. Συνηγγένησιμεν ἐναντίους ἀνέμους κατὰ μέτωπον καὶ υψηλὰ κύματα κατά τὰς 6 πρώτας ἥμέρας, τοῦτο δὲ καὶ ἔδυσσορέβαν τὸν πλοῦν μαζί, καὶ μολονότι κατὰ τὰς ὑπολοίπους ἥμέρας ἔπιεν μέτριος ἄνεμος, ἐν τούτοις διμωρὸς πλωμαρικός κλυδωνισμός τοῦ ακάρους ήτο ἀδιάκοπος, πρᾶγμα ποὺ ἐπηρέασε, φυσικῶς, τὴν ταχυτήτα του. Δὲν εἴρουμεν εὐνοϊκὸν ραῦμα εἰς τὸν Νότον Ἀτλαντικὸν, συνηγγένησιμεν δὲ καὶ ἀντίθετον τοισθόν ἀπὸ Οὔσαντ μέχρι Σαλί. Βίνσαντ ἐπὶ 45 ἔως 55 ἐν διλοφούμενοι. «Εδεσσιαθήην περὶ τούτου δηλιγόννον διὰ τοῦ ἀσυρμάτου, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἐφωτῆσες μου πρᾶξ τούς πλοιάρχους τῶν σκυρφῶν, ἀτινα συνέπλεον μετά τοῦ ιδεῖκου μου.

>Τό «Arcwear» άντιστη έπιπευχώδες είς μίαν μεγάλων θάλασσαν ἀπό τής πρώρας, μὲ τρικυμίαν καὶ σφοδρὸν ἄνεμον κατὰ τὴν 26ην ἔως 27ην Ιανουαρίου, ἢ δ' ἐλαχίστη ταχύτης τον εἰς τὸ θυσιχερέστερον σημεῖον δὲν ἦτο ποτὲ κατοτάρα τῶν 6.5 μιλῶν καὶ μὲ ὅληντεράς τοιν 57 στροφῶν κατὰ λεπτόν, περίπτωσις ὑπελαθῆ, ἡτις οὐδεμίαν καταλίπει ἀμφιβολίαν περὶ τῆς ἴκανότητος τοῦ πλοίου εἰς τὸ νά ταξιδεύει κανονικῶς ὑπό τρικυμιώδη θάλασσαν ἀπό τής πρώρας. Εἰσηλθον, φυσικά, μεγάλαι θάλασσαι εἰς τὸ πλοίον, ἀλλ' ἐν συγκρίσει πρός ἀλλὰ σκάφη, ποὺ ἀκυβέρνηγησα ὑπὸ τάς αὐτάς συνθήκας, τὸ «Arcwear» ἔρχεται εἰς πολὺ ἀνωτέραν μοίραν. Οἰονήσκοτε κοινὸν πλοίον ἔμφορτον θά γλιάτινα τάς στροφῶν του μέχριε 20.

>Οι γιαίνθρωπος έζηγικοντο μέσ πάσχων δυνατήν άκριβειαν, μολονότι τούτο ήταν δυσκολώτατον, διότι δικλδωνισμός του πλοίου προσκάλει αιώργους της πλαστιγγος του ζυγίσματος. 'Εν τούτοις δι λογαριασμός άπειδείχθη όρθιος, οταν κατά τό τέρμα του ταξιδίου υπελογίσαμεν τὴν ἐναπομείνασαν ποσότητα τῶν μπανωνερε. 'Επειδὴ τὸ δόλον ποσὸν του καταναλούστος γιαίνθρωπος είχε ληφθεῖ ἐκ τῆς κεντρικῆς ἀποθήκης (*cross bunkers*) και ἀπό τὸ πρόσθιον ὑπὸ τῆς γέφυρας διαμέρισαν ἡ ὑπόλειψιθείσαν ποσότητα κατεμετρήθη ἐπακριβῶς, ὑπολογισθείσῃς οὕτω τῆς καταναλωθείσης. 'Η καταμέτρησις ἔγνετο πολὺ προσκτικὰ παρὰ τοῦ α'. μηχανικοῦ, τοῦ ὑποπλοϊδροῦ και ἐμοῦ, ἐνεφάνισε δὲ τὴν καταναλωθείσαν ποσότητα μὲ διαφορὰν 2 τ. μόνον ἀπὸ τὴν παρ' ἡμέραν εὑρεθείσαν ἐκ του ζυγίσματος διακριθεῖσαν τοῦ πλοΐου

»Εἰς χρονικά διαστήματα, κατά τὰ δόποια ἐπεκράτει ὁ μεγαλύτερος πλευρικός κλυδωνισμός ἀπό πολὺ ὑψηλήν θάλασσαν, οὐδέποτε κατέστη ὁ κλυδωνισμός εὗτος ὑπερβολικός, ἀλλ᾽ ἡτο πολύ δυνατός, ὡς συμπεράνο ἐκ τῆς πείρας μου, ἔναντι ἀλλων πλοίων ὅποι παρομοίας συνθήκας. Η μέση ταχύτης τοῦ *Arcwear* θα ἤδην κατο νήσοις, ἀλλὰ καὶ ή ἐλαχίστη αὐξήσεις αὐτῆς θα ἀπήγει περισσότερον ἀπόν. Εν πάσῳ περιπτώσει, καθέ μαίωσις τοῦ ἀντίθετου θαλασσούς ρεύματος, θα ητο αὐτῆς ὅπερ ήμεν, δηπότε καὶ ή προχωματική ταχύτης τοῦ πλοίου θα ητο ἀνοιτέσσα.

«Είναι γυνατόν, διτά το Βραζιλιανάν ρεύμα παρουσιάζει τηγα μαγαλούτεραν αύτούν άλλωνακίν κατά τόν Φεβρουάριον, δύποτε συγχά και δεν ύφισταταις καν. Διά τούτο αί ταλευταία: 18 ήμέρα; τούν ταξιδίου όπεραταις τάξικηντης το «Arcwear». Τό εκάρθρος άνεπτυξε κατά τό διάστημα αύτού μέσαν ταχύτητας 11.1 μιλών, μολονότι και είν τών 18 ήμερών αί τρετική μόνον ησαν πραγματικά; ικόδημακι, όφος κατά τάξις άλλας έπεικράτεις ένας διαρκής πλευρικός κλιμακισμός.

>**Ἐβάπτεται ὁ ἀριστος πλοῦς τοῦ ακάφους μὲν τρικυμίαν ἐκ τῆς πρώτας.** Αποτελεῖ τοῦτο ἵνα χρηστηριστικῶν εὐνοϊκῶν σηματῶν καὶ ἀναιρισθήτων ἐπιτυχίαν τοῦ τόπου «*Aegiformis*». Αἱ μηχαναὶ ἀλειτούργησαν δμαλθέα καθ' οὗτον τὸ ταξίδιον, χωρὶς νὰ ἐμφανισθῇ σύτε ἐφ' ἄπαξ περίπτωμοις διακοπῆς ταύτης.

‘Η συγχώνευσις «Κιούναρ» και «Ούάϊτ Στάρ»

Εις τὴν ὄμαλὴν περαίωσιν τῆς συγχώνευσιος τῶν, Βρετανικῶν ἑταιριῶν «Κιούναρ» καὶ «Οὐάйт Στάρ» προέκυψεν ἀπό τυνος μία ἀπό-οποιος δυσχέρεια ἐξ ἀφορμῆς τῆς παρεμβάσεως τῆς Ἀμερικανικῆς ἑταιρίας τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ «International Mercantile Marine Company», ἡ οποία κρατεῖ μετοχὰς τῆς «Oceanic Steam Navigation Co» εἰς ἔγγονα ὀφειλομένους εἰς αὐτὴν ποσοῦ 2.350.000 λιρῶν. Ἡ «International Marine Co» είχε πωλήσει τὴν «Oceanic» εἰς τὴν «Royal Mail Steam Packet Co», ἡ οποία πάλιν τὴν μετεπώλησεν εἰς τὴν ἀνασηματισθεῖσαν κατά τὸ 1927. Οὐάйт Στάρ Λαϊν, χωρὶς ἡ ἀρχικὴ ἐξ τῆς πρότις πωλήσεως ἀπαίτησης τῆς Ἀμερικανικῆς ἑταιρίας νά τῇ ξεσφρημῇ. Συνεπειὲ τούτου ἡ «International Marine Co» ἐνδιαφερομένη διὰ τὴν ἀπαίτησιν της καὶ κατέζουσα εἰς τείχους της τὰς ὡς ἄνω μετοχὰς τῆς «Oceanic», προτίθεται νά προσβάλῃ διὰ τῆς δικαιοτικῆς ὁδοῦ τὴν συγχώνευσιν «Κιούναρ» καὶ «Οὐάйт Στάρ» ὡς ἀνυπό, μὲ τὸ αἰτιολογήκον, ὅτι δὲν ἔχηται ἡ ἀδειά της, δεδομένου ὅτι ἔξαρσολονθεῖ ἐν τῇ οἵσιᾳ νά παραμενῃ ἡ κυριωτέα μετοχὸς τῆς «Oceanic».

Ο πρόεδρος της «International Marine Co» κ. Philip Franklin εις δηλώσεις του πρός τὸν Ἀμερικανικὸν τύπον, γενομένας τὴν 15ην Μαρτίου, ἔτοις νῦν, ὅτι δὲν ἐπραγματοποιήθη εἰσότι τὸ διάβημα διὰ τὴν ματαίωσιν τῆς συγχωνεύσεως «Κιούναρ» καὶ «Οὐάιτ Στάρ», διότι ἀπαιτεῖται ἀζόμη ὀλίγος χρόνος διὰ τὴν προστοιχισμὸν τῶν ἀναγκαῖων ἐγγράφων, ἐφ' ὃν ὑπεισεῖται ἡ αἵτησις πρὸς ἀκύρωσιν τῆς συγχωνεύσεως. Τὰ δικαιώματα—εἰπε—τὸν Ἀμερικανὸν μετόχον τῆς «Oceanic», ἱδιοκτητίας τοῦ στόλου τοῦ Ἀτλαντικοῦ τῆς «Οὐάιτ Στάρ», ἐπεινόμενα ἐπὶ τῆς κυριότητος καὶ ἀντῆς τῆς «Οὐάιτ» παρεβιάσθησαν ἀπροσαλόπτως διὰ τῆς πρὸς συγχώνευσιν ἀποφάσεως.

Καὶ οὐ Franklin ἔχησολούθησεν : "Ανευ τῆς συγκαταθέσεώς μας καὶ χωρίς νὰ προηγηθῇ συνέλευσις τῶν μετόχων, οἱ διευθυνταὶ τῆς «Oceanic» προέβησαν τὴν 30ήν Δεκεμβρίου 1933 εἰς συμφωνίαν μεταξὺ τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως καὶ μετά τῆς «Κιούναρ Λάΐν». Ημάς δὲν μᾶς κατέστησαν ἐνημέρους τῶν λεπτομερειῶν τῆς συμφωνίας μέχρι τῆς 7ης Φεβρουαρίου τῷ. ἐ., μολονότι ἡ ἀναγγελία τῆς συμφωνίας είχεν ἥδη γίνει διὰ τοῦ τέπου. Ή συγκατάθεσίς μας ἐπὶ τῶν δρόμων τῆς συγχωνεύσεως, οἵτινες—σημειωτέον είνε τὰ μέγιστα ἐπιζήμια διὰ τὴν «Oceanic» καὶ λίαν εινεργειτοῖ διὰ τὴν «Κιούναρ»—μόλις ἐξ τῶν διτέρων ἐχτήνηθή μας δὲ ἤγιθμηνεν νὰ τὴν παράσχωμεν. Ήδη οἱ δηγαὶ τῆς «Oceanic» μᾶς ἐπληροφόρησαν, οὐθὲ μάλιστα καὶ χωρίσουν εἰς τὴν ἑφαδιογήην τῆς συγχωνεύσεως καὶ ἀνευ τῆς ἐγχρισίσεώς μας. Δὲν ἐπιθυμοῦμεν ν' ἀναιμοῦθομεν, οὗτε καὶ πόρῳ κανὸν ἐνδιαφερόμεθα διὰ μίαν Βρετανικήν. Ἐθνικήν ἔταριάν, πέφαν τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν ἐπικρεμών συμφερόντων μας. Ή ίδει μας ἐπιθυμία στρέψαν εἰς τὸ ν' ἀναπτυγθῆμεν ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τὴν σημιαίαν τῶν Ηνιομένου Πολιτεῖῶν".

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρῳ Ἀμερικανικῶν ἀπόψεων διεξήθη τὴν 16ην Μαρτίου σχετικὴ συζήτησις εἰς τὴν βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, ὅποτε ἡ βουλευτικὴ κ. Atlee ἐπηρώτησε τὸν ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, ἐὰν δύναται ν' ἀναφέρει πληροφορίας περὶ τῶν προθέσεων τῆς «International Mercantile Marine Company», ὅπως προσβάλῃ διὰ τῆς διατάκης ὁδοῦ τὴν πραγματοποίησιν τῆς συγχωνεύσεως «Κιοῦναρ» καὶ Οὐάιτ Στάρ».

Ο ο. Νέριλλ Τσάμπερλαν πάρητησεν ότι από της παρελθούσης ρυτός, ἀφ' οὗ, δηλαδή, ἡγέρθη τὸ ζῆτημα τοῦτο, ἔσχε τὸν καιρὸν ν' ἵνα γνωσθῇ τὰς πληροφορίας τοῦ τίτουν τὸν Ἰννομένον Πολιτεῖον. Η διώκισης τοῦ *Oceanus* είλεν ἐξουσιοδοτηθῆναν τὴν κειμοθῆ τὸ ζῆτημα τῆς συγχρονεύσεως, αὐτού τῆς συγκαταθέσεως τῆς Ἀμερικανίας ἐταριξας.¹ Επιθυμῶ, ἐδίλωσεν, ὅπως καταστήσω αφεῖς τοῦτο, ότι ἄν μία ἐναντία ἀπόφασις ἥθελε προσέλθει, ώς ἀποτέλεσμα δικαστικῆς νεργείας, δύνανται τὰ ἐνδιαιρεθεῖνα μέρη, διὰ μεθόδου μηδ δυναμένων ν' ἀποκαλυφθοῦν, νὰ προσθίλλουν τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν. Αἱ ἐνδοδοῦ αἵττα πάντως, κείνται ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ Νομοσχεδίου μὲν τὴν συμφωνίαν τοῦ Βρ. Ἀτλαντικοῦ, ως τοῦτο ἐργαζεται ὑπὸ οἵης σημειώνυμης ἀντοῦ ποσφῆν.

Καὶ ὁ τοῦ Τσάπεολαν κατέληξε :

«Υπό τουάτας συνθήκας είμαι εύχαριστημένος, ότι ούδεις ύφιστα-
α λόγος νὰ παρεξκλήῃ ήβούλη ἐξ τῶν εἰλικρινῶν ἀποράσεων τῆς
ξ ἀφομῆς οἰασθήπote ἐνεργείας εἰς ἣν θὰ προέβαινεν η «International
Marine. Co.».

Αἱ δηλώσεις αὗται τοῦ "Αγγλου ἀπονομοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἐτέθησαν ὑπὸ" ὅψιν τοῦ κ. Philip Franklin, ἀλλ' οὗτος ἐπεριλάχθη ν' ἀπαινεῖσθαι τοῦ. Ἐξ ἄλλου ὁ πρόεδρος τῆς «Κιοῦναρ» sir Percy Bates τούτουσεν ἐν συνεπείᾳ τοῦ συμφωνού πρὸς αὐθεντικήν νομιζήν τονισμάτευσιν, οὐδεμίᾳ διστακτική ἐνέργεια γινομένη ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς ἐταιρίας δύναται, πιθανός, να ἐπηρεάσῃ τὴν πραγματοποίησιν τῆς συμφωνίας τῶν ἐταιρῶν «Κιοῦναρ» και «Οὐάτ Στάρ Λάΐν».

Την 20ήν Μαρτίου τέλος, ἐπιχολούνθησαν δηλώσεις τοῦ λόρδου Essendon πρὸς τὴν συγκροτηθεῖσαν ἐν Λονδίνῳ συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς «White Star Line». Κατὰ τὸν ὄμιλητρον, οἱ διευθυνταὶ τῆς «Oceanic», συμφώνων πρὸς τὸ Καταστατικὸν τῆς ἑταῖρας εἰχον ἀσύλιντον πληρεξουσιότητα νά προέλθουν εἰς διαπολιτικής διά τὴν συγχώνευσιν μετὰ τῆς «Cunard Line», ἐτίθουν δ' ἀπὸ καιροῦ εἰς καιφόν ἐννιμερον ἐξ ἀβρότητος τῆς Ἀμερικανικῆς ἑταῖριν περὶ τῆς κάστοτος προόδου τῶν συνεννοήσεων. Περιστέρω ἐξέφρασε τὴν λύπην τῶν δητῶν τῆς «Oceanic» διὰ τὴν ἐδηλωθεῖσαν αντιδράσιν κατὰ τῆς συγχώνευσεως, ἡτοι—κατὰ τὴν Βρετανικὴν ἀντιληψιν—προσώρισταν' ἐπικοῦρῃ ἐπωφελῆς διὰ τὰ συμφέροντα τῆς «International Mercantile Marine Company» καὶ προέρχη εἰς τὴν δήλωσιν, διὶ ἡ συγχώνευσις

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 & MALOEN 206

θὰ πραγματοποιηθῇ καὶ ὅτι οὐδεμία δικαστική παρέμβασις δύναται νὰ τινά ματαιώσῃ.

Ηδη κατά νεωτέρας πληροφορίας ή «International Mercantile Marine Co», ηγειρεν άγογήν ενόπλου των Αγγλικών δικαστηρίων ζητούσα όπως η μεταξύ «Κιούναρ», «Ονάτ Στάρ» και Αγγλικού Θησαυροφυλακίου συμφωνία, άκυρωθή.

‘Η οικονομική άτμομηχανή Ούάϊτ

Τὴν 19ην π. μηνὸς Μαρτίου διεξήχθησαν εἰς Yarrow μετ' ἐπιτυχίας αἱ δοκιμαὶ τῆς νέας «οίκονομικῆς» παλινδρομικῆς ἀτμομηχανῆς, τοῦ τύπου White, ὑψηλῆς πιέσεως ἐν συνδιάσιμῳ μετα-στροφῶι παραμηλῆς πιέσεως, ἔγκατεστικής ἐπὶ τοῦ φροτηγοῦ «Adderstone», ἐπ' οὗ ὅποιον είλον προηγουμένης ἀφαεσθῆ ἀλλατὰ τρικύλινδροι καὶ συνήθους τύπου ἀτμομηχανῶν τοῦ. Αἱ δοκιμαὶ ἔχοντος θησαν καθ' ὅλην τὴν ἡμέραν διεξαγθεῖσαι μὲν πάσαν προσοχὴν καὶ αὐστηρότητα καὶ μολὼνοῦ ἐπεκράτει ὄμιζελη, ἡ δὲ δράτοτες ἣτο περιῳρισμένη καὶ ἥπιοδίζε τὰς διὰ τὴν ταχύτητα καταμετρήσεις, ἐν τούτοις αἱ μηχαναὶ ὑπέστησαν πάσας τὰς ἐπιβαλλομένας δοκιμᾶς εἰς τὸν ἀνώτατον δυνατὸν βαθμὸν καὶ ἐπραγματοποιήθησαν πλεισται διαδρομαὶ ἐπὶ ἀποστάσεως ἀρκετῶν μιλίων, ἐλεγχθεῖσαι ἀπό τὸ δρομόμετρον. Αἱ μηχαναὶ ἔλειπον δργησαν ὄμαλῶς καὶ ἀρτίως ἀπό πάσις ἀπόφεως, τὸ δὲ ἀξιολόγητερον χαρακτηριστικόν τοῦ πηρεῖται ἡ ἔλλειψη καὶ τοῦ παραμηλῶν παλιμοῦ καὶ πραδασιοῦ ἀκόμη καὶ ὅταν ἔχινοντο ὑπὸ τὴν μεγαλυτέφαν αὐτῶν πίεσιν καὶ ταχύτητα.

Τα έξι των δοκιμών τουύτων προσύφαντα δεδομένα έθεωρήθησαν ως δικαιολογούντα τάς προσδοκίας ἐπί τού νέου τύπου ἀτμομηχανῶν White, αἵτινες χαρατηρίζονται ως αἱ οἰκονομικότεραι δῶλων, τῶν ὑφισταμένων τύπων, διὰ τὴν πρόσθιαν φρεγηῆν συμφάν. Εἰργάσθησαν δῶλως ἀθροίθρος καὶ διερίσθησαν ἀπό μίαν πλήρη εὐχέρειαν κινήσεων ὑψῷ δῶλους τούς μηχανικοὺς ὄφους καὶ καταστάσεις. Ἀνέπτυξαν 300 στροφάς κατὰ λεπτὸν μὲ 75 στροφάς τῆς ἔλικος, αἵτινες, ἐδώσαν εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 12 μιλίων, ἥδην γῇ δὲ τοῦτο νὰ καλύψῃ τὴν ἐπί δύο καθωμούμενών σημείων—ἀπόστασιν 3.8 ναυτικῶν μιλίων ἐντὸς 19 λεπτῶν τῆς ὥρας.

"Η κυρία μηχανή παρουσίασε κατανάλωσιν μικροτέραν τῶν 8 λιβρῶν ἀτμοῦ κατά ἐνδεικτικὸν ἵππον (i.h.p.) καὶ ὥραν, ἡ δὲ κατανάλωσις κανοίμου ὥλης δί' ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου ἦτο μικροτέρα τῶν 0.7 τῆς λίθρας ἐλαύνοντας ἐνδεικτικὸν ἵππον, πρᾶγμα ποὺ ἀναλογεῖ πρὸς 1 λίθραν γαιανθόρακος καθ' ἵππον (i.h.p.) καὶ ὥραν δί' ὅλας τὰς ἀνάγκας. Ἐγένετο χοήσις ὑπερθερμανούμενου ἀέρος μέχρις 6200 βαθμῶν. Λί δοκιμαὶ ἀπέδειξαν μίαν οἰκονομίαν καταναλώσεως 40 ο/o, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς προηγουμένας ἀτμομηχανὰς τοῦ «Adderstone», δούλως δὲ ἐφευρέτης των των White διετύπωσε τὴν πεποίθσιν του, ὅτι ἡ ανιωτέρω οἰκονομία θέλει επανῆγθη. "Ηδη τὸ ἀρ «Adderstone», μετά τὸ πέρας τῶν δοκιμῶν του παρέλαβε γαιανθόρακας ἐκ Κάρδιφ και κατευθύνεται εἰς τὸ Πλεῖτ.

Κατά τὸ ἄπο Νιούκαστρον εἰς Κάθδιφ ταξίδιον του τὸ «Adderstone» συνήντησε σοβαροτάτην τριχυμίαν. Μὲ μιαν ταχύτητα 9,34⁴ μιλίων ἐσπιεῖσσον ημεροσίαν κατανάλωσιν 13 1/2 τ. ἔλαιον δι' ὅλας αὐτὸν τὰς ἀνάγκας, ἐνῷ μὲ τὰς πλαωᾶς παλινδρομικάς μηχανάς του ἔκαιε 32 τ. ἔλαιον τὸ 24ώρον. "Ετι μεγαλύτερα οἰκονόμα προβλέπεται, ἢν αἱ μηχαναὶ του ἡθελον κινηθῇ μὲ πλήρη ἀπόδοσιν τοῦ ἀναγκαιούντος ἀτμοῦ ἀπὸ τὸν ἑνα λέβητα.

Νορβηγία

Τὰ πεπραγμένα τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1933

Από μίαν έπισημον ἔκθεσιν τῶν ἐργασιῶν καὶ τῆς θέσεως τῆς Νοθρηγικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κατά τὸ παρελθόν ἔτος παραλαμβάνομεν τὰ χαρακτηριστικά τερα της σημεία. Η Νοθρηγία, μολονότι ἀφιθεῖ πληθυσμὸν μικρότερον τῶν τριών ἐπατομψιῶν ψυχῶν, κατέχει ἐν τούτοις ἐμπορικὸν στόλον τεσσάρων περίπου ἐπατομψιῶν τόννων γκρός, ἐνῷ τὸ 1914 ὁ στόλος της περιελάμβανε πλατα 2 1/2 ἑκατ. τόννων· Εξ τῆς δυνάμεως αυτῆς τὰ δεξιαμενόπλοια ἀντιπροσωπεύονται μὲ ποσοστὸν 37 ορ.

“Η έμπορική σίνησις μεταξύ Νορβηγίας και ζένων χωρῶν είνε αύξημαντος και άποσχολεί κατά ένα όλως δευτερεύοντα φόλον την έμπινην ναυτιλίαν της, άφου, λ.χ. κατά τό 1933, αἱ ουριώτεραι Νορβηγίαι και εισαγωγαὶ ἀφεδώρων 2.600.000 τ. γαιανθράκων και κέων και 558.000 τ. γεννημάτων και ἀλεύρων, αἱ δὲ ἔξαγοραι ἡσαν κατά πολὺ πενιχρότεραι.

Κυρίως οὖν, ὁ Νοσθηγούς ἐμπορικὸς στόλος ἀπασχολεῖται εἰς μεταφορὰς ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου, τοῦτο δὲ καθίσταται ἐμφανέστερον ἀπὸ τὰς πραγματοποιήσεις εἰσπόρευσης τον κατά το 1933 ἐπ τοῦ ξένου ἐμπορίου. Ανήλθον αντα εἰς 390 έκατ. κορώνας, τὸν δὲ τούτον υπιθανόν το ἡμίσιον ἀπεργοφῆθη εἰς ναυτιλιακά ἔξοδα γενόμενα εἰς τὸ ξένιστερον.

Κατά τό τέλος τον π. ξ. έτελουν ἐν παροπλισμῷ σκάφη 670 γχλ.
τόννων, ήτοι τά 16 ορο περίπου τῆς Νοθρηγικῆς ναυτιλίας, ἀλλ' ὁ μέσος
ὅρος τοῦ ἐν κινήσει τονάξ κατά το 1933, παρ' ὅλον τὸ χαμηλὸν
ἐπίπεδον εἰς ὃ διετηρήθησαν οι ναυλοὶ, ήτο ἀνότερος τοῦ τῶν δύο
προηγούμενών ἐτῶν. Λί άκαθάριστοι εἰσπράξεις τοῦ 1932 είχον ἀνέλθει
εἰς 377.5 ἔκατ. κορωνῶν καὶ τοῦ 1931 εἰς 363.8 ἔκατ. κορωνῶν.

Οι Νοθρήγοι εφόπλισται — ἀν καὶ ὅχι εἰς εὐθείαν κλιμακα πλέον— ικολούθησαν καὶ κατά τὸ παρελθόν ἐτος τὸ πατροπαράδοτον πόργαμα τῆς ἀπάλλαγης των ἀπὸ τὰς πεπλαιωμένας καὶ ἀζήσθους μονάδας καὶ τῆς ἀντικατάστασέως αὐτῶν διὰ ταπαλληλοτέον καὶ συγγρονισμένου τοννάς. Προσετέθησαν κατά τὸ 1933 εἰς τὸν Νοθρ-

γικόν στόλον 10 άτμόπλοια 21.817 τόννων και 24 μότορσιπς 55.629 τ. γκρός και συνολικής έξιας 23.1 έκατ. κορδωνών, έναντι δ' αύτων εποιλήθησαν είς άλλοδαπους ή διελένθησαν 52 άτμόπλοια 124.142 τόννων και 5 μότορσιπς 11.215 τόννων, με συνολικήν είσπραξιν 9.6 έκατον κορονών.

Τότε 1932 αἱ προσθήκαι πλοίων ήσαν κατά τι ἀνώτεραι τῶν 60.000 τ., γηρός καὶ ἄξιας 21.9 ἔκατ. κορωνῶν, αἱ δὲ διαγραφαὶ ἀνήλθον εἰς 85.600 τόν. μὲ εἰσπραξὶν 19.6 ἔκατ. κορωνῶν, ἐνῷ τὸ 1931 αἱ προσθῆκαι εἰχον φθάσει, ως προς τὴν ἄξιαν, εἰς 149.7 ἔκατ. κορωνῶν, αἱ δὲ διαγραφαὶ εἰς 4.5 ἔκατ. κορωνῶν μόνον. "Αν κρίνει κανεὶς ἀπὸ τῶν στατιστικῶν ταῦτα δεδομένα, δὲν πρόκειται εἰς τοὺς μέλλον τὰ σημειωθέντα σημαντικότερά αὐτῆς τοῦ Νοσθιγκοῦ ἐμποριοῦ στόλου, παρὰ μόνον, ὅταν ἡ γενικὴ κατάστασις τῶν συνθηκῶν, ὑψ' ἀεὶ ἐφράζεται ἡ διεθνῆς ναυτιλίᾳ, ἥθελε σημειώσει μίαν οὐσιώδη βελτίωσιν.

‘Ολλανδία

Ἄποκρούονται αἱ ἐπιχορηγήσεις

Καθ' ίδη στιγμήν δὲ Κρατικός προστατευτισμός τῆς ναυτιλίας ἔχει καθιερωθῆ ἀπό τὰς κυβερνήσεις πλείστων Ἐθνῶν, αἵτινες ἀμύλωνται εἰς τὴν παροχὴν ἀρχόντων ἐπιχεργηγίασθαι καὶ εἰς τὴν ληφθεῖν ποικιλλών μέτρων εἰς συχνικῶν τηδεῖς ἀρχαίσσεις τῶν ὅπερ τὴν Ἐθνῶν καὶ τῶν σημαίων πλοίων, μία περιήργειας φωνῇ δύσθεται: ἀπό τὸν "Οἰλλανδίν" ἐπικρίνουσα τὰ ἐν ἑφάρμογγῃ ἀντιοικονομικά συστήματα, μέτ τὴν κατηγορηματικήν δηλωσιν, διτι: οἱ "Οἰλλανδοί" πλοιοκτῆται καταδεκάσουν καθε τεχνητὴν ἀριψαγήν καὶ ἀποκρέουν πᾶσαν αἰκίψιν προσφυγῆς των εἰς ἐπιχεργηγίασις.

Πρόκειται περὶ ἀνακοινώσεων τοῦ προέδρου τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ὀλλαγμάτων» καὶ διευθυντοῦ τῆς «Βασιλικῆς Ὑπαλληλίκης Ἀποσπλοϊκαῖς» τοῦ Dirk Hudig, διστιγχήθεις νά τὸν σκέφτεται τὰς γνώμας του ἐπὶ τῆς ταυτικῆς τῶν ἀποκρυπγήσασιν, ἔξ αφορμῆς τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ οχετικῆς κινήσεως, ἐθῆλωσεν ἀπέτρεψάστως τὸ ἀκόλουθον:

«Καὶ οὖν ἀκόμη ἡ Μεγάλη Βρατανία καθιερώσῃ ταῦτακδέ τὰς πρὸς τὴν νυκτικίαν τῆς ἐπιχοργγίας, ἡ 'Ολλανδία ζῶν θ' ἀκολουθήσῃ τὸ παράδειγμά της. Εἰς τοῦτο συμφωνεῖ ἐν παμφυγίᾳ ἡ διάτηγε τῶν 'Ολλανδῶν πλειστηγῶν.

»Η Όλαγδικ είναι έποιμη νά συνεργασθή και μά κάθι χώραν στερρώς άποφασισμένη νά μείνη μακράν τών προστατευτικών μεθόδων, στέργει ή ν' άποτελέση μετ' αὐτών ένα «διμιλον Κρατών έναντιών τών έπιχορηγήσων, κατά τό υπόδειγμα τού ουπιταρένου «block» τού γερουσού».

»Όταν η Μεγάλη Βρεταννία ήργ τάς Χώρας, που απολούθουν τόν προστατευτικών, νά αιδέανουν τάς πρός τήν ναυτιλίαν των έπιχορηγήσεις και τάς χώρας τάς μή έπιχορηγήσους την πλοΐα των νά προσέρχωνται εἰς τήν έφερισην άντιποινων, πρωτιστούμων νά έπιφέρουν άπειράσιτο βλάδην εἰς τά ναυτιλιακά κύτης συμφέροντα, βλάδην μή δυναμένην νά καλύψει άπο τά δρέπην έκ τών έπιχορηγήσεων της, τότε θά σταθμίση μέ πάσσων αυτήγροτης και προσοχήν δηλώ τά «κα α τά» έναντι τών άμπελων «ο πέρι» και Ή πιεισθή έκ τής έρευνής της ταύτης, διτή ίπνάρχουν και λλαλι, πλέον άποτελεσματικότερα: μεθόδοι, πρός καταπολέμηση τής μάστιγος τών έπιχορηγήσεων, άπο τήν τής προσφυγής εἰς παρόμοια μέτρα».

Παλαιστίνη

‘Η ναυτιλιακή κίνησις

"Η ναυτιλιακή κίνησις των Παλαιστινιακῶν λιμένων κατά τό 1933 ἀνήλθεν εἰς 1312 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 3.223.959 τόννων νέτ., μὲ αὐδησίους ἔναντι τοῦ 1932 κατά 388 δὲ σκάφη καὶ 1.220.848 τόννων νέτ." Η κίνησις αὗτη καταέμεται εἰς 25 σημαίας, ἐν τῷ δρόμῳ αἱ ἐπτὰ πρότια κατά σειρὰν είναι αἱ ἀκόλουθοι: ἐν συγκρίσει καὶ πρός τό 1932.

	1933		1932		Διαφορά	
Σημείωση	Πλούτος	T. νέτ	Πλούτος	T. νέτ	Πλούτος	T. νέτ
Ταξιδιώτης	272	962.019	239	585.443	+	33
Αγγλίας	358	646.608	233	387.146	+	125
Γαλλίας	96	584.533	75	307.187	+	21
Γερμανίας	79	171.935	57	129.235	+	22
Ην. Βρετ.	31	168.646	28	159.492	+	3
Ρουμανίας	66	131.482	43	67.395	+	23
Έλληνας	100	130.639	33	58.736	+	67

"Η Ελληνική σημαία, έρχομένη έδυόμη κατόσιφάν, υπερεδπλασίασαν έναντι τοῦ 1932 τὴν προσγγίσασαν εἰς τὸν Παλαιστινιακούς λιμένας χωρητικότητα, μὲ τριπλάσιον τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων. Τὸ γεγονός τοῦτο είνας χαρακτηριστικός τῆς εὐνοϊκῆς θέσεως τῆς σημαίας μας καὶ τῆς δυναμέρας εύρυνομενῆς ἐμπορικῆς μας διεισδύσεως εἰς τὴν Παλαιστινιακὴν ἀγοράν.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλευταία : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

Σουηδία

'Η έφαρμογή τοῦ 8ώρου εἰς τὰ πλοῖα

Τὸ κατάρτιον Νομοσχέδιον διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ὁκταώρου ἔργασίας εἰς τὰ Σουηδικὰ πλοῖα, περὶ τοῦ διόπιού θυσιολήθημεν εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», παρ' ὅλην τὴν ἀντίδρασιν ποὺ ουσινήτησεν ἀπὸ τοῦ ἐνδιαφερεσμένους ἐφοπλιστικούς ιδιοκλους, ἀγγέλλεται: ἡδη διεισήχθη εἰς τὴν Σουηδικὴν βασιλὴν πρός φύφισιν. 'Η ἐπειργασθεῖσα αὐτὸ πρακτικούς ἐπιτροπὴ διεμετροῦθη διὰ τὴν βεβιασμένην ἀντίδρασιν τροποποιήσαν τῆς κειμένης ναυτικῆς Σουηδικῆς Νομοθεσίας καὶ ὑπέδιξεν, διεισήχθη εἰς τὸ 8ώρου εἰς τὰ Εθνικὰ πλοῖα προϋποθέτει ἀποδοχὴν παρομίων ουσιημάτων καὶ ἀπὸ τὰς λοιπὰς ναυτιλίας, ὥστε νὰ ἐπικρατήσῃ ισότης ἐπὶ τοῦ διεισθοῦ ἐπιπέδου καὶ νὰ μὴ εὑρεθῇ εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ἡ Σουηδικὴ ναυτιλία, βαρυνούμενη μὲ σημαντικὰς προσθέτους δαπάνας. Περιτέρω δὲ ἐπιτροπὴ συνέστησε τὴν ἀπόρριψιν τοῦ σχεδίου ἡ τοιλάδιστον τὴν φύφισιν, ἀλλὰ μὴ ἐφαρμογὴν τοῦ, μέγιρς διου εἰσαχθῆ τὸ ὁκτάωρον καὶ εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν ἄλλων Κρατῶν. Παρὰ τὰς ουσιάσεις ταύτης ἡ κυριεύουσα τῆς Στρατηγίας, φρονοῦσα διεισήχθη εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ταύτης δὲν είναι ἐπαρκῶς δικαιολογημένη, δὲν ἀπέσυρε τὸ Νομοσχέδιον, ἀφήσασα νὰ διεξαχθῇ προσεχῶς ἡ ἐπ' αὐτοῦ συζήτησις ἐν τῷ Κοινοβουλεῖ.

Σοβιετική Ρωσσία

Αἱ ἐφετειναὶ νηοπομπαὶ

'Υπὸ τῶν Σοβιετικῶν ἀρχῶν ὁργανώθησαν ἡδη αἱ νηοπομπαὶ, αἵτινες πρόκειται νὰ διασκίσουν τὴν ὅδαν σαν τοῦ Kara κατὰ τὴν ἐφετεινὴν περιόδον τῆς ναυπλοΐας, διὰ νὰ φθάσουν εἰς τὰ ἀπότερα ὑπερβόρεια σημεῖα τῆς Σιβηρικῆς Ρωσσίας, πρὸς φόρτωσιν ἔντειας καὶ μεταλλευμάτων. 'Η πρώτη νηοπομπὴ ὅ ἀναχροήση τὸν Ιούλιον ἐκ Λένινγραδ δι' Ἰγκάρα, συνοδείᾳ τοῦ παγοθραύστου «Λένιν». 'Ακολούθως τὸ παγοθραύστικὸν τοῦτο σκάφος θὰ συνοδεύσῃ ἑτέρας νηοπομπάς εἰς τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ Lena καὶ εἰς τὸν κόλπον τοῦ Νόρδμικ, τὸ δὲ παγοθραύστικὸν «Κράστιν» ἀνέλαβε τὴν ἐντολὴν νὰ ἐπαναφέρῃ τρία πλοῖα τῆς περυσινῆς ἀποστολῆς, ἀπίνα διεχείμασαν εἰς τὴν «λευκὴν ἔρημον» ἔξωθι τῆς νήσου Σάμονελ.

Τουρκία

Περιορισμοὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν πλοίων

Κατὰ τὰς ἐξ Ἀγκύρας πληροφορίας, τὸ ὑπουργικὸν συμβούλιον, ἀποφασισμένον νὰ θέσῃ φραγμὸν εἰς τὴν περιπτέρῳ εἰσαγωγὴν παλαιῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἐν Τουρκίᾳ καὶ νὰ ἐπιτύχῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Χώρας, ἐνέκρινε Διάταγμα καθοριζόντων λεπτομερῶς τοὺς δρόους, ὑπὸ τοὺς διοίσους δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἡ νηολόγησης ἐν Τουρκίᾳ ταχυδομικῶν σκαφῶν ἀγοραζομένων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἡ ὑφοσις ἐπ' αὐτῶν τῆς Τουρκικῆς σημαίας.

Διὰ τοῦ Διατάγματος τούτου διακρίνονται τὰ πλοῖα εἰς τρεῖς κατηγορίας. Τὰ τῆς Α' δὲν πρέπει νὰ είναι χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 3500 τόννων. Τοιαῦτα σκάφη ἀγοραζόμενα κατὰ τὸ τρέζον ἔτος δὲν πρέπει νὰ ἔχουν ἥλικιαν μείζονα τῶν 27 ἑτῶν, νὰ μὴ ἔχουν δὲ ναυτηγῆθη ἀπὸ τοῦ 1914 καὶ μέχρι τοῦ 1929. 'Οσα δὲ ἀγορασθοῦν κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη 1935 καὶ 1936 νὰ μὴ ἔχουν ἥλικιαν μείζονα τῶν 23 ἑτῶν καὶ δοσα ἀγορασθοῦν ἀπὸ τοῦ 1937 καὶ πέραν νὰ μὴ είναι μεγα-

λύτερα τῶν 15 ἑτῶν. 'Η ταχύτης των νὰ είναι 14 μιλίων τούλαχιστον καὶ νὰ είναι ἐφωδιασμένα μὲ συσκευὴν ἀσυρμάτου καὶ μὲ πλήρη ναυαγοσωστικά μέσα. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ὑπάγονται — προφανῶς — τὰ ἐπιβατηγά σκάφη τῶν ταχικῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν.

Τὰ σκάφη τῆς Β' κατηγορίας δὲν πρέπει νὰ ἔχουν χωρητικότητα μικροτέρα τῶν 2000 τόννων, η ταχύτης των νὰ μὴ είναι κατωτέρα τῶν 12 μιλίων καὶ νὰ πληροῦν κατὰ τὰ ὅλας τὰς ιδιότητας τῶν σκαφῶν τῆς πρώτης κατηγορίας.

Τὰ σκάφη τῆς Γ' κατηγορίας, μεταξὺ τῶν όποιων καταλέγονται καὶ τὰ ἐπειλούντα τὰς προσαστειακὰς συγκοινωνίας τῆς Κοινότητος, πρέπει ἀπαραίτητως νὰ είναι καινούργιη, νὰ ἔχουν ὅλας τὰς ἀπαιτουμένας ιδιότητας διὰ τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοίαν εἰς τὰς θαλάσσας, εἰς ἃς προορίζονται νὰ ταξιδεύουν, η δὲ ταχύτης των νὰ μὴ είνει μικροτέρα τῶν 12 μιλίων, ἔξαιρεσι μόνον τῶν σκαφῶν τῶν τοπικῶν γραμμῶν τοῦ Κερατίου, τῶν όποιων δύναται τὸ κατώτατον ὅριον ταχύτητος νὰ είναι 9 μίλια.

Ἄπο τὰς ἀντότερού διατάξεις ἔχογεθησαν τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα χωρητικότητα μικροτέρα τῶν 150 τόννων.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων)πόλεως

'Η κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων)πόλεως ἀνήλθεν εἰς 571 πλοῖα 1.295.643 τόννων νέτ. 'Ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν τὰ 286 τόννων 671.523 προήρχοντο ἐκ Δαρδανελλίων καὶ τὰ λοιπά 285 τόννων 621.120 ἐκ Βοσπόρου, προσήγγισαν διεισήχθησαν 176 μόνον πλοῖα πρός διενέργειαν φορτεκτορτώσων, ἐνῷ τὰ ὅπλοια 395 σκάφη διήλθον ἔκειθεν τράπεζιτο. 'Η κίνησις αὕτη κατανέμεται εἰς 23 σημαίας, ἐκ τῶν δύοπιστων αἱ ὅπιτο πρώταις κατὰ σειράν είναι καὶ ἀκόλουθοι:

Σημαία	Πλοία	T. νέτ	Σημαία	Πλοία	T. νέτ
Ίταλικὴ	102	292.392	Τουρκικὴ	68	89.544
Ἐλληνικὴ	101	185.991	Σοβιετικὴ	41	89.266
Νορβηγικὴ	53	163.801	Γερμανικὴ	26	57.491
Ἀγγλικὴ	71	153.741	Ολλανδικὴ	17	50.103

Αἱ λοιπαὶ σημαίαι σημειώνονται εἰς τὴν στατιστικὴν μὲ κίνησιν μικροτέρων τῶν 50.000 τόννων νέτ ἐκάστη. 'Η Ἐλληνικὴ σημαία κατέχει σταθερῶς πάντοτε τὴν δευτέραν θέσιν, ἀλλὰ μὲ μειωμένην τὴν χωρητικότηταν, λόγῳ τῆς ἀσυμάντου κατὰ Φεβρουαρίου ἔργασίας ἐκ Ρωσσίας, ἐνῷ καὶ διούντες περάμενε κλειστός εἰς τὴν ναυοπλοσταν, λόγῳ τῶν πάγων.

ΤΗΛΕΦ. 36939

1589 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

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**

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1933 ΜΕΧΡΙ 31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1933

ΕΤΟΣ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΚΤΟΝ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ			ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ		
'Ασφαλιστική τοποθέτησις παρ' Έθνική	125.000.—		Κεφάλαιον Μετοχικόν	2.000.000.—	
Εἰς μετρητά	342.500.—	467.500.—	'Αποθεματικὸν Τακτικὸν προηγ. Χρήσεως 1.350.500.—		
Εἰς χρεώγραφα			Χρήσεως 1933 160.950.—	1.511.450.—	
Ταμείον και Τράπεζαι	2.265.096.65		'Αποθεματικὸν Εκτακτὸν προηγ. χρήσεως 470.000.—		
και £ 1113.14.2	438.108.85	2.703.205.50	Χρήσεως 1933 150.000.—		
Δάνεια επ' ένεχοφ φίλων		100.000.—	'Επαναφορά τοῦ μειωθέντος κατά τὴν 31/12/1932 λόγῳ διπλαμήσεως χρεωγράφων 630.000.—	1.250.000.—	
Χρεώγραφα εἰς χρεόν και Δραχμάς		2.979.084.50			
Χρεώσται διάφοροι		811.733.10			
Γραμμάτια εισπρακτέα		1.900.—	Πιστωταὶ διάφοροι 281.612.50		
'Επιπλα και 'Έγκαταστάσεις	99.546.—		Κρατήσεις 1933 :		
Μείον ἀπόσβεσις	39.546.—	60.000.—	Διὰ ζημίας ἐκχρεματίς Θαλάσσης 500.000.—		
'Επισφαλεῖς ἀπατήσεις	172.270.10		> κινδύνους ἐν ισχύ Θαλάσσης 200.000.—		
Μείον ἀπόσβεσις	100.000.—	72.270.10	> > Πυρός 600.000.—		
			> Διαφοράς χρεωγράφων και Συναλ)κάς 300.000.—	1.600.000.—	
			Μέρισμα παραθ. Χρήσεων 6.675.—		
			Χρήσεως 1933 240.000.—	246.675.—	
			'Αμοιβαὶ Δ. Συμβουλίου και Δ)νσεως 65.939.50		
			'Εκτακτος ἀμοιβὴ Διευθυντοῦ 16.169.60		
			Φόρος Κ.Π. ἐ] Μερίσματος και ἀμοιβῶν 76.304.25		
			» 'Ασφαλιστρων Δ'. τριμ. 1933 52.222.40	128.526.65	
			Ζημίαι και Κέρδη υπόλοιπον εἰς Νέον 95.319.95		
					Δρχ. 7.195.693.20

Άναλυσις μερίδος «Ζημίαι και Κέρδη»

ΧΡΕΩΣΙΣ			ΠΙΣΤΩΣΙΣ		
'Αντασφάλιστρα Θαλάσσης	749.015.80		'Τπόλειον Κερδῶν παρελθόσις Χρήσεως	22.997.50	
Μείον Προμήθεια:	68.415.80	680.600.—	'Ασφάλιστρα Θαλάσσης	1.977.269.10	
Προμήθεια: Πρακτορείον		295.936.45	'Ασφάλιστρα Πυρός 1.329.252.95		
Πληγωθεῖσαι ζημίαι θαλάσσης:			Κρατήσεις 1932:		
'Εκ τῆς κρατήσεως ζημίαι θαλάσσης 85.638.15			Διὰ ζημίας ἐκχρεματίς Θαλάσσης 500.000.—		
Τοῦ έτους 1933	68.899.35	154.537.50	Διὰ κινδύνους ἐν ισχύ Θαλάσσης 200.000.—		
Μείον εισπραχθεῖσαι παρ' ἀντασφαλ.	40.866.80		Διὰ κινδύνους ἐν ισχύ Πυρός 500.000.—	1.200.000.—	
Εισπραχθεῖσαν:	27.823.25	68.690.05	Τόκοι και Τοκομερίδια 358.205.25		
'Αντασφάλιστρα Πυρός	741.264.45		Συναλλαγματικαι διαφοραι 79.343.70		
Μείον Προμήθεια:	284.520.65	456.743.80	Διαφοραι εἰς κληρώσεως Χρεωγράφων 46.039.—		
Προμήθεια: Πρακτορείον		206.940.70	Διαφοραι εἰς αιδήσεως τιμῶν Χρεωγράφων 668.625.35		
Πληγωθεῖσαι ζημίαι Πυρός:			Μείον τὰ μεταφερόμενα εἰς έκτακτον ἀποθεματ. 630.000.—	38.625.35	
'Εκ τῆς κρατήσεως κινδ. ἐν ισχύ 71.136.35					
Τοῦ έτους 1933	62.404.—	133.540.35			
Μείον εισπραχθεῖσαι παρ' ἀντασφαλιστῶν	116.248.20	17.292.15			
Κρατήσεις 1933:					
Διὰ ζημίας ἐκχρεματίς Θαλάσσης	500.000.—				
> κινδύνους ἐν ισχύ Θαλάσσης	200.000.—				
> > > Πυρός	600.000.—				
> Διαφοράς Χρεωγράφων και Συναλ)κάς	300.000.—	1.600.000.—			
Φόροι Δημοσίου πληρωθέντες	189.428.60				
> δρειλόμενοι Δ'. τριμηνίας 1933	52.222.40	241.651.—			
Γενικά "Έξοδα κλπ.		522.493.—			
'Απόσβεσις ἐπίπλων και έγκαταστάσεων		39.546.—			
'Απόσβεσις ἐπισφαλῶν ἀπατήσεων		100.000.—			
Καθαρὰ Κέρδη πρές διανομήν		804.683.30			
					Δρχ. 5.051.732.85

Διανομὴ Καθαρῶν Κερδῶν Δρχ. 804.683.30

'Αποθεματικὸν Τακτικὸν	160.950.—
'Αποθεματικὸν 'Εκτακτον	150.000.—
Μέρισμα Τακτικὸν 5 σο)	
> Πρόσθιτον 7 σο)	100.000.—
'Αμοιβαὶ Διοικ. Συμβουλίου	140.000.—
Μείον Φόρος	240.000.—
'Αμοιβαὶ Διευθύνσεως	
Μείον Φόρος	51.473.30
'Εκτακτος 'Αμοιβὴ Διευθύντος	10.413.60
Μείον Φόρος	43.959.70
Φόρος Κ. Π. ἐ] Μερίσματος	27.186.65
> > > 'Αμοιβὴ Δ. Συμβουλίου	5.206.85
> > > Διευθύνσεως	21.979.80
> > > 'Εκτάκτον ἀμοιβὴ Δ)ντοῦ	20.000.—
	-3.830.40
	16.169.60
	56.853.40
	10.413.60
	5.206.85
	3.830.40
	76.304.25
	95.319.95
	Δρχ. 804.683.30

Τό μέρισμα εἰς Δρχ. 60.—κατά Μετοχήν, ελεύθερον φόρου, πληρωθήσεται μετά τὴν ἔγκρισιν τοῦ 'Ισολογισμοῦ ὃπο τὴς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων και ἀπό τῆς ὑπό τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου δρισθησμένης ήμέρας.

'Ο Διευθύνων Σύμβουλος
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ. ΠΑΝΟΥΤΣΟΣ

'Ο Πρόεδρος
ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΚΟΪΤΣΗΣ

'Ο Διευθύντης
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΪΤΣΗΣ

'Ο Διευθύντης τοῦ Δογιστηρίου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Π. ΜΟΥΝΤΑΝΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΧΑΤΕΠΟΝΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΗΛΑΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μεταγραφαὶ—'Αγοραπωλησίαι—Κίνησις νηολογίων

Παραλαβαὶ νεοαγορασθέντων

Εἰς Μπλάϋ η παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸ κ. Ἐλευθ. Τοιχόγονον Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «*Sutherland*» 5115 τ. γκρός (τὸ 1919), ὑψώσαν δὲ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «*Nikos T.*».

Ἐπίσης εἰς τὸ Λίβερπούλ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ.κ. ἀδελφῶν Καρρᾶ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «*Kinross*» 5234 τ. γκρός (τὸ 1918). Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο τεθὲν ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «*Agnes*».

Ἐτζ. Ρόττερνταμ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Γ. Καραβία, εἰς ἀντικατάστασιν τῆς πρὸ παροῦ πωλήθεστης παρὰ αὐτοῦ πρὸς διάλυσιν «*Kaapdæs*», Ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «*Gelderland*» 1877 τ. γκρός (τὸ 1913). Τὸ σκάφος τοῦτο ὑψώσεν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «*Kambariatisos*».

Τὸ ἀγορασθὲν ἐξ ἄλλου παρὰ τὸν κ. Μιχ. Πιάγκουν Ἀγγλικὸν ἀπὸ «*Oaklands Grange*» τ. γκρός 4499 (τὸ 1912), παραληφθὲν εἰς Μάντζεστερ μετωνομάσθη «*Nik. Piágkou*».

Νηολόγησις φορτηγοῦ

Ἐνηολογήθη εἰς τὸ Ἀργοστόλι τὸ ἀπὸ «*Balgowan*» τ. γκρός 6629 (τὸ 1918) ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταϊρίας Βεργωτῆ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Σ. Γ. Ραζῆ.

Παρεδόθη ἡ «*Anastasis*»

Τὸ πωλήθὲν πρὸς διάλυσιν εἰς Κινέζους φορτηγὸν «*Anastasis*» τοῦ κ. Κ. Ψύχα, τ. γκρός 4853 καὶ ναυπηγήσεως 1907, πατέλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαγκάνης τὴν 14ην Μαρτίου. Μετὰ τὴν ἐκφύγονταν τοῦ φορτίου τον θά παραδόθη τὸ πλοῖον εἰς τὸ ἔργοστάσιον τῆς διαλύσεως.

Ἐπωλήθη τὸ ἀπὸ «*Nellos*»

Τὸ φορτηγόν «*Nellos*» τοῦ κ. Λεων. Α. Ἐμπειρίου, τ. γκρός 4819 καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέῳ Νο 3 τὸν 1933, πατόπων τὸν ζημιῶν ἀπίνας ὑπέστη ἐκ τῆς τελευταίας προσαράξεως του πλησίον τῆς Κωνσταντζῆς, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλικὸν διαλυτὰ ἀντὶ τιμῆς 5500 λιρῶν καὶ παρεδόθη εἰς τὸ Κάρδιφ. Τὸ σκάφος τοῦτο ὄνομάζετο πρότερον «*Cheniston*» καὶ εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν παρελθόντα Σμύριον παρὰ τὸν κ. Ἐμπειρίου ἀντὶ 1850 λιρῶν, ἀνευ σερβέῳ.

Ἐπισκευαὶ φορτηγῶν

Ἐδεξαμενίσθησαν ἡ ἔξετέλεσαν ἐπισκευαὶ κατὰ τὸ διαρρεύσαν Ιδιόμερον τὰ φορτηγά μας «*Káos*», «*Kondylí*» καὶ «*Oros Elikón*» εἰς τὸ Κάρδιφ καὶ «*Nikos T.*» εἰς τὸ Μπλάϋ.

Τὸ ναυάγιον τοῦ «*Aochontos*»

Αἱ Ἀγγλικαὶ ναυτικαὶ ἀρχαὶ διέταξαν τὴν διάλυσιν τοῦ ναυαγίου τοῦ Ἐλληνικού φορτηγοῦ «*Aochontos*», ἥπερ ἐβυθίσθη ἐκ συγκρούσεως τὴν 7ην Σημέριον π. ἐ. εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ *Margate*, διότι ἀπετέλει κίνδυνον εἰς τὴν ναυοπλοΐαν. Πρὸς διάλυσιν τον δὲ ἀνατινάξεως διετέθη τὸ Ἀγγλικὸν ψυμουλάκον «*Trever*», ὅπερ καὶ ἀπέλευσεν ἐκ

Ταμέσεως μὲ 1750 λιβρας ἐκρηκτικῶν ὑλῶν.

Παραγγελία γαιανθράκων

Ἄγγλικος Οἶκος τῆς περιφερείας *Kent* ἐκλειστὸς μίαν Ἐλληνικὴν παραγγελίαν δι' 100.000 τ. γαιανθράκων, παραδοθησομένους ἐντὸς 1/2 ἑως 2 ἑτῶν καὶ μὲ ἔναρξιν παραδόσεως ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Ἀγοράστου. Εἰς τὸ συμβόλαιον οὐδεμία δέσμευσις ἐγένετο διὰ τὴν μεταφοράν των παρ' Ἐλληνικῶν σκαφῶν. Οἱ γαιάνθρακες προορίζονται διὰ τὴν Πάσουρο.

Τὸ «*Oros* "Ατλας" ὑπὸ Ἀγγλικὴν

Τὸ ἀπὸ «*Oros* "Ατλας" τῆς *Toråpt Co*, τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη, 6723 τ. γκρός (τὸ 1919), εὑρισκόμενον εἰς *Truro*, ἐτέθη ἐκ νέου ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν ἐπανονομασθὲν «*Bothwell*».

Τὸ ἀπὸ «*Pétrodos*» πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἀριστὸν ἀπὸ μηνὸν εἰς Πειραιὰ σιδηροῦν φορτηγὸν «*Pétrodos*» τ. γκρός 725 (τὸ 1870) ἐπωλήθη εἰς Ἐλληνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 650 λιρῶν.

**Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν
παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν**

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

«*Gelderland*» Ὀλλανδικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γ. Καραβία ἀντὶ τιμῆς 6.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Ρόττερνταμ. Εἶναι σκάφος 1877 τ. γκρός, 1106 τ. νέα καὶ φορτίου 2890 τ. μὲ ἔμφορον βύθισμα 17.8 ποδῶν, κατεσκευάσθη τὸ 1913 (Φεβρουάριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα *Jan. Smit*, τοῦ *Alblasserdam*, ἔχει δὲ παρὰ τῷ Λόδδη κλάσιν 100 Al καὶ σερβέῳ Νο 1 τὸν 1929. Χώρον διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χώμα διαμέτεται 143.000 κ.π., διὰ φορτίου εἰς δέματα 131.000 κ.π. καὶ διὰ μπώνκερς 10.247 κυβ. ποδῶν. Ερμα ὑδατος χρησιμοποιεῖ 713 τόννους.

Φέρετ ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 272 π., πλάτους 40 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 18.1 π., μὲ πρόστεγον 31 καὶ μεσόστεγον 63 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «*Maats de Schelde*» τοῦ Φλώρικην καὶ δυνάμεως 203 ὄνομ., ἵππων, εἰναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 20'', 32'', 52'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 39'' ἴντσων. Λέξητας φέρει δύο πέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετρ. ἴντσαν, εἴται δὲ ἐφωδιασμένον καὶ μὲ φραγμονιώμετρον.

«*Oaklands Grange*» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Πιάγκουν, ἀντὶ τιμῆς 6.500 λιρῶν. Εἶναι τ. γκρός 4499, νέτ 2851 τ. καὶ φορτίου 8020 τ., ναυπηγήσεως 1912, κατασκευασθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «*Northumberland Shipbuilding Co, Ltd*», τοῦ Νιούκαστλ. Χώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χώμα διαμέτεται 405.000 κ.π., διὰ δέματα 369.000 κ.π. καὶ διὰ μπώνκερς 10.215 κ.π., ἔχει δὲ κλάσιν «*British Corporation*».

Φέρετ ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 385 π., πλάτους 52 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 27.1, μὲ πρόστεγον 37 π., μεσόστεγον 119 καὶ ἐπίστεγον 35 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «*Richardson, Westgarth, Co*», τοῦ Σούντερλαντ καὶ δυνάμεως 320 ὄνομ. ἵππων, εἰναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 40'', 68'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἴντσων.

Νέα Ἐλληνικὰ φορτηγά

Τὸ ἀπὸ «*Nikos T.*» (ex «*Sutherland*») τοῦ κ. Τρικόλου

Ἀγοραπωλησίαι πλοιών

Μὲ συνήθῃ κίνησιν διέρρευσεν ἡ ἀγορά τῶν πρὸς ἐξμετάλλευσιν προσφερούμενον σκαφῶν, ἐσπημειώθησαν δὲ ἀρχεταὶ πράξεις, ἀλλ' οὐχὶ ιδιαίτερον ἐνδιαφέροντος. Τὰ Σοβίτη ἡγοράσαν τοῖς μετρητοῖς τὸ Ἀγγλικόν ἀπὸ «*Agnes Duncan*», 2514 τ. γκρός (τὸ 1912) καὶ 3680 τ. φορτίου ἀντὶ 7765 λιρῶν, καθὼς καὶ τὰ Ἀγγλικά ἐπίσης φορτηγά

«Lettonia» (τοῦ 1908, μὲ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1918) καὶ «Neath Abbey» (τοῦ 1919) καὶ 4000 τ. φορτίου ἔκαστον. Παρ' Ἐλλήνων ὑγράσθησαν δύο φορτηγά 6376 τ. γκρός ἀντὶ 13.250 λιρῶν, ὡς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ ἀναφέρομεν, παρ' ἐποπλιστῶν τῆς Παλαιστίνης ὑγράσθησαν τὰ μικρὰ Γερμανικά ἀπ' «Carola 3» τ. 164 (τοῦ 1909) καὶ «Dora 4» τ. 164 (τοῦ 1925), παρελήφθη δὲ εἰς Νοεβριγιαν τὸ ὑγρασίον παρὰ Τούρκον ἐποπλιστῶν ἀπ' «Largo» 2363 τ. γκρός (τοῦ 1919) μετονομασθὲν «Kanarya».

Κυριώτεραι ἀγοραπωλήσαι ἦσαν αἱ ἀκόλουθαι

«Lempira» Ἀμερικανικόν, 3298 τ. γκρός (τοῦ 1914) μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ 16.000 λιρῶν.

«Pentor» Ἀγγλικόν, 4062 τ. γκρός, 7750 τ. φορτίου (τοῦ 1927) μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1931, ὑγράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 22.500 λιρῶν.

«Baron Sempill» Ἀγγλ., 2498 τ. γκρός, 3500 τ. φορτίου (τοῦ 1919) μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1931, ἐπωλήθη ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

«Dedinje» (ex «Θεοφάνω», ex «Ιω. Βάτης») τ. γκρός 3702, φορτίου 6100 (τοῦ 1914) ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν «Jadran» εἰς τὴν «Jugoslawenska» τοῦ Σουσάρ, ἀντὶ 6200 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Galeb».

«Valnegra» Ἰταλ., 4531 τ. γκρός, 7100 τ. φορτίου (τοῦ 1911) ὑγράσθη παρ' ἔτερας Ἰταλικῆς ἑταῖριας ἀντὶ 425.000 λιρετῶν.

«Lett» Ἀγγλικόν, 1320 τ. φορτίου (τοῦ 1924) ἐπωλήθη εἰς Νοεβριγιούς ἀντὶ 5.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Αἱ διαλύσεις παλαιῶν πλοίων προσέσθασεν μίαν ἕκτακτην ζωηρότητα κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαρτίου, ἐπωλήθησαν δὲ 29 ἐν ὅλῳ σκάφη 112.436 τόννων γκρός εἰς διαλυτάς ἐννέα διαφόρων χωρῶν ἀντὶ τιμῆς 133.400 λιρῶν, 200.000 λιρετῶν, 85.500 γιάν καὶ 250.000 πασσετῶν. Τὰ πωληθέντα 29 σκάφη κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκολούθους σηματοῖς:

Ἀγγλικά	9 τ.	49.024	Ἰσπανικά	3 τ.	5.114
Νορδγιγικά	3 >	13.098	Ἰσπωνικά	2 >	3.697
Παναμά	2 >	9.872	Ην. Πολιτ.	1 >	3.121
Γκαλικά	2 >	9.432	Φιλανδικά	1 >	2.196
Ολλανδικά	2 >	8.941	Σουηδικά	1 >	1.225
Ἐλληνικά	2 >	5.544	Βελγικά	1 >	1.142

Μεταξὺ τῶν πωληθέντων κατελάγεντο τὰ λάνερες «Metagama» καὶ «Mandala», καθὼς καὶ ἄρκτη φορτηγά λίνερες. Τὰ πωληθέντα Ἐλληνικά ἦσαν τὰ ἀπ' «Νεῖλος» καὶ «Πλέτρος», τελούν δὲ καὶ δύο ἀλλά ὅπε διαπργμάτευσιν. Ἀγγλοι διαλυταὶ ὑγράσαν τὰ ἀπ' «Lairdsford» Ἀγγλ., 1226 τ. (τοῦ 1899) ἀντὶ 1600 λιρῶν, «Mandala» Ἀγγλ., 8281 τ. (τοῦ 1915), «Metagama» Ἀγγλ., τ. 12.120 (τοῦ 1915) ἀντὶ 17.650 λιρῶν, «Nidarholm» Νορβ., τ. 5354 (τοῦ 1908) ἀντὶ 5500 λιρῶν, «San Eduardo» Ἀγγλ., τ. 6225 (τοῦ 1912) ἀντὶ 6000 λιρῶν, «Helsing» Φινλ., 2196 τ. (τοῦ 1901) ἀντὶ 2200 λιρῶν, «Marcel» Βελγ., τ. 1142 (τοῦ 1889) ἀντὶ 1300 λιρῶν καὶ τὸ Ἐλληνικόν «Νεῖλος» 4819 τ. (τοῦ 1912) ἀντὶ 5500 λιρῶν.

Ιταλοὶ διαλυταὶ ὑγράσαν τὰ ἀπ' «Santa Marta» Παναμ., 3486 (τοῦ 1896) ἀντὶ 200.000 λιρετῶν, «Jacques Cartier» Γαλλ., 6698 τ. (τοῦ 1908) ἀντὶ 7500 λιρῶν, «R. H. Sanders» Σουηδ., 1255 τ. (τοῦ 1931) ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται προσγραμμένον ἐπὶ βράχων ἀντὶ 1700 λιρῶν, «Kalfarli» Νορβ., 6580 (τοῦ 1910) ἀντὶ 7850 λιρῶν καὶ «La Marsa II» Γαλλ., τ. 2734 (τοῦ 1909) ἀντὶ 3.000 λιρῶν. Ιάπωνες διαλυταὶ ὑγρά-

σαν τὰ ἀπ' «Curaca» Παναμ., τ. 6386 (τοῦ 1912) ἀντὶ 12.500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Οζάκα, «Ulimaroa» Ἀγγλ., τ. 5828 (τοῦ 1908) ἀντὶ 6200 λιρῶν καὶ τὰ Ιαπωνικά «Fusan Maru» 2406 τ. (τοῦ 1883) ἀντὶ 56.100 γιάν καὶ «Higo Maru» 1291 τ. (τοῦ 1881) ἀντὶ 29.700 γιάν, ἡσιο πρός λ.σ. 1.7.0 κατὰ τόννου γκρός.

Κινέζοι διαλυταὶ ὑγράσαν τὰ ἀπ' «Heleion» Ἀγγλ., τ. 1753 (τοῦ 1914) ἀντὶ 2500 λιρῶν, «New Brighton» Ἀγγλ., 6538 τ. (τοῦ 1920) ἀντὶ 10.250 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὴν Σαγκάην, «Cape Cornwall» Ἀγγλ., 5021 τ. (τοῦ 1918) ἀντὶ 11.500 λιρῶν, παραδοτέον καὶ αὐτὸς εἰς τὴν Σαγκάην καὶ «Van Hoorn» Ολλ., τ. 1753 (τοῦ 1908) ἀντὶ 2.400 λιρῶν. Ολλανδοὶ διαλυταὶ ὑγράσαν τὸ «Olldekerk» 7188 τ. (τοῦ 1915) ἀντὶ 8500 λιρῶν. Ισπανοὶ διαλυταὶ ὑγράσαν τὰ Ιαπωνικά ἀπ' «Pena Rocias» 1697 τ. (τοῦ 1889) ἀντὶ 90.000 πασσετῶν, «Cabo Queijo» 1691 (τοῦ 1887) ἀντὶ 75.000 π. καὶ «Cabo San Vicente» 1726 τ. (τοῦ 1891) ἀντὶ 85.000 πασσετῶν.

Νοεβριγοὶ διαλυταὶ ὑγράσαν τὰ ἀπ' «Princess Victoria» Ἀγγλ., τ., 1732 (τοῦ 1912) ἀντὶ 3000 λιρῶν καὶ «Gunross» Νορβ., τ. 1164 (τοῦ 1896) ἀντὶ 1300 λιρ. Ἀμερικανοὶ ὑγράσαν τὰ Αμερ. «North Island» τ. 3121 (τοῦ 1910) ἀντὶ 3600 λιρῶν καὶ «Ελλήνες διαλυταὶ τὸ μικρόν ἀπ' «Πλέτρος» 725 τ. (τοῦ 1870) ἀντὶ 650 λιρῶν.

Ἡ ναυτιλιακή καὶ ἐμπορική κίνησις τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸν Ἱανουάριον

Κατὰ τὴν ἑκδοθεῖσαν στατιστικήν τοῦ Ο.Δ. Π. κατέπλευσαν εἰς Πειραιά τὸν Ἱανουάριον 498 ἀτμοπλοία καὶ μέτοροις 534.231 τ. νέτ καὶ 351 ιστιοφόρα 13.197 τ., ἡσιο πλέον τὸν Ἱανουάριον π. ἔ. κατὰ 75 ἀτμοπλοία καὶ μέτοροις 70.623 τ. νέτ καὶ κατὰ 85 ιστιοφόρα 4026 τόννων.

Τὰ ἀτμοπλοία καὶ μέτοροις κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκολούθους 17 σηματοῖς:

Σηματοῖς	Πλοία	T. νέτ	Σηματοῖς	Πλοία	T. νέτ
Ἐλληνική	356	236.809	Ἰσπωνική	2	8.615
Ἴταλική	66	133.352	Ην. Πολιτείας	2	6.840
Ἀγγλική	10	39.330	Σουηδική	5	5.297
Ρουμανική	14	24.241	Σερβική	7	5.229
Γαλλική	4	16.060	Νορδγιγική	4	4.946
Τουρκική	5	14.461	Σοβιετική	5	4.771
Γερμανική	8	11.881	Δανική	2	1.743
Ολλανδική	5	10.955	Βελγική	1	1.59
Πολωνική	2	9.542	Σύνολον:	498	534.231

Κατὰ τὸν αὐτὸν μήνα ἡ εἰσαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 148.166 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 27.588 κεφαλάς ζώων, ἡσιο δὲ γρήγοριαν ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου παρασιτῆς κατὰ 13.882 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 326 κεφαλάς ζώων. Η ἐξαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 25.013 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 1565 κεφαλάς ζώων, ἡσιο δὲ ὡς πρός μὲν τὰ ἐμπορευόματα γρήγοριαν ἔναντι τοῦ 7305 τ., ὡς πρός δὲ τὰ σφράγια μειωμένη κατὰ 3789 κεφαλάς.

Ἡ διαμετακόμισις ἀνήλθεν εἰς 955 τόννους ἐμπορευμάτων μὲ μείσων κατὰ 1235 τ., αἱ μεταφορτώσεις ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον εἰς 20.517 τ. μὲ αὔξησιν κατὰ 17.080 τ. καὶ ἡ διαθέσις ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων πρὸς χρήσιν τῶν πλοίων (γαιανθρακες κυρίως) εἰς 51.041 τ. μὲ αὔξησιν ἔναντι τοῦ Ἱανουάριον π. ἔ. κατὰ 41.325 τόννους.

LAMBERT BROTHERS

LONDON E.C. 3. LIMITED

COAL SALE & PURCHASE OIL

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.

GLASCOW: 78 St. Vincent Street.

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

PORT-SAID

CEUTA

SUEZ

ORAN

PERIM

ALGIERS

COLOMBO

MALTA

SINGAPORE

ISTANBUL

BATAVIA

FAYAL-AZORES

HONOLULU

LAS PALMAS

ST. LUCIA

ST. VINCENT C.V.

ST. THOMAS

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE.

SOUTH AFRICAN PORTS & C.&C.

Correspondents:

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

Η δύναμις της ναυτιλίας μας κατά τό α' Ζηνον του 1934

Έλαφρά μείωσις του τοννάζ

Η 31η Δεκεμβρίου 1933 κατέλιπε την άτμηρη ναυτιλία μας άριθμούσαν δύναμιν 523 πλοίων συνολικής χωρητικότητος 1.445.970 τόννων γκρός. Κατά την ίδιαν ήμερομηνίαν είχαν άγορασθη παρ' Έλλήνων καὶ έτελουν υπό παραλαβήν έτερα 16 πλοία 74.772 τόννων γκρός, εύρισκοντο δὲ ύπο Έλληνικήν ιδιοκτησίαν, φέροντα όμως διαφόρους ξένας σημαίας καὶ κυρίως Παναμαϊκήν, ἀλλα 40 πλοία 161.073 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὥστε τὸ σύνολον τῆς εἰς Έλληνικάς χεῖρας χωρητικότητος περιελάμβανεν ἐν τῇ πραγματικότητι 579 πλοία 1.681.815 τόννων γκρός.

Κατά τὸ διαρεῦσαν α' Ζηνον του 1934, οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἡλλοιώθησαν ἀπὸ τὰς σημειωθείσας μεταβολάς, σήμερον δὲ ὑπὸ Έλληνικήν σημαίαν χωρητικότητας ἐμφανίζεται ηὗημενή κατὰ 10 πλοία καὶ 50.729 τόννους γκρός, ἢ ύπο ξένας σημαίας μειωμένη κατὰ 2 πλοία 9704 τόννων, ἐνῷ ύπαρχουν εἰσέτι ύπο παραλαβήν 7 πλοία 26.097 τόννων. Εν συνόλῳ δύνειν κρινομένη ἡ εἰς χεῖρας Έλλήνων χωρητικότητας ἐμειώθη κατά τὴν διάρκειαν τοῦ τριμήνου κατὰ ἔνα πλοίον καὶ 7649 τόννους γκρός.

Αναλυτικάτερον αἱ παρατηρήσεισι μεταβολαὶ καὶ αὐξομειώσεις τῆς δυνάμεως της ξένους ὡς ἔξης: Ἀπὸ τὰ ἀγορασθέντα εἰς τὸ τέλος του Δεκεμβρίου φορτηγὸς πλοία, παρελήφθησαν τὸν Ιανουάριον τὰ ἀκόλουθα:

Όνομα πλοίου	Πρ. δημορ	Τ. γκρόδες	Ναυπ.	Ίδιοκτησία	Τιμὴ
'Αλφεός	ex Bolivian	5166	20	ἀ. Λιβανοῦ	8.000
'Εξιός	Barbadian	5289	19	N. Γ. Λιβανοῦ	8.000
'Αγαλλιανή	Cordale	1656	11	Θ. Επιφανιάλη	3.000
'Αννα Σταθάτου	Percian Prince	5685	18	ἐτ. Σταθάτου	11.500
Δούναβης	Siber. Prince	5604	15	Α.Α.'Εμπειρίκου	10.000
'Εψιλον	Madras City	5461	11	Α.Ν.'Εμπειρίκου	6.900
Κόμη	Rothley	3959	11	N. Λιβανοῦ	5.250
'Ορος Ροδόπη	Boutry	5182	19	I. Μαργαρώνη	7.500
Πρέξιλα	Corpath	1822	12	Θ. Επιφανιάλη	3.000
Στυλ. Κάστανος	Trecarne	4196	15	Σ. Καστάνου	8.000
Σπύρος	Balcowan	6629	18	Σ. Γ. Ραζή	11.500
'Α)π 11		50.649			82.650

Ηγοράσθησαν ἔξι ἄλλου διακούντος τοῦ τριμήνου καὶ παραληφθέντα ἐτέθησαν ύπο Έλληνικήν σημαίαν τὰ κάτωτι 10 φορτηγά:

Όνομα πλοίου	Πρ. δημορ	Τ. γκρόδες	Ναυπ.	Ίδιοκτησία	Τιμὴ
"ΑνναΝ. Γουλανδρή ex Texel	4442	21	ἀ. Γουλανδρή	12.000	
Δάφνη	Sunland	3798	18	Κεφαλληνιακή	11.000
Δημ. 'Ιγγλέσης	Burutu	5275	18	ἀ. Ιγγλέση	6.250
Zevs	Emilie L.D.	5842	20	Ηλ. Χατζηλία	18.000
Θεόδωρος Τ.	Eskbridge	3409	12	Α. Τεσιάζου	4.350
Ιωάννα	Gransha	1192	01	Ἑλ. Βελιώτη	1.700
Καθηρινίτισσα	Gelderland	1877	13	Γ. Καραδία	6.500
Κεραμίδης	Baltique	5085	17	Αυκιαρδοπούλου	11.400
Κύθηρα	Reinunga	1070	02	Πολ. Κατάκη	1.400
Μάριος Τ.	Moriak	1128	04	Α. Τεριάζου	—
'Α)π 10		33.118			67.600

Κατά τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ύπεστειλαν τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν ύψωσαντα τὴν Έλληνικήν τὰ ἀπὸ «Ορος Παρνασσός» 3654 τ. γκρός (τοῦ 1915) καὶ «Ορος Κύθηρος» 5188 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἡτοι 2 πλοία 8842 τόννων. Ήδη τελοῦν ύπο παραλαβήν καὶ τὰ ἀκόλουθα 7 νεοαγορασθέντα πλοία, τὰ περισσότερα τῶν δύοιν πρόκειται νά τεθοῦν ύπο τὴν Κυανόλευκον:

Όνομα πλοίου	Σημαία T. γκρόδες	Ναυπ.	Ίδιοκτησία	Τιμὴ	
Auratan	Ρουμ.	2728	06	Μ.Ν.Βαλσαμάκης	5.000
Bothwell	'Αγγλ.	6723	19	Τράμπ. Co	7.250
G.M. La Valette	Γαλλ.	792	92	Σπ. Τυπάλδος	—
Kiross	'Αγγλ.	5234	18	ἀ. Καρρά	11.000
Modig	Norβ.	4974	17	Γεώργ. Βεργωτῆς	8.250
Southerland	'Αγγλ.	5175	19	Ἑλ. Τρικόλογου	11.500
Tessie	Γαλλ.	471	18	Σπ. Τυπάλδος	—
'Α)π 7	26.097			43.000	

Αἱ κατὰ τὸ Ζηνον ἔξι ἄλλου διαγραφαὶ σκαφῶν ἦσαν αἱ ἀκόλουθοι:

α). Πωληθέντα πρὸς διάλυσιν

Όνομα πλοίου	T. γκρόδες	Ναυπ.	Τιμὴ	Διαλυταὶ
'Ανάστασις	4853	07	8.000	Κινέζοι
'Ατλας	3815	07	4.000	'Ιταλοι
Γεώργ. Πήττας	3110	98	3.300	'Αγγλοι
Δέσποινα Γλύπτη	3313	04	3.600	'Ιταλοι
Εύαγγ. Μ. Διακάκη	2876	03	2.600	—
Στάμος Φασαλίδης	3990	06	4.300	'Αγγλοι
Χρυσάνθη	3217	00	3.400	Σουηδοῖοι
'Α)π 7	25.174		29.200	

β). Ναυαγήσαντα

Άγαμέμνων	τ. γκρόδες	4210	Ναυπ.	19	Ἐναυάγ. εἰς Εὔξεινον
Μαίανδρος		4309	>	14	Ἐβυθ. ἐκ συγκρούσεως
'Α)π 2		6429			

γ). Πωληθέντα εἰς ἄλλοδαποὺς

Βέλλα Μ. Διακάκη	τ. γκρόδες	3457	Ναυπ.	99	ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους
"Εσπερος		683	>	20	ἐπωλήθη εἰς Τούρκους
Νικ. Πήττας		1864	>	12	ὕψωσε σημ. "Αγγλικήν
'Α)π 3		6004			

δ). Εγκαταλειφθέντα εἰς τὰς ἀσφαλείας

Μίνα Ε. Τρικόγου τ. γκρόδες 4273, ναυπ. 1915, λόγω ζημιῶν

Κατά ταῦτα, ἀνακεφαλαιοῦντες τὰς μεταβολάς, ἔχομεν:

'Αγορ.	τὸ π.ξ.	καὶ παραληφθ. τὸν Ιαν.	'Α)π 11	τ. γκρόδες	50.649
'Αγορ.	κατὰ τὸ α' Ζηνον			> 10	> 33.118
'Υψωσαντα τὴν Έλληνικήν σημαίαν				> 2	> 8.842
Σύνολον				> 23	> 92.609
Διαγραφέντα ἀκόφρων αἰτιῶν :				> 13	> 41.880
Προσθῆκαι				> 10	> 50.729
'Υπάρχοντα τὴν 31η Δεκεμβρίου :				523	> 1.445.970
Σύνολον				533	> 1.496.699
Τελοῦντα εἰσέτι ύπο παραλαβήν :				7	> 26.097
Σημειρινή Δύναμις :				540	> 1.522.796

Τὰ ύπὸ ξένας σημαίας

Κατά τὴν 31η Δεκεμβρίου ύπηρχον ύπο διαφόρους ξένας σημαίας 40 πλοία Ελλήνων ιδιοκτητῶν, 161.073 τ. γκρός. Διαρκοῦντος τοῦ τριμήνου διεγράφουσαν 6 πλοία 24.097 τ. καὶ προσετέθησαν 4 τ. γκρόδες 14.393, οὕτως ώστε προέκυψε μία ἐπὶ Ελλαττον διαφορά κατὰ δύο πλοία καὶ 9704 τόννους, ήτις ἐμείωσε τὴν ἀνωτέρω χωρητικότητα εἰς 38 πλοία καὶ 151.369 τόννους γκρός.
Αναλυτικάτερον αἱ παρατηρήσεισι μεταβολαὶ αὗται ἦσαν αἱ ἀκόλουθοι :

α). Προσθῆκαι

Εύαγόρας	τ. γκρόδες	5127	ναυπ.	28	Ίδιοκτησία "Αγγλων
Μοριάκ		1128	>	04	ὕψωσε "Ελληνικήν
"Ορος Κύνθος		5188	>	18	ὕψωσε "Ελληνικήν
"Ορος Παρνασσός		3654	>	15	ὕψωσε "Ελληνικήν
"Ορος Ταβγετος		6698	>	20	έγκατελ. εἰς ἀσφαλείας
Πάντζο Σ.		2302	>	90	ἐπωλήθη εἰς Τούρκους
'Α)π 6		24.097			

Ἐάν υπολογισθοῦν καὶ αἱ μεταβολαὶ τῶν ύπο ξένην σημαίαν Ελληνικῶν σκαφῶν, τὸ τέλος τοῦ α' Ζηνον τοῦ τρ.ξ. καταλείπει τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν μας μὲ τὴν ἀκόλουθον δύναμιν :

"Υπάρχοντα ύπο σημαίαν Ελληνικήν ἀ) 533 τ. γκρόδες	1.496.699
> ξένας σημαίας	38
> παραλαβήν	7
	26.097

Σημειρινή συνολική δύναμις :

578	>	1.674.165
-----	---	-----------

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

A. ΛΟΥΖΗΣ

23, ST MARY AXE,

LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

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

		Εἰς Μαύρην και 'Αζοφικήν Θάλασσαν:
EN E.S.S.D.		'Οδησσός—Νικολάϊεφ—Χερσόν—Θεοδοσία—Νοβορωσί- σκη—Πόλι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT
EN ΤΟΥΡΚΙΑ		Εἰς Λένινγκραδ : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ		'Εν Κων(πόλει ('Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ISTANBUL
EN ΕΛΛΑΣΙ		EN ΚΕΑ (Zea): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : NILIVANOS EN ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης) : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL EN ΑΙΓΥΠΤΩ
		» » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS 'Εν Άλεξανδρεία παλ Πόρτ—Σάϊδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULARIDHΣ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Φόρτωσις ταχεία-Πρώτης τάξεως δι' άνδρακευσιν: Μάρκα "Φ,,"-
Τιμαὶ ἐκτὸς συναγωνισμοῦ—"Εκτακτοὶ 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 πρός άνθρακευσιν ἀτμοπλοίων
«Π.С.» » διὰ Σιδηροδρόμους
«ΤΣΟΥΜΑΚΟΒΣΚΗ ΚΡΙΜΠΛΕ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ С» (εἰδικός διὰ τσιμέντα)

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ : τῶν καλυτέρων άνθρακωρυχείων—γνωστῶν διὰ τὴν σκληρότητά των—μικρὰ ποσότης ψιλοῦ.

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

LARGE — RUBBLY GULM. — BILLY BREAKER — BILLY DUFF

Η άργοντα χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚὴ τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν»

Εἰς τὸ τέλος τοῦ α'. Ζημήνου τοῦ τρ. ἔτους εὐρίσκοντο παρωπλι-
σμένα εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Ἐσωτερικοῦ 40 φορτηγά μας (χω-
ρητικότης ἄνω τῶν 500 τ. γκρός ἑκαστον) 112.589 τόννων καὶ εἰς
λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς ἔτερα 5 φορτηγά 16.440 τ. γκρός, εἰχομέν,
δηλαδή, σύνολον ἀργούσης χωρητικότης 45 σκάφη 129.029 τ. γκρός.
Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ δ'. Ζημήνον τοῦ π. ἡ ἀργούσα αὕτη χωρητι-
κότης δεικνύει αὔξησιν κατὰ 23 πλοῖα καὶ 54.477 τ. γκρός, ἐναντὶ ὅ-
μως τοῦ α'. Ζημήνον τοῦ 1933 παρουσιάζεται μειωμένη κατὰ 24 πλοῖα
καὶ κατὰ 77.429 τόννους. Οἱ ἀκόλουθοι πίνακες ἐμφανίζει τὸν δύκον
τῆς ἡδη ἀργούσης χωρητικότης κατὰ λιμένας ἀργίας καὶ ἐν ἀντι-
παραβολῇ πρὸς τὸ προηγούμενον Ζημήνον καὶ πρὸς τὸ ἀντίστοιχον α'.
Ζημήνον τοῦ π. ἔ.

Διμένες ἀργίας α'. Ζημήνον 1934 δ'. Ζημήνον 1933 α'. Ζημήνον 1933
Πλοῖα Τ. γκρός Πλοῖα Τ. γκρός Πλοῖα Τ. γκρός

Πειραιεὺς	30	79.991	7	23.129	39	102.746
Σύρος	6	22.278	5	19.005	10	36.930
Χίος	2	4.251	1	2.701	7	21.679
Θηνίκη	1	3.076	1	3.076	1	3.076
Κορίτη	1	2.893	1	2.893	1	2.893
Χαλκίς	—	—	—	—	2	4.700
Ίθάκη	—	—	—	—	1	4.083
Άργος τόλη	—	—	—	—	1	2.993
Πάτραι	—	—	—	—	1	2.282
Ἐσωτερικὸν	40	112.589	15	50.804	63	181.382
Ἐξωτερικὸν	5	16.440	7	23.748	6	25.076
Σύνολον:	45	129.029	22	74.552	69	206.458

Κατὰ τὴν διαφρεύσασαν τριετίαν τῆς ἐντόνου Παγκοσμίου κρίσεως, ἡ ἀργήσασα Ἑλληνικὴ χωρητικότης είχε τὰς ἀκολούθους αὔξε-
μειώσεις:

Ἐτος 1931

A'. Ζημήνον	B'. Ζημήνον	C'. Ζημήνον	D'. Ζημήνον
Πλοῖα Τ. γκρός	Πλοῖα Τ. γκρός	Πλοῖα Τ. γκρός	Πλοῖα Τ. γκρός
124	379.900	97	300.133
		26	75.933
		33	101.351
			"Ἐτος 1932"
92	292.781	164	562.062
		112	376.651
		43	164.579
			"Ἐτος 1933"
69	206.458	73	238.508
		36	125.094
		22	74.552
			"Ἐτος 1934"
45	129.029	—	—
		—	—
		—	—
		—	—

Προκύπτει ἐκ τοῦ στατιστικοῦ τούτου πίνακος, ὅτι τὸ κορύφωμα
τῆς ἀργούσης χωρητικότης μας εἴκε σημειωθῆ ἀπὸ τὸ β'. Ζημήνον
τοῦ 1932, τὸ δὲ ἐλάχιστον δριον ἀπὸ τὸ δ'. Ζημήνον τοῦ 1933, ὅτε
τὸ παρωπλισμένον τοννᾶς κατῆλθεν ἐλαφρῶς καὶ ἐναντὶ αὐτοῦ τοῦ γ'.
Ζημήνον τοῦ 1931, ὅποτε εἴχε σημειωθῆ τὸ κατώτατον δριον τῆς δια-
ρευσάσης τριετίας. Εἶναι ἀληθῆς, ὅτι ἡ ἀργούσα χωρητικότης τοῦ α'.
Ζημήνον τοῦ τρ. ἔ. εἴνε κατὰ πολὺ μικρότερα ἀναντὶ τῶν ἀντίστοιχων
τριετίων τῶν τριών προγενεστέρων ἐτῶν, τοῦτο ὅμως δὲν δύναται νὰ
ἀποδοθῇ εἰς θετικὴν βελτίωσιν τῶν συνυηκῶν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ
εἰς ἀναξιογόνησιν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν, ἀλλὰ μᾶλλον εἰς
τὴν ἀπαλλαγὴν τὴν ναυτιλίας μας ἀπὸ ἓνα σεβαστὸν ποσοστὸν πα-

λιών σκαφῶν, ἀτινα ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, ἐξελθόντα κυρίως
ἀπὸ τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας.

Ὦ πρὸς τὴν ἡλικίαν, ἡ ἡδη ἀργούσα χωρητικότης κατανέμεται
ώς κατωτέρω, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δ'. καὶ α'. Ζημήνον τοῦ προη-
γούμενου ἔτους:

Ναυπηγήσεις	α'. Ζημήνον 1934	δ'. Ζημήνον 1933	α'. Ζημήνον 1933
Ἐτη	Πλοῖα Τ. γκρός	Πλοῖα Τ. γκρός	Πλοῖα Τ. γκρός
1930-1920	2	2.047	—
1919-1915	2	7.211	1
1914-1910	4	12.961	2
1909-1905	11	35.742	6
1904-1900	13	39.133	4
1899 καὶ πέραν	13	31.935	6
Σύνολον:	45	129.029	22
		74.552	69
		206.458	

Ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων, ὅτι ὁ
κύριος δῆμος τοῦ ἀργούντος τοννᾶς ἀναφέρεται εἰς πλοῖα ἡλικίας ἄ-
νω τῶν 20 ἑταῖς, παρ' ὅλην δὲ τὴν πρόσθον τῶν διαλύσεων, προσλα-
βούσαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μίαν ἔκτακτον ζωηρότητα, σοβαρὸν
πάντοτε παραμένει τὸ ποσοστὸν τῶν παλαιῶν πλοίων, ὥσπερ
τὸν ἔκάστοτε ὅμον τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος μας.

Σημειώτεον ἀκόμη, ὅτι ἡ πύκνωσις τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ τοννᾶς
τῶν ἀργούντων σκαφῶν μας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον
Ζημήνον, προβλέπεται ν' αὐξηθῆ κατὰ τὸν προσεχεῖς μῆνας, ὥ-
ποτε κατὰ κανόνα, λόγῳ τῆς ἐποικικῆς χαλαρότητος, παρατηρεῖται
μείωσις τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν καὶ διόγκωσις τῆς παρωπλι-
σμένης χωρητικότητος, τῆς Ἑλληνικῆς ιδίᾳ ναυτιλίας, ἐπὶ τῆς ὥποι-
ας ἀσκούν ἀμεσον ἐπίδρασιν αἱ ἐκ Δουναβέως καὶ Νοτίου Ρωσίας
ἐξαγωγαῖ.

Ἡ ἐκπτωσις τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ πυμέσσασα μὲ τὰ ἀπεργιακά
κρούσματα τῶν πληρωμάτων διὰ τὸ μισθολόγιον καὶ προκαλέσασα
μαρούς κανθυστήσεις πολλῶν σκαφῶν μας εἰς τὸν λιμένας τῆς Ἀγ-
γίας καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης, ἡμπόδισε κατὰ ἔνα ποσοστὸν
εἰσέτι τὴν αὐξησην τῆς ἀργούσης χωρητικότητος τοῦ α'. τοιμήνου. Ὁ-
ταν δημος τὰ ἀναγκαστικῶς ἀργήσαντα πλοῖα κατευθυνθοῦν πρὸς τὴν
Μεσόγειον, διὰ τὴν ὥποιαν τὰ πλεῖστα ἔξι αὐτῶν ἔχουν ναυλωθῆ, καὶ
στραφούν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν των, κενὰ πρὸς τοὺς Ἑλληνικοὺς λι-
μένας, τότε θὰ καταστῇ πλέον ἐκδηλος ἡ ἔλλειψις ἀργασίας καὶ αἱ
ἕξ αὐτῆς συνέπεια διὰ τὴν ἀργίαν σκαφῶν καὶ πληρωμάτων.

Οἱ χρόνοι ἔξι ἄλλον τῆς ἀργίας τῆς ἡδη παρωπλισμένης χωρητι-
κότητος μας δείκνυται ἀναλυτικῶς εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα :

Χρόνος ἀργίας	Πλοῖα Τ. γκρός
Ἄπο τῶν ἀρχῶν Μαρτίου τρ. ἔτους	2 1.696
Διαρκούντος τοῦ Φεβρουαρίου τρ. ἔτους	12 27.421
Ἄπο τοῦ μηνὸς Ἰανουαρίου τρ. ἔτους	10 27.293
Ἄπο τριῶν μέχρις ἔξι μηνῶν	5 16.470
Ἄπο ἔξι μέχρι δώδεκα μηνῶν	1 3.895
Ἄπο ἔνδος ἔτους καὶ πλέον	15 52.254
Σύνολον ἀργούντων :	45 129.029

Ἐχομεν, δηλαδή, ἔνα πάγιον πυρήνα ἀργούσης χωρητικότητος
ἀπὸ τριών καὶ πλέον μηνῶν ἔξι 21 σκαφῶν 72.619 τ. γκρός, ἐκ τῶν
ὅποιων πάλιν τὰ 15 πλοῖα 52.254 τ., ἀργούν ἄνω τοῦ ἐνὸς ἔτους.
Πέρουσ, ἡ κατὰ τὸ α' Ζημήνον ἀργούντος ἀνω τῶν τριών μηνῶν χωρη-
τικότης περιελάμβανε 36 σκάφη 117.404 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὥποιων
14 πλοία 51.176 τ. ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ ἄνω τοῦ ἔτους.
Παρὰ τὴν ἐπελ-
θούσαν ὅθεν μείωσιν διὰ τὸ α' Ζημήνον τοῦ τρ. ἔ., συνεπεί τῶν δια-
λύσεων καὶ τῶν σημειωθεισῶν ἀναγκαστικῶν ἀπαλλοτριώσεων ἐνυπο-
θηκόν σκαφῶν, μία ἵκανη ἀπομένει ἀκόμη χωρητικότης καταδικα-
σμένην νὰ μὴ ἐπινελθῇ ποτὲ πλέον εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν.

YANNOULATOS BROS (CHINA)

STEAMSHIP AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE
EXPORTERS OF CHINA PRODUCE.—ESTABLISHED 1910

HEAD OFFICE—120 Jinkee Road, SHANGHAI (P. O. Box 293)

BRANCH OFFICE—77 Beach Street, GHEFOO.

AGENCIES at:—DAIREN, TSINGTAO, HONGKONG, and KOBE.

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS", Ltd

Cables & Radiograms:—«Onneybros» Shanghai

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΤΗΙ ΑΠΩΙ ΑΝΑΤΟΛΗΙ

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων **“FLOTSKY,,**

ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνθήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

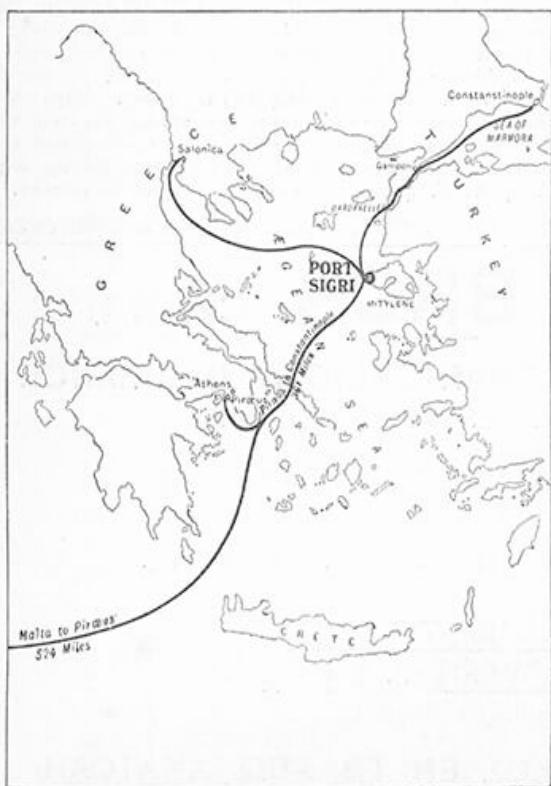
16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

TOMERHY—PIRAEUS



'Ατυχήματα εἰς Έλληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερου ἐσγμειώθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Έλληνικὰ σκάφη :

«Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης». — Καθ' ὅν χρόνον τὸ «Ισπανικὸν φορτηγόν» *(Aizkari Mendi)* ἔξετάλεις ἀλιγούς εἰς Μπάρρου διὰ νὰ τεθῇ εἰς θέσιν φορτώσωσι, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἄγκυροδολημένου φορτηγοῦ «Λεων. Ζ. Καμπάνης» καὶ προδέσθησεν εἰς αὐτὸν διαφόρους ζημιάς. (Μαρτ. 13)

«Ποσειδώνα»—«Φλωρεντία Σ.»—Διαρκούσῃς μᾶς αφοδροτάτης τρικυμίας καὶ θυελλώδους ἀνέμου εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως ἀποστάθη ἀπὸ τὸ ἄγκυροδολίον του, συνεπειὰ θραύσεως τῶν πρυμνήσιν του, τὸ φορτηγόν *(Φλωρεντία Σ.)* καὶ ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ παραπλέως προσδεσμένου φορτηγοῦ *(Ποσειδώνα)*. Ἡ δὲ τῆς *(Φλωρεντίας Σ.)* περιεπλάκη εἰς τὰς ἀλύσεις τοῦ *(Ποσειδώνος)*. Τὰ δύο πλοῖα παρέμειναν εἰς τὴν θέσιν ταῦτην ἐπὶ τέσσερις ώρας, διότι ἐθράυσθησαν καὶ τὰ πρυμνήσια τοῦ *(Ποσειδώνος)*, τὸ δὲ φορτηγόν μις τοῦ παρασυρθὲν ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ Ἰταλικοῦ μέτορον *(Carrapena)*. Μία μικρά λέμβος ὑπηρεσίας τοῦ Ἰταλικοῦ καὶ ἡ κλίμαξ τοῦ *(Ποσειδώνος)* ἐθράυσθησαν, ἡ δὲ διάλειξ του περιεπλάκη κατόπιν εἰς τὰς ἀλύσεις τῶν ἄγκυρῶν τοῦ Ἰταλικοῦ. Βοηθείᾳ ρυμουλκῶν τὰ δύο παρακρυβάντα πλοῖα ἐπανερέθησαν εἰς τὸ ἄγκυροδολίον των.

Τὴν ἐπομένην ἐθράυσθησαν ἐκ νέου τὰ πρυμνήσια τῆς *(Φλωρεντίας Σ.)*, ηγιες ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ *(Ποσειδώνος)*. Τοῦ δευτέρου τούτου φορτηγοῦ διετρήγησαν δύο ἀλύσεις, τῆς δὲ *(Φλωρεντίας Σ.)* διέστη βλάβες τινάς ἡ διάλειξ. (Μαρτ. 13)

«Μαργαρίτα». — «Οταν κατά τὸν παραλόντα *(Ιανουάριον)* εἶχεν ἀποπλέσαι ἐκ Βρατίλας διὰ Γαλάται, λόγῳ τῆς ἀπαλθύσεως διαρκοῦστος τοῦ πλοῦ του πήξεως τοῦ ποταμοῦ, δὲν ἦδην γένηται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν διάυτον τοῦτον λιμένα, ἥμαγκάσθη δὲ νὰ παραμένῃ εἰς τὴν θέσιν Ζεγκλίνα, καιμένην ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς δύνης τοῦ Δουνάδωνος εἰς ἀπόστασιν ἐνός μιλίου κάτω τοῦ στομίου τοῦ παραποτάμου Σερέτι καὶ ἐνός καὶ ήμισος μιλίου ἀπὸ τοῦ προλιμνίου τοῦ Γαλαζίου. Οἱ πάγοι, ἡμιπόδισαν τὴν προσδρόμισιν τοῦ σκάρου πληγοὺς τῆς ἔηρας, ἡ δὲ πρὸς φόρτων προσορθούμενη ἐλεύθεια παρέστη ἀνάγκη νὰ διακομίζεται εἰς τὸ πλοῖο, διὰ μέσου τῶν πάγων. *'Αφ'* οἱ ἡ *'Μαργαρίτα'* ἀφόρτωσε τὴν ἐμβολίαν ταύτην, ἔγενετο ἀνεπιτυχῆς προσπάθεια νὰ εἰσπλάσῃ τὸ σκάφος εἰς Γαλάται. Κατόπιν τούτου παρέμενεν εἰς τὴν ἀνωτέρω θέσιν, μέχρις ὅτου πρὸ θύερων ἐπεκνελήψθη εἰς τὸν ποταμὸν ἡ ναυσιπλοΐα. (Μαρτ. 14)

«Ρόκος Βεργωτῆς». — Καταπλέον εἰς Ζαζμπρούγκα προσέκρουσεν ἐπὶ ἑνὸς τῶν ἀντερεισμάτων τοῦ φράγματος τῆς διώρυγος, εἰς ὃ καὶ προδέσθης ζημιάς. (Μαρτ. 14)

«Δημ. Λ. Δανιόλος». — *'Επικανάζεις*: τὰς ἐκ συγκρούσεως ζημιάς του εἰς τὴν Κωνικούν. Τὸ ἐπὶ τοῦ σκάφους διεδλαμμένον φορτίον ἐρρίφθη εἰς

τὴν θάλασσαν, εἰδὼς ὃς ἐπερατωθήσαν αἱ ἀπαιτούμεναι τελωνειακαὶ διατυπώσεις καὶ παρεσχέθη ἡ σχετικὴ ἀδεια. Πρὸς ἀποφυγὴν ἔξεδων ἐκ τῆς ἔνοικιάσεως φορτηγίδων, ἐπλευσεῖς τὸ σκάφος ἀνοικτὰ τῆς Κλεωπάτρας, διοικούσης ἐρρίφθη τὸ διεδλαμμένον φορτίον εἰς τὴν θάλασσαν. (Μαρτ. 15)

«Φανερωμένη». — Καθ' ὅν στιγμὴ ἐδεξαμενίζετο εἰς Μπάρρου προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς ἔγγος τῷ δεξαμενῷ Δυτικῆς προβλήτος, εἰς τὴν ὁποῖαν καὶ προσέξεντος ζημιάς. *'Ακολούθως*, ἐνῷ ἐστρέψατο, ἐκτύπωσε καὶ ἐπὶ τῆς Ἀνατολικῆς προβλήτος, εἰς ὃν προσέξεντος σεβράρες ζημιάς, ὑπέστη δὲ καὶ τὸ πλοῖον τοικατας εἰς τὸ ποδόσταμον τῆς πρύμνης του. (Μαρτ. 15)

«Ελένη Δ.». — *'Ενθ' τὸ Ἀμερικανικὸν ἀπόσπλοιον *(Southern Cross)* ἐξετάλεις ἀλιγούς πρὸς ἀγκυροβολίαν ἐντός τῆς λεκάνης Β., τοῦ νέου λιμένος τοῦ Μπουάνος *'Αύρας*, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ πλαυριούμενον φορτηγοῦ *'Ελένη Δ.'*. Αἱ προσεξηθεῖσαι εἰς τὸ *'Ελληνικὸν πλοῖον* ζημιαὶ ὑπελογισθησαν εἰς 115 λίρας. Ζημιάς ἐπίσης ὑπέστη καὶ μία παρά τὴν *'Ελένην Δ.'* φορτηγίς, διὰ τὴν ἐπιστρεψεῖν τῆς ὁποίας ἀπογινήθη δικόπανη 320 πέσος. Τὸ *'Αμερικανικὸν* δὲν ὑπέστη ζημιάς. (Μαρτ. 15)*

«Πεταλοί». — Κατέπλευσεν εἰς τὴν *'Αμβέρσαν* ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας μὲ φορτίον *'Αργεντινῶν γεννημάτων*. Καθ' ἡ ἀνάφερεν δὲ πλοιαργός, τὸ σκάφος συνήγνητος κατά τὸν πλοῦν του αφοδροτάτην τρικυμίαν, ἐκ τῆς δοποίης ὑπέστη οιράνη ζημιάν εἰς τὸ κατάστρωμα του. Τὰ κόματα διήρχοντο κατά μήνος τοῦ καταστρώματος, αἰσθάνονται δὲ θάλασσαν εἰς τὸ διαμέρισμα τῶν μπωνίκρες τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς. (Μαρτ. 16)

«Λεωνίδας ΙΙ.». — Προσερχόμενον ἐκ Ντάρεων μὲ φορτίον κυάμων Μαντζουρίας κατέπλευσεν εἰς τὴν *'Αρχογούς*, διοικούσης, διοικούσης ὑπέστησεν. Οἱ πλοιαρχοὶ ἀνάφερεν, διὰ κατά τὴν διάλειξιν ἐκ Πόρτ Σατζή ηγγίζει τὸ σκάφος εἰς τὸν θυθόν, χωρὶς διμος νὰ ὑποστῇ ζημιάς. (Μαρτ. 20)

«Κιτσιτάκη». — Κατὰ τὴν γράφημα ἐκ Λονδίνου, προσγέραξε τὸ φορτηγόν μας τοῦ παρὰ τὴν ἀκτὴν *Goodwin* ἐξέπαμψε δὲ τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. ζητοῦντο βοήθειαν. Επὶ τόπου ἐσπεύσαν τὸ ναυαγοσωστικὸν *'Γουσλίμερ'* καὶ πέντε ρυμουλκά, ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ τὸ σῆμα κινδύνου ἡγερθῆν, δὲν *'Ελλην* πλοιαρχὸς ἥρηθη νὰ προσέλθῃ ναυαγοσωστικά καὶ ἐπέτυχεν ν' ἀνέλκυσῃ τὸ πλοῖον διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ μέσων. (Μαρτ. 26-27)

«Τοιχοποιῆς». — *'Δωρίς'*. — Οἱ σηματοφορικοὶ σταθμοὶ τοῦ Φισκουαρητ ἀνέφερε τὴν 26ην Μαρτίου, διὰ τὴν T.35 ἐσπειρινή συνεκρύσθησαν πρὸ τοῦ Μπάρρου *'Αλλαντ* τὸ *'Ελληνικὰ φορτηγὰ *'Δωρίς'**, διπερ ἀπέπλεε μὲ γαϊανούρακοφορτίον ἐκ Μπάρρου διὰ Μπουάνος *'Αύρας*. *'Η σύγκρουσις τῶν δύο σκαφῶν* ὑπέβη αφοδρά, τὸ δὲ ἀπὸ τοῦ *'Τοιχοποιῆς'* ἐζήτησε διὰ τὸν ἀσυρμάτον του τοῦ θυθούν βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ. *'Η *'Δωρίς'**, ὑποστάσας μικροτέρας ζημιάς, παρέμεινε πληγέσιον, διπος παράσχη βοηθείας. Ναύτερον παρδογήματα ἔκανε ἐκ τοῦ *'Τοιχοποιῆς* ἀνέφερε: *'Ηδη, δὲν ἔχουμε ἀνάγκην ρυμουλκοῦ.* Επὶ τοῦ πλοίου εὑρίσκεται πλοηγός ἐκ Μπριστολ. Πλέομεν βραδέως πρές τὸν λιμένα τοῦ Μπάρρου. Ναυαγοσωστικὸν μᾶς συνοδεύει. Διαρκούσῃς τῆς νυκτὸς τῆς 26ης πρός τὴν 27ην δὲ *'Τοιχοποιῆς* εἰσήλθεν εἰς τὸν κόλπον Ούτιμορ, ὁ δὲ ἀπὸ αὐτοῦ πλοηγός προσήρχε τὸ σκάφος εἰς ἀμμώδη ἀκτὴν. *'Η θεσις τοῦ πλοίου δὲν είναι ἐπικινδυνός, η δὲ ἀνέλκυσις του θὰ καταστῇ δυ-*

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ **SOCIETE D' HERACLÉE**

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαὶ ἐκτὸς συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ **ΣΚΟΜΑΡ**

νατή μὲ υψηλήν παλίρροιαν. Διακρούεται τῆς προσαράξεως ηρχίσαν προσφέρει έπισκευαστή τῶν ρηγμάτων. Διὰ τὰς δριστικάς έπισκευαδῆς θὰ παραστῇ ἀνάγκη νὰ τεξανενισθῇ τὸ σκάφος εἰς Μπάρου. Αἱ ζημιαὶ τῆς «Δωρίδος» εἰναι ἐλάχροτεραι. (Μαρτίου 26-30)

«Ἄγια Βαρβάρα».—Ἐκ Δάντσιγκ διὰ Βενετίαν, μὲ γαιάνθρωπας, συισχούσθη εἰς Κίσλον, λόγῳ τῆς ὁμίχλης, μὲ ἔνα Γερμανικόν τορπιλοεσθόλον. Τὸ πλοῖον, ἐπισκευασσαν μερικάς ζημιαὶς του, ἐξηκολούθησε τὸ ταξιδίον του. (Μαρτίου 25-26)

«Οινούσιος».—Ἐνῷ χρόνῳ είχε παραλάβει εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν 7000 τ. γεννημάτων, ἐνεφανίσθη διαρροὴ εἰς τὸ φέρπικ του. Διετάχθη ἐπιθεώρησις ὑπὸ δύον.

«Σοφία Κωστάλα».—Τὴν νύκτα τῆς 28ῆς πρὸς τὴν 29ῆν Μαρτίου ἐξεράγη πορκαΐα ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Σοφία Κωστάλα», πλευριομένου εἰς τὰ λιμενικά κρηπιδώματα τοῦ προλιμένου καὶ φέροντος 400 τ. θείου. Τὸ πῦρ ἐνεφανίσθη εἰς τὸ φορτίον τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου, ἡπείλησα δὲ πρὸς στιγμὴν νὰ καταστρέψῃ ὀλόκληρον τὸ σκάφος. Ἐπὶ τόπου ἐσπεύσα τὸ ναυαγοσωτικόν «Μαριγώ Μάτσα» καὶ τὰ μυστικά. «Ταξιάρχης», «Ἄγ. Δημήτριος» καὶ «Λουκᾶς Μάτσας», ἀτιναὶ καὶ ὥδηγησαν τὸ καιόμενον πλοῖον εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Περάματος, ὅπου τὸ προσήργαξαν εἰς ἀμμώδη θάσιν καὶ τὸ ημιεδύθισαν μέχρι τοῦ καταστρώματος. Μετὰ τὴν κατάσβεσην τοῦ πυρός, ηρχίσαν αἱ ἐργασίαι ἀνελκύσσεως τοῦ πλοίου. Τὸ ἄπι «Σοφία Κωστάλα» είναι 856 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1884. (Μαρτίου 29-31)

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι: ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἀποστολῶν εἰναι αἱ κάτωθι:

— 'Εκ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Ιωάννης» ἐκ Σάνν Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν (ἔξαιρεσι Ιολανδίας, 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον 15)9, ὄψιόν δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 1)— ἔξτρα, ὄψιόν φορτώσεως ἀπὸ Σάντα Φέ 16)9 βάσις, 'Απρ. 7-15.

«Παν. Θ. Κουμάνταρος» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 8000 τ. δι' 'Ελλάδα 13)9, ἀ.φ.

«Δαναδός» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6000 τ. διὰ Μασσαλίαν καὶ ἡ Γένοβαν 13)9, ἐναὶ λιμένα, 14)6 δύο, ἀ.φ.

«Σταύρος Κουμάνταρος» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6700 τ., 10 ο), δι' 'Ελλάδα 13)9, ἀ.φ.

— 'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Σπύρος» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. ἀλατος καὶ ἡ γενικῶν φορτίων διὰ Σαγκάνη—Ντάριεν 14)1 1)2 f.i.o., ὄψιόν Βλαδιβοστόκ 14)7 1)2, ἔλαν Καμτούάτου 17)—, 'Απρ. 20.

«Δέσποινα Γλύπτη» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 9)3, ὡρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 9)9, ἔλαν

Μπέργκεν—Μάλμπιο φείντες (συμπεριλαμβανομένης Δανίας) σελ. 11)9, ἀμεσος φόρτωσις.

— 'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«Κλεάνθης» ἐκ Κωνστάντζης — Βάρνης — Μπουργκάς 6600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10)7 1)2, ἔλαν δύο λιμένας 11)3, ἀ.φ.

«Δελφίν» ἐκ Δουνάβεως 5600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)7 1)2, ἀ.φ.

«Ομόνοια» ἐκ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)6, ὄψιόν ἀπὸ Κωνστάντζαν, Βάρνη, Μπουργκάς 10)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«Μαρ. Κουλούνθρου» ἐκ Δουνάβεως 5500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)9, 'Αγγλίαν 14)6, δύο λιμένας 15)—, ἀ.φ.

«Σοφία Θεοδωροπούλου» ἐκ Δουνάβεως 140 βαγ. ξυλείας δι' Ελλάδα (special terms), φόρτωσις 1-15 'Απριλίου.

«Άγιος Μάρκος» ἐκ Κωνστάντζης, Βάρνης ἡ Μπουργκάς 6700 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10)9, ἀ.φ.

— 'Εξ 'Αγγλίας ή Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρωπας)

«Τηλέμαχος» ἐκ Γδύνιας 5500-6000 τ. διὰ Βρατίλαν 8)1 1)2, μὲ 500 τ. παράδοσιν 1)—, 'Απρ. 6.

«Ατρόλιον» (Ελληνικόν) ἐκ Κάρδιφ ἡ Μπάρρου 4800 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)6, ἀ.φ.

«Νάρκισσος» ἐκ Κάρδιφ 6800 τ. διὰ Βενετίαν 6)9, ἀ.φ.

— 'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«Άντ. Βροντίσης» ἐκ Χουέλιας 4500 τ. μεταλλεύματος δι' Αδριατικήν 8)—, ἀ.φ.

«Μιχαήλ Λ.» ἐκ Βίπτορογκ 2200 στάνταρ ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 40)6, 'Ιουν. 15-30.

— 'Εξ Ίνδιων

«Φραγκούλα Β. Γουλανδρή» ἐκ Madras 8000 τ. φυστίκια ἡ λιναρόσπορον διὰ Μεσογείου 23)—, ἔλαν Κόντινεντ 24)—, Μάϊον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

29, LEINTER SQUARE, 29

Γ. ΔΕΛΗΣ
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τὸ ἀρχαιότερον ἑλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Baywater τοῦ Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτὰ ἀπὸ τῆς ἑλληνικῆς 'Εκκλησίας.—Καθαρόν, εὐάερον καὶ μὲ δῆλας τὸς ἀνέσεις.—Περιποίησις ἐν τελώς οἰκογενειακῇ.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE CO LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Τὸν αὐτὸν ἀπογοητευτικὸν τὸν διετήρησεν ἡ διεθνὴς ναυλαγορά καὶ κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαρτίου. "Η πλήρης σχεδὸν ἀξητησία γεννημάτων ἀπὸ τὰς Εὐρωπαϊκὰς χώρας καὶ αἱ ἐπικρατήσκοσσας εἰς τὴν Ἀργεντινὴν κακοκαιρίαν καὶ βροχαῖ, αἴτιας ἔδυσοφραντ τὸν μεταφορὰν ἀραβούσου τῆς νέας ἑσσείσας ἀπὸ τὸ ἀστυρικὲν εἰς τὰ λιμενικὰ ἔξαγωγικὰ κάντρα, ἐνέκρωσαν — δύναται: καναὶς νὰ εἰπῃ — κυριολεκτικῶς τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, χωρὶς, ἀτυχῶς, νὰ προσδέπεται: βελτίωσις τῆς καταστάσεως διὰ τὸ ἀμέσων μέλλον. "Απὸ δόλους τούς τομεῖς τῶν ἀγορῶν — πλὴν τινῶν ἐλάχιστων ἐξαρίσεων, μὴ δυναμένων, δυστυχός, νὰ ἐπιθράσουν ἐπὶ τοῦ γενικοῦ τόνου τῆς ναυλαγορᾶς — αἱ κλεισθεῖσαι: ναυλώσεις ὅπηρεν σποραδικαὶ καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διεκυμάνθησαν εἰς τὰ καμηλότερα σημειώθηντα καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως ἐπίπεδα.

"Η ἐργασία τοῦ Πλάτη, ήτις θὰ ἡδύνατο δικαὶον ν' ἀπορρεψήσῃ ἔνα μέρος τῆς τόσον ἀθρόως προσφερόμενης χωρητικότητος, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ νὰ προσδώσῃ τόνον βελτίωσεν καὶ τῶν ἀλλων ἀγορῶν ἀπὸ τῆς ἀπεισθεῶσαν ἀνατυμήσεων τῶν ναυλῶν, ἐνεργάντες τὴν μεγαλύτεραν κατάπτωσιν. "Η δυσχέραια εἰς τὴν μεταφορὰν φορτίων ἐκ τοῦ ἀστυρικοῦ εἰς τοὺς λιμένας, συντέλεσεν εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν ἀργήταν πολλῷ σκαρφόν, οἱ δὲ ναυλωταὶ, διὰ νὰ ἀποφύγουν τὸν πληρωμὴν «κόντρα σταλῖτῶν», ὑπερχεωθήσαν νὰ συντηληρώσουν τὰ ἀραβοῦσατοφορτία μὲ ιτοὺς, καὶ ηγούσαν τὸν ἀπὸ τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς οὐδεμίᾳ ἤτησαν παρατηρεῖσθαι. Χαρακτηριστικῶς τὴς τοιαύτης ἀπονεκρώσεως τῷ ἀγορῶν τῶν γεννημάτων εἶναι καὶ τὸ γεγονός, διὶς οὐδέποτε καταπλεύσαντα εἰς τοὺς λιμένας τῆς 'Αγγλίας καὶ τοῦ Κόντνεντ μὲ σιτηρά δὲν ἔκφορτώνονται: ἐν ἀναμονῇ πολὺγεωργίας τῶν ἐπὶ αὐτῶν φορτίων.

Αἱ προσδέψεις διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ Πλάτην εἶναι: ἀδέδασιαι, ἐὰν δὲ αἱ καιρικαὶ συνθήκαι: διετικῶθεν συντόμως καὶ σύντο διευκολυνθεῖσιν ἀλλὰ φορτώσεις, θὰ μειωθῇ τὸ ὑπό προσφοράν τοννᾶς, χωρὶς ὅμως νὰ παύσῃ καὶ ἡ πίσσας τῆς χωρητικότητος, ήτις θὰ κρατῇ χαλαράς τὰς τιμάς, ἐφόδους κατευθύνονται ηδὴ πρὸς τὴν Νέα. "Αμερικὴν τὸ φορτηγά σκαρφά.

Μία ἐργασία οιτησθεῖσαν δικαὶον τοῦ 'Ελλαδα ἐξ 'Αργεντινῆς ἔσημαισθη, ἐκλεισθεῖσαν δὲ ἀρκετά σκαρφή, εἰς ἃς ἀναφέρομεν κατωτέρω τιμές.

"Ο Δουναδέρης ἔξι ἀλλού, λόγῳ τῆς καθιντερήσασθαι τοῦ 'Αργεντινῆς φορτώσεων, καὶ ἡ Μαύρη Θάλασσα διὰ φορτίων — κυρίως — πρὸς τὴν 'Απο 'Ανατολήν, ἐπέδειξαν ἀρκετὴν ἥσηρότητα εἰς τὴν Ἑγύηνος σκαρφόν. "Ηρχισαν ἐπίσης, δι' 'Αγγλικοῦς ἴδια προσφερόμενος, εἰς ναυλώσεις διὰ τὴν μεταφορὰν ποστοτῶν ἁλείσις ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βατικανῆς καὶ τῆς Λευκοῦ Θαλάσσης, τὴν ἐργασίαν ταῦτην ὅμως θὰ τὴν ἔσχασφισουν τὰ Βρεταννικὰ καὶ Σκανδιναվικὰ πλοῖα κατὰ μέγιστον ποσοστόν. Μετὰ τὴν ὑποτροφήν τῆς 'Αγγλοσοδικικῆς ἐμπορικῆς συνθήκης ἀναμένεται, διὶς μεγάλαις ποσότητες Ρωσικῆς ἐνδιατελεῖσαν θὰ εἰσαχθεῖσον ἐφέτος εἰς τὴν 'Αγγλίαν.

Αἱ ἐργασίες οιτησθεῖσαν δικαὶον τοῦ 'Ελληνικῶν

"Οσον ἀφορᾷ τὰς Ρωσικὰς ναυλώσεις ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, πληροφορούμεθα διτι, κατόπιν τῆς ἐπελθόντος διακοπῆς τῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας 'Ελλάδος καὶ Σοζεῖτ, λόγῳ διεκανινῶν ὥς πρὸς τὸ καθορισθέμαν ποσοστέν τῶν ναυλώσεων 'Ελληνικῶν σκαρφῶν καὶ τῶν ὑπὸ τῶν Σοζεῖτ ἀγορασθεόμενῶν ποσοτήτων 'Ελληνικῶν προϊόντων, ἀνεστάλησαν ἀπὸ τῆς 30ῆς Μαρτίου καὶ μέχρι νεωτέρας διατηγῆς αἱ ναυλώσεις 'Ελληνικῶν πλοίων.

'Εκ τῆς ἐπικρατεῖσας Σοζειτικῆς ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας, μᾶς ἐνεισενεύθη, διτι: κατὰ τὸ α' Βρήνον τρ. ἐξ ἀναυλώσεων εἰς Πειραιά ὑπὸ τῶν Σοζεῖτ 78 'Ελληνικῶν φορτίων 327.815 τόνων ἀντὶ συνολικοῦ ναύλου 171.400 λιτρῶν. Πέρσεις εἰχον ναυλωθῆναι τὰ τὸν αὐτὸν χρόνον 52 πλοῖα 252.425 τόνων ἀντὶ 130.170 λιτρῶν. Αἱ ναυλώσεις, διτι, τοῦ ἔφεταινος α' Βρήνου εἶναι ηδημέναι: κατὰ 26 πλοῖα, 75.810 τόνων καὶ 41.230 λιτρῶν, ηδιος κατὰ ποσοστόν 29.81 οἰο ἐπὶ πλέον διὰ τὸ τοννᾶς d.w. καὶ 30.6 οἰο διὰ τὸ ποσόν τῶν ναύλων.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων κατὰ τομεῖς

Οἱ ναύλοι: διεκυμάνθησαν, κατὰ τομεῖς ἀγορῶν καὶ εἰδη φορτίων, ὡς

ἔξις:

ΠΛΕΙΤ.— 'Εκλεισθησαν ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας δι' 'Ελλαδα μὲ φρετοσιν ἐγγυτέρων ἡμερομηνίων ἀρκετά πλοῖα εἰς τὰ σελ. 13)6 ἔως 13)9 καὶ διὰ Μασσαλίαν ἡ Γένοσθαν 13)9. "Ετοιμα πλοῖα ἐπληρώθησαν ἀπὸ Σάν Λορέντζο ἡ Ροζαριο 13)9 ἔως 14)3 δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ καὶ ἀπὸ Μπουένος 'Αύρες 12)10) 1)2 δι' ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας καὶ 12)7) 1)2 δι' 'Αμέρικαν. Δι' ὄφρας 'Απρίλιου σελ. 14)6 ἀπὸ 'Ανω λιμένας τοῦ Ποταμοῦ δι' ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, διὰ τέλος 'Απρίλιου 14)9 καὶ διὰ Μάιον 15).

Διὰ β' 150ήμερον 'Απρ. ἐκλεισθησαν 'Ολλανδικέν φορτηγόν 5500 τ. ἀπὸ 'Ανω λιμένας δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ 15)3. Τὰ ἀναμένοντα εἰς Μπουένος 'Αύρες Ρέδης κ.λ.π. λιμένας τοῦ Πλάτην καὶ τῆς Βραζιλίας 'Ελληνικά φορτηγά είναιτα ἀ) «Ζέψυρος», «Περσός», «Κωστής», «Ιουλία Νικολάου» καὶ «Ανδρέας».

Ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἐκλεισθησαν αἱ ἀκόλουσθοι:

«Ζάννες Γούναρρος» ἐκ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' 'Αγγλίαν—'Αμέρικαν—Ρόττερνταμ 15)6, 'Απρ. 15—25, «Άδαμ. I. Πειθώρ» ἐκ Ροζαριο 6000 τ. διὰ Χελλάδη ἡ 'Αμέρικαν 15)6—, δ.φ. «Πλανεγῆς» ἐκ Μάρ Ντέλ Πλάτας 7000 τ. δι' 'Αμέρικαν—Ρόττερνταμ 13)—, διφέντι καὶ ἀπὸ Μπάχιας Μπλάγκας 13)6, 'Απρ. 9—16, «Ατμόπλιον» (Ρεθ.·—Κουλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6600 τ. διὰ Μεσόγειον, διχὶ 'Ανατολικῶν τῆς Δυτ. Ιταλίας 15)3, ἐάν τρεις λιμένας 15)9, τέσσαρας 14)—, 'Απρ. 16—25, «Νίκος» ἐκ Μπ. 'Αύρες 6000 τ. διὰ Χελληρην—Ρόττερνταμ 14)9, 'Απρ. 5. «Μίχ. Λ. Εμπειρίκος» ἀπὸ Νεστόταν καὶ Μπάχη. Μπλάγκαν 7000 τ. διὰ Ρόττερνταμ 13)6, 'Απρ. 9—16, «Μόσχα Λ. Γουλανδρός» ἀπὸ Νεστόταν καὶ Μπάχη. Μπλάγκαν 7000 τ. διὰ Μεσόγειον 15)—, 'Αδριατικὴν 16)—, διφέντι 'Ανατ. λιμένας 'Αγγλίας 14)6, 'Απρ. 10—20.

Η Βόρειος 'Αρεικὴ μὲ ἐλαχίστην κίνησιν, πλὴν δ' ὥρισμένων «τάπη τούτων» οὐδεμίας ἀλλὴ ἐνδιαφέρουσα ἐργασία ἐσημειώθη. 'Απὸ Κούβαν πιωτῇ ἐργασία εἰς τὰ σελ. 13)6 δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, ἀπὸ δὲ τὸ Μόντρεαλ ἡ θίλια κατάστασις μὲ τὰς γνωστὰς παγκοποιημένας πλέον τιμὰς ναύλων.

Ο Δουνάδεις ἐπέδειξεν ἀρκετὴν ἥσηρότητα καὶ πολλὰ σκαρφά ἐκλεισθησαν δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ διφέντι Σκανδιναվικῶν, μὲ δέδασι 13)6 ἔως 14)—δι' 'Αμέρικαν—Ρόττερνταμ, ἀ.φ. Διστοχῶς εὐθύς ὡς οἱ φορτωταὶ ἐκάλυψαν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν, οἱ ναύλοι: ὑπερχρήστους εἰς τὰ 13)3. Αἱ ἐκ Δουνάδεις φορτώσεις ἀφεύρων κυρίως γεννήματα Οὐγγρικὰ καὶ Γιουγκοσλαβικά, δεδομένου, διτι: μικραὶ διατάξιμαι ποσές ἀγαρωγήν Ρουμανικοὶ παστήτηρες ὑπάρχουν. Διὰ Μεσογειακοὺς προσφερόμενος δὲ κίνησις ὑπῆρξεν ἐλαχίστη, ἀπερροφήθη δὲ ἀπὸ τὰ λάδιαρες. Τὸ κατὸ διανέδη καὶ διὰ τὴν ἔλεισιν.

«Ἐλληνικά φορτηγά ἐκλεισθησαν τὰ ἀκόλουθα.

«Αναστ. Πατέρας» ἐκ Δουνάδεις 5500 τ. δι' 'Αμέρικαν—Ρόττερνταμ 14)—, 'Αμέρικαν — 'Αμεριδρόγον 14)6, 'Αγγλίαν 15)—, ἀ.φ. «Θέτις» ἐκ Δουνάδεις 6200 τ. δι' 'Αμέρικαν—Ρόττερνταμ 13)3, 'Αγγλίαν (συρπερ.·—Μάντζεστερ καὶ Δυτ. Ιρλανδίας 14)1) 1)2, Μπέργκαν—Μάλρο 14), διφέντι τιμῆς διὰ Ρόττερνταμ 10)3 βάσις, 'Απρ. 10. «Δημ. Ν. Βογιατζίδης» ἐκ Δουνάδεις 5500 τ. δι' 'Αμέρικαν—Ρόττερνταμ 13)3, 'Απρ. 1—6. «Αθανάσιος» ἐκ Δουνάδεις 6000 τ. δι' 'Αμέρικαν—Ρόττερνταμ 13)3, διφέντι 'Αγγλίαν 14)—'Απρ. 1—10.

ΜΑΓΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑ.—Τὸ χαρακτηριστικότερον σημείον ὑπῆρξεν ἡ παντηλῆς ἐλλασίφε διαταγῆ, γαλανθράκων δι' 'Ιταλία·, ἐνφ δὲ συνήθως τὰ Σοζεῖτ ναύλωνους 10 περίπον πλοῖα μηνιαίως, ηδη μονοὶ ἐνα φορτηγοῖς ἐναυλώσαν δι' 'Απρίλιον καὶ κατὰ τὰς ὑπαρχούσας ἀνδειξίες δὲν προκειται: νὰ σημιειωθῇ καὶ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον εὐστέρα δι' 'Ιταλίαν ἐργασία. Κατ' εἰδὴ φορτίων αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ τὰς εἰς Νέαν Ρωσίας ναυλώσεις 'Ελληνικῶν φορτηγῶν :

«Οօρος Κύνθος» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7700 τ. ἀλατος καὶ γεν. φορτίων διὰ Σχηκάνην—Ντάρεν 14)9 f.i.o., διφέντι κόλπον Nagaeo 19)—, 'Απρ. «Κύμα» ἐκ Πότι: η Νικολάειφ 6200 τ. μαγγανέζας δι' Αριτρο-σαν 10)—, 'Απρ. 10—20. «Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης» ἐκ Μ. Θαλάσσης 4000 τ. γενικά διὰ Βισσόρων λ.στ. 3100 f.i.o., ἀμ. φέρτ. «Μαίση» ἐκ Νοστοκηγ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,,

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν καὶ Ρωσικῶν γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων.
 'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

3000 κ.μ. πρινισμ. ξελίπτες διά τάραντα η Μπρίντιζ: 9)—, 'Απρ. 3—13. «Ηών» είκ Νικολάεφ ή Χερζόνος 2100—2200 τ. γεννημ. διά τα Γιάδφαν 9)6, Γενόβαν 10)—, άμφοτέρους 11)3, ί. φ. «Ματρόννα» είκ Μαρζλεως 5000 τ. πλάσης διά Σιτταν 8)7 1)2, ί. φ. «Γαρδλάκι» είκ Νούστρια: ή 'Οδησσος 5800 κ.μ. πριν. ξελίπτες διά Κάλιφφα. Γιάδφαν ή 'Αλεξ)αν 7)6, 'Απρ. 5—15. «Ελένη» (Λθ) είκ Νούστρια και Σκούδετζ Μπαή 4725 κ. μ. πριν. ξελίπτες διά Τσιττενίκιν και Τέρρα Νεάς 9)—, 'Απρ. 5—13. «Ευανδρός» είκ Ηότι: ή Νικολάεφ 5000 τ. μαγγανίας διά Μπουσιν 10)6, 'Απρ. 5—15. «Αναστ. Περιόδοντης» είκ Μ. Θελάσσης 4600 τ. σιτηρά διά Σκανδιναϊκην 11)3, 'Απρ. 10—20.

«Ιάκωβος» είκ Νικολης 5200 κ.μ. πριν. ξελίπτες διά 'Αλεξ)αν 7)2, 'Απρίλιον 15 25 «Κέπιτ Κόρδον» είκ 'Οδησσος 5800 κ.μ. ξελίπτες (άντες τῶν κατων) διά Ρόττεντεν 8)10 1)2, Λονδίνον 9)4 1)2, 'Αμπρόργον 9)7 1)2, διά δάντειγν 9)10 1)2, f.i.o., 'Απρ. 1—10. «Γάκης» είκ 'Οδησσος και Χερσόνος: 2500 κ.μ. τηλεγρ. απόλων 10)3 και 500 κ.μ. δυσές 10)9, διά Βενετίαν, 'Απρ. 5 15 «Σίρφος» είκ 'Οδησσος ή Χερσόνης 4500 κ.μ. πριν. έδ. διά Δυτ. Ιταλίαν 8 3, 'Απρ. 20—30. «Αριστ. Α. Γουλανδρής» είκ Μαρμός 6300 τ. γκανιάρ. διά 'Αμπρόργον ή Ρόττεντεν 10)3, άμφοτέρους 9)10 1)2. 'Απρ. 10—20 «Αντ. Γεωργαντής», είκ Μαρζλεως 5900 τ. γκανιάρ. διά 'Αμπρόργον 9)3, Ρούνιν 9)6, άμφοτέρους 10)3, 'Απρ. 5—15. «Ματθαίος» είκ 'Οδησσος ή Χερσόνης 6000 κ.μ. πολτών ξελίπτες διά Γενόβαν ή Σελένην 6)9, 'Απρ. 20—30.

ΑΓΓΑΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.—Η υγράδια διετηρήθη με συνήθη φορτία, άλλα καλά ή τάς διά τὴν Μασσάγειον τηράσ. Ίσχει τῆς άμβος προσφοράς σκαρφάλων, εἰς τὰ οσλ. 5)6 διά Δυτ. Ιταλίαν, 5)7 1)2 έως 5)9 διά 'Αλεξάνδρειαν ή Ήπειρ Σατή, 5)6 διά Πειραιών και 6)9 διά 'Αθησιανήν. Διά Νότιου 'Αμερικήν άμβοτάλητοι εἰς τὰ οσλ. 8)— διά Βρετανίαν και 9)— διά Μπρίντιζ "Άνδρας". Ελληνικά φορτηγά ένσυλούμηταν τὰ κάτωτα:

«Κεραμίδες» είκ Δανιστον 7000 τ. (δύν 1000 τ. κάθω) διά Σούδου 7)6, ί. φ. «Αίγανες» είκ Τάγην 6500 τ. διά Ήπειρ Σατή 5)9, ί. φ. «Ιω. Καρράς» είκ Ρόττεντεν 6000 τ. διά Θεσσαλην 5)10 1)2, 'Απρ. 10—20. «Πέτρος Ι. Γουλανδρής» είκ Ρόττεντεν 6000 τ. διά 'Αγκωνα 7)—, έδαν και Ρα-εννιν 7)6, 'Απρ. 1—5.

Αύστρουλια—'Απο Ανατολή.—Γενικῶς οι χώραι τῆς 'Απο 'Ανατολής—έξαρτες: τῆς άργυρᾶς Saigon διά Γαλλικού, ίδια, προσιρομούς—καλώδια και αι χώραι τῆς Αύστρουλιας (γεννήματα) και Μανιζουρίας (κύρια), ένα πλήρες άπραξία. 'Απο Madras συνήθης έργασια εἰς τὰ οσλ. 23)—διά Μασσάγειον και 24)— διά Κόντινεντ.

Ναυλώσεις 'Ελληνικῶν εἰκ Saigon, Κορσική και Καζαρπλάγκας έκλεισθησαν αἱ ζησόδους:

«Αίγανες» είκ Σαλήκων 7000 τ. άργυρης διά Μασσαλίαν 22)—, Μάιον. «Πίγασσος» είκ Κορσέρ 2500 τ. φωσφάτου διά Ήπειρ Μάργκερα 13)1 1)2 Μαΐου 1—10. «Κόρθιον» είκ Καζαρπλάγκας 3500 τ. φωσφάτου διά Πειραιά και Ήπειρ Μάργκερα 15 1)2 λιρίστες, έλεγχο. έκφρωτων, 'Απρ. 15—30.

W. KUNSTMANN, STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

Scott' 1906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Seedient.
Boe. Telephone. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036.

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 M^{rs} DENIS PEFFANIS

ALSO AT

19. BRUNSWICK ST. LIVERPOOL	38. RODDINGSMARKT, HAMBURG
22. HIGH STREET, HULL	150. LLOYDST ASSE, BREMEN
407. PAISLEY RD. WEST, GLASGOW	5. QUE G. ONGE V., LE HAVRE
THE DOCKS, AVONMOYTH	NIEUWLAND 6, ROTTERDAM
THE DOCKS, SHARPNESS	26. RUE LES CAPUCINES, ANTWERP

And at all U. K. and Continental Ports.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

ΑΙ έκ Νότιου Ρωσίας έξιχγωγει κατά είδη φορτίων και τιμές ναύλων συκοφάνθησαν ώς κάτωθι κατά τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαρτίου :

ΤΕΝΝΗΜΑΤΑ.—'Εναντιόθησαν άρκετά φορτηγά διά λιμένας τῆς 'Απο 'Ανατολής και ἀπ 7500 τόνων d.w., 10 σ.ο, έπληρωθή διά Ναγαερο Bay, σελ. 19)—. Διά Κόντινεντ οπήρησε ζήτησις χωρητικότητος, καθώς και σχετική τοιαύτη διά τούς λιμένας τῆς Σκανδιναϊκης, διά τούς οποίους ἀπ 4600 τόνων, 10 σ.ο, έπληρωθή 11)3 βάσιν, μεταφοράν κατ' εύθυναν και με έψιλον μακούών 1)6 έξτρα.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.—Τηρήσουν άρκετα διεταγματικά διά Κόντινεντ και μία μόνον διά 'Ιταλίαν, συνεχή ταξίδια, διά ἀπ 5000 τ. και προσφέρεται ναύλος 7)9, μὲ φόρτωσιν είκ Μαριανουπόλεως. Η διαταγή Μαριανουπόλεως—Ρουέν —'Αριθρός έκλεισθη εἰς τὰ 10)3 διά άμφοτέρους τούς λιμένας έκφρωτώσεως, μὲ 1000 τ. έκφρωτων 1)—, οπάρχει δὲ καὶ έτερα διεταγμή διά τούς λιμένας λιμένας, άλλ' οι πλοιοστήται ζήτουν ιπέρτερον ναύλον τοῦ άνωτέρω πληρωθέντος, τὸν διπότον θεωρούν άσυμφορον.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Διά 'Ιταλίαν έπληρωθή ναύλος πρός μεταφοράν οικοδεμήσιον ξελίπτες είκ σελ. 9)— δάσιν ένα λιμένα φορτώσιως και ένα έκφρωτώσεως, μὲ 3 πάντας έξτρα διά δεύτερον λιμένα φορτώσεως και 4)12 πάντας διά δεύτερον έκφρωτώσεως. Διά pulpwood έπληρωθήσαν σελ. 6)9 διά 'Ιταλίαν μὲ 9 πάντας φορτωτικά και διά 'Αλεξάνδρειαν 7)2 μὲ 1)9 φορτωτικά διά ἀπ 5300 κ. μ. Τηρήσουν εισάται άρκετα διεταγματικά.

Μεταλλεύματα: Διά 'ardrossan έπληρωθή ναύλος 10)—έκ Η. Ν. κολάρια εἰς άτμπολεσ 6200 τόνων, 10 σ.ο και διά φόρτωσιν 10—20 'Απρίλιον, μὲ 700 τ. φόρτωσιν 1)—, οπάρχει δὲ καὶ έτερα δραματικά διά Σούντερλαντ ή Τάιν. Ζητούντα: έπισης άτμπολεσ 7000 τ., 10 σ.ο, διά Κόντινεντ.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—'Απρακτεί πρός τὸ παρόν, μὲ έλπιδας ζήτησεως σκαρφών μετά τὰς δορτάς τοῦ Πάσχα.

W. BROWN, ATKINSON & C^o LTD.

(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1847)

HULL και GOOLE.

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

BROWN, ATKINSON & BLAKELOCK LTD.

GRIMSBY & IMMINGHAM

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΦΦΟΠΛΙΣΤΑΙ, ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ,

ΝΑΥΛΟΜΕΣΤΑΙ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ.

ΗΛΙΜΑ Α: { ATKINSON διά το HULL
BACO διά το GOOLE, IMMINGHAM, GRIMSBY

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΛΟΥΔ
HULL, GOOLE, GRIMSBY & IMMINGHAM.

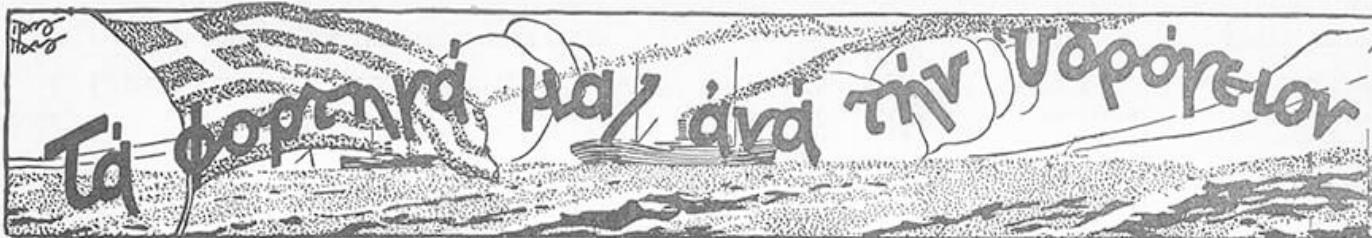
LIVERPOOL

REALIMITED.

Stevedores of Cargo
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Έπιφανιάδη	11	1656	εἰς Ηπειρώτα πόλη 12 Φεβρ.
Άγιος Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	άργει Χίον από 28 Φεβρ.
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	εἰρη Νικολάειρ 22 Μαρτ.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εἰρη Κάρθη 21 Μαρτ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	εἰρη Λονδίνον 23 Μαρτ.
Άγια Βαρθλία	Δ. Αγριθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	εἰρη Δάντονη 12 Μαρτ. και ἀνεγ. 22, Κίελον 26 διά Ναύπολην
Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3809	διήλθε Κήλιν 26 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	εἰρη Γάνδιαν 14 Μαρτ. και ἀνεγ. 17 διά Σύρον, εἰρη 22
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	εἰρη Μπουργκάς 16 Μαρτ.
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπαπτέρα	15	3687	ἀνεγ. Νικολάειρ 22 Μαρτ., Κήλιν 21 διά Ρουέν
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	εἰρη Porsgrunn 17 Μαρτ.
Άγγελος Λ.	Ε. Συκρέβελη	04	3667	εἰρη Όζησσόν 3 Μαρτ. και Κήλιν 28 διά Λονδίνον
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	διήλθε Γερμανίταρ 9 Μαρτ. διά Ηπειρώτα, εἰρη 15
Άδαμ. Πειθής	Άθ. Πειθή	08	4537	εἰρη Μπ. "Άρης 12 Μαρτ.
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	εἰρη Γιάννεναν 8 Μαρτ. και Χίον 15
Άδελφότης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	ἀνεγ. Σάνη Νικολάδες 17 Μαρτ. διά Ντακάρη
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	εἰρη Ηπειρώτα 10 Μαρτ.
Άιγαίον	Πιλοποννησίου-Σκριβάνων	12	1755	εἰρη Σφρέξ 10 Μαρτ. και Φιούρα 15
Άιγενς	άδ. Πατέρχη	17	3792	εἰρη Ντιέππην 12 Μαρτ. και Τάνη 26 (διά Η.Σατ?)
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	διήλθε Άλες Πάλμας 24 Μαρτ. και Κήλιν 25 εἰς Αιγαίον
Άιδολος	Ν. Ι. Λύρα κλπ.	02	3051	εἰρη Νοδορωτίσκην 9 Μαρτ. και Κήλιν 21 διά Βηρυττών
"Αίς Γιώργης	Νερ. Σιγάλης	08	2098	εἰρη Ηπειρώτα 9 Μαρτ.
Άδαμας	Μηχ. Ακιμού	18	4144	εἰς Μπ. "Άρης 31 Μαρτ.
Άρκοπολης	Βασ. Μπρούσου	13	4312	ἀνεγ. Νεκάτοβα 3 Μαρτ., Αγ. Βικέντιον 25 διά Εβροπήν
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	εἰρη Πλάκαροι 11 Μαρτ. και Νούπορτ 22
Άλεκός	Ν. Κωτάκη	06	4395	εἰρη Μπ. "Άρης Ρόδες 13 Μαρτ. και Ροζάριο 25
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	εἰρη Μπ. "Άρης Ρόδες 21 Μαρτ. και Ροζάριο 25
Άλικη	Ν. Γ. Αιβανού	17	5140	ἀνεγ. Μπάχη Μπλάχην 10 Μαρτ. διά Μαδέρας
Άλκυών	Κα. Ε. Λ. Λαρού	95	2701	άργει Χίον από 29 Ιαν., 1932
Άλφειδς	Σ. Λιβανού	20	5116	διήλθε Γερμαλίταρ 19 Μαρτ. διά Μασσαλίαν, εἰρη, 24
Άμφρακικός	Μηρή Εμπειρίκου	01	5148	εἰρη Βίγκο 14 Μαρτ. και Ρόττερντη 23
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	εἰρη Κ.τζάνη 7 Μαρτ. και Κήλιν 28 διά Τόνιδης
Άναστασίς	Κ. Ψύχη	07	4853	εἰρη Σαγκάνη 14 Μαρτ. Παρεδόθη πρός διάλυσιν
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	εἰς Πειραιά πόλη 19 Φεβρ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρχη	14	3382	ἀνεγ. Ηπειρώτα 20 Μαρτ., και Νούπορτ 22
Άνδρεας	Σ. Γ. Ραζή	19	3566	διήλθε Οδέγην 4 Μαρτ. διά Μπ. "Άρης
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιώτης	12	4393	ἀνεγ. Κάρπη 3 Μαρτ. διά Βίλλαν Κιούδιον
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Ντεκάρη 18 Μαρτ. (διαταγή)
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εἰρη Σπάτειαν 10 Μαρτ. και Λιθόροιο 18, ἀνεγ. 27 διά Ηπειρ.
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	ἀνεγ. Ηπειρώτα πόλη 17 Φεβρ., με ζημιάς
Άννα Γενιλανδρή	Γ. Γουλανδρή	21	4442	εἰρη Βενετίαν 19 Μαρτ. και Ραζένναν 21
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀνεγ. Τάνη 10 Μαρτ., Γερμαλίταρ 21 διά Όραν, εἰρη 22
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	15	5885	διήλθε Πόρτ Σατή 12 Μαρτ. διά Βλαζιδοστέκη
Άνθιμπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	εἰρη Ηπειρώτα 15 Μαρτ. και Μυτιάλην 20
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Ηπειρώτα πόλη 15 Ιαν.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	εἰρη Χουένταν 19 Μαρτ. και Γερμαλίταρ 24 διά Τάραντα
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λαρού	11	4410	εἰρη Αιμέρσαν 22 Μαρτ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	εἰρη Νικολάειρ 8 Μαρτ. και ἀνεγ. 20 διά Φάλμουρ
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Ηπειρώτα πόλη 2 Ιαν.
Άντωνιος Δ. Κυδωνιένς	Δ. Κυδωνιώτης	07	3920	εἰρη Βενετίαν 10 Μαρτ. και Ραζένναν 23
Άντωνιος Σταθάτους	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	εἰρη Λονδίνον 28 Μαρτ.
Άντζουλέττα	οιος Αντ. Γαννουσιάτου	07	2693	εἰρη Garston 31 Μαρτ.
Άξιδης	Σ. Λιβανού	19	5289	ἀνεγ. Μπ. "Άρης 1 Μαρτ. διά Εύρωπην
Άποικια	Z. Βαλμά	95	3607	εἰρη Δάντογιαν 8 Μαρτ. και ἀνεγ. 20 διά Λιθόροιο—Σπίτιαν
Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	διήλθε Μαζέρας 22 Μαρτ. διά Φάλμουρ
Άργολικός	Μηρή Εμπειρίκου	21	4786	εἰρη Θινάκην 12 Μαρτ., Κήλιν 15 και Βραζίκαν 18
Άρης	άδ. Καρρά	18	5231	εἰς Αιθερπούλη 29 Μαρτ. ἐπὸ παραλειβήν
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	διήλθε Άλες Πάλμας 24 Μαρτ. διά Εύρωπην
Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαριάρη»	10	4445	εἰρη Τανερίφταν 16 Μαρτ. και ἀνεγ. 23 διά Barbados
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	εἰρη Βενετίαν 21 και Ραζένναν 29
Άρτεμις Πήγητα	Ηήττα	06	1433	διήλθε Κήλιν 14 Μαρτ. διά Βενετίαν—Ηπειρώτα, εἰρη 30
Άρτεμισία	Η. Μαρηή	06	4343	εἰρη Βίλλαν 10 Μαρτ.
Άρχηγός	άδ. Λιθανού	17	4349	εἰρη Chic.αν 16 Μαρτ.
Άσημίνια Μπάικα	Κεστή Λαζαρού	21	1361	άργει Ηπειρώτα πόλη 31 Ιαν.
Άσια	Η. Μπάικα	95	1495	ἀνεγ. Μασσαλίαν 13 Μαρτ. διά Ηπειρώτα, εἰρη 19 και Αιώρειν 21
Άσοπαία	'Ολ.ειά	92	2893	εἰς Ήράκλειον πόλη 12 Ιαν., 1932. Σταθμός ανθρακεύσεων
Άσπασια Νομικού	I. Γαλάκη	14	4211	εἰρη Η. Σετή 14 Μαρτ. και ἀνεγ. 22, Κήλιν 28 διά Ρωσσίαν
Άστηη	M. Νομικού	99	816	εἰρη Ρέθυμνον 8 Μαρτ. και Κέρπιθον 23
Άττικος	Σταφυλοπατή κλπ.	96	1350	εἰρη Κίντζαν 9 Μαρτ. και ἀνεγ. 15 διά Τόνιδης—Σαζάς
Άφροδεσσα	A. Λούζη	06	4078	ἀνεγ. Χάρπτων Ρόδες 24 Μαρτ. διά Τούρλεστον
Βαλλιάνος	άδ. Κιρτάτα	05	2185	εἰς Νεαπόλιτον 1 Μαρτ.
Βάντα	A. Λούζη	08	4734	ἀνεγ. Χάρηφταν 17 Μαρτ. διά Βόρ. Αμερικήν
	Θ. Έπιφανιάδη	03	4190	ἀνεγ. Ηπειρώτα 15 Μαρτ. διά Νικολάειρ, εἰρη 21

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Η. Β. Δεστούνη	12	3299	Έφθ. Νεάπολιν 12 Μαρτ. και Ηπειρια: 25
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	διήλθε Γιεραλτάρ 14 Μαρτ. δι: 'Oneglia, έφθ. 19
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931. 'Επωλήθη εις "Αγγλους
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εις πλάσα 'Ελλαδος—Σύττας (είνοι)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	Έφθ. Ροζάριο 19 Μαρτ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	άνεχ. Σύροιν 17 Μαρτ., Κ)λιν 20 δι: Girgenti
Βιργινία Σ.	Z. Συμοθράκη	05	3885	άνεχ. Δάνια:γκ 13 Μαρτ., Γιεραλτάρ 24 δι: Ταξιδιαζικαν
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άνεχ. Γάνοβραν 14 Μαρτ. δι: 'Οράν, έφθ. 21
Βόρις	άτ. «Βλάσσος»	17	5166	έφθ. 'Αμερικαν 22 Μαρτ.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	έφθ. Ηπειρια: 29 Μαρτ.
Γαρδελάνι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	εις Ηπειρια: από 25 Φεβρ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιτση	18	4289	εις Ηπειρια: από 24 Φεβρ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Ηπειρια: από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	N. και Γ. Σιμοπούρα	96	2187	έφθ. Κύμην 16 Μαρτ. και Χαροπόνια 24
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεμνετο εις Μοντεζίζο 25—28 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	διήλθε Γιεραλτάρ 17 Μαρτ. δι: 'Αμερικαν, έφθ. 25
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Μπάρρου 15 Μαρτ. δι: Σάντος
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Αθανασ	28	3881	έφθ. Ρίον 'Ικνέαρον 17 Μαρτ.
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	έφθ. Όδησσον 21 Μαρτ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κλ.π.	05	4391	έφθ. Ρ. 'Ιανέαρον 25 Μαρτ.
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεχ. Βενετίαν 17 Μαρτ. δι: Χαροπόνια
Γρηγόριος Κ.	H. Καλλιμανοπούλου	90	2538	έφθ. Θεοδόσιαν 17 Μαρτ.
Δαναδές	H. και Γ.Κ. Λεμός	06	4419	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	άργει Χίον από 11 Φεβρ.
Δάρμη	Γ. Λουκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρουέν από 17 Μαρτ. 1933, 'Επωλήθη εις "Αγγλους
Δάρφη	N. Λουκιαρδοπούλου	18	4882	άνεχ. Μπουνένος 'Αβρας 16 Μαρτ. δι: Τενερίφραν
Δελφίν	Αθ και 'Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Kilia 17 Μαρτ. και Βραχίλαν 21
Δέσποινα	Κορδά και Γεωργιαλή	09	4461	έφθ. Ήρστ 'Αρθουρ 23 Μαρτ.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άνεχ. Ηπειρια: 24 Μαρτ., Κ)λιν 26 δι: Ρωσίαν
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	άνεχ. Ηπειρια: 18 Μαρτ. δι: Ζουγκουλδάκι, έφθ. 21
Δημήτρης	Σ. και Η. Λεμού	05	3338	έφθ. Ηπειρια: 1 Μαρτ. 'Επισκευή
Δημη. Γ. Θεοφιλώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Κάρδιψ 22 Μαρτ. και άνεχ. 29 δι: 'Αλεξάνδρειαν
Δημη. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	εις Κ)λιν από 4 Μαρτ. μὲ σοβαράς ζημιάς
Δημη. Ν. Βογιατζήδης	N. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	άνεχ. Ηπειρια: 31 Μαρτ. δι: Δούναδιν
Δημη. Ιγγλέσης	υθέλ Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Μπάρρου 26 Μαρτ.
Δημη. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	εις Σύρον από 20 Φεβρ.
Δημη. Νομικός	Λουκάνη Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Ηπειρόμπο 18 Μαρτ. και άνεχ. 21 δι: Σφάκι
Διαμάντιο	άδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	άνεχ. Ταξιδιαζικαν 21 Μαρτ. δι: Αιθέρνο—Ηπειρια: 30
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	έφθ. Βιτσύρη 13 Μαρτ.
Διον. Σταθάτος	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	έφθ. Δουνγκέρην 20 Μαρτ. και 'Αμδούργον 24
Δίρφες	Βασ. Πατέρα και Σία	06	2795	άνεχ. Ρότερνταμ 10 Μαρτ., Γιεραλτάρ 19 δι: 'Αγκωνα
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4227	έφθ. Ηράκλιο 11 Μαρτ.
Δούναβις	Λασον. Α. Εμπειρίκου	15	5604	έφθ. Ρότερνταμ 15 Μαρτ. και άνεχ. 21 δι: Σαρδίνιαν
Δύο Φίλων	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άνεχ. Ηπειρια: 13 Μαρτ. δι: Θεοδόσιαν, έφθ. 18
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. Λονδίνον 14 Μαρτ. και Μπάρρου 24. Συνεκρούσθη
"Εβη	N. Γ. Αδανού	13	4521	διήλθε Γιεραλτάρ 12 Μαρτ. δι: Μοντεζίζο
"Εδίσων	'Εθνικής	96	1103	άργει Ηπειρια: από 15 'Ιαν. 1933
Ειρήνη, (τάνκερ)	A. Καλλιγά κλ.	09	4009	έφθ. Βατσύρη 10 Μαρτ. και Κ)λιν 20
Ειρήνη Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Κόρη 13 Μαρτ. και άνεχ. 27 δι: Κάρδιψ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	διήλθε Γιεραλτάρ 23 Μαρτ. δι: Φάλιμουθ
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
'Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. N. Δρακούλη	17	5329	άνεχ. Γένοβαν 13 Μαρτ. δι: Νικολάεφ, έφθ. 22
'Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	διήλθε Σολομό 15 Μαρτ. δι: Calingapatan
'Ελένη	Δ. Λόρς	01	1882	άνεχ. Ηπειρια: 31 Μαρτ. δι: Ρωσίαν
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	H. Εμπειρίκου	05	3919	έφθ. Ηπειρια: 16 Μαρτ.
'Ελένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπικον	19	5260	έφθ. Μάντζεστερ 23 Μαρτ.
'Ελένη Τ.	Δ. Τεργ. ήζου	97	3039	έφθ. Θ)ικην 12 Μαρτ.
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 19 Μαρτ. δι: Χούλλ
'Ελισάβετ Β.	N. Κ. Βασιλάκη	04	4614	άργει Ηπειρια: από 17 'Απρ. 1933
'Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	έφθ. Ροζάριο 11 Μαρτ.
'Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	άνεχ. Ποτεφόραγο 6 Μαρτ. δι: Ζουγκουλδάκι, έφθ. 14
'Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. 1931
'Επαμ. Κ. Εμπειρίκου	Υιοι 'Επ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Μπάρρου 16 Μαρτ. και άνεχ. 24 δι: Λά Πλάταν
'Εργονύλα	N. Τσατσόμοιρου	05	2715	διήλθε Κωνιών 22 Μαρτ. δι: 'Οδησσού
Εδανδρος	M. Βαζλάρ	98	3543	έφθ. Βόλον 16 Μαρτ.
Εύβοϊκός	Μαρηγ. Εμπειρίκου	22	4792	έφθ. Μπουργκάν 16 Μαρτ. και Βάρναν 21
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Θεοδόσιαν 14 Μαρτ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	έφθ. Γένοβαν 11 Μαρτ. και Λονδίνον 30
Εύγενια Χανδρή	'Ιο. Χανδρή	20	4862	διήλθε Ντακάρη 18 Μαρτ. δι: Ρότερνταμ, έφθ. 31
Εύδαλία	άδ. Γουλανδρή	18	3653	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 21 Μαρτ.
"Εβρος	άδελ. Α:βανού	18	5283	έφθ. Ρότερνταμ 10 Μαρτ.
Εύτυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	διήλθε Κ)λιν 8 Μαρτ. δι: Σέτταν, έφθ. 17
"Εψιλον	Λασον. Ν. Εμπειρίκου	11	5461	έφθ. Χούλλ 17 Μαρτ.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	άνεχ. Μπάρρου 2 Μαρτ. δι: Ζαράτ
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	έφθ. Νοβήσην 10 Μαρτ. και Κ)λιν 28 δι: Φάλιμουθ
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	5842	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 13 Μαρτ.
Ζέφυρος	A. Λούζη	09	4796	εις Ροζάριο από 1 Φεβρ.
Ζηνοβία	άτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	έφθ. 'Οδησσούν 9 Μαρτ., Νοβήσην 17 και διήλθε Κ)λιν 28 δι: Φάλιμουθ
"Ηρων	Xρ. Γ. Σορώτου κλ.	06	1516	άνεχ. Νικολάεφ 27 Μαρτ. δι: Χεροπόνια
"Ηφαιστος	υδών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεχ. Ρότερνταμ 22 Μαρτ., Γιεραλτάρ 29 δι: 'Αλεξάνδρειαν
Θάλεια	'Ηλια Συλδ	17	4574	διήλθε Γιεραλτάρ 25 Μαρτ. δι: Ρότερνταμ
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	εις Καζαμπλάγκαν 25 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμώνη	«Κάσος» Α. Ε.»	29	3859	Σφ. Τριουντεν 18 Μαρτ.
Θεόδωρος Τ.	Α. Τερζάζου	12	3109	εἰς River Torridge 25 Μαρτ. υπό παραλαβήν
Θεοφανώ	Αδελφ. Λιθανού	17	4240	Σ:γλθεν "Αγ. Βικέντιον 14 Μαρτ. διά Ηλέτ
Θεομήτωρ	Μγ.Σπ. Πολέμης	10	4427	Σ:γλθεν "Αγ. Βικέντιον 20 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρίνοι	11	3726	Σφ. Μπουένος "Αύρες 13 Μαρτ.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	Σφ. "Αδενούρο 18 Μαρτ. και Κάρδιφ 27
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	Σφ. Πόρτο Βίκο 11 Μαρτ.
Θράκη	Α. Τερζάζου	17	982	Σφ. Πατρώα 21 Μαρτ. και άνεχ. 25 διά Ζουγκουλδάκι
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	άνεχ. Πατρώα 15 Μαρτ. διά Κίλια, Σφ. 20
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	Σφ. "Αδενούρο 14 Μαρτ. και Μπάρρου 25
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	Σ:γλθεν Κονγκλι:ν 19 Μαρτ. δι' "Αλεξανδρειαν
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άνεχ. Ναυπότασ 7 Μαρτ. διά Μαζέρας
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	Σφ. Κοπεγχάγην 19 Μαρτ. και Γδανσκ 23
Ιλισσός	Ιω. Γ. Λιθανού	15	4724	Σ:γλθεν Μαζέρας 27 Μαρτ. δι' "Αρμέρσαν
Ιονία	Π. Χατζηλία	08	3742	Σ:γλθεν Λάζ Παλμαρ 14 Μαρτ. διά Φάλμουθ, Σφ. 24
Ιονία Ιανικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	Σφ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ.
Ισμήνη	Στεριώτη και Σια	90	2399	εἰς Πατρώα υπό 12 Φεβρ.
Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	Σφ. Θεσνικην 15 Μαρτ. Είτα εἰς Πατρώα
Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	εἰς Μπ. "Αύρες υπό 5 Φεβρ.
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	Σ:γλθεν Olinda 11 Μαρτ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Ιω. Καρρούς	Αδελ. Καρρά	17	3527	Σ:γλθεν Κονγκλι:ν 11 Μαρτ. και Γιέραλτάρ 21 διά Κόντινεντ
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	άνεχ. Μπάρρου 4 Μαρτ. διά Ροζάριο
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	εἰς πλάνας "Ελλαδος-'Αφρικής
Ιω. Π. Γουλανδρής	Άδ. Γουλανδρή	10	3750	Σ:γλθεν Περαμπούκον 21 Μαρτ. διά Λάζ Ηλιδαν
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	Σφ. Ράντερς 9 Μαρτ. και Γδανσκ 21
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	Σφ. Δάντισγκ 12 Μαρτ. και άνεχ. 21 διά Τσ.δ:ταβένιαν
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3095	άνεχ. Δάντισγκ 10 Μαρτ., Γιέραλτάρ 21 διά Φιόδρε
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	Σ:γλθεν Κονγκλι:ν 13 Μαρτ. διά Σπαλάτο—Πατρώα, Σφ. 26
Καθαριώτισσα	Γ. Καραβία	13	1877	εἰς Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. υπό παραλαβήν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	Σφ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. και Τάιν 23
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4918	Σφ. Σάντι Φέ 8 Μαρτ. και άνεχ. 23 διά Ντιέππην
Καλούδω	Γ. Ασημούμιτη	01	4921	Σφ. Μοντεβίδεο 25 Μαρτ., μὲ ζημίας μηχανών
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	Σφ. Μπάχ Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	άργει Πατρώα υπό 11 Νοεμ. 1932
Κάσος	Στ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5683	Σφ. Μπάρρου 13 Μαρτ. και άνεχ. 23 διά Πόρτ Σατέ
Κάτε	Ν. Λουκαρδοπούλου	18	5197	Σφ. Δάντισγκ 10 Μαρτ., Γιέραλτάρ 21 διά Γένοδαν
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πιστέλλια»	87	2495	Σφ. Κονγκλι:ν 17 Μαρτ. και Βηγετίν 25
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	Σφ. Πατρώα 6 Μαρτ. και Θεσδόσιαν 30
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	άνεχ. Θ.νίκην 21 Μαρτ. διά Λιακάτα—Κατάνην, Σφ. 29
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βεργωτήρη	12	4567	Σ:γλθεν Κονγκλι:ν 27 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	Σφ. Πατρώα 13 Μαρτ. και άνεχ. 23 διά Πόρτ Σατέ
Κεραμίδης	Ν. Λουκαρδοπούλου	17	5085	Σ:γλθεν Γιέραλτάρ 16 Μαρτ. δι' "Αρμεδούργον, Σφ. 25
Κερδεά	Θ. Επιφρινιάδη	12	1968	Σφ. Πατρώα 11 Μαρτ. και άνεχ. 30 διά Βόλον
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	Σφ. Βάρνων 10 Μαρτ. και Κονγκλι:ν 21
Κονδύλης	Γ. Κουδώλη	14	4439	άνεχ. Μπάρρου 17 Μαρτ. διά Π. Σατέ
Κονίστρα	Θωμάρης Επιφανιαδή	07	3539	Σφ. Α:δρόν 15 Μαρτ. και Σίγρι: 30
Κορενθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	άνεχ. Αρμερίαν 11 Μαρτ., Γιέραλτάρ 21 δι' "Ανατολήν
Κόρδινον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2118	Σφ. Νικολάεφ 13 Μαρτ. και άνεχ. 23 διά Μασσαλίαν
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	Σφ. Μπάρρου 19 Μαρτ.
Κύθηρα	Ποινήρη. Κατράκη	02	1070	Σφ. Χαλκίδα 10 Μαρτ. και Πατρώα 17
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Στιγά	12	3994	άνεχ. Τριουντεν 10 Μαρτ. διά Θεσνικην
Κύμα	N. Λιθανού	11	3959	Σφ. Πατρώα 26 Μαρτ. και άνεχ. 31 διά Βόλον
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	Σ:γλθεν Κονγκλι:ν 11 Μαρτ. διά Βενετίν, Σφ. 17
Κωνστ. Λουλούδης	Άδ. Γουλανδρή	22	4697	Σφ. Πατρώα 16 Μαρτ. διά Cocanada, Σφ. 28
Κωστής	B. Κατούλα	19	5438	Σφ. Μοντεβίδεο 8 Μαρτ.
Κωστή	N. Νίσσην και M. Weisman	05	3876	άργει Πατρώα υπό 13 Δεκ. 1933
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	Σφ. Πατρώα 8 Μαρτ., Μαρμαράν 11 και Παλέρμο 30
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	Σ:γλθεν Γιέραλτάρ 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ, Σφ. 28
Λεωνίδας Η.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	Σφ. Δάντισγκ 10 Μαρτ. και Δάντισγκ 22
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	άνεχ. Μπάρρου 13 Μαρτ., Γιέραλτάρ 20 διά Πατρώα, Σφ. 28
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	Σ:γλθεν Γιέραλτάρ 16 Μαρτ. διά Χάδρην, Σφ. 24
Δίμηνη	Π. ΣτυρουλούπολουσκαιΣία	96	1346	Σφ. Τέρρες Αννουντα:άτα 24 Μαρτ.
Λουκία, τάνκι	I. Μαρή και Σια	10	2143	Σφ. Κονγκλι:ν 7 Μαρτ., Νοδίκην 19 και Κονγκλι:ν 28
Μαίηντ οφ Σάμος	A. Κουλούθρου	01	1190	Σφ. Πατρώα 5 Μαρτ.
Μαίην	N.Γ. Λιθανού	09	1459	Σφ. Θεσδόσιαν 8 Μαρτ. και Πατρώα 23
Μαίην N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	άνεχ. Ποζάριο 14 Μαρτ. διά Λάζ Ηλιδαν
Μαίην Δευτεραίου	Bασ. Δαυτεράκου	03	1383	Σφ. Αλεξανδρειαν 17 Μαρτ.
Μαϊώτις	A. Συνοδηνού	88	1709	Σφ. Κονγκλι:ν 28 Μαρτ. δι' Ερζενον
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	Σ:γλθεν Γιέραλτάρ 16 Μαρτ. δι' "Αγκόνα, Σφ. 21
Μαλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	Σφ. Μπουργκάς 19 Μαρτ. και Γαλάτσι 20
Μάλη Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	Σφ. Μπάχ Μπλάγκαν 13 Μαρτ. και άνεχ. 17 διά Ρόττερνταμ
Μαροή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	Σφ. Νοδίκην 29 Μαρτ.
Μαργαρίτα	Γεωργιαδή και Σοφιανού	89	2187	εἰς Δεσμάδιν 24 Μαρτ. (διά Ρόθεν)
Μαργαρίτες	Άδ. Περιθολάρη	13	4584	Σφ. Kolding 22 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	Σφ. Όραν 19 Μαρτ. και Πατρώα 29
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	Σφ. Θ.νίκην 20 Μαρτ.
Μαρία	S. Περρή—Δ. Τακταρώνη	00	1216	άνεχ. Κονγκλι:ν 14 Μαρτ., Κονγκλι:ν 15 διά Πόρτ Βάντε
Μαρία Μ. Διακάνη	M. Διακάνη	10	4362	άργει Σύρον υπό 25 'Απρ. 1932
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	Σφ. Μοντεβίδεο 3 Μαρτ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	άνεχ. Πατρώα 24 Μαρτ. διά Κονγκλι:ν, Σφ. 28
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	Σφ. Δάντισγκ 14 Μαρτ.
Μαριγώ Λ.	N. Άρρα	02	4146	άργει Πατρώα υπό 23 Δεκ. 1933

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	εφθ. Νικολάειφ 19 Μαρτ. και "Οδησσόν 24
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	εφθ. Μπ. "Αύρες 17 Μαρτ. και άνεχ. 21 δι' "Αμερίσσων
Μαρίνα Πρωτοπαπά	Η. Πρωτοπαπά	15	4447	άνεχ. Κάρδιφ 13 Μαρτ., Γιβραλτάρ 21 δι' α Χαΐφαν
Μαριόγκα	χ. Πρωτού	12	4236	διηλθε Άλες Πάλμας 25 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	χ.δ. Φαραντάκ	04	4784	άνεχ. Νοσούσκην 18 Μαρτ., Κ)λιν 21 δι' α Δανίαν
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	χ.δ. Γουλανδρή	18	3610	εφθ. Μπάλφαστ 25 Μαρτ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εις Σάντα Φέ από 22 Φεβρ.
Μάριος Τ.	Δ. Τεριάζου	01	1128	εις Ηπειρωτικά από 6 Μαρτ.
Μαρούλα	χ.δ. Πρωτού	12	4307	εφθ. Δάντσιγκ 26 Μαρτ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	εφθ. Δάντσιγκ 8 Μαρτ. και άνεχ. 15, Γιβραλτάρ 26 δι' α Μπανιόλι
Μαρουσιώ Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3556	εφθ. Χάϊφαν 6 Μαρτ. και Κ)λιν 22 δι' α Δούναβιν
Ματθαίος	Η. Μ. Λωρς	04	2434	άργει Ηεραικά από 20 Ιαν.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2816	άνεχ. Ηεραικά 21 Μαρτ. δι' Ρωσίαν
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	διηλθε Γιβραλτάρ 13 Μαρτ. δι' α Βενετίαν, εφθ. 21
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	εφθ. "Οδησσόν 6 Μαρτ. (δι' Φάληρού)
Μερόπη	'Ανδρ. Παπαϊά	11	4181	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Μαρτίου δι' α Ταξιδέψαν, εφθ. 19
Μιμόζα	χ.τ. «Βλάσσος»	05	3049	εφθ. Ηεραικά 20 Μαρτ. και άνεχ. 30 δι' α Ζουγκουλδάκι
Μιχαήλ Α.	Ι. Α. ξενοβ. Η. Πρωτοπαπά	13	4160	εφθ. Δάντσιγκ 19 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	εφθ. Μοντεζέσο 19 Μαρτ.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	διηλθε Αλάσαντ 2 Μαρτ. δι' α Μπ. "Αύρες
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	διηλθε Φλόσιγκ 26 Μαρτ. δι' α Γκόττιμπουργκ
Μιχάλης Ξυλας	χ.δ. Ξυλα	06	3828	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	διηλθεν 'Οράν 29 Μαρτ. δι' α Φιλιππίλλα
Μοντιώρ	Σ. Φαρκούχ	06	3690	άνεχ. Δάντσιγκ 23 Μαρτ. δι' "Αλγέριον
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	χ.δ. Γουλανδρή	17	5199	εφθ. Μπ. "Αύρες 26 Μαρτ.
Μόνικονος	Ε. Ν. Βιντιάλη	94	2154	εφθ. Κατάνην 19 Μαρτ.
Ναντίν	χ.τ. Βλάσσος	04	3582	άνεχ. Νεάπολιν 15 Μαρτ. δι' α Ζουγκουλδάκι, εφθ. 22
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	άνεχ. Ηεραικά 18 Μαρτ. δι' "Οδησσόν, εφθ. 23
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' α Δουγκέρκην—Κάρδιφ, εφθ. 26
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	εφθ. "Αλεξάνδρειαν 6 Μαρτ. και άνεχ. 17 δι' α Σύρον, εφθ. 20
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαρκαλιώ	12	3451	φθάνει εις Μπρίστολ 3—4 'Απρ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	διηλθε Αλάσαντ 2 Μαρτ. δι' α Μπ. "Αύρες
Νείλος	Λεων. Έμπειρικου	12	4819	εφθ. "Άδενρουθ 21 Φεβρ. "Επωλήθη εις "Αγγλους πρὸς διάλυσιν
Νεράϊδα	χ. τ. Η. Νομικού	03	2759	εφθ. Κατάνην 16 Μαρτ. και Ήλιον 28
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εφθ. "Οδησσόν 18 Μαρτ.
Νέστος	Ν. Λιθανού	19	5764	άνεχ. Τάιν 22 Μαρτ. δι' α Βέρ. 'Αμερικήν, μέσω Γδύνιας
Νήτον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	διηλθε Κ)λιν 21 Μαρτ. δι' α Μπανιόλι
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηγιάνη	13	6694	άνεχ. Ρότερνταμ 17 Μαρτ. Άλες Πάλμας 26 δι' α Μπ. "Αύρες
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	εφθ. Χριστιανούσανδην 8 Μαρτ., "Οσο 14 και Γδύνια 24
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	938	διηλθε Κ)λιν 9 Μαρτ. δι' α Λέ Νουρέλλα
Νικολής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	εφθ. Κ)τζένην 16 Μαρτ.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	εφθ. Μπ. "Αύρες 11 Μαρτ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	εφθ. Τάιν 17 Μαρτ. και άνεχ. 22 δι' α Ήρότο Βένιο
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Ηεραικά από 7 Μαρτού 1928
Νικόλαος 'Αθανασούλης	χ.ληρ. 'Αθανασούλη	01	3572	άνεχ. Σαζένναν 9 Μαρτ., Σύρον 26, Κ)λιν 28 δι' ευξείνον
Νικόλαος Γ. Κουλουσουντής	χ.τ. 'Ατλαντικός	17	3201	εις πλάνος Βόλου — 'Αλεξανδρείας
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικού	99	625	εφθ. 'Αλγέριον 13 Μαρτ. και 'Οράν 14, άνεχ. 19 δι' α Τενες
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	άνεχ. Ρότερνταμ 2 Μαρτ. δι' α Ρίον 'Ικανάρον
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσούλου	10	4540	εφθ. Βρατλάν 19 Μαρτ.
Νικόλαος 'Αγγελος	Ίω. 'Αγγέλου	12	4351	εφθ. Θεσσαλίαν 9 Μαρτ. και Κ)λιν 28 δι' 'Αλεξανδρείαν
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	εφθ. Νικαράντ 9 Μαρτ. και Σάντα Φέ 16
Νίτσα	χ.δ. Γιανναγά	15	4732	εφθ. Μπράχιαν 10 Μαρτ.
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδόπουλου	21	4504	εφθ. Μπράχιαν 10 Μαρτ. και άνεχ. 18 δι' "Αγ. Βικέντιον
Οίνούσιος	Ν. Πατέρα και υιών	04	5804	εις Μπάχη Μπλάγκαν 30 Μαρτ. όπο φόρτωσιν
"Ολγα 'Ερ. Έμπειρικού	υιών "Επ. Έμπειρικου	22	4677	άνεχ. Ρότερνταμ 10 Μαρτ. δι' α Λιθέρνο, εφθ. 22
Όμόνοια	Η.Ξενοβ.-χ.δ.Χριστοφορίδου	08	3699	εφθ. Βρατλάν 21 Μαρτ.
"Ορος Κύνθος	«Τράπικ, Σο»	18	5188	άνεχ. Διδύνια 12 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 δι' α Ηεραικά, εφθ. 31
"Ορος Παραγασός	Μαργαρώνη-χ.τ. «Ατλ.χόρ»	15	3654	άργει Σύρον από 16 Φεβρ.
"Ορος Ροδόπη	«Τράπικ, Σο»	19	5182	εφθ. Μπ. Μπλάγκαν 10 Μαρτ. και άνεχ. 18 δι' "Αγ. Βικέντιον
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	διηλθε Άλες Πάλμας 17 Μαρτ. δι' α Χεύλλα, εφθ. 27
Παγασητικός	Μαρή 'Εμπειρικού	14	3457	εφθ. 'Αμερίσσων 8 Μαρτ.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδόπουλου	20	5187	εφθ. Ρίον 'Ικανάρον 22 Μαρτ.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον από 20 Νοεμβρίου 1931 Μετωνομάσθη «ΦΛΩΡΑ»
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	χ.δ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	άνεχ. Μπράχιαν 14 Μαρτ. δι' α Ηεραικά
Παναγάραντος	Β. και I. Κουτσούκου	15	4661	άνεχ. Μπράχιαν 18 Μαρτ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Πάνις	Α. Αναστασάτου	06	1781	εις Ηεραικά από 27 Φεβρ.
Παντελής	χ.δ. Παντελή	91	2411	άργει Ηεραικά από 19 Φεβρ. 1931
Παντελής	Κ. Λεμεδ	11	3845	εις Βίλλαν Κονσταντίνου από 12 Φεβρ.
Παντάς	χ.δ. Μαργαρώνη	12	5149	άνεχ. Νεάπολης 18 Μαρτ. δι' α Βερμούδης
Παπαλεόπους	Γ. Α. Γεωργιανή	10	3748	άνεχ. Ηλενρόθ 7 Μαρτ. δι' α Σάντα Φέ
Παρθενών	χ.δ. Πειθή	08	3189	άνεχ. Abu Zenima 19 Μαρτ., Σούρη 20 δι' α Μπανιόλι
Πάτρα	Τσακιριάνη—Κωννιγίδη	96	3256	διηλθε Κ)λιν 12 Μαρτ. δι' α Νεάπολην—Καλλιάρι
Παῦλος	N. Μπαλιδενάκη και Σικ	90	2223	άργει Νάντην από 23 Νοεμβρίου 1933
Περδαλής Λ. Καμπάνης	χ.ληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	διηλθε Άλες Πάλμας 22 Μαρτ. δι' α Μάντζεστερ, φθάνει 2 'Απρ.
Περσεύς	A. Ανδρεάτου	18	5172	εφθ. Μπ. "Αύρες Ρόδης 23 Μαρτ.
Πεταλιοί	Μαρή 'Εμπειρικού	17	5126	εφθ. 'Αμερίσσων 12 Μαρτ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	Η. Γρηγοριάδη και Σικ	10	657	εις πλάνος Κ)ντζηγκ—Κ)λαρες (πατρέλαια)
Πετρολίνα (τάνκερ)	«Τρακσαπετρέλι»	03	4634	εφθ. Γκρότερμπουργκ 12 Μαρτ. και άνεχ. 15, Γιβραλτάρ 24 δι' α Ηεραικά
Πετρόκαντης Νομικός	Η. Νομικού	06	4618	εφθ. Σύρον 11 Μαρτ. και Νικολάειρ 22
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	χ.δ. Γουλανδρή	23	4693	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δι' α Ρότερνταμ, εφθ. 26
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικού	13	4041	διηλθε Νικού 22 Νοεμβρίου 27 δι' α Μπράχιαν, εφθ. 27
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	εφθ. Κωννιγίδη 28 Μαρτ.
Πηλεύδη	E. Χατζηγιάλια	28	4695	εφθ. Κάρδιφ 12 Μαρτ. και άνεχ. 17 δι' α Μπ. "Αύρες

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόννοι: γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	Έφθ. Σάττεν 10 Μαρτ. και άνεχ. 15 και 'Οράν 20 διά Benisaf
Πόλις	M. N. Ροδάδη	97	2861	Έφθ. Κυρίζαν 12 Μαρτ.
Πολύκωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Στάτεξαν 12 Μαρτ. διά Νικολάεφ. έφθ. 21
Πολύμνια	E. Μιχαλίτσανου	07	4937	διήλθε Πόρτ "Αρέθουσα 6 Μαρτ. διά Διτ. Ιταλίαν
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Kolding 9 Μαρτ. διά Κονγκάγην—Γράνια, έφθ. 15
Πόπη	Μ.χ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ. και Τουρκίαν 14
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άργει Νεάπολιν από 20 Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	εις Πατριαί από 4 Φεβρ.
Προμηθεύς	υιόν "Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	διήλθε Πόρτ Σατέ 6 Μαρτ. διά Madras, έφθ. 26
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	11	4346	Έφθ. Πειραιά 20 Μαρτ. και άνεχ. 31 διά Δεύναδιν
Ρίτα	Γ. Παναζ	01	2495	εις Πειραιά από 16 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρή	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4648	Έφθ. Νικολάεφ 16 Μαρτ. και άνεχ. 31 διά Γένοβαν
Ρόκος	Γ. Βεργωτῆ	18	4781	άνεχ. Πενσακόλαν 16 Μαρτ. διά Χούλλ, φθάνει 7 'Απρ.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	άνεχ. Ζαρμπρόγκα 18 Μαρτ., Γιβραλτάρ 24 διά Δαλματίαν
Σαρανικός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3548	Έφθ. Θυνίκην 28 Μαρτ.
Σίφνος	Θεμ. Σταυλοπότη	17	2004	εις Νεάπολιν 1 Μαρτ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	Έφθ. Κυρίζαν 19 Μαρτ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	άνεχ. Νιούπορτ 9 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Σούνιον	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Δουδλάτον 22 Μαρτ. και Λιθρόπούλ 24
Σπύρος	Σ. Γ. Ραζή	18	6629	άνεχ. Δάντιαν 14 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διά Σαρδίνιαν
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5528	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 18 Μαρτ.
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	άνεχ. Μπουάνος "Αύρας 9 Μαρτ., Περγαμπούδο 22 διά "Αγ. Βικέντιον
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λεμού	06	4081	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 18 Μαρτ.
Στυλιανή	άδ. Παζή	93	1828	άνεχ. Ραδένναν 4 Μαρτ. διά «Lesinia»
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκασίνη	04	3564	Έφθ. Βενετίαν 17 Μαρτ. και Πειραιά 31
Στυλιανός Κουτσοδόντης	A. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θυνίκην από 29 Ιουν. 1932
Στυλή. Κάστανος	Σ. Καστάνου	15	4196	διήλθε Κωνιάν 21 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Σύλβια	A. Καλλέργη και Σία	14	4202	Έφθ. Μπ. Μπλάγκαν 10 Μαρτ.
Τάκης	Π. Αντόππα	04	1698	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Μαρτ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	Έφθ. Νεάπολα 19 Μαρτ. διά 'Ελλάδα
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	εις Μπ. "Άυρες από 26 Φεβρ.
Τάσσος Κ.	'Εμμ. Α. Καραβίκ	97	3022	Έφθ. Ταργάτην 21 Μαρτ.
Τζέννυ	'Ιω. Λιθανού	12	1859	διήλθε Κωνιάν 15 Μαρτ. διά Τοιχιανέκιαν, έφθ. 22
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	Έφθ. Κοπαγκάγην 11 Μαρτ., Όντάνη 17 και Κόρσορ 23
Τριάντα	Γ. Λεμού και M. Γεωργιάδη	00	4358	άνεχ. Νεάπολα 15 Μαρτ. διά Ντακάρ
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	άνεχ. Κάρδιφ 2 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Τσιροποιίας	K. A. Τσιροποιίδης και Υιοί	14	3895	άνεχ. Κάρδιφ 26 διά Ηλέτ. Συνεκρούσθη, προσηράκθη
Τόνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	Έφθ. Μπανιάδη 15 Μαρτ. και Πειραιά 27
Υδραίος	A. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	Έφθ. Βισσέρων 3 Φεβρ.
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	διήλθε Μαδέρας 13 Μαρτ. διά Λιθρόπούλ, έφθ. 25
Φανερωμένη	Λ. Βαλαχάκη	08	3404	Έφθ. Μπάρρο 14 Μαρτ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εις 'Αλεξάνδρειαν από 31 Ιαν.
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	άργει Νεάπολοι από 19 Αύγ. 1932
Φραγκούλα B. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	Έφθ. Βρέμην 10 Μαρτ. και Τάιν 18, άνεχ. 28 διά 'Αλεξίαν
Φρέδη	K. Δ. Καλαφάτη	07	4013	έφθ. Κούλλ 19 Μαρτ.
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	Έφθ. Ήρότο Φερράγιο 14 Μαρτ. και Πειραιά 29
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	άνεχ. Σάντα Φίλ 16 Μαρτ. διά Τανερίφταν
Φωφώ Μακρή	I. S. Στρυμουπούλακη	03	1013	Έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ. και Δεύναδιν 29
Χαδώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	Έφθ. Νεάπολα 11 Μαρτ.
Χαρδάλαμπος	υιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	Έφθ. Θεοδόσιαν 14 Μαρτ. και Πειραιά 30
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	Έφθ. Τάιν 10 Μαρτ. και άνεχ. 14 διά Μπ. "Άυρες
Χίος	Σ. Ηπερή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	εις Πειραιά από 25 Φεβρ.
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	29	4641	διήλθε Λάζ Πάλμας 14 Μαρτ. διά 'Ινδιας
Χρήστος Z.	N. Ζωϊοπούλου	00	1106	άργει Πειραιά από 26 Φεβρ., μὲ ζημίας
Χριστίνα	Λ. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άνεχ. Γράνια 7 Μαρτ. και Ρόττερνταρ 18 διά 'Αλεξίαν
Χρυσή	H. I. Γουλανδρή	13	5367	Έφθ. Νεάπολα 18 Μαρτ. και Μπάχ. Μπλάγκαν 26
Όκεανία	M. Καρβέλαη	07	4843	Έφθ. Ταργάτην 13 Μαρτ.
Όνάση Πηγελόπη	'Αριστ. 'Όναση	19	5404	Έφθ. Χούλλ 19 Μαρτ.
Όνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Όναση	19	5439	άνεχ. Αμέρσουαν 1 Μαρτ. διά Μπ. "Άυρες
Όρωπος	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Βερδώ, έφθ. 22 και 'Αμερίσουαν 28

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	II. Σταυροπούλου και Υιοί	79	1432	εις πλόδους έν Τουρκία
Αίγαιον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη-Αθηνη & Σια	10	1673	Έφθ. Πειραιά 15 Μαρτ. και Θυνίκην 29
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	φθάνει 1-2 'Απρ.
Αρέθουσα Παναμαϊκόν	N. Καμπούρη	11	3693	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 8 Μαρτ. διά Rio Ηγράντα
Βιργίνια Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	Έφθ. Πούλο 18 Μαρτ. και άνεχ. 19 διά Pulu-pandan
Γεώργος	E. G. Σαμπουνιάρη	04	2040	Έφθ. 'Αγκάνα 9 Μαρτ. και Σπαλάτο 17
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	'Ελλήνων ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτες 'Αγγλικόν	Λύτες	87	1032	άργει Πειραιά από 15 Οκτ. 1932
Μαστής 'Αγγλικόν Μιρέτη Παναματικόν Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή έτ. Ρ. 'Ολιδιέ Μινακούλη και Σικ	94 07 05	2483 3521 2539	άνεχ. Γαλάτας 13 Μαρτ., Κλιν 16 θιά Τουλόνα έφθ. Κρήτην 20 Μαρτ. άνεχ. Ζουγκουλάκι 19 Μαρτ. διά Πόρτ Σατή, έφθ. 25
Νέλλη Παναματικόν Νικόλαος Πήγτας, 'Αγγλ. Νοέμη—Τζουλία 'Αγγλικόν	I. Μαργαρώνη άδ. Ηγήττα A. Μινακούλη—Ρουσάνου	13 12 95	4826 1864 2499	άνεχ. Νιούπορτ 11 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες έφθ. Νεάπολιν 16 Μαρτ. και Marsala 25 έφθ. Pozzallo 20 Μαρτ.
"Ορος "Αθως Παναματικόν "Ορος Δίρφυς > "Ορος Ελικών > "Ορος Ιδη > "Ορος Κιθαιρών > "Ορος Οσσα > "Ορος Ολυμπος > "Ορος Ορθούς > "Ορος Πάρνης > "Ορος Πεντελικόν > "Ορος Πέρα > "Ορος Πήλιον > "Ορος Πίνδος > "Ορος Ταύρος > "Ορος Υμηττός >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή <Ατλαντικός> A. E. «Τράππι, Co» Κοσμέτου—Κουλουκουντή «Τράππι, Co» Κοσμέτου—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή έτ. «Θησεύς» A. E. Ρεθύμνη—Κουλουκουντή E. G. και Σ. K. Κωστομάνη Κοσμέτου—Κουλουκουντή έτ. «Θησεύς», A. E. «Τράππι, Co» •Ατλαντικός» A. E. «Γιαγιτός» A. E.	12 18 18 20 13 18 20 19 11 15 18 17 14 20 18	3876 5242 5525 5210 3578 5201 5166 4817 3726 4729 5208 4592 4810 6696 5249	άνεχ. Σάν Νικολάς 13 Μαρτ. διά Μαδέρας έφθ. Αμβέρσαν 10 Μαρτ. και Μπάρσαν 19 έφθ. Μπάρρο 10 Μαρτ. και άνεχ. 20 διά P. Ιανέτρου άνεχ. Άλ. Πλάταν 10 Μαρτ. διά Αμβέρσαν έφθ. Ροζάριο 16 Μαρτ. άνεχ. Μπ. "Αύρες 21 Μαρτ. διά Αμβέρσαν άνεχ. Γένοβαν 17 Μαρτ., Γιδραλτάρ 24 διά Μπ. "Αύρες έφθ. Μπ. "Αύρες Ρέδες 19 Μαρτ. άνεχ. Άλ. Πλάταν 10 Μαρτ. διά Νικόπην έφθ. Ημιγχάρη 16 Μαρτ. (διά Μοντεστίδεο) έφθ. Μπ. Μπλάγκαν 14 Μαρτ. και άνεχ. 23 διά Μαδέρας έφθ. Μοντεστίδεο 24 Μαρτ. άργει Χούλι από 19 Φεβρ. έφθ. Μπλάγκαν 13 Μαρτ. έφθ. Μπ. "Αύρες Ρέδες 17 Μαρτ. και Ροζάριο 26
Πανλίνα Παναματικόν Πηνελόπη >	P. Όλιδιέ Σπ. Παραμυθώτη	13 19	4920 6566	άνεχ. Μπόναν 22 Μαρτ., Γιδραλτάρ 26 διά Λονδίνον άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ. διά Γιδραλτάρ (διαταχής)
Σάν Νικόλα, Ίταλ.	N. Σταματίου	79	677	είς πλάνα 12νήσων—Αιγαίοπτον
Τάουρερ 'Αμπεύ, 'Αγγλ. Τάουρερ Μπρίδζ, > Τουσσίνα 'Αγγλικόν Τρεγκόδην Αιγαίοπικόν 'Υβόνην, Παναματικόν	«Τράππι, Co», έτ. «Γέονερ» K. Λασκαρίδη—Α. Διλλάς K. Συδιά και Υιών P. Όλιδιέ	19 19 03 03 12	5328 5161 1828 3075 4235	άνεχ. Γένοβαν 14 Μαρτ., Κλιν 21 διά Όσηρον άνεχ. Νιούπορτ 9 Μαρτ. διά Γένοβαν, έφθ. 20 έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ. και άνεχ. 19 διά Δίρναν άνεχ. Αμβέρσαν 9 Μαρτ. διά Βρατλάν έφθ. Χούλι 11 Μαρτ. και άνεχ. 24 διά Αμβέρσαν, έφθ. 25
Auratan, Ρουμ. Bothwell, > Eskbridge, 'Αγγλ. Gelderland, 'Ολλ. Kinross, 'Αγγλ. Modig, Νορβ. Oaklands Grange, 'Αγγλ. Sutherland, 'Αγγλ.	M. N. Βαλσαράκη «Τράππι, Co» Α. Τεράζου Γ. Καραβία άδ. Καρρά Γεώργιος Βεργωτή Μ.χ. Πιάγκου Έλ. Τρικόγλου	06 19 12 13 18 17 12 19	2728 6723 3409 1877 5243 3759 4499 5175	άργει Γαλάτας από 13 Νοεμ. 1933 άργει είς Τριρο 24 Μαρτ. "Ιδε: «ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.», σημαία 'Ελληνική "Ιδε: «ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ», σημαία 'Ελληνική "Ιδε: «ΑΡΗΣ», σημαία 'Ελληνική είς "Οσλο από 19 Φεβρ. ύπό παραλαβήν Μετωνομάσθη «ΝΙΚ. ΠΙΑΓΚΟΣ», σημαία 'Ελληνική "Ιδε: «ΝΙΚΟΣ Τ.», σημαία 'Ελληνική

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

ΤΑΧΕΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΥ

"**POLOΝΙΑ**,"

TONNΩΝ 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40838

ΠΔ. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ 1. - ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 21654