

# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1934

Αρ. Φύλλου 81

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 81.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΪΟΥ 1934

### 'Επιζήμιος έκκρεμότης

Νομίζουμεν ότι είνε έντελως άδικαιολόγητος ή σημειουμένη παρέλκουσις είς τάς διαπραγματεύσεις διά τὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας. 'Η ἐπί ξεδόν οὐδόκληρον μῆνα ἀνυπαρξία συμβατικοῦ καθεστώτος εἰς τάς ἐμπορικάς μετά τῶν Σοβιέτ σχέσεις μας καὶ ἡ ἀβεβαιότης διὰ τὴν τελικήν τῶν διαπραγματεύσεων ἐκβασίων δὲν ὑπῆρξεν ἀμοιρος ἐπιζημίων συνεπιδόν διὰ τὰ ἑλληνικά συμφέροντα καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὰ ναυτιλιακά. 'Αναφέρουμεν χαρακτηριστικῶν δύο γεγονότα, τὰ δόποια πρέπει νὰ ἐλκύσουν ιδιαιτέρως τὴν προσοχήν τῆς κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ προσγινομένου κακοῦ εἰς τὰς ἐμποροναυτικὰ συμφέροντα τῆς χώρας. 'Απὸ τάς στατιστικὰς τῆς κινήσεως τῶν Στενῶν τῶν Δαρδανελλίων προκύπτει διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν κατά τοὺς μῆνας Μάρτιον καὶ 'Απρίλιον ἡ Ἑλληνικὴ σημαία κατήλθεν εἰς τὴν τρίτην θέσιν ἀπὸ τῆς δευτέρας, τὴν δόποιαν κατεῖχε μετά τὴν Ἰταλικήν. Τὴν πρώτην θέσιν κατέλαβεν ἡ δῆμη ἡ Ἀγγλικὴ σημαία καὶ τοῦτο γάρις εἰς τὰς ἀθρόας ναυλώσεις ἀγγλικῶν φορτηγῶν ὑπὲρ τῶν Σοβιέτ, αἵτινες, ἂν εἶχεν ἔγκαιρως ἀνανεωθῆ ἡ Ἑλληνοσοβιετικὴ συμβασις, θά περιήρχοντο κατά μέρος εἰς τὴν ναυτιλίαν μας.

Τὸ δεύτερον γεγονός είνε διὰ τὰ φορτηγά μας ἔφέτος, παρὰ τὴν αὔξησιν τῆς ἔσαγωγικῆς κινήσεως τῶν Σοβιέτ, ἀπεκλεισθεσαν ὁριστικῶς, ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν Ἀγγλικῶν, ἀπὸ τὰς φορτώσεις ξυλείας ἐξ Ἀρχαγέλου.

'Άλλ' ἡ ἐπιζήμιος ἀναβλητικότης εἰς τὴν ἀνανέωσιν τῆς μετά τῶν Σοβιέτ συμφωνίας είνε τοσοῦτον μᾶλλον ἀδικαιολόγητος καθόσον, ὡς τούλαχιστον δυνάμεθα νὰ γνωρίζωμεν, μικροδιαφοραὶ χωρίζουν τὰς ἐκατέρωθεν ἀπόψεις, μικροδιαφοραὶ τὰς δόποιας καὶ ἀν τελικῶς ἐπιτύχωμεν νὰ λύσωμεν ὑπὲρ τῶν ἀπόψεων μας, δὲν πρόκειται νὰ καλύψουν δοσα ἐν τῷ μεταξὺ ζημιούμεθα ἀπὸ τὴν ἔκκρεμότητα.

"Οοσον ἀφορᾶ τὰ μετά τῶν Σοβιέτ ζητήματα τῆς ναυτιλίας μας, ἄν αἱ πληροφορίαι μας εἰνε ἀκριβεῖς, κατά βάσιν ἔχουν ἔξομαλυνθῆ. Διότι καὶ τὸ ποσὸν τῶν ναυλώσεων καθωρίσθη κατά τρόπον ἰκανοποιοῦντα ὅπωδήποτα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ναυτιλίας μας καὶ τὸ ζήτημα τῆς διαπρακτορεύσεως τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς λελυμένον. ἐφ' δοσον τὰ Σοβιέτ ἀπεδέχθησαν Ισότιμον μεταχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοιοῦ πρὸς τ' Ἀγγλικά καὶ εἰς τὸ ζήτημα, τέλος, τῶν ἐπασφαλίστρων τῶν φορτίων πιστεύεται βασίμως, διὰ τὴν ἀγάνθη δεκτόν νὰ ἔξισι θῆτῇ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, δοσον ἀφορᾶ τὴν κλίμακα τῶν ἐπασφαλίστρων, πρὸς τὰς Σκανδινανικάς ναυτιλίας.

"Οφείλει ἡ Κυβέρνησις νὰ ἐπιζητήσῃ, ἐν τῇ βεβαιότητι διὰ πρητεῖ τὰ γενικώτερα συμφέροντα, ὅπως τεθῇ τέρμα εἰς τὴν ἔκκρεμότητα, ποὺ ἐδημοιουργήθη κυρίως ἀπὸ τὴν στενότητα ἀντιλήψεων τῶν ἀρμοδίων ἑλληνικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἀπὸ τὴν περιωρισμένην πρωτοβουλίαν τὴν δόποιαν ἔχει ἡ διαπραγματεύσεων τῆς συμφωνίαν ἐμπορική σοβιετική ἀντιπρόσωπεία.

### Πρὸς εύρυτέραν συνεννόησιν

Καὶ κατά τὴν ὑστάτην αὐτὴν στιγμὴν, καθ' ἥν συνεχίζονται αἱ ἀπὸ διημέρου ἀρξάμεναι τελικαὶ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Ναυτεργατικῆς Ὀμοσπονδίας διὰ τὴν συνομολόγησην τῆς νέας συμβάσεως ἐνιαίου μισθολογίου, νομίζομεν ὑποχρέωσιν μας νὰ τονίσωμεν πρὸς τοὺς ἑκπροσώπους καὶ τῶν δύο παρατάξεων διὰ βαρυτάτην ἀναλαμβάνουν εὐθύνην ἀν αἱ διαπραγματεύσεις, λόγω ἀντιθέσεων δλως λεπτομερειακῶν, ηθελον καταλήξει εἰς ναυάγιον.

"'Υφ' ἀς συνθήκας ἐργάζεται ἡ φορτηγός μας ναυτιλία δὲν εἴ-

ναι δυνατὸν νὰ διασφαλισθῇ ἡ τάξις καὶ ἡ ἀπρόσκοπτος διοίκησις εἰς τὰ πλοιαὶ χωρὶς τὴν ὑπαρξίαν ἐνιαίου μισθολογίου, ἡτοι αἱρεῖ τὴν κυρίαν ἀφορμὴν τῶν ἐκάστοτε προστριβῶν καὶ διενέξεων. 'Άλλ' ὅμως, κατ' ἐπανάληψιν ἐτονίσαμεν, τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον ἀποτελεῖ, καθ' ἥμαξ, τὸ βασικὸν στοιχεῖον ἐπὶ τοῦ ὄποιον δύναται νὰ στηριχθῇ ἡ εύρυτέρα συνεννόησις μεταξὺ τῶν δύο παραγόντων τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀπαραιτήτου συνεργασίας αὐτῶν.

Πιστεύομεν, δηλαδή, διὰ τὸ υπογραφομένης τῆς συμβάσεως τοῦ μισθολογίου δύνανται καὶ ὄφελοίν τοῦ συμβατικῶν ὄργανων εἰς δι' ἐύθειας συνεννόησεων καὶ χωρὶς τὸν παρέμβασιν τοῦ Κράτους νὰ ἔξερουν λύσεις ἐφ' ὅλων τῶν ζητημάτων, ποὺ χωρίζουν ἡδη τὸ κεφάλαιον καὶ τὴν ἐργασίαν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ καὶ νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸ Κράτος νὰ υιοθετήσῃ ταύτας καὶ νὰ τὰς θεομοθετήσῃ.

Ἄλι συνεννόησις αὐταὶ υπὸ τὴν ἀναφερθεῖσαν προϋπόθεσιν δὲν θά εἰνε δυσχερεῖς, ἐφ' δοσον μάλιστα ἐπικρατήσῃ ἐκατέρωθεν διὰ δρῆτης ἀντίληψις διὰ τὴν ναυτιλιακή ὑπόθεσις εἰνε κοινή.

### Ἡ προστασία τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας

Τὸ ζήτημα τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν Βρεταννικήν ναυτιλίαν φαίνεται διὰ εἰσῆλθεν εἰς τὸ στάδιον τῶν ὄριστικῶν ἐφ' αὐτοῦ ἀποφάσεων τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως. Παρὰ τὴν ἐπιφυλακτικότητα τοῦ Ἀγγλου 'Υπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου κ. Ράνονιαν, πρὸς τὸν δόποιον ἀθρόας ὑποβάλλονται καὶ εἰς τὰς δύο Βουλᾶς ἐπερωτήσεις κατά τὰς τελευταίας ἡμέρας, ἐκ τῶν ἀορίστων ἀπαντήσεων του προκύπτει διὰ πολὺ συντόμως θὰ εἰνε εἰς θέσιν ἡ Βρεταννική Κυβερνήσιος ν' ἀνακοινώσῃ τὰ διὰ τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλίας μέτρα τῆς.

"Ολαι αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι ἐπιτρέπουν βάσιμον τὴν πρόβλεψιν διὰ τὸ ὄκριτος πρὸς τὴν Ἀγγλικήν ναυτιλίαν προστατευτικός θὰ εἰνε δλως ἀδιότυπος καὶ διὰ τὴν ἀρωγήν ναυτιλιακή Δύναμις τοῦ κόσμου, παρὰ τὰς ἐπιμόνους εἰσηγήσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, δὲν θὰ ἀκολουθήσῃ τὸ σύστημα τῶν ἀμέσων ἐπιχορηγήσεων, ὡς τοῦτο ἡδη ἐφαρμόζεται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν. 'Άλλα καὶ δὲν θὰ υιοθετήσῃς φαίνεται, ἐπίσης τὰς μεθόδους τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας καὶ τῆς διαφυλάξεως ὑπὲρ τῆς ζητηκῆς ναυτιλίας τοῦ ἐνδοσυστοκρατορικοῦ ἐμπορίου. Αἱ μέθοδοι διὰ λλωσταὶ αὖταις εἰς πλήρη ἀντίθεσιν ὡς κατ' ἐπανάληψιν ἐτονίσθη ἀπὸ ἔχεντας 'Ἀγγλους πολιτικούς καὶ οἰκονομολόγους πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς Μ. Βρεταννίας, ὡς τῆς μεγαλειτέρας ἔσαγωγικῆς χώρας τοῦ κόσμου. διότι θὰ ὑπέκειτο αὐτῇ εἰς τὸν κίνδυνον τῶν ἀντιποίων ἀπὸ ἄλλα Κράτη, κίνδυνον που θὰ ἐκλόνισε τὴν ἔσαγωγικήν της ναυτιλιακήν τῆς ὑπόστασιν.

Θά προτιμήσῃ ἡ Βρεταννική Κυβερνήσιος νὰ προέλθῃ ἐμμέσως ἀρωγὸς πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς, παρέχουσα εἰς αὐτὴν τὰ μέσα που θὰ καθίστων τὸν ἀγγλικὸν ἐμπορικὸν στόλον ἰκανόν νὰ συγχρονίσῃ ἀπολύτως τὸ πλωτόν του ὄλικον διὰ τὴν ναυπηγήσεως νεωτάτων πλοίων, οἰκονομικῶν καὶ μαχητικῶν εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν, δυναμένων ν' ἀνταπέξελθουν διὰ τῆς τελειότητός των καὶ πρὸς αὐτὰ ἀκόμη τὰ ἐπιχορηγούμενα πλοῖα. Μὲ μακροπρόθεσμα δάνεια πρὸς τοὺς ἐφοπλιστός ἐπ' ἐλαχίστῳ τόκῳ καὶ μὲ τὴν παροχὴν ἰδιαιτέρως ἀμοιβῆς διὰ τὴν διάλυσιν τῶν παλαιῶν πλοίων θὰ ἐπιδιώῃ ἡ Κυβερνήσιος νὰ ἀπιτύχῃ καὶ τὴν ἀναζωγόνησην τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τὴν ἐφεξῆς παρεμποδίσιν τῆς πωλήσεως τῶν παλαιοτέρων πλοίων εἰς τὰς δένας χώρας πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ ζημίᾳ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας.

"Όλα αὐτὰ τὰ μέτρα, πρὸς τὴν λῆψιν τῶν δόποιων φέρεται, ἀν αἱ πλάρχουσαι πληροφορίαι εἰνε ἀκριβεῖς, ἡ Βρεταννική Κυβερνήσιος, δεδομένου καὶ τοῦ δύκου τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Θά έχουν άμεσον άντικτυπονέπι τών ναυτιλιών, που διαθέτουν πεπταχικαμένην χωρητικότητα, μεταξύ των όποιων την πρώτην, άτυχός, θέσιν κατέχει ή 'Ελλάς'.

Ειδικώτερον διά την ναυτιλίαν μας δημιουργεῖται νέον ζήτημα άφοι αποκλείεται εἰς αύτην ή κυριωτέρα άγορά διά τα μετοχειρισμένα πλοῖα, μὲ τα όποια λόγω των πενιχρών οίκονομικών μέσων, που διαθέτουν οι έφοπλισταί μας, άνανεώνουν συνήθως τα σκάφη των.

## Έκτοπιζόμεδα!

'Εντατική άπο τίνος σημειούται προσπάθεια άπο μέρους δλων των γειτονικών μας χωρών όπως άποκτήσουν ναυτιλιακήν συγκρότησιν συγχρονισμένην καὶ τείνουσαν εἰς την δι' ίδιων μέσων ξεπορέτησιν των έξαγωγικών καὶ μεταφορικών έν γένει άναγκών των.

Μετά την Ρουμανίαν, τήν άπο έτους έγκαινιάσσαν τακτικήν γραμμήν καὶ πρὸς τὴν Δυτικήν Μεσόγειον, ή Βουλγαρία ἡγόρασε πρὸ τίνος δύο μικτὰ γαλλικά σκάφη ἀκριβῶς πρὸς ξεπορέτησιν τῆς ίδιας γραμμῆς, ήδη δὲ καὶ η Τουρκία προσέβη εἰς τὴν άγοράν ἐνός καλθύ ἔπιβασιοῦ πλοίου μεγάλης χωρητικότητος, μὲ τὸν σκοπὸν δπως ίδρυση νέαν γραμμήν Μαύρης Θαλάσσης—λιμένων Δυτικῆς Μεσογείου, τήν όποιαν ἀπὸ μακροῦ ἐμελέτα.

'Εκ παραλήλου τὰ Σοβιέτ, ἐφαρμόζοντα σταθερῶς τὸ πρόγραμμα τῆς ναυτιλιακῆς των ἀνασυντάξεων προσγέλλουν τὴν ἐντὸς βραχέος ἔναρξην νέων τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τῶν Ρωσικῶν λιμένωντῆς Μ. Θαλάσσης πρὸς δλα τὰ κέντρα τῆς Μεσογείου καὶ τὴν Ήπειρωτικήν Εύρωπην.

Μόνον ή 'Ελλάς, ή ναυσιβίος ἐδ δλων τῶν γειτόνων της, παρακολουθεῖ ἀσυγκίνητος τὸν συντελούμενον γύρω της ναυτιλιακὸν ὄργασμόν, δοτὶς τίποτε διλγάθερον τίποτε περισσότερον, ὃν ουνεχισθεῖ, θά ἀκτοπίσῃ ὀλοσχερῶς καὶ τὴν φορτηγὸν ἀκόμη ναυτιλίαν μας, μετὰ τὴν ἐπιβατηγόν, ἀπὸ τὰ μεσογειακὰ ὑδατα, ἀπὸ ἑκεὶ, δηλαδὴ, δπου ή θέσις μας ὡς ναυτιλιακῆς δυνάμεως ἐπέβαλε νότια διατηρήσωμεν, τούλαχιστον, δσα ή μακρά παράδοσις καὶ ιστορικοὶ ἀγῶνες μᾶς ἐκληρονόμησαν.

'Άλλ' ή ἐγκληματικὴ ἀδιαφορία που ἐκδηλουται ἐνώπιον τοῦ τόδου σημαντικοῦ κινδύνου εύρυτερων ἔθνικῶν καὶ δχι ἀπλῶς οἰκονομικῶν συμφερόντων, προκαλεῖ ἔτι μᾶλλον τὴν ἀπογοήτευσιν διότι δὲν εἰνε ἀτυχῶς εύχερές ν' ἀφυπνίσῃ κανεὶς τὸ Κράτος καὶ τὴν μακαρίως ὑπνωτουσαν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν του, τὴν ἀσχολουμένην μόνον εἰς συσσώρευσιν ἐνώπιον τῶν νομοθετικῶν σωμάτων ἀσμάντων νομοσχέδιων ἐν συνοδείᾳ ἀτερμόνων εἰσηγητικῶν ἐκθεσεων καὶ κατατριβούμενην εἰς μίαν ἔξεζητημένην προσπάθειαν προσδιορισμοῦ εἰς κάθε νομοσχέδιον τῆς ἐννοίας τοῦ «πλοίου», τοῦ «πλοιάρχου», τοῦ «πληρώματος», τῆς «Ναυτικῆς ἀρχῆς», τοῦ «έργατου θαλάσσης» κ.πλ. κ.π.

Δὲν ἀπομένει ἄλλη ἀλπικὴ παρὰ ή ἀνάληψις τῆς σωστικῆς πρωτοβουλίας ἐπισημάνσεως πρὸς τὴν κυβέρνησιν τοῦ ἔθνικοῦ σύτου κινδύνου ἀπὸ μέρους τῶν 'Ελλήνων ναυτιλούμενων, οι δποῖοι δὲν πρέπει νότια παραγνωρίζουν καὶ τὰς ίδιαιτέρας των εύθυνας δὲν δὲν ηθελεν ἀντιμετωπισθῆ ἐγκαίρως ὁ κινδυνος αὐτός.

## Τὰ δικαιώματα τοῦ Δουνάβεως

Διακεκριμένος φίλος της 'Ελληνικῆς ναυτιλίας, ο κ. Conrad G. Grupper, πρόεδρος τοῦ Χρηματιστηρίου τῆς Βραΐλας, ἔξεδωκεν εἰς τεῦχος ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν μελέτην του περὶ τοῦ προβλήματος τῆς Εύρωπαϊκῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως ἐν σχέσει πρὸς τοὺς παραδοναβίους Ρουμανικούς λιμένας.

Πραγματεύεται εἰδικῶς εἰς τὴν μελέτην του αὐτῆν τὸ ζήτημα τῶν ὑψηλῶν δικαιωμάτων, τῶν εἰσπραττομένων ὑπὸ τῆς Εύρωπαϊκῆς ἐπιτροπῆς ἀπὸ τὰ σκάφη που διέρχονται τὸν Σουλινᾶ.

'Ο κ. Grupper τονίζει ὅτι ἐφόσον ή 'Επιτροπή δὲν ἀποφαιζει τὴν μείωσιν τῶν δικαιωμάτων αὐτῶν, ώστε ν' ἀναπροσαρμοσθῶν πρὸς τὴν παρούσαν γενικήν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ πρὸς τὰ συμφέροντα τῶν χωρῶν τῶν όποιων τὰ προϊόντα διακομίζονται διὰ τοῦ Δουνάβεως, δημιουργεῖται σοβαρὸν ζήτημα, εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ όποιου ἀκριβῶς καὶ ἀναφέρεται ἡ μελέτη του.

Εἰνε προφανές τὸ ἐξαιρετικῶς δλως ἐνδιαφέρον ποὺ ἐνέχει διὰ τὴν ἐλληνικήν ναυτιλίαν ἡ μελέτη τοῦ κ. Grupper, ώστε θεωρούμενες ἐπιβεβλημένους νότια τὴν φέρωμεν δλόκρων εἰς τὴν δημοσιότητα διὰ τοῦ προσεχούς τεύχους μας, διὰ νότια προκληθῆ ἔδι αὐτῆς θετικωτέρα καὶ ἀποφασιστικωτέρα ἀντιμετώπισις ἀπὸ μέρους τῆς 'Ενωσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν τοῦ τόσον σημαντικοῦ διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ζήτηματος τῶν δικαιωμάτων τοῦ Δουνάβεως.

Θά έχομεν ἐν προκειμένῳ νότια προτείνωμεν ὅπως αἱ ἐνέργειαι τῆς 'Ενωσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν στραφοῦν πρὸς τὴν προπαρακευὴν τοῦ ἐδάφους καὶ τὴν διεξαγωγὴν καταλλήλων συνεννοήσεων δι' ἔν κοινό διάβημα μεθ' δλων τῶν ξένων ἐφοπλιστικῶν ὄργανσεων καὶ πρὸς τὴν 'Επιτροπήν τοῦ Δουνάβεως ἀπ' εύθειας καὶ πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν εἰς αὐτήν ἀντιπροσωπευομένων Κρατῶν.

Πρέπει δ' ἀκόμη νότια ἔχουν ύπ' δψιν των οἱ 'Ελληνες 'Εφοπλισταὶ καὶ ή Κυβερνήσεις μας, ή όποια καὶ ὄφειλε νότια ἐνισχύσῃ τὰ σχετικὰ διαβήματά των, δτι ἔξι ἴσου μὲ τὰς ναυτιλιακὰς χώρας

εἰνε ἀμέσως ἐνδιαφερόμεναι καὶ δλαι αὶ παραδουνάβιοι χωραι, τῶν όποιων τὰ προϊόντα, μόνην δέξιον ἔχοντα τὸν Δουνάβεων, ἐπιβιρύνονται μὲ τὰ ύψηλα δικαιώματα ποὺ ἔσακολουθεῖ νότια εἰσπράττη, ἐν ἀντιθέσει πρός δτι εἰς τὰς διώρυγας Σουέζ καὶ Παναχάδης ἔγενετο, δπου ἐμειώθησαν ηδη τὰ δικαιώματα, ή 'Επιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως.

## Τὸ ἔργον τοῦ νέου Συμβουλίου

Εἰνε ἔκτατως δυσχερές καὶ πολύμοχθον τὸ ἔργον τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενωσεως τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἀν πρόκειται ν' ἀποβλέψῃ τοῦτο μὲ τὴν ζῆλον καὶ ἀποφασιστικότητα εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν πολλαπλῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας. 'Ετι δὲ μᾶλλον βαρύ καθίσταται τὸ ἔργον τοῦτο, ἐφόσον ή 'Ενωσις ἀποτελεῖ τὴν μόνην παρ' ήδη ἀντιπροσωπευτικὴν δραγμῶν τῆς ναυτιλίας, ύποχρεωμένη δχι μόνον νότια προσπίζῃ τὰ ἐπαγγελματικὰ οιμφέροντα τῶν μελῶν της, ἀλλὰ καὶ νότια εἰσηγήσῃ τὰς ἀκόμη πρός τὸ Κράτος τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν καὶ ὄργανων τῆς ναυτιλίας, ύπεραμυνόμενη συγχρόνως ταύτης. ἀπὸ τοὺς ἐπικινδύνους εἰς βάρος τῆς πειραματομούς τῆς δραμοδίας ύποθεσίας.

Διὰ νότια εἰνε, ἐπομένως, τελεσφόρον τὸ ἔργον τοῦ νέου Συμβουλίου ἀπαιτεῖται νότια ἐπικρατήσῃ παρ' αὐτῷ καὶ ἐνότης κατευθύνσεων καὶ στενή ἀλληλεγγύη καὶ πρὸ παντός εύρυτέρα ἀντίληψις περὶ τῶν γενικωτέρων τῆς ναυτιλίας μας συμφερόντων.

'Η σύνθετος τοῦ Συμβουλίου, ἀρκετὰ πολυμελοῦς, μὲ τὴν ἐν αὐτῷ ἀπροσώπησιν δλων τῶν μεμονωμένων συμφερόντων καὶ τοπικιστικῶν τάσεων, ἀφοῦ, ἀτυχός, ὁ τοπικισμός ἔσακολουθεῖ εἰς τὴν ναυτιλίαν μας ν' ἀποτελῇ οὐσιώδη παράγοντα, καθίστα τοῦτο ἰσχυρόν καὶ παρέχει εἰς αὐτὸν ἀπειρούσιον ἔναντι τοῦ συνόλου τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν κύρος. 'Υφισταται, λοιπόν, η βασικὴ προϋπόθεσις διὰ ν' ἀναπτύξῃ τὸ νέον Συμβούλιον πᾶσαν δροσηρότητα καὶ νότια ἀναλαβή ἀκτεταμένην πρωτοβουλίαν ἀντιμετωπίσεως τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων.

'Η ἐκλογὴ ἔδ αλλο τοῦ κ. Ν. Κυριακίδου, ἐνθουσιώδους καὶ ἀκαμάτου ἀγωνιστοῦ ἐγ τῆ προσπίσει τῶν δικαίων τῆς ναυτιλίας, ώς Προέδρου της 'Ενωσεως, ἐν συνεχείᾳ τῆς προηγουμένης αὐτοῦ δράσεως ὡς 'Αντιπροσέδρου, ἀποτελεῖ πρόσθιον ἔχεγγυον διὰ θελήση τὸ νέον Συμβούλιον δύναται νότια ἐργασθῆ ἀποτελεσματικῶς καὶ νότια χωρῆση μὲ σταθερότητα εἰς τὸ ἔργον τῆς ὄργανησεως τῆς ναυτιλίας μας, τὸ δποῖον τόσον ἔχει καθυστερήσει.

'Άλλα εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ νέου Συμβουλίου τῆς 'Ενωσεως ἐγένετο μία παραλειψις, τὴν δποῖον θεωρούμενη καθῆκον νότια σημειώσωμεν. Δὲν ἔξελέγησαν, ώς θά ἐπρεπε, οι βουλευταὶ κ. Γ. Ἐμπειρίκος καὶ Ν. Κουμάνταρος, οι δποῖοι ώς μέλη τοῦ Συμβούλιου θά ησαν πληρέστερον κατατοπισμένοι ἔφ' δλων τῶν ἀπασχολούντων τὴν ναυτιλίαν, δωτε νότια διαφωτίσουν καὶ ἀπτιώτηταν καὶ τὴν έθνικήν ἀντιπροσωπείαν.

Πρόκειται περὶ παραλειψεως ἀποστερούσης τὴν 'Ενωσις τῆς στενωτέρας αὐτῆς συνεργασίας μὲ δλους τοὺς παράγοντάς της, ποὺ ἀποτελοῦν μέλη τῶν νομοθετικῶν σωμάτων καὶ οἵτινες, δυστυχῶς, εἰνε τόσον δλίγοντα.

'Αποτίουσα φόρον τιμῆς καὶ εύγνωμοσύνης πρὸς τὸν ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν διατελέσαντα πρόεδρον αὐτῆς ἔθεωρησεν ἐπιβεβλημένον καθῆκον της ή 'Ενωσις ν' ἀνακηρύξῃ ἐπίτιμον Προέδρο της τὸν κ. Σταμ. 'Εμπειρίκον. Τὸ τεράστιον γόντρον, τὸ δποῖον ἀσκεὶ δ κ. Σταμ. 'Εμπειρίκος εφ' δλοκλήρου τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς οἰκογενείας καὶ τὸ ἀπειρούσιον ἥθικόν αὐτοῦ κύρος πέραν τῶν ἔθνικῶν δρίων μεταξύ τῶν διεθνῶν ναυτικῶν κύκλων, ἀπετέλουν διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας ὄργανων πέραν τῶν εύροταν τῆς καὶ σημαντικὸν διὰ τὴν εύδοκιμον σταδιοδρομίαν τῆς παράγοντα.

'Άλλα καὶ ἀπομακρυνόμενος ηδη τῆς ἐνεργοῦ παρά της 'Ενωσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν δράσεως τοῦ δ κ. Στ. 'Εμπειρίκος είμεθα βέβαιοι δτι θά ἔσακολουθηση ν' ἀποτελῇ δι' αὐτῆν, δπὸ τὰς παρούσας μάλιστα δυσχερεῖς στιγμάς, τὸν πεπειραμένον καθοδηγητὴν τοῦ ἔργου της.

'Ο κ. Κυριακίδης εύθυνς μετά τὴν ἐκλογὴν του ἀπηγόθυνε πρὸς τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον τὰ κάτωθι:

Κύριο Συνάδελφοι,

'Ἄς μοι ἐπιτραπῇ νότια ἐκφράσω πρὸς τὰ ἀξιότιμα μέλη τοῦ νεοεκλεγέντος Διοικητικοῦ Συμβουλίου τὰς θερμάς μου εύχαριστίας καὶ τὴν ἀπειρονέων εύγνωμοσύνην μου διὰ τὸ τόσον τιμητικὸν ἀξίωμα τοῦ Προέδρου τῆς 'Ενωσεως, δι' οὖ μὲ περιεβάλτε.

'Έχων πληρη ἐπίγνωσιν τῶν καθηκόντων καὶ τῶν εύθυνων, ἀς συνεπάγεται ή ἀνατεθεῖσα μοι ἐντολή, καὶ τοῦ βαρέως ἔργου, δπερ ξω νότια πετελέσω, ἐπιμελω νότια διαβεβαίωσα ύμᾶς δτι οὐδεμίας θέλω θεισθῆ προσπαθεῖσα ίνα, ἐν τῷ μέτρῳ πάντοτε τοῦ δυνατοῦ, ἀνταποκριθῶ εἰς τὰς προσδοκίας ύμῶν.

'Η ἐκ τοῦ προεδρικοῦ ἀξιόματος ἀποχώρησις τοῦ ἐπὶ ένδεκα συναπτά ἔτη προεδρεύσαντος τῆς ήμετέρας 'Ενωσεως ἀξιοτίμου

κ. Σταματίου Γ. Ἐμπειρίκου προδενεῖ πραγματικήν θλίψιν εἰς πᾶσαν ἐφοπλιστικὴν ψυχὴν, λόγω τῶν πολλαπλῶν καὶ πολυτίμων ὑπηρεσιῶν, ἃς προσέφερεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, διά τὴν ἐπικράτησιν τῆς ὅποιας ἡ οθεναρά καὶ λεογισμένη δρᾶσις αὐτοῦ θέλει παραμείνην παραδειγματικήν καὶ ἀποτελέσθη σημαντικὸν σταθμὸν εἰς τὰ χρονικά τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας. Φρονῶ διτὶ, δὲν ὑπερβάλλω καὶ διτὶ διερμηνεύω τὴν γνώμην ὑμῶν ὑποστηρίζων διτὶ τὸ διεθνῶς ἀνεγνωρισμένον ἐφοπλιστικὸν κύρος τοῦ Σταματίου Γ. Ἐμπειρίκου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ἡθικὸν καὶ κοινωνικὸν δύκον, τὸν ὅποιον ἡ προνομιούχος αὐτοῦ φυσιογνωμία ἔνοστρακνεῖ, ἀποτελοῦν κεφάλαιον, ἡ ἀποστέρησις τοῦ ὅποιου προκαλεῖ ὄντως τὸν κενὸν δυσαναπλήρωτον διά τὴν ἡμετέραν "Ἐνωσιν. Εἰς Ἑνδειξιν δὲν ὄφειλομέτης εὐγνωμοσύνης, προτείνω δπως ὁ κ. Σταμάτιος Γ. Ἐμπειρίκος ἀνακηρυχθῇ Ἐπίτιμος. Πρόδερος τῆς Ἐνώσεως, ἡ δὲ εἰκὼν αὐτοῦ ἀναρτηθῇ εἰς περίβλεπτον θέσιν τῶν Γραφείων αὐτῆς.

“Ηδη ποιουμένη έκπληξην πρός τα σχειτήμα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου [να παρ’ αυτοῖς ἐπικρατήσῃ τὸ αἰσθημα τῆς ἀλληλεγγύης, δρός πρωταρχικός διά τὴν τελεσφορωτέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας.

Τό "Εργον καὶ αἱ εὐθύναι τῆς Ἐνώσεως δλονέν ὄγκοῦνται καὶ ἡ ἐν ἀγαστῇ συμπνίᾳ συνεργασία τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου μετὰ τοῦ Προεδρείου ἀποβαίνει ἐπιτακτική, καθ' ὅτι τοῦτο ὄφελον νὰ ἀντλῇ τὸ ἀπαιτούμενον κῦρος ἀπό τὴν ἐνίσχυσιν, ὑποστήριξιν καὶ συνεργασίαν τοῦ Συμβουλίου.

Κατ' ἐμήν ἀντίληψιν τότε μόνον ἡθελεν ἀποτελεσματικῶς ἔνυπρετηθῆναι η Ναυτιλία ἀνέξοκηθῆναι υφὲ μῶν συστηματικὴ παρακολούθησις καὶ ἀπαγρύπνησις οἵσις μη κυροῦνται πάρα τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων. Νόμοι εἰπιζήμιοι διὰ τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ τούναντίον ψηφίζονται τοιοῦτοι δυνάμενοι να συμβάλλωσι εἰς τὴν ἀνόρθωσιν τοῦ σημαντικωτέρου τούτου κλάδου τῆς Ἐθνικῆς ἡμῶν Οἰκονομίας.

Δέον ώσπερτας να στρέψωμεν τὴν προσοχὴν ήμῶν εἰς φορολογικὰς ἀνακουφίσεις ἀπαραίτητως ἀναγκαῖς κατά τὴν τόσον κρίσιμον περίοδον τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας, ως ἐπίσης εἰς τὴν ἐπίτελξιν ὅμαλων σχέσεων μεταξύ ἑργοδοτικῆς καὶ ἑργαζομένης τάξεως.

Ἐπί πλέον ἡ προσοχὴ τοῦ Προεδρείου καὶ τῆς Διευθύνσεως τῆς Ἐνώσεως ὀφείλει νὰ στραφῇ πρὸς τάξ εἰκόστατο συναποτομένας υπὸ τοῦ Κράτους Ἐμπορικὰς Συμβάσεις ἀνταλλαγῶν, αἵτινες δέοντα νὰ ἔδραζωνται ἐπὶ λογικῶν βάσεων πρὸς ὄφελος τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ζήτημα τοῦτο ύπεχει θείον ύψιστης οπουδαίοιητος.

Ιδιαίτερως αι προσπάθειαι μας πρέπει νά τείνουν εις την συνέχισην της συνεργασίας της Ένώσεως μετά των Ξένων Ναυτικών 'Οργανώσεων και δή συντονισμένης τοικύτης με τάς International Shipping Federation, και International Maritime Conference τοῦ Λονδίνου, ώς και με την Baltic and International Maritime Conference Κοπεγχάγης και άλλων' Οργανώσεων, αλτίνες έργαζονται διεθνῶς πρός ένίσχυσην της Διεθνοῦ Ναυτιλίας εἰς της καταργήσεως τοῦ ἀποκλεισμοῦ, προστατευτισμοῦ, διακρίσεως, προτίμησεως και ἐπιχορηγήσεως ομηριῶν και διαφόρων ἀλλων τεχνικῶν μέτρων, οὕτως ὥστε η Διεθνῆς Ναυτιλία νά δρᾶ ἐν Ισοτιμίᾳ και ἐλευθερίᾳ ἀνά τάς θαλάσσας.

Ἐπάρχουν οἱ μεροὶ τῶν ἀξιωματικοῖς τοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ μηχανικοῦ κλάδου, ἐρείπια ἀπὸ σωματικῆς ἀπόφεως. Τοὺς συμπαθοῦμεν πολὺ ὅλοι, ὅσοι γνωρίζουμεν ὅτι εἶνε ὑπέρτα τοῦ ἀχερόντου ἐπαγγέλματος, τῆς σκληρᾶς πάλης τοῦ ἀνθρώπου μὲ τὸ ὑγρὸν στοιχείου, τοῦ κοθητοῦ κοντοῦ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν οἰκογένειαν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Εἴμεθα δύμις ἡγαγακασμένοι νὰ τοὺς συνοδεύσωμεν, μὲ τὸν ἐμπρέποντα σεβασμόν, μέχρι τῆς ἔξωθλῆς τοῦ ναυτικοῦ οἴκου. Εἶναι πλέον ὅχι μόνον ἀνίκαιοι διὰ τὰ καθήκοντα ποὺ ἀναλαμβάνουν, ἀλλὰ καὶ ἐπιβλαβεῖς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν ὄγγανισμόν. Οικείωματαν δὲ τὸς ὑσεις τῶν ὑγιῶν καὶ ικανῶν στοιχείων καὶ ἀποτελοῦν ἐπιτόδιον προόδιον τῆς οἰκογένειας μας. Νὰ φύγουν μόνοι τοὺς οἱ καρδιακοί, φυματικοί, ἀρτηριοσκληρωτικοί, ρευματικοί, νευρασθενικοί, ἐπιληπτικοί καὶ λοιποὶ ἀσθενεῖς ναυτικοὶ εἶνε μάταιον γὰ τὸ περιμένον ὅπ. Λαμπρός. Ἐκεὶ παραμένουν, ἐπιβαίνοντες τοῦ πλοίου καὶ ἀκριτοῦ της τὴν ἀντικατάστασιν των ὑπὸ τῶν νεωτέρων των, δύσκις, ἐνῶς ὑπηρεσίας, ἀδυνατούσι νὰ ἀνταποκριθῶσι πρὸς τὰ πολλαπλὰ καθηκόντα των. Ὑπὸ τάς συνθῆκας μάλιστα τῆς συνιδιοκτησίας, ὑψ' ἀς ἐργάζεται η Ἑλληνικὴ ναυτιλία, η οἰκειοθελῆς ἀποχώρησις εἶνε ἔτι δυσκολωτέσσα. Ἀφήνω διτὸν δὲ τὰ ἀνακονυσιθῆ σημαντικῶς καὶ οἱ "Ἑλλην ἐφοπλιστὲς" ἀπὸ τὴν μάστιγα τῆς ἀπόζημισθως λόγῳ ἀσθενείας. Τὸ διοίων ἄλλωστε τῶν 55 ἑτῶν δὲν εἶνε τόσον μικρόν. Εἰς τὴν ήτταν αὐτὴν η ὑπηρεσία του θὰ εἴνε ἀρκετὴ καὶ η σύνταξις ἀνικανότητος θὰ εἴνε κατί.

Τί πρέπει νά γίνη λοιπόν; Δὲν πρέπει νά κάνωμεν καὶ ολίγον τόπον εἰς τοὺς νέους; Ἐκριθή ἀντισυνταγματικὸν τὸ μέτρον περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπονεμούμενών διπλωμάτων. Εἰνε ἐπίσης ἀντισυνταγματικὸν νὰ τεθῇ διοῖν ἡλικίας πρὸς ἔξοδον εἰς ἐλεύθερον ἐπάγγελμα, ἐφ' ὅσον δὲν συντρέχει περίπτωσις ὑγείσις. Ἡ ἑβδομάδα ἔξοδος, λόγῳ τῆς ἰσχνῆς συντάξεως, δὲν ἐπιτυγχάνει σοβαρὸν ἀποτέλεσμα. Νά σεβασθῶμεν λοιπὸν καὶ τοὺς σωματικῶς ἀναπτηρούς καὶ ἀνικάνους διὰ τὸ ἐπάγγελμα καὶ νὰ φράξωμεν κάθε μέσον προσδού εἰς τοὺς νέους;

Αντιπαρέχουμε τὸ ζῆτημα τῶν γραμματικῶν προσδοτιῶν. Δι αὐτὸ διώλιγάστε πολὺ δικαιοῖς. Προσθέτο μόνον τούτο. Κάποτε ἀνέγνωσα μερικά γραπτά τῶν Ἑλληνικῶν τῶν ὑποψήφιών ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ πλοιάρχων. Εἶναι ἀνάγκη νὰ εἴπω ποιῶν ἐντησοῦν καὶ φρίκην ἡ συνάνθηση ὡς Ἐλλήν ναυτικός; Ἡ μερολόγια φορτηγῶν πλοιών καταντούν ἐντελῶς ἀκατάληπτα, λόγῳ της ασύναρτησίας καὶ ανορθογραφίας τῶν συντακτῶν των. Οὐχὶ σπαίνες δίκαιαι ἀπόφεις πλοιάρχων παρασούσιαι καὶ ἐπιφέρουν ἀντίθετον ἀποτέλεσμα, λόγῳ ἀτυχών καὶ ἀκαταλήλων φράσεων εἰς τὰς ἔκθεσεις καὶ ἀναφοράς των, ἐπὶ σπουδαίων μάλιστα ζητημάτων.

Αλλά τὸ τελευταῖον ἔζητημα, τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς ὑπερθεσίας των φασιοτηλεγραφητῶν καὶ οἰκονομικῶν ἀξιωματικῶν, τὸ ὅποιον θίγει ό κ. Λαιμός, μὲ εὐδίσκει περισσότερον ἀκόμη ἀσύμφωνον.

Μετά πολλῆς ζέσεως υπόστηριζε ο κ. Δαιμός την ἀποφιν τῶν φαδιστηλεγχαρητῶν. Λυπούμαι ποὺ θὰ τὰ βάλω μαζί τους.

Ο φαδούς και οικονομικὸς κλάδος τοῦ Ἐμπορ. ναυτικοῦ είνε ἀνέξαρτης πασ' ημῖν και ἀπότελεῖ αὐτοτελή σταδιοδρομίαν ὡς δῆλο; Δὲν είνε λοιπὸν εύχαριστημένοι οι φαδοίται, οι πρίγκηπες τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἀπὸ τὴν μισθωτοσίαν τῶν και τὴν σημειώνην των θεσιν εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν ναυτικὸν και τὸν μηχανικὸν κλάδον; Σήμερον 20ετῆς νεανίας (17ετῆς τοῦ Πειραιών) λαμβάνει δίπλωμα δοκίμου φαδού, χωρὶς καμίαν θαλασσίαν προτυπεσίαν κοι μετά ἐν ἑξάμηνον καταλαμβάνει θεσιν φαδοτοῦ, πληρωνῶμενος τακλῶς πιστοποίησης. Μετά διετὴ δὲ ψηφεσίαν δίπλωμα Α', και δρέπει πλέον καρποὺς ἀσφαλεῖς. Εἰς τὸ αὐτὸ διάστημα ὁ μέλλων ἀξιωματικὸς καταστόματος ἔχει μόνον συμπληρώσει δύο και ἥμισυ ἐτῶν ψηφεσίαν ναύτον και πρέπει νὰ υπηρετήσῃ ἐπὶ ἐν και ἥμισυ ἑτος ἀκόμη διὰ νὰ κρούσῃ τὴν θύραν τῆς οἰκογενείας τῶν ἀξιωματικῶν. Ο δὲ μέλλων μηχανικὸς μόνον ἀνάλογον ψηφεσίαν τεχνίτου ἐργοστασίου. Είνε συνεπές προνομιούχος ἀπὸ πάσης ἀπόψεως η θεσις τοῦ φαδού, παράλογος δὲ η ἐπιζήτησις και ἄλλων τιτλῶν εἰς βάρος τῆς τάξεως τῶν πλοιάρχων.

Δὲν ἀμφιστητεῖ κανεὶς ὅτι ἡ ὑπηρεσία τοῦ φαδήτου εἶναι θαλασσία. Ταξιδεύει καὶ αὐτὸς καὶ συμμερίζεται τοὺς κινδύνους τοῦ ναυτικοῦ, ὥπως διακηρύσσεται ὁ κ. Λαμός. Ἀλλὰ τί σχέσιν ἔχει τὸ γεγονός τούτο μὲ τὴν ἀξίωσιν των, ὅπως, ὥπλο τὴν ιδιότητα τοῦ φαδήτου παρουσία των ἐπὶ τοῦ πλοίου, ταῖς προσδίθεις δικαιώματα πόδες ἀνήγειρην διπλωμάτος πλοιάρχου. Ἀλλο δηλαδὴ προνόμιον; Ὁ πρωσι-  
μένος διὰ τὸν ναυτίλον κλάδον βαδίζει τὸν ἄκανθωδή καὶ μετ' ἐμ-  
ποδίων δρόμον του ἔξι ἀρχῆς. Δὲν είναι λογικὸν νὰ συναντησῃ καὶ ἄλλο ἐμπόδιον, τοῦ φαδήτου ή λογιστοῦ καὶ νὰ ἴδῃ καταλαμβανομένην παρ' αὐτῶν τὴν θέσιν του. Δὲν μὲ συγκινεῖ τὸ ἐπιχείρημα τοῦ κ.  
Λαμοῦ ὅτι γίνονται καλύτεροι πλοιαρίοι οἱ πρώθυνοι φαδήται καὶ οἰκο-  
μικοί. Καλὸν είναι βέβαια οἱ πλοιάρχοι νὰ είναι πάνυσφοι. Εὐήσον  
ὅμως ὅτι γενικώτερον διὰ τοὺς κλάδους τούτους είναι ἐπιβλαβῆς ἡ  
δυνατότης ἀλλαγῆς εἰδικότητος τῶν μελών των ἐν τῷ Ε.Ν. καὶ εἰ-  
σχωρήσεως των εἰς τὸν κλάδον τῶν πλοιάρχων, διότι ἐπὶ τῇ προύφει  
τατῆρ, ἀν δὲν παραμελοῦν πολὺ τὴν εἰδικότητά των, δὲν ἐπιδίδονται  
μετά παντὸς ξήλου εἰς αὐτήν, ἀφοῦ ἔχουν τὴν ἔφεσιν νὰ τὴν ἀντα-  
λάξουν μὲ ἄλλην καλυτέραν.

Εἰς οὐδὲν ἄλλο ναυτικόν, ἐφ' ὅσον γνωρίζεται, ὑπολογίζεται ἡ τοι-  
αντή ὑπηρεσία φαδ)τού διά δίπλωμα ἀξιωματικού γεφύρως. Ἀντιθέ-  
τως μάλιστα εἰς τὸ Γερμανικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν τὸ δίπλωμα τοῦ  
φαδ)τού δίδεται προσθέτως εἰς κεκτημένους ἡδη δίπλωμα ἀξιωματι-  
κού γεφύρως.

Θεωρῶ ὅτεν λίαν δικαίαν τὴν ἀπάλεψιν τῆς διατάξεως τῆς παραγγ. 4 τοῦ ἄρχοντος 6 τοῦ Νόμου 4183 καὶ τάσσομαι ὑπὲρ τῆς δόσης

Ἐπὶ τοῦ Νομοσχεδίου  
περὶ Ναυτικῶν Διπλωμάτων

Απάντησις εἰς τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Λαιμοῦ

Κύριε Διευθυντά,

· Ανέγνωσα τὰς ἐπὶ τοῦ Νομοσχεδίου περὶ Ναυτ. Διπλωμάτων σκέψεις τοῦ κ. Γ. Λαζαρίου, τὰς δημοσιευθείσας εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος σας.

Μὲν εὑρίσκει ἀπόλυτως σύμφωνον εἰς τὴν παρατήρησίν του, διὰ ό χρόνος τῆς ἐπισκευῆς ή τοῦ Survey τοῦ πλοίου, ἔξαριθμώμενος διὰ πιστοποιητικού τοῦ Νηογνώμονος, θεωρημένου ὑπὸ Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Ἀρχῆς, δέον νὰ προσμετράται εἰς τὴν θαλάσσιαν ὑπήρξειν. Εἶνε πράγματι πολύτιμος εύκαιρος διὰ τὴν συλλογὴν πολλῶν καὶ ποικίλων γνῶσεων. Θά δέθεται δώμας ἔνα περιορισμόν: 'Η ὑπηρεσία νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὅψιν μόνον μέχρι δύο μηνών καὶ νὰ ἐπιβαίνῃ τοῦ πλοίου ὁ ἐνδιαφερόμενος πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐπισκευῶν ή, ἐὰν ναυτολογηθῇ κατ' αὐτάς, νὰ ἐκτελέσῃ ἐν συνεχείᾳ ταξίδιον.

Δὲν συμερούσαμε δύως ποσώς τὰς ἀντιλήψεις του ἐπὶ τῶν ἄλλων σημείων τοῦ ἄρθρου του.

Τὸ μέτρον τοῦ ἔκαστοτε ὑγειονομικοῦ ἐλέγχου τῶν Ναυτικῶν εἶνε κατὰ βάσιν ὄφθαλμον. Οἱ φύσιοι του διὰ τὴν πλάνην τῶν ιατρῶν δὲν είναι βάσιμοι. Ἀλλούμονον ἀπὸ μίαν ἀνώτατην Ὑγειονομικὴν Ἐπι-  
τροπήν — εἰς τὴν ὁποίαν πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ ἀνατεθῇ τὸ ἔργον  
τούτῳ — ἀμφιβολήσθωμεν ἀκριβῆ ἐπιστημονικὴν ἔξετασιν. Θὰ πρέπῃ  
ἄλλωστε νὰ χωρῇ καὶ ἔνστασις δι’ ἀσθενείας χρηζούσας ἔξετασιν  
παρ’ ειδικευμένων ιατρῶν. Οὐδὲ τὸ παράδειγμα τοῦ Νέλασονος ἐ-  
πρεπε νὰ ἀναφερθῇ, διότι ή ἐλλειψις τοῦ ὄφθαλμού καὶ τῆς χειρὸς  
τούτου δὲν ήταν δυνατόν νὰ ἐμποδίσουν τὴν μεγαλοφύναν του εἰς τὰ  
ζητήματα τῆς Ναυτικῆς τακτικῆς.

· Ή καλή πλευρά τοῦ ζητήματος πλουτίζεται ἀπὸ πολλὰ ἐπιχειρήματα.

καλλιον εἰδικεύσεως εἰς τοὺς κλάδους τοῦ Ε.Ν., ἄνευ οὐδενὸς ἄλλου πειρασμοῦ.

Σχετικῶς μόνον μίαν ούσιώδη παραλειψιν τοῦ Νομοσχεδίου ἐπι-  
θυμῶ νὰ τονίσω. Οσάκις τροποποιούνται τοιαῦται διατάξεις δέον νὰ  
παρέχεται ίκανὸν χρονικὸν διάστημα μέχρι τῆς ισχύος των. Μᾶς φύλα-  
νει ἡ πολυνομία, πολὺ δὲ οὐσιώδη συμβιβαζομένη μὲ τὴν ιδιάζουσαν φύ-  
σιν τοῦ ναντικοῦ ἐπαγγέλματος. Υπάρχει διάγνωση χρόνου ποδὲς ἀπο-  
κατάστασιν τῶν νέων πραγμάτων. Όσοι ἔκ των ὑποψήφιων ἀξιωμα-  
τικῶν καταστόματος διὰ τὰς προσεγεῖς ἔχεταίσεις τοῦ Ἰουνίου ἢ τοῦ  
Δεκεμβρίου ἔχουν ἥδη συμπληρώσει προσόντα μὲ ὑπηρεσίαν (αδε)τοῦ  
ἢ οἰκονομικοῦ ἀξιούκον δὲν χρεωστοῦν τίποτε νὰ εἴησον τὴν θύραν  
κλειστήν, ἐνῷ ἔχουν ἥδη δαπανήσει καὶ χρήματα πολλὰ καὶ χρόνον  
πολλύτιμον διὰ τὴν προπαρασκευήν των. Καὶ ὅταν ἔγων συνοδεύει τὴν  
Ἐλληνικὴν Σηματικήν ἀπὸ τοῦ Ἀρχαγγέλου εἰς τὸ Μ.π. Ἀνδρεῖς καὶ ἀπὸ  
τοῦ Καναδᾶ εἰς τὴν Σαγκάην δὲν ἔχων καμίαν ὑποχρέωσιν νὰ παρακο-  
λουθῶ διὰ τοῦ ἀσυμμάτου τῶν συνεχῆ χρόνων τῶν παραγγάφων καὶ τῶν  
ἔδαφισιν τῆς μυριάδος τῶν Νόμων.

Καὶ ταῦτα εἰς ἀπάντησιν τοῦ κ. Λαιμού. Ἐκ προσεχέρου ὅμως ἀνάγνωστος τοῦ κυκλοφορήσαντος σχεδίου Νόμου είδον ὅτι καὶ ἄλλα σημεῖα χρήζουν ἐξετάσεως *de lege ferenda*. Θὰ χρειασθῇ νὰ ἐπανέλθωμεν.

Μετὰ πολλῆς τιμῆς  
ΝΑΥΤΙΛΟΣ

Τὸ ἐπεισόδιον τοῦ ἀ)π «Κ. Κτιστάκης»

Ἐλάβομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ ιδιοκτήτου τοῦ ἀτμοπλοίου «Κ. Κτιστάκης» κ. Γ. Κ. Κτιστάκη, εἰς ἀπάντησιν τῶν δυον ἀνεγράφησαν εἰς τὸν Ἀγγικὸν τύπον περὶ τῆς συμπεριφορᾶς του ἔναντι τῶν πληρωμάτων τῆς Βρετανικῆς ὑπηρεσίας διασώσεως ναυαγῶν :

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Παρακαλώ διποτες εύαισθετούμενος δημοσιεύσητε εἰς τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικὸν καὶ εἰς ἀπάντησιν τοῦ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου ἐ. ἐ. δημοσιεύματος ὑπὸ τὸν τίτλον «Συμπεριφορὰν ἀναξίης «Ἐλλήνος πλοιάρχου» τὰ ἀκόλουθα πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀλήθειας :

Τὴν 25 Μαρτίου ἐ. ἔ. καὶ περὶ ὡραὶ 7.40 π. μ. τὸ ὑπὸ τὴν διακυβέρνησίν μου ἀτύπλοιον «Κ. Κυπράκης» προσήργαζεν ἐπὶ τῆς ἀμμώδους ἀκτῆς τοῦ Goodwin ἔξωθεν τοῦ Deal. Ἐτηλεγράφησα πάραντα τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου μου εἰς τὸ ἐν Λονδίνῳ Γραφεῖον Ἀδελφῶν Λιβανοῦ καὶ ἔλαβον τὴν ἐντολὴν ὅπως προσπαθήσω καὶ ἀνέλκυσθω τὸ σκάφος διὰ τῶν ιδίων τον μέσων καὶ νὰ ἐπιτρέψω εἰς οὐδένα νὰ ἐπιβιβισθῇ τοῦ πλοίου, διότι θὰ ἐδημιουργοῦντο ἀπαιτήσεις σώστρων. Ἐπεδόθην, πράγματι εἰς τὴν ὄντελκυσιν, δεδομένου ἀλλωστε ὅτι η θεσίς τοῦ πλοίου μου παρεῖχεν ἐλπίδας.

Περὶ τὴν 10 π. μ. προσέτρεξαν εἰς τὸν τόπον τῆς προσαράξεως ἀρκετὰ ναυαγοσωστικά καὶ βενζινόπλοια τὰ ὅποια προσεφέρθησαν νὰ μᾶς παράσχουν τὰς βοηθείας τῶν πρὸς ἄνελκυσιν. Ἡρνήθη ὡς ἂντεύόμενον ἄρτιον ἐνός διότι είχον τὴν ἐντολήν τοῦ Γραφείου, ἃς ἔτερου δὲ λόγῳ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου, ὅμωμένος πάντοτε ὑπὸ τῆς ἐπιθυμίας ὅπως μὴ ἐπιβαρύνω τὴν ἀσφάλειαν διὰ περιττών ἔξδον, δεδούμενος ὅτι οἰδηπότε ἐνέργεια τούτων ἔστω καὶ ἀσκοπος ὑὰ τοῖς παρεῖστε τὸ διάκινωμα πρὸς ἀπαίτησιν σώστρων. Ἐκτὸς τούτου ὅμως ἀντελήθη προϊόντος τοῦ χρόνου τόσον ἔγχος ὅσον καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ πλοίου, τοὺς διότοις ἔκλεσαν εἰς σύσκεψιν, ὅτι αἱ ἐνέργειαι πολλῶν ἐκ τῶν ναυαγοσωστικῶν ἔτεινον εἰς ἀντίθετον τῆς ἄνελκυσεως προσπάθειαν, ἀκόμη δὲ καὶ δὲν ἐδίστασαν ὅπως μοι καίωσι τὸν ὑπαιτιγμὸν ὅτι τὸ συμφέρον μου ὑὰ ἡτο νὰ προσαράξωμεν περισσότερον τὸ πλοῖον. Ἡρνήθη ὡς ἡτο φυσικὸν τὴν ἀνήθυκον ταύτην πρότασιν των καὶ διέκοψα πᾶσαν μετ’ αὐτῶν συνεννόησιν καὶ κυρίος ὅταν ἡ σωσισίος μέλιθος τοῦ πλοίου μας (*Lifedeat*) μετὰ πέντε ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρωματός μου ἀνετράπη, οἱ δὲ ἐπ’ αὐτῆς ἐπιβαίνοντες ἀνδρες εὐρέθησαν εἰς τὴν θάλασσαν, οὐδὲν ἐκ τῶν ναυαγοσωστικῶν καὶ βενζινοπλοίων προσεφέρθη ὅπως ἀνασύρῃ τούτους ἐκ τῆς θαλάσσης, ἀλλὰ ἥρκουντο οἱ εὖν αὐτοῖς εἰς τὸ νὰ τοὺς παρατηροῦν καὶ νὰ τοὺς χλευάζουν. Τότε εἶνε ἀλλητεῖς ὅτι διέταξα ἡ λυσισις τὰ εἰς τὰ πλευρὰ τοῦ πλοίου μου προσδεδεμένα σχοινία τῶν ναυαγοσωστικῶν διὰ νὰ δυνηθῆσων νὰ ἀνασύρωμεν ἡμεῖς τοὺς ἀνδρας μας διὰ τῶν φιλιθέντων ἐκ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πληρωμάτος σχοινίων.

Ούδεν ἐκ τῶν προσδραμόντων ναναγοσωστικῶν καὶ βενζινοπλοίων τὰ δύοια ἀνήρχοντο εἰς 25–30 προστέφεξε πρὸς παροχὴν βοηθειῶν «αἱδί τάς ψυχάς μαρψ πατά τὴν ἀντίληψιν τόσον ἔμου, ὅσον καὶ τῶν ἄξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρωμάτος μου, ἀλλ᾽ ἀπαντά μὲ τὸν σκοπὸν ἀπατήσεως σώστρων τοῦ πλοίου, (Salvage) οὐδὲμιάν δὲ σωστήσιον λέμβον τῆς ἑπτησίας διασώσσεως ναυαγῶν ἀντελήφθημεν, διότι ὡς ἀνωτέρῳ ἀναφέρω ἐν τῇ γενικῇ συγχώσει καὶ τῇ μεγάλῃ μας σπουδῇ (ἥραζολούμενα ἀσπευσμένα εἰς τὴν ἔκβολην φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν) δὲν ἥδυνήθημεν οὐδὲ ἡτο δυνατὸν νὰ ἀντιληφθῶμεν τοῦτο, δεδομένου μάλιστα διτὶ οὐδεμία λέμβους μᾶς ἀνέφερε διτὶ τυγχάνει τῆς ναναγοσωστικῆς ἑπτησίας, οὐδὲν δὲ βενζινόπλοιον ἢ λέμβος διενυκτέρευσε πλησίον τοῦ πλοίου. Τὴν ἐπομένην ἡμέραν παρουσιάσθη μία ἀλευτικὴ λέμβος ἐφ' ἣς ἐπέβαινον τὸν ἀλίεις καὶ μᾶς ἡρώτησαν ἐὰν ἔχουμεν ἀνάγκην τροφίμων. Δὲν νομίζουμεν δὲ διτὶ ἡτο δυνατὸν ὑπὸ τηνθῆκας ὑφ' ἦπι τελοῦμεν νὰ καλέσωμεν ἐπὶ τοῦ πλοίου τὰ πλέον ναναγοσωστικῶν καὶ βενζινοπλοίων διὰ γά τοῖς παραθέσουμεν λεπτά

καὶ ἀναψυκτικὰ, διότι ἀπὸ τοῦ τελευταίου ναυτόπαιδος τοῦ πληρώματος μέχρι καὶ ἐμοῦ τοῦ ιδίου συμπεριλαμβανομένου ἀπάντες εἰργαζόμεθα ἐντατικῶς καὶ ἐσπευσμένως εἰς τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ σκάφους διὰ τῆς ἔκβολης τοῦ φορτίου βρεχόμενοι συνεχῶς.

Μολατά ήμως καί τοι διετελούντων εἰς μεγάλον ἐκνευρισμὸν τόσον ἐκ τῆς συμπεριφορᾶς τῶν πλοιάρχων τῶν προστεχάντων γενια-  
γενεστικῶν δύον καὶ ἐκ τοῦ καμάτου, θὰ ἦτο στοιχειώδες καθηκον  
ἀνθρωπισμοῦ νὰ τοῖς προσφέρωμεν τρόφιμα, ἐὰν ὑπέπιπτεν εἰς τὴν  
ἀντίληψίν ὅτι μᾶς ἔχητοντο τοιαῦτα.

Διατελῶ μεθ' ὑπολήψεως  
ΓΕΩΡΓ. Κ. ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ

.....'Ακτίς φωτός

Εις τὸν σκοτεινὸν δρίζοντα τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας, διεχύθη τελευταῖς μία ἀκτὶς ἔξοδουνέμενου, ἀλλὰ παρογγόδου φωτός.

Το φως τουτό, δεν έξπορευθή από τάς αιθούσας τών Χοματιστηρίων τών ναυλών. Είς ταύτας, ή διψώσα διεύθυνης Ναυτιλία, έξακολουθεῖ νά ποτίζεται δέος μετά χολῆς μεμμένον, άφοι νά γανένοι παραμένονταν άπελπιστικώς χυμηλοί, αι δε σποραδικώς οπιειούμενοι ώχραι έκλαμψεις βελτιώσεως, σβήνονταν εύθυνς ώς άναφανονύ. Τὸ φῶς τοῦτο ἔξπορευθή ἐξ ἀλλη ἑστίας. Πρόσκειται περὶ τῆς συστηματικοτέρας κινήσεως πρὸς συνεννόσους τοῦ διεύθυνος Ἐφορίσμον, ήτις, μετά τὰς ἐν Ἀμβούλωγῳ κατὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον οὐκέτησεις τῆς Baltic International Maritime Conference, προσλαμβάνει εὐρυτέραν, θετικωτέραν και πλέον ἔπιστμουν μορφὴν.

Προκειται επισης περι των ένδειξεων αίτινες πειθουν δι η 'Αγ-  
γιλική Κυβέρνησις, δεν είνε προδιατεθειμένη νά έγκοπλωθή την νο-  
σοράη πολιτικήν των Κρατικών, πρός ένισχυσιν της Ναυτιλίας, επι-  
χορηγήσεων.

Τὰ δύο ταῦτα σημεῖα ἐπιτρέπονταν καὶ δικαιολογοῦν ἑλαφράν τινα αἰσιοδοξίαν, διὰ τὴν φιζοβόλησιν τοῦ σπάρου τῆς συνεννοήσεως μεταξὺ τοῦ διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Κοινοῦ, ἀνεν τῆς ὅποιας ἡ ἀνάρρωσις καὶ ἔνιγμασις τῆς ναυτιλίας θὰ ὑπάρξῃ ὡς φαίνεται βραδεῖα καὶ ἔξαιρετικῶς ἐπίπονος. Ελε ν ἀληθὲς διὰ οἱ κωδωνισμοὶ τῆς ἀνάγκης πρὸς τοιαύτην συνεννόησιν δὲν ἔξαποστέλλονταν σήμερον διὰ πρώτης φοράν τὰ ἡχητικά των Κύματα, ἀνά την Ναυτιλιακὴν ἀτμοσφαιραν.

Ό λόγος των ειναι πολὺ γνώριμος. Αρκεί να ύπομνήσουμε ότι κατά τό 1932, η πλέον έγκυρης Ναυτική Οργάνωσης, το United Kingdom Chamber of Shipping, έδοχε μάτιζεν ότι «ή πολιτική της έπιβιβώσεως τού ισχυροτέρου, ως άδηγηση εις πλήρη καταστροφήν, υπό τάς παρούσας περιστάσεις».

Ἐπὸ τοιούτον πνεύμα ἡκούσθη ἡ φωνὴ καὶ ἄλλων ὁργανώσεων καὶ ἐπιλέκτων προσωπικήτων εὐχείας ἐφοπλιστικῆς δράσεως. Ἀτυχῶς διμως, ἡ ἐπὶ τοῦ θέματος προσπάθεια ἐφθανε μέχρι τῶν εὐχῶν καὶ τῶν ὠδαίων λόγων καὶ κατόπιν ἐξέπνεε, ὥπως οὐλα τὰ ὠδαῖα πράγματα τοῦ Κόσμου τούτου.

Ἐν τῷ μεταξὺ, ἐνῷ οἱ λόγοι καὶ αἱ εὐχαὶ ἡσαν ὑπὲρ τῆς συνεννοήσεως, τὰ πράγματα ἔσκαπτον καθημερινῶς βαθυτέραν τὴν τάφρου τῆς ἀπομονώσεως, εἰς ἣν ὑγρασίαν τῆς ὁποίας ἐξεκολάφθη ὁ δηλητηριώδης σκώληκς τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Τόπου βασεία κατέβη ο ἄποινός τους, μήτρα της Αμάρας.

Τούτην την εποχήν κατεστή η απομόνωσις, ώστε και αυτοί οι Αγγλοί τελευταίως, έξητησαν άπό την Κυβέρνησίν των, νὰ νιοθετήσῃ τὴν νοσηρᾶν πολιτικὴν τῶν ἐπιχορηγῆσεων, ἡτις θὰ ἡτο σῆμερον μία ὀλεθρία πραγματικότης, ἔân σοφάτεραι σκέψεις, δὲν ἐπεκράτουν τελικῶς.

Ἡ προστασία τῶν ἐπιχορηγήσεων, δύναται νὰ παραλληλισθῇ μὲ τὴν χρήσιν τῶν ναρκωτικῶν. Φέρουν αὐταὶ, βραχεῖας διαρκεῖας ἐνέχουσαι, ζωηρότητα καὶ εὐχαρίστους φευδαρισθῆσεις, ἀλλ ἐκ παραλλήλου προκαλοῦν γενικὴν δηλητηρίασιν, μὲ ἀπότελον ἀποτέλεσμα μίαν παγίαν καὶ θανάτουμον κατέπτωσιν.

Ίδον διὰ ποιὸν λόγον, ἀποτελεῖ γραμμήν φωτεινὴν, ἡ πιθανολογουμένη ἀπόφασις τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως, διπος ἀποφύγῃ τὴν ἐπικίνδυνον προστασίαν τῆς Ναυτιλίας της διὰ τῆς μεθόδου τῶν ἐπιχορηγήσεων. Τὰ προτεινόμενα μέτρα πρὸς προστασίαν τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας, κρινόμενα ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν συμφερόντων, είνε βεβαίως δυσάρεστα. Διότι, ἔαν ἀπαγορευθῇ ἡ παρὰ τῶν Ἀγγλῶν πώλησις τῶν παλαιῶν των πλοίων εἰς ἀλλοδαποὺς, χάνομεν τὴν ἀγοράν, εἰς τὴν δύο πλέον ἐπρομηθεύμεθα πλοία ἐν ἀνάλογῳ πρὸς τὰς οικονομικὰς μας δυνάμεις. Ἐν τούτοις δὲν ἀπίστεπται νά πιστεύσωμεν, ὅτι η ὑδρία αὐτῆς κλείει ἐρημητικῶς καὶ ὀριστικῶς. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, συμμαχεῖ μαζύ μας ὁ Χρόνος, διστις ἐκτὸς τοῦ ὅτι παλαιώνει τὰ νέα, μεταβάλλει ἐκ παραλλήλου τοὺς ὄρους καὶ τὰς συνθήκας τῶν πραγμάτων καὶ τῶν σκέψεων, διστε ἐκείνο ποὺ σήμερον θεωρεῖται ὡφέλιον, νά κρίνεται ὡς βλαβερόν αυτῷ. Εἰς τοῦτο, ἵσως ἐστόρχιδόν ὁ σφόδρα διστις εἴπε: «Ἐπιθυμῶ νὰ εἴπω ὅτι αἰσθάνομαι καὶ πιστεύω σήμερον, μὲ τὴν πρόβλεψιν ὅτι, αὐγίον ἴσως εἴπω τὰ ἀντίθετα». Ἐν τῷ μεταξὺ, μὲ βάσιν τὸ παρόν, ἡ ἀπόφασις τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως, ἀρνούμενης τὰς ἐπιχορηγήσεις, ὡφελεῖ τὸ Ναυτικόν μας, διότι κατὰ μέγα μέρος ἔκαιε τούτο τὸ προηγμένον του καὶ ἀποφεύγει, τὸν κίνδυνον ἐνδεικνύοντα.

Ἐάν δέ η Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις νιοθετήσῃ καὶ τὴν ἀπόφασιν τῆς πελευταίας ἐν Ἀυστρίᾳ Διαπλέωσε τῆς Baltic International

**Maritime Conference**, όπως άναλάβη την πρωτοβουλία της συγκλήσεως Παγκοσμίου Ναυτικής Συνδιασκέψεως, ήταν μελετήση και αποφανθή έπι σχεδίου διεύθυνσις συνεργασίας, περὶ μερικοῦ περιοδικοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων, δυνάμενα νὰ ἐπίτιξωμεν, διτὶ η νόσος τῶν Ναυτιλιῶν τοῦ Κόσμου θὰ καταπολεμηθῇ ταχέως και ἀποτελεσματικῶς.

Μὲ τὸ σχέδιον περὶ μερικοῦ περιοδικοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων, θὰ ισορροπήσουν τὰ μεταφορικά μέσα πρὸς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας καὶ θὰ ἐπέλθῃ, κατόπιν τούτου, ἡ ἀνατίμησις τῶν ναυλῶν, εἰς βαθὺν σημαντικώς ἵκανον ποιητικόν. Βεβαίως τοιούτον ἀποτέλεσμα θὰ προσκομίσῃ ἡ ἀπόδοξὴ τοῦ ἀντέρεω σχεδίου. Εἶνε δῆμος δυνατὸν νὰ διανοιχθῇ ἡ σῆραγγα, ποὺ θὰ ὁδηγήσῃ πρὸς τὴν συνεννόησιν καὶ συμφωνίαν, διὰ μέσου τῆς κρημνώδους ὁροσειρᾶς ἄλληλοσυγκρουομένων συμφερόντων καὶ τῶν τόσων ἄλλων τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν δυσχεδιών;

Δυνατῶν είνε, διότι τὸ ἔργον ἀπαιτεῖ μόνον ἀνθρωπίνην προσπάθειαν καὶ οὐχί τείας δυνάμεις. Καὶ διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς τούτου, τὴν οὐζήτησιν δὲν διεξάγουν παράφρονες, ἀλλ᾽ ἀνδρες σοβαρότητος, συνέσεως καὶ πείρας. Καὶ εἰνε ἀδύνατον νὰ μην εὐδοκιμήσῃ ἡ προσπάθεια, διαν ἀφοριμῆν εἰς ταῦτην ἐδωσεν, ἡ ἐπει τοι ἀνάγκης πίεσις καὶ ἡ τῶν ώφελημάτων διαίσθησις καὶ συναίσθησις.

Πρός τὰ ἔκει μοισαίως ὅδηγούν τὰ πράγματα. "Οσοι ἀσκοῦν τὴν Ναυτικὴν Ἐπιχείρησιν, δὲν πρέπει νὰ ἀποθαρρύνωνται. Οἱ ἔξαντλητικοὶ ἄγωνες τῆς σόμερου πρὸς διατήρησιν αὐτῶν, δὲν είνε ἄγωνες γύρω ἀπὸ χαμένην ὑπόθεσιν. Είνε ἄγωνες ἐπιβαλλόμενοι ἀπὸ τὰς ἀναμνήσεις τῆς χθὲς καὶ δικαιολογούμενοι μὲ τὰς ἐπίδας τῆς αὔριον.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ  
Δικηγόρος

## Τὸ Νομοσχέδιον περὶ διπλωμάτων ἵκανότητος

Μεταξύ τῶν κατηκτισθέντων ὑπό τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ κατατείννων εἰς τὴν βουλὴν Νομοσχεδίων καταλέγεται· καὶ τὸ παρί «τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῶν ἱκανουστῶν διατάξεων περὶ πλωμάτων ἴκανοτητος, ἀδείων καὶ πινακίων εἰδῶντος ἐν τῷ Ἑμπορικῷ Ναυτικῷ». Συνοδεύεται τοῦτο ἀπό μακρῶν εἰσηγητικῆς ἵκεσθαι, εἰς τὴν δοκίαν τονίζεται, ὅτι διὰ τοῦ ὑπελλογάντος Νομοσχεδίου ἐπιδιώκεται· ἡ θεραπεία τῶν παρουσιαζόμενων ἐν τῷ πράξει· ἀναγκῶν καὶ ἡ ἀραιούση ωριμάνων δυσαρέσκει· ποὺ προκύπτουν ἐν τῇ ἁγραριογή τῶν ἀνωτέρω ἐν λοιχῷ διατάξεων. Λόγῳ τοῦ γενικοῦ ἔνδιαφρέστοντος, ποὺ συγκεντρώνει διὰ τοῦ νεκτιλάσμένους μαζεῖ τὸ γένον Νομοσχεδίων, διδούειν κατωτέρω μίαν εὐρυτάτην περίληψην· τοῦ περιεχομένου τῶν κυρωτικῶν ἐν τῷ 36 ζεύσου τοῦ.

Διὰ τοῦ λοιπὸν παράχονται οἱ νομοθετικοὶ δρόμοι δρῶν τινῶν ἀπαντωμένων εἰς τοὺς Νόμους, πρικεψίμενού νά δοθεῖν εἰς αὐτοὺς αἱ προσήκουσαι σαφεῖς ἐρμηνεῖαι. Μεταξὺ τοῦ δρῶν αὐτῶν, ἔχει: θεωρουσαν σημασίαν τὸ πρώτον διδομένος προσδιορισμές τῆς ἑννοίας τοῦ δρῶν «ὑπηρεσία ἐπὶ πλοίῳ ἐν ἐνεργείᾳ». Ως γνωστόν, διὰ τὴν ἑκαδών οἰουσθήσεται διπλώματος ναυτικῆς Ικανότητος, ἀδείας ἡ πτυχίου ἐπικόπτητος, ἔχει: ἐναυτιλάρδμανος νά συγκεντρώνῃ πρός τοὺς ἄλλους, καὶ τὰ πρασσόντα πρακτικῆς ἀσκήσας καὶ ἐπικγειλαματικῆς πείρας ἀτινα ἀποκτιῶνται ἀπό τὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ χρονικού τι διάστημα ἐπὶ πλοίου ταλούδοντος ἐν ὑπηρεσίᾳ. Πολλάκις δὲ μεταποιεῖται πρόσκοπον διχογνωμίας πεσει τοῦ πότε ἔνα πλοίον θεωρεῖται: ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ πότε ἐν παροπλισμῷ, διὰ δὲ τῆς διδομένης ἡδη ἐρμηνείας τὸ ἀπότον τοῦτο αἴρεται.

Τοδ λειτουργία «ύπηρεσιά επί πλοίου έν την ένεργειά»—κατά τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν — θὰ θωρήται: καὶ' ἀρχὴν τὸ σύνολον τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἔργατον θαλάσσιον, ὑπολογιζόμενης μάρτιν ὡς πρός τὰς χρονικὰς περιόδους τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ τυχάνει ναυτολογημένος διατάξει ἐν πλήρῃ, αυματική πλανητικού μετώπου τῶν ήμερων τοῦ ἐκ τῶν διαφέρων λιμένων ἀπόπλου η τοῦ σίες τοιωτόυς κατάπλους αὐτοῦ. Δέσον νὰ σημειωθῇ διτὶ η ἔπεικρισις τῶν χρονικῶν τούτων περιόδων είναι πάντοτε δυνατή προκαταμέσου περὶ τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοίων ἐκ τῶν ναυτολογίων αὐτῶν. 'Αλλ' επειδὴ σίες τὴν πρός απόκτησην διπλώματος Ικανότητος, ἀδειαὶ η πινακίδες εἰδικότητος παπικούμενην θαλασσικῶν ὑπηρεσιῶν προσμετράται καὶ η διανυθεῖσας ἐπί πλοίουν ὑπὸ ξένην σημαίαν, ὡς καὶ η ἐπί τῶν πολεμικῶν η βοηθητικῶν πλοίων τοῦ Στόλου τοιωτῆν καὶ ὡς πρός τὰ δυοῖς δὲν είναι πάντοτε ἐψικτός δὲν τῶν θυτέρων καθορισμένης τῶν χρονικῶν περιόδων, καθ' ἦς διατάξεων ἐν πλήρῃ, διὰ τοῦτο ὡς πρός τὰ πλοῖα ταῦτα ἔγενετο δεκτῶν δηποτα λογίζονται ὡς ὑπηρεσία έν ἐνεργειά τὰ τρία τέταρτα τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἐπισήμως βεβαιοῦται: διτὶ οὐ πότε ξένην σημαίαν πλοίον, ἐφ' οὐ ήτο δὲ ἔργατον θαλάσσιον ναυτολογημένος ἔξιτάξει πλόσιος, εἴτε τὰ τρία τέταρτα τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἐπίσημως βεβαιοῦται διτὶ τὸ πολεμικὸν η βοηθητικὸν πλοίον τοῦ Στόλου οὐτινος οὗτος ἀπέδινεν ἀλλογενίστεον ἐν ἐνεργειάτικα τὰ περὶ τοῦ τοιωτού αὐτῶν χαρακτηρισμοῖς ἐν τῷ Πολεμικῷ Ναυτικῷ ἀντικείμενοι

Διά τοῦ Σου ἀρθρου, τὰ διπλώματα πλούσιρχων ἀτικτοπλοίων α' τάξεως,  
β' καὶ γ', μετονομάζονται — συμφώνως πρὸς διατητικήσαν παράκλησιν

της «Ενώσεως ιανίουΠλοιάρχων Ε.Ν.»—είς: «Δίπλωμα ἀξιωματικού καταστρόματος», «Δίπλωμα πλοιάρχου ἀποκλοίων» και «Δίπλωμα πλοιάρχου ὑπανοπλούσκων». Διό τοδ οὐσία ἀρθρού καθορίζονται αἱ ἀρμόδιαι ναυτικοὶ ἀρχαὶ διὰ τὴν ἔκδοσιν διπλωμάτων ἵκαντης, ἀλλοιοὶ καὶ πινγίνων εἰδικήτης. Διό τοδ οὐσία καθερόντων τὸ πρῶτον παρ' ἡμῖν δύο νέα κατηγορίαι: διπλωμάτων, ὑφισταμένων καὶ εἰς ἄλλα κράτη, τὸ ἔξαιρετικὸν διπλώματος πλοιάρχου καὶ ἔξαιρετικὸν διπλώματος μηχανικοῦ. Τα διπλώματα ταῦτα θά ώστιν εντελῶς προαιρετικά, οὐδὲν δημιουργοῦντα πρόσθετον δικαιώματα εἰς τοὺς κατόχους τούτων, οὐ πλούσιόν τους, τὸν ἀπονέμοντα δέ κατόπιν ἐπιτυχίας εἰς εἰδικάς ἔγγράφους ἔργατος σκοπούσας νὰ καταδεῖξω τὴν ἀνωτεραν ἐπαγγελματικὴν μόρφωσιν τῷ ἀποθεμάτων, ὅπως ἀποκτήσωι ταῦτα. Σκοπός τῆς καθιερώσεως των εἰναὶ η παρθένος τὸν διπλωματούχων πρές τὴν ἀρτιωτέραν ἐπιστημονικὴν αὐτῶν κατάρτισιν.

Τό πρώτον διπλωματικό άπονέμεται εἰς τοὺς κεκτημένους ἀρμόστερα τὰ δι-  
πλώματα πλοιάρχου ἀτμοπλοίουν καὶ τάξισι καὶ πλοιάρχου λιτοφόρων, τό-  
δε διπλάρον εἰς τοὺς κεκτημένους ἀρμόστερα τὰ διπλώματα ἀτμομηχανικοῦ  
καὶ τάξισι καὶ μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καθεσιώς Α' τάξισι.

Διά τούς δύο άρθρους, προσθέπεται: δις «ούδεις ναυτολογεῖται» ἐπί Εὐ-  
ληγνωθεὶς ἐμπορικῶν πλοίων ὃνδι ίδιαντα διά τὴν ἐπολαν ἔχει καθορίσθει  
διπλωματικῶν σχέσεων ἡ πτυχίον εἰς ικανότητα, ἐάν δὲν είναι κανονικῶς  
καὶ νομίμως ἐπιβατικούντων διά τοιστούς, καθόριζεται διὸ ή ιαραρχική κατά-  
κτηγορίας κατάταξῆς τῶν διπλωμάτων καὶ πτυχίων, ως ἔργον.

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α'**: Δίπλωμα πλοιάρχου διεισδύτηκον, δίπλωμα πλοιάρχου άνθρωποις Α', τάξεως, Β' τάξεως και Γ' τάξεως. Δίπλωμα ναυαγλήρου άνθρωποις. Έδραιο κυρίως ύπον τουνικύν. Πινακίδες αντρών

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β': Διπλωματικοί πλοιάρχοι έξαιρετικόν, διπλωματικοί πλοιάρχοι στειρόφρων και διπλωματικοί πλοιάρχοι κυβερνήτου στειρόφρων. Αδειά κυβερνήτου στειρόφρων. Πιτσίδην ναύτος.

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ':** Απλωμα Ραδιοτηλεγραφητού Α'. τάξις, Β'. τάξις και σκέψης Ραδιοτηλεγραφητού.

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Δ':** Απλωμα Οικουνόμου Α', τάξις, Β' τάξις και πρ.

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ε'.**: Διπλωματικού Μηχανικού δέξιαριτεκόν, άτμομηχανικού Α',  
δέξιος, Β', τάξεως, Γ'. τάξεως και πυγούχον λεπαντού.

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤ΄:** Δίπλωμα Μηχανικοῦ ἔργος:τεκνόν, δίπλωμα Μηχανικοῦ μηχανών ἐστεριακής καύσεως Α', τάξεως Β', τάξεως και Γ', τάξεως. "Αδιαμόντες" ήγουν Α', τάξεως και Β'; τάξεως και πιστούς λανθανούς

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ζ'.** Διπλωματικά αρμενικά άτμενηγκάνικα, πινακίδες χρήσιμων προσώπων, πινακίδες λιπαντόντων και πινακίδες θεραπειών.

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Η':** Πτυχίον Ἀρχιθεατηρικόν Α' τάξεως, Β' τάξεως και πτυχίον Θελαμηπόλεως.

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Θ':** Πτυχίον ἀσυγκανθίσθενον παντού Α' τάξεως πα-

Εἰς τὰ ἀπόμενα ἡρῷα καθορίζοται τὰ τῶν ἐξαπόσων πρές ἀπόκτην-

στατικώμενα και πράγματα, οποιοι είσται ή συμμετοχή εἰς αὐτάς των κα-  
ταξιδικώμενων ἐπὶ λαθο-εμπορίο εἰς φυλακισμό ἀνωτέρων των δύο μηρών.  
εκθετερούτα δηνεις ει κακηγνώντας διτελλαμα στιμωτακουν ιπσεσάλλαστας· ουα

αριθμούσεις του πεντηκοστού πέμπτου έτους της ήλικιάς των και άνα  
πριετίαν μετά τοιαύτην εἰς υγειονομικήν ἔξτασιν πρός ἔκχριστων της  
πολυτελείας και πνευματικής αὐτῶν παροκειας πρός περιειρέων ἔξτασιν  
καὶ εἰδικοῦ αὐτῶν ἐπαγγέλματος καὶ η ἀπαγόρευσις της ναυτολογίας ἔκβι-  
τον ἐξ αὐτῶν, οἵτινες δὲν ήθελον ὑπελθῆναι εἰς τὴν ώραν υγειονομικήν  
ἔξτασιν εἰς ὑπελθυμέτρα εἰς τοιαύτην ήθελον κριθῆναι κανόνας. Ἐκ τῆς  
χειτικῆς δύμας ὑποχρεώσεως η ἀπαγορεύσις ρητῶς ἔξαιρομενα οἱ κεκτη-  
μένοι: διπλωματικούς τούς τοις φρόνων η ναυκλήρους ἀποσπλεύσιν, καθὼς και  
τι δικαιοιούχοι: Καὶ ἀπαγορεύεται η παρὰ τὸν ἄρμεσιδίον ἀρχῶν ναυτολεγγή-  
γες ὃν ἀνάλογον πρός τὸ διπλωματικὸν ἀποσπλεύσιν θαμάρον, παντὸς  
πλωματούχου συμπληρώσαντος τὸ πεντηκοστὸν πέμπτον ἔτος της ήλικιάς  
ου και μη ὑπελθυμέντος εἰς τὰς ἀντέρης υγειονομικάς ἔξτασις η ὑπο-  
ληγόντος εἰς ταύτας και κριθέντος ἀνικάνου.

Εἰς τούς ἀποφοίτους τῶν ἀνεγνωμειράνων ὑπὲ τὸ Κράτους ιδιωτικῶν χολῶν βραδιστῆ λεγράψητον, καθὼς καὶ τῆς σοχολῆς Ἐμπορ. Ναυτιλίας, παέχεται· ἢ εὐχέραις αὐτὸν ἀποκτήσεων διπλωματικῶν καὶ ναυτολεγόμενται, βάσει σύντου, καὶ πρὸ τῆς ουμπληρώσεως τοῦ Σκούτου τῆς ἡλικίας των, ἐφό-  
τον θὰ συγκεντρώσουνται ἀποκτήσεων πρακτικά προσόντα. "Η διευκόλυνσίς  
της ἀφρῷ τοὺς ὑποφηφίους δοκίμους ραδιφητάς καὶ τοὺς δ'. τάξεως τοι-  
τους, ἀποδέλπει: δέ εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῆς προσελεύσεως μαθητῶν εἰς  
ἄνεγνωμειράνων ιδιωτικᾶς σοχολῆς. Κατ' ἐπάκτιασι τὸ εὐεργέτημα τοῦτο  
αρέχεται καὶ εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῆς σοχολῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας διά-  
ῆν ἀποκτήσιον διπλωμάτος πλοιάρχου ἀτμοπλοίου γ'. τάξεως.

Κατά τό άρθρον 12 οι έφωδικασμένοι διά διπλώματος πλοιάρχου είναι επικούριοι, δύνανται νά κυβερνήσουν πάν πλοίον εισαρδήποτε χωρητικότητος. Επίσης από την 1ης Ιανουαρίου 1938 οι έφωδικασμένοι διά διπλώματος λοιάρχου άτμοπλοιών γ' τάξεως δύνανται νά υπηρετήσουν ως άνθυποπλοιούρχοι: Επί παντός άτμοπλοιού είτε ως υποπλοιούρχοι είποι άτμοπλοιού μέχρι 20 κόρων διλικής χωρητικότητος είτε νά κυβερνήσουν άτμοπλοια μέχρι 50 κόρων διλικής χωρητικότητος.

*'Από της ιδίας χρονολογίας οι ἄφωνοι αστέρες διά διπλώματος πλοιάρων ἀτμοπλοίων είναι τάξεως δύο μεταξύ των οποίων αρχείται νά τον πηρετώσουν ως ὑποπλοίαρχος ἐπί τον τόπο της ατμοπλοΐας είτε νά κυβερνήσουν ἀτμόπλοια μάχαιρα 300 κόρων διεκπει-  
νονταικήτας.*

Τούτο—δηπως ἐπειγγυεῖται: εἰς τὴν εἰσιγγήτικήν ἔκθεσιν—ἐθεωρήθη ἐπι-  
ειλημένον πρὸς ἀπόκτησιν τῆς ἀπατούμενήρης ἐμπιερίας διὰ τὴν κυδέρην-  
ν μεγάλων οικαφῶν. 'Ἐπειδὴ διμως η̄ καιμένη νομοθεσία παρέχει εἰς αἴ-  
ρους δι τοικατοιμα τῆς ἀπ' εὐθείας, ἀμφὶ τῇ λόγῳ: τοῦ διπλώματός του, κυ-  
ρινήσασα σακχών μεγάλης χωριτικότητος, ωρίσθη δηπως η̄ σχετικὴ διάτα-  
χ ἀρχίση λογιώνουσα ἀπὸ Ιανουαρίου 1938, δηπότε οι διπλάρχοντες οὐ-  
ρον διπλωματούσοι διὰ ἔκθετοι συμπληρώσας τὰ κατά νομὸν ἀπατούμε-  
νοι προσαντά πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ ἀνωτέρω διπλώματος, σίς τρόπον ὑστε-



## Αἱ μηχαναὶ τῶν ἀλιευτικῶν

### Σεμί - Ντῆζελ ἢ Ντῆζελ;

Περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλον πλοίου, ἡ ἐκλογὴ μηχανῆς προώσεως τῶν ἀλιευτικῶν, ἀπαιτεῖ ἐπιμελῆ μελέτην τῶν στοιχείων τῶν ἀποτελούντων τὸ πρόγραμμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως; τῆς βιομηχανίας τῆς ἀλιείας. Διὰ τοῦτο ἡ ἐκλογὴ πετρελαιομηχανῆς γίνεται: ἀντικείμενον ἴδιαιτέρως προσοχῆς ἔνι μέρους τῶν ἀρφοπλιστῶν ἀλιείας καὶ ψυρρίων τῆς Βορείου Θαλάσσης. Ἀμερικῆς καὶ Ἰαπωνίας, οἱ δόποιοι δὲν ἀρκοῦνται εἰς τὰς προσόδους τῆς ἐπιστήμης μόνον, ἀλλὰ ἐμπνέονται καὶ ἀπὸ τὴν πολυετή των πειραν.

Θὰ προσπελθήσω νὰ ἐκφέρω τὴν ταπεινήν μου γνώμην ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου. Δὲν πρόκειται νὰ ἐπεξηγήσω τὴν τεχνικὴν ἀξίαν τῶν πετρελαιομηχανῶν, ἀλλὰ νὰ κρίνω τὴν ἀξίαν των ὁς ἐργαλείων ἐφαρμοζόμενών εἰς τὴν διομηχανίαν τῆς ἀλιείας.

Εἶναι δύσκολον καὶ ἵσως τολμηρὸν νὰ θέξωμεν τὸ ζήτημα τῶν πετρελαιομηχανῶν ὅπως παρουσιάζεται σήμερον καὶ σημειώσωμεν προτίμησιν διὰ μίαν ἡ ἀλληγορία μηχανῆν. Καθημερινῶς αὐτοὶ τελειοποιοῦνται καὶ κανεὶς δὲν ἤμπορει νὰ προβλέψῃ τὰς ἐκπλήξεις τὰς ὅποιας μᾶς ἐπιφύλασσε: ἡ ἐπιστήμη εἰς λίαν προσεχές μέλλον. Ἔν πάνω περιπτώσει, ἔχοντες ὑπ' ὄψιν τὰ μέρη: τοῦδε ἀποτελέσματα θὰ ἐκφέρησαν τὴν ἐκλογήν μας ἀπὸ τοὺς ἔξις συντελεστάς:

1) Πέσων ἵππων μηχανῆς ἀναλογεῖ πρὸς τὴν χωρητικότητα τοῦ κατασκευαζόμενου πλοίου διὰ τὴν ἐπίτευξιν ὥρισμένης ταχύτητος καὶ ἔλευτον μὲ δάρος ἀπὸ τοὺς βυθούς. Μελέτη ἔλευτος καὶ ἀντίς δράσεως τοῦ ἀλιευτικοῦ πλοίου.

2) Στερεότητας καὶ ἀντοχὴ μηχανῆς. Semi-Diesel, Diesel καὶ Diesel Electrique, κατανάλωσις καυσίμου ὅλης καθ' ἄπον καὶ ὥραν.

3) Εἰς ποῖον διαθέμενον τὸ πρωτότυπον δύναμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν.

Α) Ἡ γκυρηγικὴ ἐπιστήμη ἔχει: ἑξελιχθῆ ἐπὶ τοιούτον βαθμὸν σήμερον, ὅπειτε ἔχει μελετηθῆ καὶ τύπος ἀλιευτικοῦ πλοίου κατάλληλος διὰ δλέκτης τὰς θυλάσσας καὶ ἀντιποικιλόμενος εἰς τὰς συγχρόνους μεθόδους ἀλιείας τὰς ὅποιας ἐφαρμόζουν αἱ προηγμέναι: εἰς τὴν ἀλιείαν χώραν. Τὸ Ναυπηγεῖον, σύμφωνα μὲ τὰς καταμετρήσεις τοῦ πλοίου δρίζει τὴν δύναμιν τῆς μηχανῆς, οὕτε πολὺ μεγάλην οὕτε πολὺ μικράν, διὰ νὰ ἔχῃ τὸ πλοίον τὴν μεγαλειτέρων ἀπόδοσιν ταχύτητος καὶ ἔλευσης τῶν δικτύων ἀπὸ τοὺς διοθούς «vitesse éco iomique et traction du chalut». Μὲ ἄλλους λόγους τὸ ἀλιευτικὸν πλοίον ἔχει τὰς ὃδιας σχεδὸν ὃδιότητας ὅσες καὶ ἔνα ρυτιστικόν. Πρέδε τοῦτο γίνεται: μελέτη ἔλευτος ἀπὸ εἰδικούς μηχανικούς γκυρηγούς διὰ νὰ μὴ χάνεται: οὕτε ἔνας ἵππος δυνάμεως τῆς μηχανῆς ἀδίκως. Εἶναι δὲ τόσον δύσκολος ἡ μελέτη ἔλευτος τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, διὰ τὸν συνδυαρόν τῆς μεγίστης ἀπόδοσεως καὶ ἔλευσης συνάρματος, ποὺ οἱ ἐπὶ τούτῳ εἰδικοὶ ἀριθμοῦνται εἰς τὰ δάκτυλα εἰς δλον τὸν κόσμον. Βεδοίως κάθισται ἔργοστάσιον πετρελαιομηχανῶν μελετῆς καὶ μίαν ἔλικαν Standard διὰ τὰς μηχανάς του, πλὴν κάτια: εἶναι κατάλληλο: διὰ τὰ Υαγήτη, τὰ φρετηγά καὶ διάφορα ἄλλα πλοία ἔκτισται ἀπὸ τὰ ἀλιευτικά. "Οταν ἔγκατασταθῇ εἰς ἔνα σκάφος π.χ. μηχανῆς 200 ἵππων μὲ 300 στροφάς τὸ λεπτόν, εἰς τὰς δοκούματς πρέπει νὰ ἔχοδωσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν στροφῶν τῆς ἀκριδώς. Οἱ ὄπολογισμοὶ δέσον νὰ εἰναι αὐστηρῶς μελετημένοι: διότι: καὶ ἡ μηχαρότερα παράδοσις τῶν δρόμων μετατρέπει: καὶ ὅλοι λοικοὶ τὴν διληγούντας τοῖνας. "Αἱ ὄποτεθῆ διὰ σύμφωνα μὲ τὰς καταμετρήσεις ἔνα πλοίον θὰ ἔχῃ τὰδε μηχανῆς διὰ νὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 8-12 μιλίων, ἐάν τοῦ ζητηθῇ καὶ ἡ ἔλλαξιστη αὔξησις ταχύτητος, τότε θὰ αὐξηθῇ ἡ ἀριθμὸς ἵππων τῆς μηχανῆς ἀναλόγως καὶ διὰ κάθε μισὸν μιλίου ταχύτητος παραπάνω ποὺ θὰ ζητηθῇ, θὰ αὐξηθῇ ἀλικτωδῶς ἡ δύναμις τῆς μηχανῆς. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀκτίνην δράσεως τοῦ πλοίου, αὕτη λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν διὰ νὰ ὄπολογισθῇ ἀναλόγως ἡ χωρητικότης τῶν τάνκς καυσίμου ὅλης. Εἰς τὴν Ἑλλάδαν ὑπάρχει τελεία ἄγρια καὶ ἐπομένως περιφρόνησις τῶν τεχνικῶν τούτων δρόμων. Κάθε καραβούνης καὶ ψερᾶς φυντάζεται τὰ σχέδια του, καθεὶς καργαγέρης καὶ δηθεν γαυπηγός ἔχει τὸ μοδέλο του καθιερωθὲν ἀπὸ τὴν παναρχαίαν ἐπο-

χήν, ἀδιαφοροῦν διο: διὰ τὰς γραμμάς τοῦ πλοίου, χονδρό, πλατύ, κοντό, μακρύ, φθάνει νά πλέγει: ἀκολουθοῦν δηλαδὴ τὸ εὐχαριστήριον ποὺ λέγει, «Θεοῦ θέλοντος καὶ ἐπὶ ριπός πλέεις». Μελέτη ἔλευτος δὲν γίνεται, δοκούματος δλακτὸς τὰς ἔλευτας ποὺ ἡμιποροῦν νὰ εὑροῦν δεξιά καὶ ἀριστερά, ἔως δτον ἐπιτύχουν πάνω κάτιο καμπίνην νὰ ταξιδέψῃ. Τεπόζιτα καυσίμου ὅλης πολλάκις δὲν ὄπαρχουν εἰς τὰ πλοῖα, παρὰ χρησιμοποιοῦν τὸ διαρέλι: τῆς Ἐπιτρεπτικῆς ποὺ τοὺς δίδει: τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον τὸ διαρέλιον δένουν κατὰ τόχην πλησίον τῆς μηχανῆς.

B').— Ἡ ἐκλογὴ μηχανῆς δὲν γίνεται: ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους ψχράδες, ἀλλὰ ἔχεται τὰς ἐπιδειξίστητα τοῦ πρώτου τυχόντος ἀντιπροσώπου μηχανῶν, ὁ ὅποιος προσποθεῖ γὰ τὰς πωλήσης ὅπως-ὅπως ἐπειδὴ κατὰ σύμπτωσιν τὰς ἔχει, μὴ ἀσχολούμενος μὲ τὸν ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ πελάτου του. Οἱ περισσότεροι μάλιστα ἀλιεῖς διὰ λόγους οἰκογομίας ἀγοράζουν μεταχειρισμένα μηχανάδειαν ἔως δέκα πέντε ετῶν καὶ ἄνω, σικαδήποτε μάρκας καὶ δυνάμεως, ἀρκεῖ νὰ είναι εὐθηγή καὶ μὲ κύτων τὸν κακὸν ὄπολογισμόν καταπονοῦνται μὲ τὰς ἐπιδιορθώσεις καὶ μὲ τὴν ἔξειρεσιν ἀνταλλακτικῶν. Ἄλλα καὶ δοι: ἀγοράζουν νέας μηχανᾶς δὲν ἀσχολοῦνται: ἂν εἴναι Δηζελ ἢ Σεμί—Δηζελ, τετράχρονοι: ἡ δίχρονοι, δικύλινδροι: ἡ τετρακύλινδροι, πόσας στροφῶν κάμπουν, τι κατανάλωσιν ἔχουν καὶ λοιποὺς ἀλλούς τεχνικούς δρόμους. Τὸ μόνον ποὺ τοὺς ἐνδιαφέρεται είναι νὰ τοὺς γίνηγε μακρά πίστωσις. Τύπωρχουν μάλιστα ἑταῖρεις: αἱ ὅποιαι: διὰ νὰ κάμουν δουλειές, πωλοῦν μηχανήν 600.000 δραχμῶν καὶ εἰσπράττουν μόλις τὸ εἰκοστόν τῆς ἀξίας, διὰ δὲ τὰ δύπλοις προσηγομένους ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς καὶ τὰ βάσανα τοῦ ψερᾶ ἀρχίζουν ἔως δτον καταλήξουν εἰς τὰ Δικτυάρια. Δὲν ἀρκεῖ νὰ ἔγκατασταθῇ ἐπὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ πλοίου μηχανή φημισμένης μάρκας, διὰ νὰ ὄποτεθῇ διὰ ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς τὰς πολυπλόκους ἀπατήσεις καὶ ἀνάγκας τῆς ἀλιείας. Κατὰ γενικόν κανόνα μία μηχανή διακρίνεται: ἀπὸ τὴν στερεότητα καὶ ἀντοχὴν τῆς, πρέπει νὰ εἴναι εὔκολος εἰς τὴν ἔγκαταστασιν καὶ ἀπλουστάτη εἰς τὸν χειρισμόν. Πρέπει νὰ είναι εὐκολόλυτος καὶ ἡ λειτουργία τῆς νὰ παρουσιάζῃ δλακτὸς τὰς ἀσφαλείας, προτέρημα τὸ ὄποιον ἔχει: μεγίστην σημασίαν, προκειμένου περὶ κεντρικῆς μηχανῆς τῆς ὄποιας ὁ ρόλος ἔγκειται: εἰς τὴν ἔξασφαλισιν τῆς προσώσεως τοῦ πλοίου. Μία μηχανή δὲν πρέπει μόνον γ' ἀποδίδῃ ταχύτητα εἰς τὸ πλοίον, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀλιείας ἐπὶ ώρας διλοκήρους νὰ γυρίζῃ μὲ δλίγκας στροφῶν διὰ νὰ σύρῃ τὰ δίκτυα καὶ περισσότερον λίαν ἐπιτυχῶς χρησιμοποιοῦνται: διὰ τὴν ἀλιείαν ἔργοστάσιον πετρελαιομηχανῶν μελετῆς τὸν διαβίδων ἐκ τῶν πωμάτων, διπερ ἀλλαγήτων: ἐπικιθητῶς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου ὅλης. Ἡ καῦσις γίνεται: μὲ μίαν πυρόσφαρα: ρχν ἐπὶ τοῦ κυλίνδρου, τὴν ὄποιαν ἀρχικῶν θερμάνειν ἀπὸ ἔξω τὴν στιγμὴν τῆς ἀκινήσεως τῆς μηχανῆς, διὰ τὸ τοῦτο καὶ ἡ κίνησις ἀρχεῖ. Αἱ μηχαναὶ αὗται είναι δίχρονοι: καὶ τοῦτο ἐπιτρέπει τὴν ἀφίξεισιν τῶν βαλβίδων ἐκ τῶν πωμάτων, διπερ ἀλλαγήτων: ἐπικιθητῶς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου ὅλης. "Η καῦσις γίνεται: μὲ μίαν πυρόσφαρα: ρχν ἐπὶ τοῦ κυλίνδρου, τὴν ὄποιαν ἀρχικῶν θερμάνειν ἀπὸ ἔξω τὴν στιγμὴν τῆς ἀκινήσεως τῆς μηχανῆς, διὰ τὸ τοῦτο καὶ ἡ κίνησις ἀρχεῖ. Αἱ μηχαναὶ Σεμί—Δηζελ μὴ υφιστάμεναι: ὑψηλὴ ἐσωτερική πίεσιν, ἔχουσιν μικρότερον βάρος καὶ δίπον καὶ ώραν. Αἱ μηχαναὶ αὗται είναι δίχρονοι: καὶ τοῦτο διπερ ἀλλαγήτων τὴν ἀφίξεισιν τῶν βαλβίδων ἐκ τῶν πωμάτων, διπερ ἀλλαγήτων: ἐπικιθητῶς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου ὅλης. "Η καῦσις γίνεται: μὲ μίαν πυρόσφαρα: ρχν ἐπὶ τοῦ κυλίνδρου, τὴν ὄποιαν ἀρχικῶν θερμάνειν ἀπὸ ἔξω τὴν στιγμὴν τῆς ἀκινήσεως τῆς μηχανῆς, διὰ τὸ τοῦτο καὶ ἡ κίνησις ἀρχεῖ. Αἱ μηχαναὶ Σεμί—Δηζελ μὴ υφιστάμεναι: ὑψηλὴ ἐσωτερική πίεσιν, ἔχουσιν μικρότερον βάρος καὶ δίπον καὶ ώραν. Αἱ μηχαναὶ αὗται είναι δίχρονοι: καὶ τοῦτο διπερ ἀλλαγήτων τὴν ἀφίξεισιν τῶν βαλβίδων τὸν κυλίνδρων, καὶ εἰς τὸ διπερ ἀλλαγήτων τὴν ἀφίξεισιν τῶν βαλβίδων τὸν κυλίνδρων, καὶ εἰς τὸ διπερ ἀλλαγήτων τὴν ἀφίξεισιν τῶν βαλβίδων τὸν κυλίνδρων. Τύπωρχουν πλεισταὶ δοσι: μηχαναὶ λειτουργοῦσαι μὲ τὸν κυλίνδρον Δηζελ, στωτικούς δὲν τούτων είναι δύσκολον νὰ σημειωθῇ προτίμησις. "Η διαφορὰ μεταξύ τῶν ἀντιλήψεων τῶν κατασκευαστῶν ἔξακολουθεῖ νὰ υφιστάται εἰς τὸν κυλίνδρον τὸν κυλίνδρων, καὶ εἰς τὸ διπερ ἀλλαγήτων τὴν ἀφίξεισιν τῶν βαλβίδων τὸν κυλίνδρων, καὶ εἰς τὸ διπερ ἀλλαγήτων τὴν ἀφίξεισιν τῶν βαλβίδων τὸν κυλίνδρων. Αἱ δίχρονοι φάνεται: νὰ προτιμῶνται: διὰ τὰς μηχανάς δυνάμεις καὶ τι τετράχρονοι: διὰ τὰς μηχανάς καὶ μέσους. Τὰ ἐπιχειρήματα τῶν διαφόρων μηχανολόγων ἀμφοτέρων τῶν παρατάξεων είναι ἔξισου διακριτικούς θερμοκίνησης. "Η συζήτησις ἔξακολουθεῖ μεταξύ τῶν περι-

φήμων έταξιριῶν Burmeister & Wain, Diesel Polar, M.A.N. Sulzer κτλ.

Τὰ προτερήματα τῆς Δηζελ ἐπί τῆς Σεμι-Δηζελ είναι δτο: α) ἔχει μικροτέραν καταγάλωσιν καυσίμου ςλης καὶ ἐλαῖου, καὶ β) δτο ἡ ἑκκίνησις γίνεται ἀμέσως.

"Οταν πρόκειται περὶ μηχανῶν ἀνω τῶν 150 ἵππων ἡ Δηζελ είναι ὁ ἴδεωδης τύπος μηχανῆς ὑφ' ὅλας τὰς ἐπόψεις, διὰ τοῦτο οὕτε συζήτησις ἐπιτρέπεται. "Ολλ τὰ νεότευκτα ἀλιευτικὰ πλοῖα ἀνοικτῆς θαλάσσης μεγάλης δυνάμεως είναι ἐφωδιασμένα μὲ πετρελαιομηχανᾶς τύπου Δηζελ. Προκειμένου δημοσίου ἔχει καὶ αὐτὴ τὰ ἀλιευτικὰ κατωτέρας δυνάμεως, ἡ Σεμι-Δηζελ ἔχει καὶ αὐτὴ τὰ προτερήματα τῆς ἐπί τῆς Δηζελ:

α) Είναι ἀπλουστάτη εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ ὁ κάθε φαρᾶς ἡμιπορεὶ νὰ τὴν μεταχειρισθῇ, καὶ β) είναι στερεοτάτη δυναμένη, νὰ ὑποστῇ τὰς ἀποτόμους ἀλλαγὰς κινήσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀλιείας καὶ νὰ ἀδυομείωνῃ τὸν ἀριθμὸν στροφῶν τῆς ἐπὶ ὥρας δλοκλήρους. Διὰ τὰς μικρὰς δυνάμεις ἡ Δηζελ ἰσως νὰ διατερῇ, διὰ τοῦτο είναι δύσκολον νὰ κατασκευασθοῦν δργανα δυνάμενα νὰ ἀνθέξουν εἰς τὴν δύνηλην πίεσιν καὶ ἀναγκαστικῶς, ἐμβολα, πουκάμισας κυλίνδρων, ἀντικίες φεκασμοῦ καὶ ἀλλα φείρονται ταχέως. Οὕτως ὅστε ἐάν μὲν ἡ μηχανὴ Δηζελ ἔχει οἰκονομίαν καυσίμου ςλης, τὸ τοιούτον ἔξουσιετεροῦται εἰς διάγονον χρονικὸν διάστημα, δτον ἀρχίσουν νὰ ἀλλάσσουνται τὰ διάφορα ἔξαρτηματα.

Δὲν ἔπειται δημοσίεις διάτοι τὰς διάλιγας αὐτάς τεχνικὰς παρατηρήσεις δυνάμειθα νὰ καταλύξουν εἰς τὴν προτίμησιν τοῦ ἑνὸς ἡ τοῦ ἄλλου τύπου μηχανῆς. Τπάρχουν μάλιστα λαοὶ προγραμμένοι εἰς τὴν ἀλιείαν οἱ ὅποιοι δὲν ἔδωσαν καὶ μεγάλην σημασίαν εἰς τὰς προόδους καὶ τελειοποιήσεις τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, διὰ τοῦτο τὴν χρησιμοποιήσιν των εἰς τὴν ἀλιείαν. Οἱ "Ἀγγλοι π. χ. συντηρητικοὶ καὶ ἔξοχοί, ἐμμένουν εἰς τὴν ἀτμῆρα ἀλιείαν. Μήπως διάτοι ἔχουν κάρδουνο ἄφθονο, ἡ διάτοι τὰ πολυάριθμα ἀλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης ποῦ ἔχουν δὲν ἀντικαθίστανται τόσον εὐκόλως ἀπὸ πετρελαιοκίνητα; Τὸ περιεργὸν δημοσίεις είναι δτο: καὶ οἱ Ἱάπωνες ἀλιεῖς ἀκολουθοῦν τὸ παράδειγμα τῶν "Ἀγγλων συναδέλφων των. Τούναντίον οἱ Γερμανοὶ καὶ Σκανδιναύοι ἀλιεῖς είναι τελείως κεκτηρυγμένοι: ὑπὲρ τῶν Δηζελ μικρῶν τε καὶ μεγάλων δυνάμεων. "Ισως διάτοι οἱ δρόσειοι αὐτοὶ λαοὶ είναι οἱ μόνοι οἱ διάτοι κατεργάζονται ἐπιτυχῶς τὸν χάλυβα καὶ οὕτω ἔχουν ἐμπιστούνην εἰς τὰς μηχανᾶς των. Οἱ Γάλλοι φαρᾶς ἐκλέγουν διὰ μὲν τὰς μικρὰς δυνάμεις μηχανᾶς Σεμι-Δηζελ, διὰ δὲ τὰς μεγάλας Δηζελ.

Πλήγη, ἀμφοτέρων τῶν παρατάξεων αἱ πεποιθήσεις ἐκλογίσθησαν μὲν τὴν ἐμφάνισιν καὶ τελειοποίησιν τοῦ συστήματος προώσεως τῶν πλοίων—Δηζελ Ἐλεκτρικ—τὸ διόποιον είναι ἡ τελευταῖα λέξις τῆς ἐπιστήμης. "Η λόσις αὐτὴ φαίνεται ἡ τελειοτέρα, συγκεντρώγουσα δλα τὰ προτερήματα, ἀπλότητα χειρισμοῦ, στερεότητα μηχανημάτων, οἰκονομίαν καυσίμου ςλης, ἀσφάλειαν κ.τ.λ. κ.τ.λ.

Περὶ τούτου θὰ ἀσχοληθῶ εἰς προσεχές μου σημείωμα εἰς τὰ "Ναυτικὰ Χρονικά".

Γ) Καθώς προεπίον, οἱ πεπειραμένοι φαρᾶς δὲν θασίζονται εἰς τὰς προόδους τῆς ἐπιστήμης μόνον, παρὰ καθοδηγοῦνται καὶ ἀπὸ ἄλλα στοιχεῖα διὰ νὰ ἐκλέξουν μηχανάς. "Ενας ἀπὸ τοὺς κυριωτέρους λόγους τῶν ἐπιφυλάξεων τῶν είναι ἡ ἔλλειψις προσωπικοῦ τεχνικῶν κατηγοριαῖς προσωπικοῦ διὰ τὸν χειρισμόν τῶν διαφόρων πετρελαιομηχανῶν. "Ο ἀριθμὸς τῶν καλῶν μηχανῶν καὶ εἰδικῶν μοτορίστων είναι ἐλάχιστος καὶ δὲν δύναται νὰ ἔχει πηρετήσῃ τὰς ἀνάγκας τῶν δλογονέων αὐξημούμενων πετρελαιοκίνητων πλοίων. Εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὰς Σκανδιναύους Χώρας τοὺς μηχανημάτους τοὺς καταρτίζουν εἰς τὰ ἐργοστάσια διόποιον κατασκευάζονται πετρελαιομηχαναῖς, οἵτως ὡστε οἱ τεχνιταὶ αὐτοὶ είναι δοκιμασμένοι καὶ παρέχουν πολυτίμους ὑπηρεσίας εἰς τὴν διοικητικήν της ἀλιείας. Εἰς τὴν Γαλλίαν τοὺς μοτορίστας τοὺς ἐκγυμνάζουν εἰς τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν καὶ τοιούτοτρόπως ἐφοδιάζουν τὰ πετρελαιοκίνητα πλοῖα μὲ διαπιστωματικούς εἰδικευθέντας εἰς τὰς διαφόρους μηχανᾶς κατά τὴν διάρκειαν τῆς θητείας των. "Τπάρχουν μάλιστα εἰς τὴν Βρεστηγαν καὶ Τουλωνα σχολαῖ εἰδικαὶ διὰ μηχανημάτους Δηζελ. "Η ἔλλειψις μηχανημάτων μοτορίστων παρατηρεῖται καὶ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας, διόποιον καταβάλλονται μεγάλαι προσπάθειαι πρὸς καταρτίζουν των, διάτοι ἡ ἐπικράτησις τῆς πετρελαιομηχανῆς εἰς δλας σχεδὸν τὰς διοικητικήν των.

Τὸ συμπέρασμα ἐκ τῆς διὸ ἀνω ἐκτείνεται καταστάσεως είναι δτο: αἱ πρόσδοι: τῆς ἐπιστήμης, δσον ἀφορᾶ τὰς μηχανᾶς ἐσιτεροποιῆσις καύσεως, πρέπει νὰ συμβοδίζουν καὶ μὲ τὴν ἐκγύμνασιν προσωπικοῦ διὰ τὸν χειρισμὸν των. Διὰ τὴν Ἐλλάδα ἡ παρατήρησις αὔτη είναι γενικότερη, καθότι οὕτε ἐργοστάσια μηχανῶν διπάρχουν καὶ οὕτε προσωπικὸν τεχνικῶν κατηγοριαῖς προσωπικοῦ διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν πετρελαιομηχανῶν. Πώς είναι δυνατόν νὰ ἐμπιστεύῃ κανεὶς μίαν μηχανὴν ἀξίας 1200 ή 2000 λιρῶν εἰς τὴν δληγονή πρόσθεσιν δὲν γνωρίζει παρὰ νὰ ἀνάδη καὶ νὰ σδνη τὴν μηχανὴν, μὲ τὰς πρώτες δὲ δυσκολίας ἐπλῷ, τὰ χάνει καριολεκτικῶς καὶ ἀναγκάζει τὸ πλοίον νὰ ρυμουλκηθῇ εἰς τὸν πρῶτον λιμένα, δπου ἀρχίζουν αἱ ταλαιπωρίαι. Μία ἐπιτόπιος ἔρευνα ἐν Πειραιεῖ θὰ πεισθῇ καὶ τὸν πλέον δύσπιστον περὶ τὴν ἀκριβείας τῶν δσων ἀναφέρω. Γενικῶς δύναται τις νὰ εἴπῃ δτο: πάσα μηχανὴ δύναται ἐπωφελῶς νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ νὰ ἀποδώσῃ, ἐφ' δσον ὁ χειρισμός της ἀνατίθεται εἰς καταλλήλως κατηγοριαῖς προσωπικόν. Διὰ τὴν ἀλιείαν, ποδ πολλάκις ὁ φαρᾶς είναι καὶ ὁ μηχανημάτος τοῦ πλοίου του, χρειάζεται μηχανὴ ἐξαιρετικῶς ἀπλὴ καὶ στερεά. Διὰ τοῦτο φρονῶ δτο τὸ παράδειγμα τῶν Γάλλων φαράδων δυνάμειθα νὰ ἀκολουθήσωμεν εἰς τὴν Ἐλλάδα. Δηλαδὴ Σεμι-Δηζελ διὰ τὰς μικρὰς δυνάμεις καὶ Δηζελ διὰ τὰς μεγάλας.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

# 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.

GRIMSBY: 9, Cleethope Road.

IMMINGHAM: Dock Offices.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

PORT-SAID

CETUA

SUFZ

ORAN

PERIM

ALGIRS

COLUMBO

MALTA

SINGAPORE

ISTANBUL

BATAVIA

FAYAL-AZORES

HONOLULU

LAS PALMAS

ST. LUCIA

ST. VINCENT C.V.

ST. THOMAS

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANSE.

SOUTH AFRICAN PORTS &C.&C.

Correspondents:

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



## Γερμανία

### 'Ο έκ της Τεργέστης άνταγωνισμός

Είναι γνωστή ή προσπάθεια της Γερμανίας, όπως έξασφαλίση την διοχέτευσιν τοι εισαγωγικού και έξαγωγικού έμποριον της Κεντρικής και Νοτίου Ευρώπης μέσω των Γερμανικών λιμένων, προσπάθεια μακροδρόμους και έπιμονος, έκδηλωσείσα διά της θεσπίσεως ποικίλλων μετρών, υφιστέρα των όποιων ήσαν διάφοροι σημαντικοί λιμενικοί διευκολύνσεις, ένοποιησης και μείωσης των ναυλών, πάνωσης των έξ 'Αμβούργον και Βρέμης γραμμών πρός όλας τας κατευθύνσεις του Κόσμου, έλάττωσης των σιδηροδρομικών κομιστρων αλπ., εις τρόπον ώστε το έμποριον της Μεσευρώπης να ενέργηση συμφερούσαν την διά τού 'Αμβούργου δόδον άπο την της Τεργέστης.

Είς τας Γερμανικάς ταύτας έπιδηξεις ήγειρη άντιμετώπως ή 'Ιταλική άντιδρασις. Η κυβέρνησης της Ρώμης έν τη επιθυμία της διπος διασφαλίση και ένοισχηση την θέσην του λιμένος της Τεργέστης, ως φυσικού πνεύμονος της εμπορίους ζωῆς της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, προήλθεν εἰς μαράζ διαπραγματεύσεις μετα της Ανστρίας και της Ούγγαριας, τῶν δηλαδή Κρατών, πον άπετέλουν προτολημακώς την ενδοχώραν του κορυφαίου λιμένος του μηχού της 'Αδριατικής, μέσω του όποιου έτροφοδότουν τὸν πληθυσμὸν των και έξιγαγον τα προϊόντα των.

Η 'Ιταλική προσπάθεια ήτο άρκετά επιτυχής, κατά δὲ την συναφείσαν τῶν 17ην Μαρτίου γνωστὴν τομεροῦ συμφωνίαν της Ρώμης μεταξὺ 'Ιταλίας Ανστρίας και Ούγγαριας, έλαμψαντο πρόνοια και διά την ρύθμισην τῶν νησισταμένων έκκρημῶν οίκονομικῶν ζητημάτων των. "Οσον ἀρόδη την περίπτωσην της Τεργέστης, είναι ίδιατέρως σημαντική η διάταξης τοῦ Ζου ἀρδθον τοῦ επισυναφθέντος εἰς τῆς συμφωνίαν δεντέρου πρωτοκόλλου, ξενουα έξης :

«Αἱ τρεῖς συμβαλλόμεναι κυβερνήσεις άναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διευκολύνουν, κατά τὸ δυνατόν, τὴν ἀνάπτυξην τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως τῶν λιμένων της 'Αδριατικῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ συναφθοῦν τὸ ταχύτερον διμερεῖς συμφωνίαι».

Πλὴ τῆς ἀνώτερού διατάξεως καὶ ή ἐπακολουθήσασα τὴν ὑποχρήσιν τῆς συμφωνίας ταΐτοσηος ἀνακοίνωσις ἀνέφερε μεταξὺ ἄλλον, ὅτι «επὶ τῇ βάσει τῶν ἐν τῇ Διασκέψῃ τῆς Στρέζας και ἐν τῷ 'Ιταλικῷ ὑπομνήματι περὶ Δουνάβεως, τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου, καθοισθείσιν θεμελιωδῶν ἀρχῶν», τέταρτος ἀντικειμενικὸς σοπὸς τῆς στενοτέρας τῶν τριῶν χωρῶν συνεργασίας ήτο «ἡ ἀνάπτυξης τῆς συμφωνίαν δεντέρου πρωτοκόλλου, ξενουα έξης :

«Ο Γερμανικὸς τύπος σογιάλων τῶν διάταξιν ταύτην, καθὼς και τὴν σχετικὴν φράσιν τῆς ταύτοτημον ἀνακοινώσεος, τοινεῖς ὅτι ή Λαστρία και ή Ούγγαρια ἀνέλαβον ἡδη ὥρισμένας ὑποχρεώσεις ἔναντι τῆς Ιταλίας και τῶν λιμένων της, ἐνῷ διὰ τῶν συνθηκῶν τῆς εἰσήγης, ἀντὶ ὑποχρεώσεων εἰλον δικαιωμάτων. 'Ηδύνατο, λ. χ. ν' ἀξιόσουν τὴν ἀπόκτησην ἐλευθέρας ζώνης εἰς οιονδήποτε λιμένα τῆς 'Αδριατικῆς ἐπειθώμον, αἱ δὲ τικήτουν δυνάμεις ήσαν ὑποχρεωμέναι νὰ τὰς διευκολύνουν εἰς τὴν τοιαύτην ἀξίωσιν.

Σήμερον — κατά την Γερμανικὴν ἐργινείαν — ή Ανστρία και ή Ούγγαρια ὀφείλουν νὰ ὑποχρεώσουν τὸ έμποριόν των νὰ στραφῇ ποὺς τῆς Τεργέστην, παραμόρφως ἐάν τοῦτο ενέργηση συμφερούτερας διέξοδος μέσω ἄλλων λιμένων.

Συμπληρωματικῶς, προστίθεται και ή πληροφορία, καθ' ἦν ή 'Ιταλία ἔξεδήλωσεν ἡδη τὴν πρόθεσην αὐτῆς νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν Ανστρίαν τὴν ἔξαγονήν τηλεγαφικῶν στύλων διά μέσου τῶν λιμένων τῆς Τεργέστης και τοῦ Φιούνη, ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ ἐπιτραπῇ ή διὰ τῶν Αντριακῶν σιδηροδρόμων μεταφορά τῶν εἰς Γερμανίαν ἔξαγομένων φορτίων 'Ιταλικῶν ἐσπεριδοειδῶν και νὰ χορηγηθῇ ἐπὶ τῶν σιδηροδρομικῶν κομίστρων ἔκπτωσις 30 ορού διὰ τὴν μεταφοράν τῶν κομιζομένων εἰς Τεργέστην και Τανισία γαιανθράκων τῶν προσφιζομένων διά τὴν Ανστρίαν.

### Η μετεκπαίδευσις τῶν παλαιῶν ναυτικῶν

Εἰς τὸ 'Αμβούργον ὠργανώθη σύνδεσμος πρὸς μετεκπαίδευσιν τῶν Γερμανῶν ἔκεινων ναυτῶν, οἰτενες δι' οἰονδήποτε λόγον, παρέμειναν μαράζ τῆς ἔργασίας των ἐπὶ πολλὰ ἔτη, ὅπες ἡδη νὰ δυνηθῶν και αὐτοὶ ν' ἀποκτήσουν τὰς ἀπαραιτήσους γνώσεας και τὰ προσόντα διά τὴν ἐπάνοδον των εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπηρεσίαν. Εἰς τὴν συσταθείσαν ὀργάνωσιν, τῆς έποιας μετέχουν ἔκπρωστοι τῆς Γερμανικῆς ἔθνικο—σοσιαλιστικῆς ἔργατικῆς τάξεως, τῶν 'Ἐργατικῶν ἔνωσιν, τῶν ναυτικῶν ἔταιριών αλπ.. διετέθη ὑπὸ τῆς 'Αμβούργο—αμέρικαν Λάδιν' τὸ ἀπό καιροῦ παρωπλισμένον ἐν 'Αμβούργῳ ἀτμόσλοιόν της 'Baden'. Τοῦτο ὑφιστάμενον ὠργανώμενας ἀνακανίσσεις θὰ χρησιμοποιηθῇ διά τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν τῶν μετεκπαίδευσιν παλαιῶν θαλασσινῶν.

### Ο χάλυψ διὰ τὰ ἑσωτερικὰ διαχωρίσματα τῶν πλοίων

Κατὰ τὴν ἐν 'Αμβούργῳ ἐκτελεσθείσαν μετασκευὴν τοῦ ἀτμοπλοίου *«Deutschland»* τοῦ *«Hapag—Lloyd»*, ἐγένετο δοκιμαστικὴ χρησιμοποιοῦσις διαχωρισμάτων δὲ ἐλασμάτων χάλυβας εἰς τὰ μεταξῦ τῶν θαλάμων τῶν ἐπιδιατάθων τοιχώματα, χωρὶς τὰς ἐλάσματα νὰ συνδεθοῦν διὰ κορφώσεως ἀλλὰ δι' ἀπλῆς ἐφαρμογῆς μεταξῦ των και στηριζόμενα μόνον ἐπὶ τῆς ὁροφῆς και τοῦ διαπάδου μὲ συνδετικούς ἥλους. Τὸ σύστημα τοῦτο ὑφίλεται εἰς τὰς ἔργοστασιας *«Mauser—Werke»*, τοῦ *Waldeck*, η δὲ δοκιμαστικὴ ἐφαρμογὴ του ἐγένετο εἰς ἔνα μόνον τετράγωνον θαλάμον τῶν διαμερισμάτων τῆς γης. Θέσεως τοῦ πλοίου. Τὰ διαχωρίσματα κατευθείαν ὑποβιβάσμαν διαθέσιμα, διὰ δὲ τὰ ἐντός τοῦ θαλάμου μόνιμα ἔπιπλα, ζημάρια, καθίσματα, βαθύτατος ἀνάστρου εἰς τὰς κλίνες αλπ., διάκενον κατασκευασθείσαν ἀπὸ χάλυβα τῆς ιδίας ποιότητος.

Εἰς ἐκ τῶν ἀντικειμενικῶν συκοπῶν τῆς δοκιμῆς ταύτης είναι, διπος άποδειχθῆ κατὰ πόσον δὲ χάλυψ ἐπηρεάζεται εἰς τοῦ θαλάσσιου ἀέρος ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀτμόσφαιραν τῆς Ἑρακλέας, καθὼς και ἐάν θὰ προκύψουν μετανομήματα εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἐν λόγῳ μεθόδου συνδέσεως τῶν ἐλασμάτων διὰ τὰς ἐσωτερικὰς τοιχώματα τῶν διαμερισμάτων τῶν διαφέροντα πλακών 125 χιλιοστῶν, διὰ διάκενον 25 χιλιοστῶν, διπος ἑκατόντης ἀπὸ παρανομάτων καθάπερ οικίας κατασκευασθείσαν διά τῶν διαφέροντα πλακών 87 χιλιοστῶν μόνον και δι: τὸ μεταξῦ τῶν δύο χαλυβίνων τοιχώματας τὸ διαχωρίσματος διάκενον, τὸ καλυπτόμενον δὲ διάλογον, δύναται νὰ περιστρέψῃ ἀπὸ 25 εἰς 18 ἔως 20 χιλιοστῶν. 'Αναφέρεται ἀκόμη, διὰ ἐκτός τῶν ἀλλων πλεονεκτημάτων τοῦ τό νέον σύστημα, διαφαλίζει: και τὸ πλοίον ἀπὸ τοῦ κινδύνου τῆς πορκατίας, η ἔξαπλωσις τῆς ὑποίκειας εἰς τοιαύτα διαμερίσματα είναι δύσκολος.

### Αἱ ζημίαι τοῦ όμιλου «Hapag»

Τὴν δῆν 'Απριλίου συνηλήθον ἐν 'Αμβούργῳ τὰ διαικητικὰ συμβούλια τῆς *«Αμβούργο—αμέρικαν»* και τοῦ *«Βορειο—γερμανικοῦ Λόδεων»* και συνεζητήσαν επὶ τῶν ισελογισμῶν τῶν δύο τούτων διατάριων διά τὴν λήξεων οἰκονομικής χρήσιον 1933, ἀποφασίσαντας διπος κατὰ τὴν γενικήν συνέλευσιν τῶν μετόχων ζητηθῆ μετρόνομον πρώτην νὰ μεταφεύσῃ εἰς τὴν νέαν κρήσιν ἡ τελικὴ ἐν 2.300.000 μάρκων προσύφικας ζημία. Προηγουμένως, θέλει διακονομήθη τὸ ζήτημα τῆς μεταξῦ τῶν δύο ἐταιριών μελλοντικῆς συνεργασίας.

'Αναφέρεται ἀκόμη, διὰ πολλῆς, διὰ τὴν διάθεσιν τοῦ διαιτέρου ἀποθεματικοῦ ποὺ παρέμεινεν ἀπὸ τὴν χρήσιον 1932—33 και ἀπὸ τὴν εἰς αὐτὸν προσθήκην ἐκτάκτων τινῶν προσδων κατέστη δυνατή η πραγματοποίησης τῆς κανονικῆς ἀποδέσσεως τῆς ἀξίας τῶν πλοίων τῶν δύο ἐταιριών και ἡ πληρωμὴ διαιφόρων ὑποχρεώσεων των. Η συνέλευσις τῶν μετόχων τοῦ *«Βορειογερμανικοῦ Λόδεων»* ςώρισθη διά τὴν 29ην Μαΐου και τῆς *«Αμβούργο—αμέρικαν»* διά τὴν 30ην, εἰς τὴν 'Αμβούργον.

Η σύνελευσις τῆς οἰκονομικής χρήσιος τοῦ 1932 κατέλαπεν εἰς ἑκάστην ἐταιρίαν ζημίαν 13.000.000 μάρκων, αἱ διοπίκαι και ἑκατόντης μέτρησαν ἀπὸ τὰς ἐκτάκτας ἀποθεματικὰ τῶν κεφαλαία, λόγῳ δὲ τῆς συντελεσθείσης κατὰ τὸ 1931 ἀποδέσσεως και τὰ μεγαλύτερον ποσοστόν, δὲν ἐκρίθη ἐπάναγκες νὰ γίνη τοιαύτη και τὰ τὸ 1932.

### Γιουγκοσλαυία

#### Δυσχερής ή δέσις τῆς ναυτιλίας της

Η συνεζητούμενη Παγκόσμιος οἰκονομική δυσπραγία αἰσθητὸν είχε τὸν ἀντίκτυπον της και ἐπὶ τῆς Γιουγκοσλαυίκης ἐμπορικῆς ναυτιλίας, η θέσης τῆς ὄποιας κατέστη περισσότερον κρίσιμος, μολονότι αἱ προσφάτως ἐκδοθείσαις ἐπίσημοι στατιστικαὶ σημειώσεων αἰσθητήτης τῆς ἐναντι τῆς ἀγροτικού περιόδου τοῦ 1932. Και ἡτο μὲν τὸ ποσοστὸν τοῦ παρωπλισμένου Γιουγκοσλαυίου τοννάς 11 ορού μόνον ἐπὶ τῆς διλικῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς κώδας, ἐναντι ποσοστοῦ 25 ορού κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1932, ἀλλὰ δέον νὰ ληφθῇ ὑπὸ διφινί, διη: η ἐπελθόντα διαιρούντος τοῦ 1933 σημαντικὴ μείωσις, δὲν ὠφείλετο εἰς τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ὑπηρεσία πολλῶν Γιουγκοσλαυίων σκαφῶν, ἀλλ' εἰς τὴν πόλησην ἐπενδύσεων εἰς αὐτῶν ποὺς διάλυσιν, καθὼς και εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν. διπος παραλλήλων μερικῶν ἀλλα πλοῖον κατεσχέθησαν εἰς διαιρόφορους ξένους λιμένας και απηλλοτριώθησαν παρὰ τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν των. Η ἐλάττωσης ἐξ ἀλλού τῶν ἔξαγωγῶν τῆς ξυλείας και ἡ αὔξηση τῆς εἰσαγωγῆς γαιανθράκων



## Η απεργία των πληρωμάτων

Κατά τὰς ἑκατόντας πληροφορίας ἔξερράγη ἐκεῖ, δὲως ἀπρόσπιτως, ἀπεργία τῶν ναυτῶν καὶ θερμαστῶν, μολονότι προηγουμένων εἰχεν ἐπέλθει: συμφωνία μὲ τοὺς πλοιοκτήτας, χάρις εἰς τὴν διαιτητικὴν παρέμβασιν τῆς Δανικῆς κυβερνήσεως. Εἰχε γενικῶς πιστεύθη, ὅτι αἱ δοθεῖσαι λύσεις ἵκανον ποιεῖσαν τὰς ἀπόφεις ἀμφοτέρων τῶν μερῶν καὶ διὰ θά ἐγίνοντο ἀποδεκταί, διότι ἡ κυβερνήσις παρέμβασις ἐξεριθεῖ τὸ ζῆτημα μετά πολλῆς λεπτότητος καὶ εἰχεν ἀλλοῦ εἰς συμβιδαστικὰ συμπεράσματα.

Παρὰ ταῦτα αἱ ἐνώσεις τῶν ναυτῶν καὶ θερμαστῶν ὀψηρώθησαν τὴν τελευταῖαν στιγμὴν εἰς τὴν ὑποτίμησιν τῆς Δανικῆς κορώνας καὶ ἡρνήθησαν νὰ ὑπορράψουν τὸ καθερισθέν μισθολόγιον μὲ τὴν δῆλωσιν ὅτι—παρὰ τὸν ἐπαλόθυτον συμβιδασμόν— ἐμμένουν εἰς τὰς ἀρχικὰς ἀπόφεις τῶν καὶ διὰ ἐδὲ ἐγίνοντο αὐταὶ ἀποδεκταὶ καὶ διὰ ἐχοργησθεῖσαν αἱ αἰτήσεις: αὐτῆσις, τότε θὰ ἐκπέμψεσται ἡ ἀπεργία. Ἐπηκολούθησαν μία ἀναπτυγχῆς ἀπόπειρα συνεννοήσεως καὶ ἡ ἀπεργία ἐκκρήθη τὴν 11ην Ἀπριλίου.

Ἡ ἀπροσδόκητος αὕτη τροπὴ προσκάλεσεν ἀρκετὴν ἀνωμαλίαν εἰς τὴν κίνησιν τῆς Δανικῆς ναυτιλίας, τόσον διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν, δεσον καὶ διὰ τὸ πρός τὸ ἁξωτάριον γραμμάτων. Παρὰ τὸ γεγονός αὐτὸν καὶ μολονότι ἀνεσταλήσαν αἱ ἀπόφεις τῶν πλοιοκτήτων εἰς τὴν ἀπεργίαν διὰ τῆς προσλήψεως ναυτῶν καὶ θερμαστῶν ἐκ τῆς ἐλευθέρας ἐργασίας. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἀπεργία αὐτὴν εἰχεν ἐλαφρόν ἀντίτυπον ἐπὶ τῆς κατηγορίας τῶν tramps φορτηγῶν, τῶν ὄποιων οἱ πλοιοκτήται ἐφρόντισαν νὰ μὴ ναυλώσουν τὰ σκάφη των εἰς μεταφοράς ἀπλοτύπως προσέσχγιαν εἰς Δανικούς λιμένας. Ἐφόσον τὰ Δανικά φορτηγά ταξιδεύουν εἰς πλόας μεταξὺ λιμένων τοῦ ἔξτερηκοῦ, τὰ πληρώματα αὐτῶν παρακραμένουν εἰς τὰς θέσεις των καὶ ἔκτελεσθηνούσι τὴν ὑπηρεσίαν.

Ἡ κυβερνήσις τῆς Κοπεγχάγης ἐχκρατήρισε τὴν ἀπεργίαν ὡς παράνομην καὶ ἀπεφάσατο νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὰς δύο ἐνώσεις βρεκά πρόστιμα. Τὴν αὐτὴν γνώμην είχε καὶ ἡ «Ενωσις τῶν Δανῶν μηχανικῶν», δι' ὃ καὶ ἀπέψυγε νὰ μετάσχῃ εἰς τὴν ἀπεργίαν, μολονότι θεωρούσα: πρός τὴν συμβιδαστικὴν λύσιν. Τοὺς ναυτὰς καὶ θερμαστὰς ὑπεστήριξαν αἱ λιμενεργάται, ἡ δὲ ἀπεικαθίσταται ἀπεργία ἐλήσει, ἀφοῦ ἐξεριθεῖ μέσον λύσις δι' αἱμοδιαίων ἀμφοτέρων ὑποχρήσεων.

## Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Απὸ τοῦ Ἀτλαντικοῦ εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς λίμνας

«Περὶ τῆς Γερουσίας τῆς Οὐκεαγκτῶνος ἀπόρριψις πρὸ τοῦ τοποτελείαν τῆς μεταξὺ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ συμβάσεως τῆς 28ης Ιουλίου 1932, διὰ τῆς ὁποίας προσβλέπετο ἡ κατακευὴ σημαντικῶν ἔργων εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, μὲ τὸν ἀντικείμενον σκοπὸν νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ κατ' εὐθείαν ἐπικοινωνία τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ μὲ τὰς μεγάλας Ἀμερικανικὰς λίμνας, προσκάλεσε τὴν ἀπογεήτησιν τῶν ἐνδιαφερομένων Ἀμερικανικῶν καὶ Εὐρωπαϊκῶν κύκλων, σπουδαῖα τῶν ὄποιων συμφέρονταν νὰ ἐξυπηρετοῦντο, ἐδὲ δὲ ποταμὸς τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, κορία ἀρτηρία συγκονιωνῶν εὐρυτάτων γεωργικῶν περιφέρειῶν, καθίστατο πλωτός ἦν τὸ τέρμα του.

Ἡ διαρρύθμισις τῆς κοίτης τοῦ ποταμοῦ, ἡτοις θὰ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐξχράσιν τῶν ρευμάτων, ποὺ διακόπτουν τὸν ποὺ του μετοξύ Ονταρίο καὶ Μόντρεαλ καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς ὑδρογελακτηρικῆς δυνάμεως τῆς μελλούσης νὰ παραχθῇ ἐπὶ τῆς πτωσεως τῶν ὑδάτων, ἀλλὰ καὶ τὸ γεγονός, κυρίως, ὅτι θὰ ἡγογόντο αἱ πόλεις εἰς τὴν ἐλαυθέρων ναυτοπλοίαν τῶν σκαφῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης πρός τὸ ἐσωτερικὸν συγκρότημα τῶν μεγάλων Ἀμερικανικῶν λιμένων, προσέσθεισαν μίαν διόλων ἐξαισιτικὴν συμβασίαν εἰς τὴν ἀπορρίφισιν σύμβασιν, διὰ τῆς ὄποιων διεύθυνσης τοῦν αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ τεραστίου τούτου τεχνικοῦ ἔργου καὶ κατένεμετο μεταξὺ τῶν δύο Χωρῶν ἡ προϋπολογισμένα εἰς 400.000.000 δολαρίων διαπάνη.

Ο Καναδᾶς εἶχεν ήδη ἐπιτύχει τὴν ισοτάθμισιν τῶν ὑδάτων τῶν λιμνῶν Erie καὶ Ontario διὰ τῆς διανοίσεως τῆς νέας διώρυγος Welland, ητοις φέρει ὅπεραν ὑδατοφράκτης, διάφορος 9.14 μέτρων. Τὸ μεγαλύτερον διόλων ἐμπόδιον ἐπὶ τοῦ ὄποιον θὰ προσέρχεται νὰ ναυτοπλοία αἱ τοῦ Ἀτλαντικοῦ πρός τὰς μεγάλας λίμνας, εἴχε πρὸ πολλοῦ ἀρρεῖ, ἡ δὲ συμβασία τοῦ 1932 δὲν ἀφεδρά εἴρη μόνον τὸ τρίμηνο τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, τὸ συνεργόν μεταξὺ Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ, μῆκος 36 135 μίλιων, ἡ διαπλόφωσις τοῦ ὄποιον θὰ καθίσται ἐφικτόν τον διάπλουν καὶ κατὰ συνέπειαν θὰ ἐπέτρεψε τὴν ἐλευθέρων ναυτοπλοίαν εἰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ πρός τὰς μεγάλας λίμνας.

Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἔγχαιρήματος ἐδει: ν' ἀπαλλαγῇ ἡ κοίτη τοῦ ποταμοῦ ἀπό τὸ βραχμόδες ὑπάρχασες της, νὰ ἐκδιαθυνθῇ καὶ συγχρόνως νὰ ὑπερνικήθῃ τὸ διασχεράστερον τεχνικόν ἐμπόδιον, ἡ ἐδὲ 85, δηλαδή, ποδῶν (25 περίποια μέτρων) διαφορά τοῦ διόλου τῶν ὑδάτων ἐπὶ ἐκτάσεως 216 χιλιομέτρων. Μέσω δύο διατοφρακτῶν, τοῦ ἐνὸς διόλου 25 ποδῶν καὶ τοῦ ἐπέτερου 60, ἡ γενικὴ στάθμη τῶν ὑδάτων θὰ ἐνήρχεται κατὰ 25 ἐπὶ 27 πόδες, ἐνῷ δύο διώρυγες, ἡ μία τῶν ὄποιων θὰ κατεκευάζεται ἐπὶ τοῦ Καναδικοῦ ἐδάφους καὶ ἡ ἀλληλ ἐπὶ τοῦ Ἀμερικανικοῦ, θὰ ἐπέτρεψεν τὴν διεπόρθμευσιν τῶν πλοίων. Ἡ ἀνόψιας τῆς στάθμης τῶν ὑδάτων θὰ ἔται οριστή, διὰ τὰ 90 σε τῶν πλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης τῶν ἐνόπλων καὶ ἡ 3° Ηνωμ. Πολιτείαι ὑπερχρόοντο εἰς τὴν ἐκτάσεων τῶν ἔργων τοῦ ἀνώ τημάτος τοῦ ποταμοῦ καὶ εἰς τὴν βαλτίωσιν καὶ συντήρησιν τῶν διωρύγων πεπιστο-

νονίκε τῶν λιμνῶν Superieur, Huron καὶ Erie, αἵτινες συνορεύουν πρὸς ἀμφοτέρας τὰς Χώρας. Κατὰ ταῦτα, τὸ σύνολον τῶν διαπανών, ποὺ διέδύνεται τὰς Ηνωμ. Πολιτείας, ἀνήρχετο εἰς 233.6 ἑκατ. δολαρίων, τοῦ δὲ Καναδᾶ εἰς 38 μόνον ἑκατ. δολαρίων, θεδομένου διὰ ὅπερ τῆς Καναδικῆς πλευρᾶς συνυπολογίσθηκαν καὶ αἱ μέχρι τοῦδε διπλαναὶ εἴναι 128 ἑκατ. δολαρίων διὰ τὴν κατακευὴν τῆς νέας διώρυγος Welland.

Φαίνεται διὰ τοῦ ἡ σημαντικὴ διαφορά εἰς τὴν σίκονομικὴν συμμετοχὴν τῶν δύο Χωρῶν, ἀφ' ἓνδε, καθὼν καὶ ἡ διαφύλαξης εἰς τὸν δέρηγλας εἰκόνας τοῦ Ontario μῆκος διαμέτρου 1.000.000 ποδῶν, ητοις τοῦ 1) τὸ δίλην διάμετρον τῆς μελλούσης νὰ παραχθῇ ἀπό τὴν πτώσιν τῶν ὑδάτων, ἵσσεν οἱ δύο κύριοι παράγοντες, εἵτινες προσκάλεσαν τὴν ἀπό τὸ μέρος τῆς Ἀμερικανικῆς γερανούσιας ἀπόρριψιν τῆς συμβάσεως τοῦ 1932. Οἱ πληρυμοὶ τῶν περιοχῶν ποὺ θὰ ἐξυπηρετοῦντο ἀπό τὰ ἀνωτέρω ἔργα καὶ οἱ εἰπρέποντος τοῦ ἐπιπρόστατος τοῦ ἐπιπρόστατος τοῦ Βιρτζίνιας καὶ τῆς Βιρτζίνιας, τῶν διπλών σπουδαίων συμφέροντος εἴησται διώρυγάν του τοῦ Middle West, τὴν δοπιάν ἀπέσπασε τὸ Ατλαντικοῦ μὲ τὰς Ἀμερικανικὰς λίμνας, διεμπερήσαντες τὸν Ατλαντικό.

Τὸ Μόντρεαλ ίδιως, διπλανὸν στο ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ τὸ σημεῖον τῆς ὑποχρεωτικῆς μεταφροτάσεως δύον τῶν φορτίων, ποὺ διέρχονται μεταξὺ Ἀτλαντικοῦ δικαίου καὶ μεγάλων λιμνῶν, θίγονται περισσότερον ἀπό τὴν ὑφασμάτων ὅπερας τοῦ Μόντρεαλ διὰ μόνον σοδαρόν καὶ κατέρρευσαν τοῦ Γκαλιπεκ οὗτος ἡ ἀπόρριψις διατεθεῖμένη πρὸ τοῦ δύο σημείων καὶ οὐδέλλος ηγήσεις τῶν οχέων παραχρέων τοῦ Ηνωμ. Πολιτειῶν εἰς τὴν ναυτοπλοίαν τοῦ Αγίου Λαυρεντίου.

**Παγόβουνα εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν**

Οι προσεχεῖς μῆχρι τῶν μέσων τῆς Ηνωμής περιόδου προβλέπονται, διὰ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ τὸ σημεῖον τῆς ὑποχρεωτικῆς μεταφροτάσεως δύον τῶν φορτίων, ποὺ διέρχονται μεταξὺ τοῦ Βορρᾶ παρασύρεται: πρὸ τὰς δύον τῶν δοπιών τοῦ διέρχονται αἱ γραμμαὶ τῶν πλοίων. Μέχρι τῆς στιγμῆς ἐξεκριβώθη ἡ θαλάσσης 630 τοισύτων παγοδούν, ἀτινα κατέρρευσαν: βραχέως ἀκολουθούμεντα τὴν πορείαν τῶν ισχυρῶν ρευμάτων. Ή δρόμοια ὑπηρεσίας τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν διέθεσεν ἡδη δύο πλοία διὰ τὴν ἀγρυπνον παρακολούθησαν τὴν πορείαν τῶν παγοδούνων καὶ τὴν διασφάλισην τῆς ναυτοπλοίας τῶν ποντοπόρων σκαφῶν διὰ τὴν συνεχῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἀνακοινώσεως τοῦ στίγματος, τῆς κατεύθυνσεως καὶ τὴν παγοδούνων παραχρέων.

## Ο ἔμμεσος προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλίας

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν εἰχομεν ἀναγράψεις τὴν ἀπόφασιν τοῦ Προέδρου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν κ. Ροδοσιλήτ, διπλανὸς διαφυλαχθούσιον ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν αἱ παραχρόες προστάσεις ἀπό τὸ «λευκόν φράγμα» τοῦ Βορρᾶ παρασύρεται: πρὸ τὰς δύον τῶν δοπιών τοῦ διέρχονται αἱ γραμμαὶ τῶν πλοίων παραχρέων κατέρρευσαν τὴν πορείαν τῶν ισχυρῶν ρευμάτων καὶ ἀποδεκταί: διὰ τοῦ Καναδικῆς σίκονομικῆς ἀρχογῆς. Η ἀπόφασις αὕτη τοῦ Αμερικανικοῦ προέδρου, διπλανὸς ἀναγγέλλεται: ἐκ Βελγικῶνς, ἐπακρών ηδη ὑπὲρ τοῦ Κορικράσου.

Συμφέρωντας πρός αὐτήν, εἰς τὸ ἐδῆς σιαδήποτε ἐξαγωγὴν Ἀμερικανικῶν γεωργικῶν προϊόντων καὶ ἀγροτικῶν παραγωγῆς ἐμπορευμάτων ἐνεργείται: διὰ τὸν προστατεύοντα τῆς ἐπιτροπῆς τῆς ἐντεταλμένης διὰ τὴν σίκονομικήν ἀνόρθωσιν τῆς Χώρας η κατόπιν παροχής δικαιολόγου εἴναι μέρους Κυβερνητικῆς τινῆς ὑπηρεσίας, πρέπει: νὰ διεξάγηται διὰ πλοίων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Περίπτωσιν ἐξαιρέσεως δύναται: ν' ἀποτελέσῃ μόνον ἡ τοχέν διλεπίδης διατάξιμος Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος διὰ μίαν τοισύτην μεταχρόνων. Η δὲ μή δικαιολόγησις τοῦ Καναδικοῦ γραμμῆς δι': διέθεσεν τὸν προστατεύοντα τῆς ἐπιτροπῆς τῆς ἐντεταλμένης διὰ τὴν σίκονομικήν ἀρχογῆς διὰ τὸν διάφορον πλοίον, πρέπει σιαδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρων περιπτώσεων νὰ πιστοποιήσῃ: προηγούμενως ἀπό τὴν ἀρμόδιων ἐπὶ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας Κρατικήν ὑπηρεσίαν.

ΤΗΛΕΦ. 36939

1589 HIGH St.

THA. 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)

## ‘Η άντικατάστασις τοῦ «Λεβιάδαν»

Πληροφορία εξ Νέας Υόρκης μεταδίδουν σκέψεις της 'Αμερικανικής έταιριας «International Mercantile Marine Co.», παραφυάδος της «United States Lines», διά την οριστικήν άρχοντεσσιν του υπερωκεανιού «Leviathan» και την ἀντ' αὐτοῦ κατασκευήν ἑτέρων συγχρονισμένων λιγίνερον ἀντί ημέραν 11—15 ἔκατ. δολαρίων, ἢντος 2.2 εἰς 3 ἔκατ. Ἀγγλικῶν λιρῶν. Ο ἀντιπόθεδρος της έταιριας κατήστησε και ὑπέβαλεν ἡδη εἰς τὸ διοικητικὸν ομβιδούλιον ἐκθεσιν, δι' ἣς κηρύσσεται ὑπὲρ τῆς τελικῆς καταδίκης τοῦ «Leviathan» καὶ τῆς ἀντικατάστασέως του διὰ νέας ναυπηγήσεως, ἡ δὲ διοίκησις ἐπεφυλάζει τὴν ἀποφασίση πολὺν συντόμως.

Είς την έξιετον γύνεται μνεία περὶ ἑνὸς τρίτου ὑπερωκεανού διμοίου πρὸς τὰ «Manhattan» καὶ «Washington», ἀπορροφεῖται δὲ ἡ κατά τὸ 1931 προταθεῖσα ὑπὸ τοῦ κ. Theodore F. Ferris εἰς τὴν επαριὰν τῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων καὶ μηχανικῶν ναυπήγησος ἑνὸς συντερεὶ—λάινερ. Τοῦτο γίνεται φανερὸν καὶ εἰς τὸν ἀναφορεμένον στοὺς τῆς ναυπηγήσεως ἀφοῦ πρόσκειται νὰ στοιχίσῃ 2.2 ἔιδος 3 ἑκατομ· λιρῶν, ἔναντι 4.2 ἑκατομμυρίων, ὅσον δηλαδὴ ἐστοιχίσαν ὅμοι τὰ δύο ἐν ὑπηρεσίᾳ τελοῦντα νεότευκτα Ἀμερικανικά ὑπερωκεάνια. Ἐπιπροσθέτως, είλεται καὶ κατά τὸν παρελθόντα Ἰανουάριον διεξαχθῇ συνέτησης ὑπὸ τῆς «United States Lines» περὶ ναυπηγήσεως ἑνὸς τρίτου «Manhattan» μέλλοντος νὰ τεθῇ εἰς ὑπηρεσίαν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1935.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ ἀναφέρεται, ὅτι τὸ «Leviathan», τὸ μεγαλύτερον εἰς ὅγκον Ἀμερικανικὸν πλοῖον, χωρητικότητος 48.591 τόννων γκρός, ἔχει ἀποσυρθῆ τῆς ὑπηρεσίας ἀπό ἐνός περίπου ἑτούς. Ἐπειδὴ ἀπετέλει, ὡς πόρος τὸ μεγέθος του, τὸ δεύτερον ἐν τῷ Κόσμῳ μεγαλύτερον, ἐθεωρεῖτο ὑπὸ τῆς «Διασκέψεως τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ» ὡς ἀνίσχον εἰς τὴν α' τάξιν διὰ τὰς τιμᾶς τῶν εἰσιτηρίων, ὅπως ὅμως ἥρχισαν ἐργαζόμενα τὸ «Manhattan» καὶ τὸ «Washington», σκάφη νεοτευκτα καὶ «cabin class», συνενέργωσαν τὴν προτίμησιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ, κατὰ τρόπον προκαλέσαντα ἀμεσον ἀντίτιτυπον ἐπὶ τὴν ἐργασίας τοῦ «Leviathan». Παρέστη τότε ἀνάγκη νὰ τεθῇ τοῦτο ἐν παροπλισμῷ πρὸς ἀποφυγὴν βεβαίων καὶ σημαντικῶν ζημιῶν.

‘Ισπανία

‘Η ἀναδιοργάνωσις καὶ ἐνίσχυσις τῆς ναυτιλίας

Πληροφορία εξ Μαδρίτης ἀναφέρουν, ότι η Ἰσπανική κυβέρνησης καταρτίζει Νομοσχέδιον προβλέπον τὴν ἀναδιογάνωσιν και προστασίαν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας της χώρας και ἐδραίωσιν τῆς θέσεώς της εἰς τὰς ὑπερθαλασσίους μεταφοράς. Τὸ σπουδώτερον ομηρεύον του Νομοσχέδιου είναι τὸ ἀφόρον τὰ ἔξοδα κινήσεως και ἐκμεταλλήσεως τῶν Ἰσπανικῶν πλοίων. Ἀναγνωρίζεται, ότι ταῦτα είναι ὑπέροχα και θὰ ἐπιδιωχθῆ ἡ μείωσίς των, ἵνα, τόσον τὰ Ἰσπανικά λάινερς, δύον και τὰ φορτηγά, δυνηθοῦν νὰ ἐναρμονίσουν τὰς δαπάνας των πρὸς τὰς τῶν ξενών πλοίων και οὕτω ἀνιμητεύσουν ἀποτελεσματικῶς τὸν ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου συναγωγισμόν.

Διά τὸ πρόβλημα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τὸ Νομοσχέδιον, ὃς λέγεται, θὰ καταργή τὰ υφιστάμενα επί ώρελειώ ωρισμένων ἑταῖροιν, προνόμια, εἰς τρόπον ὥστε τοῦ λοιποῦ κάθε ναντική ἑταῖρια διαθέτουσα τὰ ἀπαιτούμενα κατάλληλα σχάρη καὶ ἔχουσα ἀρτίαν ὄργανωσιν, νά δύναται ὁ ἀναλαμφάνη τὴν ἐξυπηρέτησιν τακτικῶν γραμμῶν. Αἱ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις θὰ υθμήζωνται εἰς τὸ τέλος ἐκάστον ἔτους κατά σαφῶς προκαθωρισμένην κλίμακα, ἵν δὲ μία ναντική ἑταῖρια δὲν ἀποκούμῃ κέρδη καὶ συνεπώς θὰ εύρισκεται ἐν ἀδυναμίᾳ γρηγορίσεως μερίσματος, τότε τὸ Κράτος θὰ παρέχῃ εἰς αὐτὴν πίστωσιν —πότῳ μορφῇ προκαταβολῆς ἔναντι τῆς ἐπιχορηγησεως—, ὥστε νά δίδῃ μέρισμα μέχρι 3 ορο. Ή προκαταβολὴ αὕτη θὰ μειούται, ἐφόσον η ἑταῖρια θὰ διαθέτῃ ποσοστόν τι τοῦ 3 ορο καὶ δὲν θὰ δίδεται, ἐάν η ἑταῖρια θὰ είναι εἰς θέσιν νά καλύψῃ διά τῶν κερδῶν της ἔνα μέρισμα 3 ορο.

Θά καθορίζεται έπισης διά τοῦ αὐτοῦ Νομοσχεδίου δίκτυον 15 τακτικῶν γραμμῶν, ἐξ τῶν ὅποιων αἱ πέντε θὰ εἰνε ὑπερφορεάνιοι, αἱ μὲν δύο μὲ ἀφετηρίαιν ἀπό τοὺς λιμένας τῆς Κανταβρογίας διὰ Κούβαν—Μεξικὸν—Νέαν 'Υδρην καὶ διὰ Βραζιλίαν—Ἀργεντινήν, αἱ δὲ τρεῖς ἄλλαι μὲ ἀφετηρίαιν τοὺς Ἰσπανικοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου, κυρίως τὴν Βαρεσσόν, διὰ Κεντρώαν 'Αμερικήν, διὰ Βραζιλίαν—Αἴλαταν καὶ διὰ τὰς Φιλιπίννας νῆσους—Ἄπω 'Ανατολὴν μέσῳ τῆς διώρους τοῦ Σούεζ.

Τά σαφάρι ἄτινα θά τεθούν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν πέντε τούτων γραμμῶν —ἕπερ πεντήκοντα τὸν ἀριθμὸν— πρότερι νὰ είναι χωρητικότητος 9500 ἔως 12.000 τόννων. Προστίθεται, διὰ τὸ ἀπατηθῆσθαινε κεφάλαια διὰ τὴν προβλεπομένην ἀναδιογάγωσιν τοῦ Ἰσπανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θά ἔξειρεθοῦν διὰ τῆς ἐκδόσεως τοκοφόρων ὅμολογῶν, μὲν αιχρόν μὲν τόκουν ἀλλ᾽ ὑγγυμένων ὑπὸ τοῦ Κράτους.

'Ιταλία

### ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΗΣ «ΚΟΖΟΥΛΙΤΣ»

Πληροφορία ἐξ Τεργέστης ἀναφέρουν, διτὶ ἡ ἑταῖρα «Cosulich», τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς οποίας ἀνέρχεται εἰς 400 ἑκατ. λιρετῶν, ἔκλεισε τὸν διά τοῦ ἔτος 1933 ισολογισμὸν τῆς μὲν ζημιάς 34.820.000 λιρετῶν, χωρὶς νὰ παρόθυρον νὰ προβῇ, ὡς ἄλλως τε συνέβη καὶ κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος εἰς τὴν κανονικὴν ἀπόσβεσιν τῆς ἀξίας

τῶν σκαρφῶν της. Τοιουτορθόπως, τὸ παθητικόν της ὑπόλοιπον, ὅπερ μετεφέρεθη εἰς τὴν νέαν χρῆσιν, ἀνῆλθεν εἰς 42.210.000 λιρεττῶν. Εἰς τὴν ἐτήσιαν ἔκθεσιν τῶν διευθυντῶν τῆς ἑταῖριας, τὰ δυσάρεστα αὐτὰ ἀποτελέσματα ἀποδίδονται υφρίσις εἰς τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναυλῶν καὶ εἰς τὴν περιστολὴν τῆς μεταξὺ Ἑγύπτως καὶ Βοο. Ἀμερικῆς μεταναστευτικῆς κυνήσεως, ἥτις τὸ 1933 ἦτο μισθοτέρᾳ τῆς τοῦ 1930 κατά ποσοστὸν 51 οὐρανού στοιχείων (τὸ 1932 κατά 25 οὐρανού). Ἀναφέρεται ἀπόμη εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν τῆς ἡ «Cosulich» εἰς τὸ «Λόιδη Τριεστίνο», τὴν «Adria» καὶ τὰ ναυπηγεῖα «Cantieri Riuniti dell' Adriatico», οὐδέναν ἀπενόμισεν ὄφελος κατά τὸ παρελθόν ἔτος.

Αἱ πρὸς τὴν Νότιον Ἀφρικὴν γραμμαὶ

Η «Italia Line», ήτις άνέλαβεν άπό τινων μηνῶν, διά της γνωστής συμβάσεως μετά τῆς Νοτιαφρικανικῆς κυβερνήσεως, τὴν ἰδρυσιν και τακτικὴν ἔστησην νέων τινων γραμμῶν πρὸς τοὺς λίμενας τῆς Νότιου Αφρικῆς, ἀγγέλλεται ὡδῇ ὅτι προσεχώρησεν εἰς τὴν «Αφρικανικὴν Ναυτικὴν Διάσε�εψιν». Παρ' ὅλας, δηλαδὴ, τὰς διδούμενάς πρὸς τὴν ἐταιρίαν ταίτην ἐπιχορηγήσεις διὰ τὰς νεοϊδρύτους γραμμὰς τῶν πρὸς τὴν Νότιον Αφρικὴν ὑπόρεσιῶν της, ἀνεγνωρίσθη ὅτι η καροπόρος ἐκμετάλλευσίς των ἐξηρτάτο πάντοτε ἀπὸ τὴν συνεργασίαν μετά τὸν ἐνδιαφερόμενον Αγγλικῶν, Γερμανικῶν, Οὐλανδικῶν και Βελγικῶν ἐταιριῶν.

‘Ο λιμήν τῆς Γένοβας

Αἱ προετάσεις καὶ τεχνικαὶ βελτιώσεις τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας καὶ αἱ παρ' αὐτοῦ παρεξόφεναι ποικίλλαι εὐκολίαι εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν προσέλαβον κατά τὰ τελευταῖα ἔτη τόσην σημασίαν καὶ εὐρύτητα, ὅπερ σήμερον ὁ λιμὴν οὗτος δύναται ν' ἀντιμετωπίσῃ ιανοποιητικῶς δίονδηποτὲ ὕγκον κινήσεως. Ή κατασκενή νέον κυματοθαρσάτον διὰ τὴν προφύλαξιν τῶν νεοπαγῶν ντόξεις καὶ ή εὑρουσιας τοῦ χώρου τῶν προσωπιῶν συντέλεσαν εἰς μίαν αἰσθητή πρόοδον, διότι ἐπέτρεψαν εἰς ὅλα τὰ σκάφη νάν πλευροῦσσιν καὶ νάν ἐγεροῦν ἀπ' εὐθείας τὰς φορτεψφροτόσεις των.

Τά πρότινον μηνών έγκαινιασθέντα νέα λιμενικά έργα συνοφί-  
φονται εἰς τὰ ἀκόλουθα: Ἀπὸ τὸν κυματοθαύστην τοῦ «Πρίγκηπος  
Οὐαλέριου», δοτὶ προφιλάσσει τὰ κοριτσιώματα ἀπὸ τὴν τραυματίαν,  
ἐκτείνεται δὲ μετὰ τοῦ κυματοθαύστοντος «Duca di Calliera» ἐπὶ μῆ-  
νος 4650 μέτρων. Αἱ δύο πρότιναι ἀποβάθμαια τοῦ γεώτρητος Benito Mus-  
solini ἀπέτεινσαν ἔκαστη μῆκος 400 μέτρων καὶ πλάτος 130, συνεπλη-  
ρώθη δὲ ὁ νέος σταθμὸς τοῦ λιμένος, πρὸ τοῦ ὅποιον πλευριζουν ἀ-  
ποκλειστικῶς τὰ σούδες—λάινες «Rex» καὶ «Conte di Savoia» διὰ  
τὴν κατ' εὐθεῖαν ἀποβάθμησην ἡ παραλιή τῶν ἐπιβατῶν τῶν ἀπὸ  
τοῦ αιδηροδομικᾶς ἀμάξιστοις. Ἐπραγματοποιήθησαν ἐπίσης καὶ  
πολλὰ ἄλλα δευτερευόντης σημασίας ἔργα, ἀτινα ὅμως ἐν τῷ συνόλῳ  
τῶν ἀσφαλτίζουν τὸν λιμένα καὶ διευκολύνουν τὴν ναυτιλασὴν καὶ  
ἐμπορικὴν τοῦ κίνησιν, συμπληρώθησαν δὲ προσεχῶς καὶ ἡ κατασκευὴ  
τοῦ τελοῦ Μουσσολίνι μᾶς νέας λιμεναποθήκης ἔχουσης μῆκος  
350 μέτρων.

Παραλλήλως πρός τάς λμενικάς βελτιώσεις τονίζεται ότι έμετρα σημηαντές σπουδαίως και αι πάπιτησεις τῶν ἀποχηματικῶν τάς όποιας κατέβαλλον αι ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι διά ζημιας προερχομένας ἀπό διαρροήν, φθοράν, κακήν μεταχειρίσιν και κλοπάς τῶν διεργομένων ἐκ τῆς Γένοβας ἐμπορευμάτων.<sup>1</sup> Η μείωσις τῶν διά ἀποχηματικάς παπιτησεων δοφεύλεται εἰς τὸν ἀριτον δογματισμὸν τοῦ λιμενος, εἰς τὴν συνειρατοποιημένην ἔργασιαν, τὴν ἀντηρόν πειθαρχίαν τῶν λιμενεργατῶν και τὴν ἄγρυπνον ὑπὸ εἰδικοῦ στρατιωτικοῦ σώματος φύλαξιν τῶν ἐμπορευμάτων ἀπό ζηρᾶς και θαλάσσης. Τὸ ἀποτέλεσμα ἡ πηριζε τόσον εὐνοϊκόν, ὅστε κατά τὸ 1933 ἐπὶ εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Γένοβαν 6.424.305 τόννων ἐμπορευμάτων, ἀξίας 15 δισεκατομμυρίων λιτερῶν, ὡς ἔγινεται, ἡ τηρηθεν ζημια προερχόμεναι ἐκ κλοπῶν, διά τὸ εὐτελές ποδὸν τῶν 48.830 λιοτετῶν.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ  
Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ  
27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ  
ΑΘΗΝΑΙ**

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

## Μία νέα σημαντική ναυαγιαρεσία

Το Ιταλικόν ναυαγοσωστικόν «Briareo» κατέπλευσε από τινων ήδη ήμερον εἰς τὴν Τύνιδα, προκειμένου νὰ ἐπιχειρήσῃ τὴν διάσωσιν τοῦ πολυτίμου φρεσίου τοῦ βυθισμένου ἀπὸ ἑτῶν Ἀγγλικοῦ ἀτμοπλοίου «Glenartney», περὶ τοῦ ὅποιον είλον καὶ ἄλλοτε ἀναγράψει τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Ἐπὶ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ εὐήσονται τρεῖς Ἰταλοὶ δύται κατέζοντες τὸ παγκόδιον φεύγοντας καταδύσεως εἰς μεγάλα βάθη. Οὗτοι πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ «Briareo» ἔγενονται εἰς τὸ ἔκει ἀνοικόν πέλαγος δοκιμαστικάς καταδύσεις φθάσαντες μέχρι βάθους 360 μέτρων, ἐνῷ τὸ μεγαλύτερον δύον καταδύσεως ἀνεφέρετο μέχρι τοῦδε εἰς 130 μέτρα.

Τὸ «Briareo» εἶναι ἐφωδιασμένον μὲν δύο εἰδικὰ καταδυτικὰ μηχανῆματα, δύο προς τὰ «Artiglio», ἀλλὰ κατὰ πολὺ τελείτερα τούτων, δυνάμενα νὰ ἀνθέξουν εἰς τίσεων μέχρις 700 μέτρων βάθους, διαθέτει δὲ ἡλεκτρικὸν προβολεῖον ἑντάσεως 25.000 κηρίων. Ἡδη τὸ Ἰταλικόν ναυαγοσωστικόν ἔρεννα τὸν βυθὸν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ναυαγίου, διὰ νὰ ἐπισημάνῃ τὴν ἀκριβῆ θέσιν εἰς τὴν ὥποιαν τοῦτο κεῖται.

## Μεγάλη Βρετανία

### Ἡ ναυπήγησις δευτέρου «Κιουνάρντερ»

Εἰς τὴν συγκροτηθεῖσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 11ην Ἀπριλίου 57ην ἑτησίαν γενικήν συνέλευσαν τῶν μετόχων τῆς «Cunard», ὁ πρέσδρος αὐτῆς σερ Percy Bates ἀναφερόμενος εἰς τὴν συμφωνίαν κοινοπρεπίᾳς τῆς «Κιουνάρντερ» καὶ τῆς «Οὐδάϊτ Στάρ» εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, εἶπε μεταξὺ ἀλλων καὶ τὰ ἀκόλουθα: «Σήμερον ἡ «Κιουνάρντερ» εὑρίσκεται εἰς τὸ τέρμα μιᾶς μακρᾶς σταδιοδρομίας τῆς, ἡ ὥποια θὰ κλείσῃ πρὸ τῆς προσεχοῦς γενικῆς συνελέυσεως. Επὶ 42 ἑταῖρα ἰδιοτελῆ καὶ ἐπὶ 51 ἑταῖρη ὡς μετοχική, ἐπὶ ἔνα, δηλαδὴ, περίποιαν αἰώνια ἡ «Κιουνάρντερ» ἔμερταλλεύθη μόνη της, χωρὶς καμμίναν πρὸς ἀλληγορίαν συνεργασίαν, τὰ ταχυδρομικὰ ὑπερωκάνια καὶ τὰ φορτηγά σκάφη της εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἀπὸ δὲ τοῦ 1871 ἀντιμετώπισεν ἐπὶ 73 συναπτικά ἐπὶ τὸ συναγωνισμόν, τῆς «Oceanic» δὲ τῶν σκαφῶν τῆς «Οὐδάϊτ Στάρ Λάϊν». Ἡδὴ, πρὸ τῆς ἐγγρασίευσεως τῶν ισολογισμῶν τῆς νέας χρήσεως, ἡ καὶ τὴν σύνταξην τῆς «Κιουνάρντερ» ἔμερταλλεύσεις τῶν σκαφῶν της εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικόν θὰ ἔχῃ διακοπῆ, τὰ δὲ συμφέροντα τῆς ἑταίριας θὰ ἀκροσοῦνται ἡ νέα τοικύθη «Merger Company», ἡ προσχομένη ἀπὸ τὴν συμφωνίαν συγχωνεύσεως τῶν ὑπερτλαντικῶν γραμμῶν καὶ στόλων τῆς «Κιουνάρντερ» καὶ τῆς «Οὐδάϊτ Στάρ».

Περιττώδει ὁ sir Ernest Phipps ἐπειδὴ τοῦ ἀποπεράτωσιν τοῦ νέου «Κιουνάρντερ» καὶ εἰς τὴν παραγγελίαν ἐνὸς δευτέρου τοιεύτου, τονίσας διὰ τὴν ἐπανάληψην τοῦ ἔργου τοῦ πατέρος τοῦ πρωτοσουλίου τῶν ναυπηγῶν, μετὰ προηγουμένην συγκατάθεσιν τῆς «Κιουνάρντερ», ὑπὸ τῆς ἐπιφύλαξης τῆς τοπικῆς ἔγκρισεως ἀπὸ τὸ συμβούλιον τῆς νέας ἑταίριας, ἡ δὲ ναυπήγησις δευτέρου «Cunarder» ἔξαρταται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τὴν νέαν ἑταίριαν. Δέον νὰ σημειωθῇ — προσθέμενον — διὰ τὴν ἀργασίαν εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας συνθήκας τῆς σίκονομικῆς κρίσεως καὶ τῆς περιστολῆς τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος εἰναι ἐπικινδυνος, τοῦτο διως δὲν ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον πρές ἀναθεώρησιν τῶν ἀρχικῶν ἀπόφεων κατασκευῆς καὶ δευτέρου συμπεράτησης. Πάντως, θὰ παρέλθῃ πολὺς καιρὸς ἀκόμη, διως πραγματοποιηθῇ ἡ δευτέρα ναυπήγησις. Πρός τὸ παρόν καλύπτει τὰς ἀνάγκας τῆς νέας ἑταίριας τὸ ὑπὸ κατασκευὴν «Cunarder», σὺν τῷ παρόδῳ δὲ τοῦ χρόνου καὶ λαρ-θενομένης ὑπὸ δψιν τῆς ἐντατικῆς καὶ ἀενάου πρόσδeu τῆς ναυπηγικῆς ἀρχιτεκτονικῆς, θὰ ἔχουμε δῆλη τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκπονήσωμεν τὰ σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἀκόμη τελειοτέρου πλοίου.

### Ἡ ταχύτης εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ.

Πλείσται δοαι λεπτομέρεια ἀφορῶσα τὰ ἴδιατερα χαρακτηριστικὰ τοῦ ὑπὸ ναυπήγησιν νέου «Κιουνάρντερ» ἔχουν μέχρι σήμερον ἀνακοινωθεῖ, πίπτοτε ὅμως δὲν εἰσέτι ἐπανορθώς γνωστον περὶ τῆς ταχύτητος του. Τὸ γιγαντιαῖον Ἀγγλικὸν λάινερ καὶ τὸ ἀδελφόν αὐτοῦ σκάφος, οὐτινος προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ πρώτου, προώθισται νὰ διατηρησούν, ὡς ἐλέγχη, τὴν ἔβδομαδιαίν ὑπηρεσίαν τῆς γραμμῆς Σαουθάμπτον—Νέας Υόρκης, ἀντικαθιστῶντα τὰ τρία ὑπεροχεάνια, ἀπέναντι τὴν ἐξυπηρετήσην ἥδη.

Ἡ παρὰ δύο μόνον σκάφων διατήσοις τῆς γραμμῆς μὲν ἔβδομαδιαίς ἀναχωρήσεις, προϋποθέτει τὴν ἀναπτυξὴν ἐξαιρετικῆς ὀλοῦ ταχύτητος ἀπὸ τὰ δύο σοῦπερ—λάινερς, δεδομένου ὅτι σήμερον ἡ διαδρομὴ εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν ἀπὸ τοῦ κυματοθραύστου τοῦ Χερβούργου μέχρι τοῦ φαραοπλοίου Ambrose τῆς Νέας Υόρκης ἀπαιτεῖ 4 3/4 ἡμέρας μὲ ταχύτητα 28 μιλῶν καὶ 4 1/2 ἡμέρας μὲ ταχύτητα 30 μιλῶν. Διὰ νὰ διατηρηθῇ ὅθεν ἔβδομαδιαίη ἡ γραμμὴ μὲ δύο πλοῖα θὰ ἔργετε ταῦτα νὰ είνει ἵκανα εἰς τὸ νέον ἀναπτύσσον μίαν μέσην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 30 τοῦλάριστον μιλῶν, διατηρούμενην καὶ ὑπὸ τὰς καριότας καιρικὰς συνθήκας. Μία δύος ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 30 μιλῶν ἀπαιτεῖ πρόβλεψιν διὰ ἀνωτάτην τοιαύτην οὐχὶ μικροτέραν τῶν 32 μιλῶν.

Ὄς γνωστὸν, αἱ μηχαναὶ τοῦ «Cunarder» ἡ ἀναπτύσσουν δύναμιν οὐχὶ κατωτέραν τῶν 180.000 ἵππων ἀξονος (s.h.p.), κατανεμούμενην εἰς τέσσαρας ἔλικας. Αἱ μηχαναὶ τῆς «Μαντιναίας», συστήματος τετρατάνην ἀτμοστροβίλων, ἀναπτύσσουν δύναμιν 79.600 ἵππων ἀξονος διὰ νέας προδόσσον τὴν γνωστὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου τούτου, ἐνῷ κατὰ τὸ 1870 ἔνα σκάφος μὲ μίαν ἔλικα καὶ μὲ μηχανάς τετρακυλίνδρους,

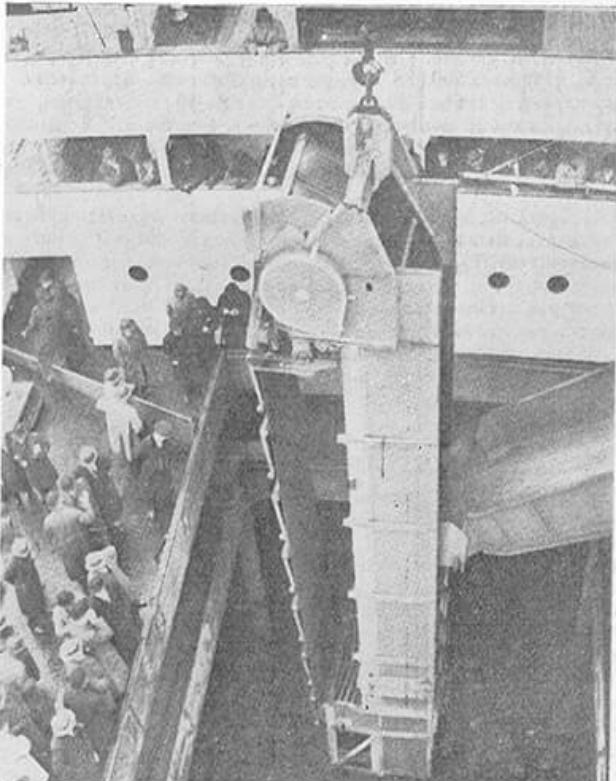
συνυθέτου τόπου, (compound) ἀνέπτυσσε δύναμιν 2500 ἵππων, ἡτοι τῷ παρεῖχε ταχύτητα 14 3/4 μιλῶν. Εἰκοσιν ἡτη βραδύτερον, κατὰ τὸ 1892, τὸ διπλοελικούσηντον λάινερ «Lucania», τῆς «Κιουνάρντερ», ἀνέπτυξε ταχύτητα 22 μιλῶν μὲ δύναμιν πιλχανῶν 25.000 ἵππων ἀξονος.

Διὰ νὰ δοῦῃ εἰς τὸ Γερμανικὸν ὑπεροχεάνιον «Bremer» ἡ ταχύτης τῶν 28 μιλῶν, πρέπει αἱ μηχαναὶ τοῦ νέου ἀναπτύξουν δύναμιν 120.000 ἵππων. Διὰ νὰ διπλασιασθῇ ὅθεν ἡ ταχύτης τῶν 14 μιλῶν, τὴν δοιοῖς λ.χ. ἀνέπτυσσε παλαιότερον τὸ λάινερ «Oceanic» καὶ νὰ φθάσῃ τὰ 28 μιλά τοῦ «Bremer», ἐπόλαπλασιασθῇ ἡ ἀποδόμας τοῦ «Oceanic» ἐπὶ 48 φράδες, ἐνῷ δὲ ἀλλού διὰ νὰ αἰξηθῇ κατὰ 2 μιλά ἡ ταχύτης τοῦ νέου «Κιουνάρντερ» ἔναντι τοῦ «Bremer», θὰ παρίσταται ἀνάγκη αἰξησεως τῆς εἰς ἵππους δυνάμεως κατὰ 50 οο. Τὸ ἀνωτέρῳ—λέγοντοι οἱ Ἀγγλοι—παρέχουν μίαν ἰδέαν τῶν δαπανῶν διὰ τὴν αἰξησην τῆς ταχύτητος ἐπὶ τῇ θαλάσσῃ, δαπανῶν εἰς τὰς ὥποιας προθύμων ὑποβάλλονται αἱ μεγάλαι ἑταῖραι. Τὸ γόντρον τῆς ταχύτητος συγκινεῖ πάντοτε τὸν ταξιδιωτικὸν κόσμον καὶ κάθε ὑπερική θεωρεῖται δικαιολογημένη.

### Τὸ α' ναυπηγικὸν τρίμηνον

Οἱ προσφάτως δημοσιευθεῖσας στατιστικοὶ πίνακες τοῦ Λέσβου Ρέτζιστερ διὰ τὴν πορείαν τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ τὸ α' ζημῆνον τοῦ τρ. ἔ. διαπιστώσουν γενικῶς μίκην αἴξησην τῆς ὑπὸ κατασκευῆς χωρητικότητος, ἡτοι διὰ μὲν τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Ιρλανδίαν ἀνήλθεν εἰς 149.899 τόνους γκρές ἐπὶ πλέον ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς χαμηλούς ἀριθμοὺς τοῦ πρηγουμένου τριμήνου καὶ εἰς 229.039 τόνους ἔναντι τοῦ α' ζημῆνον τοῦ 1933, διὰ δὲ τὰ λοιπά κράτη, δημοσί λαρδανόμενα, (έξαιρεσι: τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας περὶ τῶν ναυπηγήσεων τῆς ὥποιας δὲν ὑπάρχουν θεικακι πληροφορίαι) εἰς 172.000 τ. ἐπὶ πλέον τοι προηγουμένου τριμήνου.

Παρὰ τὴν αἴξησην ταύτην είναι χαρακτηριστικὸν νὰ σημειωθῇ, διτο: πο-



Διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς θραύσεως τῶν γιατανθράκων κατὰ τὴν φόρτωσιν ἐφηρεύσθη ἡδη ἡνὶ Ἀγγλίᾳ τὸ ἀνω εἰκονιζόμενον ἀντιθραύστικον μηχάνημα Haudcock. Δι' αὐτοῦ ἐκχύνονται: οἱ γιατάνθρακες εἰς τὸ κύτος τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ ὑφίστανται: φθοράς

λό διλγά, ἀπὸ τὰ νεοναυπηγούμενα σκάφη, ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν συνήθων φορτηγῶν, πράγματα ἀπὸ πάντας ἀπόφεως εὐχάριστα, ἐάν ληφθοῦν ὑπὸ δψιν αἱ δυσχερεῖς συνθῆκαι: ἐργασίας, ποὺ ἐπικρατοῦν εἰς τὴν παγκόδιαν καταλαγόρα. Δέον ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, διτο ἀπὸ τὴν συγκρίσειν καθελκύσεων καὶ διελάσσεων, προσέρχονται συμπεράσματα λίγων εὐνοϊκῶν διὰ τὴν δραστικήν μὲν, ἀλλὰ σταθερῶς διελάσσεις, συνεπαλουμένην μείωσιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Οὕτω καὶ κατὰ τὸ α'. Ζημῆνον τοῦ τρ. ἔτους καθελκύσιμην εἰς δύο τὸν Κόσμον 55 πλοῖα 86.102 τ. γκρές, ἐνῷ αἱ διελάσσεις ἀπὸ πάντοτε ἀνωτέρα τῶν 100.000 τ. γκρές κατὰ μῆνα.

Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὸ Ιρλανδίαν ἔναυπηγούμενο τὴν 31ην Μαρτίου τρ. ἔ. πλοῖα 144.972 τ., ητοι ἐπὶ ἀποστολήν 139.000 τ. (συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ «Cunarder», αἱ ἐπὶ τοῦ ὑποίου ἐργασίαι ἀπαντελήθησαν εἰς τὰς ἀρχὰς Ἀπριλίου) καὶ ἐπὶ μότοροις 6.000 τ. γκρές. Ἀπὸ τὴν συνολικὴν αὐτὴν χωρητικότητα, δεικνύουσαν ἐμφανῶς τὴν προσδετικήν τάσιν τῶν ναυπηγήσεων τὴν σημειωθεῖσαν ἀλληλοιστικότης εἰς δὰ τὰ τριμηναῖα ἀθροίσματα ἀπὸ τὸν ἀρχὸν τοῦ 1933 καὶ ἔτεσύνεται, οἱ 99.000 τόνοι, ητοι ποσοστὸν 21 οο, κατεκευάζοντο διὰ λαμδόν ξένων

πλοιοκτησίαν.

Εις τὰ λοιπὰ κράτη (έξαιρέσοντα τὴν Ρωσίαν) ἐναυπηγοῦντο πλοῖα 597, 731 τ. γκρός, δ. ὅγκος 8° αὐτός ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτατον ὅριον ἀπὸ τοῦ Σαπτεμβρίου τοῦ 1923 καὶ ἔντοπες καὶ τὴν πρώτην αἴθησιν ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου τοῦ 1930. 'Εκ τῆς τελούσης εἰς τὰ λοιπὰ κράτη ὑπὸ κατασκευὴν χωρητικότητος εἰλού διακοπή ἡ παρεκτίθεν ἔργασια ἐπὶ ἀκμοπλίων 1237 τόννων καὶ ἐπὶ μέτροις 6853 τ. γκρός.

Αἱ συγκεντρώσουσαι τὰς παρισσοτέρας ναυπηγήσεις, μετά τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν, πάντα χώραι ἡσαν, ἡ Ἱσπανία μὲ 122.000 τ. γκρός, ἡ Γαλλία μὲ 103.188 τ., ἡ Γερμανία μὲ 82.650 τ., ἡ Ὑπλανδία μὲ 51.315 τ. καὶ ἡ Δανία μὲ 51.140 τ. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τῆς παγκοσμίως ναυπηγουμένης χωρατικότητος κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου, ἀνερχόμενον εἰς 1.079.171 τ. γκρός, κατενέμετο εἰς ποσοστὸν 44.6 οὗ διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν καὶ 55.4 οὗ δι' ὅλα ὅμως τὰ ἄλλα κράτη, μὲ αὐξήσεις κατὰ 322.000 τόννους ἐπὶ τῷδε ὀλίκῳ ναυπηγήσεων τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1933 καὶ εἶναι τὸ ἀνώτατον σημειωθέν δριόν ἀπό Ιουνίου τοῦ 1932 καὶ ἐπειτα.

Εις τὴν Μεγ. Βρατανίαν καὶ Ἰρλανδίαν ἡρχόσαν διαφροδύοτος τοῦ α'. Ζημήσου νέας ναυπηγήσεις πλοίων 203.012 τόννων, δεικνύουσαι αὐξήσεις κατά 128.311 τ. ἔναντι τοῦ δ'. Ζημήσου π. ἐι., αἱ δὲ καθελκύσεις ἀνήλθον εἰς πλούτος 34.839 τ. μὲν μετών 30.435 τ. ἐν συγκρίσει πρός τὸ προηγούμενον τριμήνου. Οἱ ἀντιστοίχοι ἀρθροί διὰ τὰ λειτουργίαν ἦσαν 258.018 τ. διὰ τὰς ἑνάρξεις νέων ναυπηγήσεων καὶ 51.263 τ. διὰ τὰς καθελκύσεις, μὲν αὐξήσιν ἔναντι τῆς 31ηγ. Διαμέριου π. ἐι., διὰ μὲν τὴν νέαν ἀργασίαν κατὰ 188.088 τ., διὰ δὲ τὰς καθελκύσεις κατὰ 58.401 τ. γκρέζ.

Έκ της κατηγορίας των δεσμανοπολίων έτάλουν ώπο κατακευήν αις δλοι μδοι το Κράτη κατά τό ώπο ζωνοσκόπην τρίμηνον 37 σάφην 248.578 τ. γηρός, έκ των δύοιον 12 τόνων 82.526 έννυχηγόντο εἰς τὴν Μεγάλην Βρατσώνιαν καὶ Ἰρλανδίαν, 4 τόνων 32.100 αἰς τὴν Σουηδίαν, 3 τόνων 24.900 αἰς τὴν Γερμανίαν, 3 τόνων 23.570 αἰς τὴν Ὀλλανδίαν, 2 τόνων 19.200 αἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ 5 τόνων 18.212 αἰς τὴν Ἰσπανίαν.

Ἐκ τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ Ἰρλανδίαν αιχθόνων συνολικής χωρητικότητος 481.410 τ. γκρές, οἱ 175.687 τόνοι μόνον ἀνήκουν εἰς μέτορσιτς, ἐνθά δε τὰς ναυπηγήσις τῶν λοιπῶν κρατῶν τὰ μέτορσιπη ήσχα κατὰ 230.588 τ. γκρές περισσότερα τῶν ἀτμοπλοίων. Ὡς πρός τὰ μεριδὴ, 3 ἀπὸ καὶ 20 μέτορσιπη ἡσαν 8—10 χ.λ., τόννων γκρές ἑκατόν, 2 ἀπὸ καὶ 12 μέτορσιπη 10—20.000 τ. ἑκατόν καὶ 4 ἀπὸ ἄνω τῶν 20.000 τ. ἑκατόν, ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν ἦν (τὸ Γαλλικὸν «Normandie») ἡτο 68.000 τ. καὶ ἑτερον (τὸ Ἀγγλικὸν «Cunarder») 73.000 τ. γκρές.

"Οσον άφορε τάξ όποι κατακευήν ή έγκατάστασιν μηχανών προώσεως, αι άτμομηχαναί άντεπροσώπουσον συνολικήν δύναμιν 627.000 ίππων συμπεριλαμβανομένων εἰς αυτήν και οι άτμοστρεσθίλων δυνάμεως 514.000 ίππων ξενού. Ούτω, αι κακιχρός παλινδρομική μηχαναί θανάτων δυνάμεως 113.000 ίππων και άντεπροσώπουσον τάξ 8.7 ο) μέσων των όποι κατακευήν ή έγκατάστασιν γνωστών άτμομηχανῶν καθ' ἄποντα τὸν Κάσσον διαρκοῦντος τοῦ α'. Θρήνου. Η δύναμις έξ αλλού των όποι κατακευήν μηχανῶν έσωτρεικής κακίσως (Diesel) άνηρχετο εἰς 668.000 ίππους.

## Poumavía

Αἱ ὑγεινομικαὶ πιστοποιήσεις τῶν πλοίων

Τόπο των άρμοδιων Ρουμανικών άρχων άνακτονόθη, διτοι τοι λειπού μία μέρον θεωρήσεις Ρουμανικῆς προξενικῆς άρχης ἐπὶ τῆς οὐγειονομικῆς πιστοποίησεως τῶν καταπλεύσοντος εἰς τοῦ Ρουμανικοῦ λιμένας ασφαλῶν ἐκ τοῦ διέστρεφοικοῦ, θά κρίνεται: ως ἀναγκαῖα. Τὰ προξενικά τέλη τῆς θεωρήσεως ταῦτης θά καταλληλωταὶ θήση τὸν λιμένα ἀφετηρίες ἀπὸ τῶν ἑποτῶν ἀπολέσει: ἔνα πλοῖον διὰ Ρουμανίαν ἢ ἀπὸ τῶν τελευταίον λιμένα τῶν διαμέσουν αὐτοῦ προσαγγίσεων πρὸ τοῦ εἰς Ρουμανίαν κατάπλου. Εἰς ὧν περίπτωσιν ἔνα πλοῖον προσαγγίσεων εἰς Ρουμανίαν και στερείται: τῆς ἀνωτέρω προξενικῆς θεωρήσεως, τότε ή εἰσπράξεις τοῦ ἀπειδελγμένου τέλους θά ἔνεργηται ἀπὸ τῆς οἰκείαν Ρουμανικήν λιμενικήν ἀρχήν.

## Σοβιετική Ρωσσία

Αἱ ύπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγήσεις

Πληροφορίες είναι Μόσχας άναπτρους, διτε ο Σοβιετικός έμπορικος στόλος πρόκειται να ένισχυθῇ κατά το τρέχον έτος διά 14 νέων φορτηγών ακαρφών και τάνκερς, άτινα κατασκευαζούνται ήδη είς διάφορα Ρωσικά ναυπηγεία. «Εν ίση των φορτηγών τούτων, τό *Vtoraya Piatiletka*, 5500 τ. φορτίου ναυπηγείται είς τό έν Λένινγραδ ναυπηγεία *Marty*, είναι 88 καταλλήλον και διτε ήδη αίλα είλη φορτίων, κυρίως διμως διά την μεταφορά εντατικά. Θα άναπτυσσογ ταχύτητα 10 1/2 μιλίων την ώρα και ήδη διεθέτηγ χρόνο διά μιτράκερ εξακοφαλίζοντα ταξίδιαν 5000 μιλίων. «Ειρέψ φορτηγόν του ίδιου τύπου, τό *Klara Zetkin*, έλπιζεται να κατελκυσθῇ διμως την έναρξη της περιόδου της έλευσιςρας ναυπιλοτασ είς Λένινγραδ.

Δύο έτερα πλοιά 3300 τ. φορτίου έκαστον, τα «Talankin» και «Sukhona», θα καθιελκυθοῦν σύν τούς την ένα Λένιγγραδ ναυπηγείων «Baltic and Engineering Works», έναρι τα «Βόρεια ναυπηγεία του Λένιγγραδ» συνεπλήρωσαν τὴν κατασκευήν του φορτηγού «Murmansk», ειδικού διά φορτία ξυλείας.

Αφ' έτερου εἰς τὰ ἐν Νικολάεφ ναυπηγεῖα κατακευάζονται τέσσερα τάνκερες, ήτοι τὰ ἀποσκίνητα «Sackalin—neft» 7500 τ. φορτίου, «Ural» 10.500 τ. καὶ «Aserbaydjān» 7500 καὶ τὸ δηγελοκίνητον «Stefanof Skvorsof», 3000 τόννων, καθώς καὶ δύο φορτηγά 4800 τόννων ἔκστοτον, προσριζόμενα διὰ τὴν μεταχρόνιαν μεταλλευμάτων. Τέλος τὰ ναυπηγεῖα «Soranof». Θέτονται συμπληρώσουν ἑντός τοῦ ἔτους τρία τάνκερας 8000 τόννων ἔκστοτον διὰ τὸν στόλον τῆς Κασπίας Θαλάσσης.

Ἡ γαυπήγησις τοῦ ἴσχυροτέρου παγοδραυστικοῦ

Εις τὰ «Βόρεια Ναυπηγεῖται» τοῦ Λάινιγκραδ πρόκειται ν' ἀρχίσῃ κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ή κατασκεψή ἐνός νέου Σοβιετικοῦ παγοθραυστικοῦ σκάφους, ἐφόδιασθησαντέοντο μὲν μηχανάς θηγαλονολακτηριάς, δυνάμεως 12.000 Επων., ίσχυροτέρας, δηλαδή, κατὰ 2000 Επων., ἀπὸ τῶν μηχανῶν τοῦ παγοθραυστοῦ «Κρέσσον», διατί θεωρεῖται σημαντικόν ὡς ἵσχυρότερος τοῦ Κέσσου.

Τό νέον παγκοθραυστικόν πλοίον προσερίζεται νά διευκολύνῃ τὴν ναυ-  
οπλοΐαν εἰς τὸ Ἀνατολικὸν θῆμα τῆς Βορείου Θαλάσσης. Ή αυτούδε γ  
δὲ τὰς γνωριμάς ἀπό τὸ ἀκρωτήριον Desnef μέχρι τῶν ἔκβολων τοῦ πο-  
ταρίου Lena καὶ τῆς νήσου Brágyes. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀκτίνος ἐνερ-  
γειας του εἶναι ὅτι Ή διαθέτει μέγινον χρόνον διὰ μπώνερα πετραλοίου, εἰς  
τρόπον ὡστε νά δύναται νά ἐπιταχῇ τὸ ἀπό Lena εἰς Βλαδισσοτόκον ταξι-  
δίον μετ' ἐπιστροφῆς, χωρὶς νά ἔχῃ ἀνάγκην ἀνεφοδιασμοῦ.

Ἔπολογίζεται, ὅτι Η συμπλήρωσε το θά περιπολοῦ τὸ 1937. Ἐν τῷ

μεταξύ τηρούσαν ἀπό τώρα ἡ ἐκπόνησις σχεδίων διὰ τὴν ναυπήγησιν ἔτεσσον

παραγόμενων περιοχών της Ελλάδας, δυνάμεως 18.000 άτομων, προσφέροντας γά ταθή υπό την άρχοδιάτητη της Γενικής Διεύθυνσεως της υπουργολη<sup>η</sup> αν τη Βορειό Θαλάσση.

Είναι άξιος υμείων τό γεγονός διτά τα Σεδιέατ ανέλαβον μέχρι πολυνή,  
αλλά και μέχρι παχύταν—πιοις έκ τῶν μέχρι τούδε ἀποτελεσμάτιν φωίνε-  
ται—τὴν γραμμοποίησιν διά τὰς ἐμπορικὰς αὐτῶν ἀνάγκας τῆς Β.Α.Θα-  
λασσικῆς διέταξε, ή δηποτας ἀπό εἰκαστωντάθων ἑταῖρων εἰχεν ἐφελκύσεις; τὴν προ-  
σοχήν καὶ τὴν προστάθμειαν τῶν ἔξερευνητῶν. Ή ὄργανωνς τῆς ναυαπο-  
τικῆς διά τοῦ συστήματος τῶν ιησοπομπῶν κατά τὴν θερινήν περίοδον εἰς  
τὴν θάλασσαν τοῦ Kara ἀποτελεῖ πλέον ἔνα γεγονός, διά δὲ τοῦ κατασκευ-  
ασθμούσενον νέου παγεθραύστου θά πειδούχην διχ; πλέον νά φύλανον τὰ  
πλοῖα μέχρι τὸν εκείνολην τοῦ ποταμοῦ Lena, αλλὰ νά ἐπακτείνουν τὴν  
διαδρομήν μέχρι τοῦ Bladobostex. Οἱ ἀντικαμενικὲς αὐτές συνοπές τῶν  
Σεδιέατ δὲν είναι δεσμιάς ἀπραγματοποίητος, θὰ προσκρύψουν δρως ἐπι σο-  
δαρῶν δυσχερειῶν και συγκατικῶν και ἕδυνων. Περὶ τούτους ἀλλως τα πει-  
θεῖς και η τελευταία δραματική ἀπόλεια τοῦ παγεθραύστου «Τσελιόδοκιν»  
και η περιπτειώδης ἀπό τούς δύκοπάγους δι; ἀεροπλάνων διάσωσις τῶν  
νυκταγών.

Αἱ ἰδρυόμεναι νέαι γραμμαῖ

'Η ἐπιτροπεία τῆς Ναυτιλίας ἀπέφασισε τὴν ἑντὸς τοῦ ἔτους ἴ-  
δρυσιν νέων τυνῶν γραμμῶν μεταξύ τῶν Σοβιετικῶν λιμένων καὶ τοῦ  
Ἐξωτερικοῦ. Οὕτο, ἐν τῇ Μαύρῃ Θαλάσσῃ, ὃπου ἡγίτασται ἡδη  
μία ταχεῖα ἔχοντερη γραμμή δι'- ἐπιβάτας καὶ φροτία, θὰ προστεθοῦν  
καὶ ἄλλαι τέσσαρες τακτικαὶ ποιατικαὶ, ἐν τῶν ὅποιον ἡ μία διά τοὺς  
λιμένας τῆς Βορ. Ἀμερικῆς θὰ ἔχεται τοιούτην πότορστις  
5400 τ., καὶ θὰ είνε μηνιαία, ἡ δευτέρα διά. Κόντινεντ μὲ ἀναχωρή-  
σις δις τοῦ μηνὸς θὰ ἔχεται τοιούτην πότορστις σκάφη 3000 — 5000  
τόννων, ἡ τρίτη διά Λονδίνον μὲ δύο σκάφη τῆς αὐτῆς χωρητικότητος  
καὶ μὲ ἀναγρόνων ἀπάλα τοῦ μηνὸς καὶ ἡ τετάρτη διά Γένοβαν καὶ  
Μασσαλίαν θὰ ἔχεται τοιούτην πότορστις σκάφη 2700—3000 τόννων.

Από τινα Βαλτικήν, δύο λειτουργοί ήδη μία τακτική υπηρεσία δί-  
επιβάτας και έμπορεύματα μεταξύ Λένινγραδ—Λονδίνου—Αμβρόσιογκ,  
θά ίδρυθη και νέα τοιαύτη, ητος θά συνδέσῃ το Λένινγραδ κατ' εὐ-  
θείαν με το Ρότερνταμ. Προβλέπεται έπισης ή ίδρυσις και ανων άλ-  
λων γραμμών με αφετηρίαν το Λένινγραδ και με προορισμούς την  
Αμβρέσσαν πρός την Ήπειρωτικήν Εφόποτην και την Στοχοβόλην πρός  
την Αγανδνανίζην χερσόνησον, εἰς τρόπον θώστε αἱ υφιστάμεναι το  
1931 ἐν τῇ Βαλτικῇ δύο μόνον Σοβιετικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ, ἐλπίζε-  
ται ν' αινῆθον ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους κατὰ ἑπτὰ ἀκόμη.

Τὸ διὰ θαλάσσης ἐμπόριον κατὰ τὸ 1933

Αἱ καταρτισθεῖσαι Σοβιετικαὶ στατιστικαὶ περὶ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς ζώδας κατά τὸ 1933, ἀναφέρουν, ὅτι τὸ σύνολον ταῦτης

παρέμεινεν εἰς τὰ ἵδια, ώς καὶ κατά τὸ 1932, ἐπίπεδα, μὲν τὴν ἀξιοσημείωτον μόνον λεπτομέρειαν ὅτι αἱ διὰ θαλάσσης ἔξαγοναι ηὔξηθησαν κατά 0.4 ἑκατ. τόννων, ἐνῷ αἱ διὰ ἔχοδας ἐσημειώθασαν πτώσουν κατ' ἴσον ποσὸν, καὶ μὲ τὴν ἐπεξῆγησιν, ὅτι ἡ αὐξησις, ώς πρὸς τὰς διὰ θαλάσσης ἔξαγονάς, ὀφείλεται εἰς τὴν προσαύθιαν τῶν Σοβίετ νὰ τονώσουν τὴν διὰ μέσου τῶν Ρωσικῶν λιμένων ἔξαγωγικήν κίνησιν. "Οσον ἀφορᾷ τὴν σημαντικήν μείσων τῶν Ρωσικῶν εἰσαγωγῶν, προέρχεται αὐτὴν κυρίως, ἀπὸ τοὺς αὐτότισσούς περιορισμούς εἰς τὴν παροχὴν συναλλάγματος.

Αἱ Ρωσίαι εἶχαν γοῦν παρέχουν—ώς γνωστὸν—σοβαρὸν ποσοστὸν ἐργασίας εἰς τὴν διεθνῆ φροτηγὸν ναυτιλίαν, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως Δ' αὐτῆς είναι ἀρκετά ἐνδιαφέροντα ωριμέναι· αλλαντικώτεραι πληροφορίαι τὸν Σοβιετικὸν στατιστικῶν. Οὕτω, ὁ λιμὴν τοῦ Ἀρχαγγέλου ἐσημειώσεις σημαντικὴν ανέχουν τῆς δι' αὐτοῦ ἔξαγονυκῆς κατήσεως, καθὼς ἐπίσης οἱ λοιποὶ λιμένες τῆς Λευκῆς Θαλάσσης· καὶ ὁ λιμὴν τῆς Πετρούπολεως, ἐνīν ὁ λιμὴν τῆς Οδησσοῦ παρουσίασε μείωσιν, ἐν ἀντιθεσὶ πρὸς ἄλλους Σοβιετικοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης, οἵτινες φαίνεται—ἐπροτιμήθησαν διὰ τὰς φροτησίας στηρίζον.

Τόσούντον τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τὸ διοχετεύεσθαι μέσῳ τῶν Σομβετικῶν λιμένων δείκνυται ἀπὸ τὸν ἀπόλουθον πίνακα ἐν συγκρισιὶ καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, τὸσον διά τὰς εἰσαγογάς, δύον καὶ διά τὰς ἔξανονάς;

<b>Εισαγωγὴ (εἰς χιλιάδας τόννων)</b>	<b>1933</b>	<b>1932</b>	<b>1931</b>
Λιμὴν Ἀρχαγγέλου . . . . .	2.—	9.8	47.8
Λοιποὶ λιμένες τῆς Λευκῆς Θαλάσσης . . . . .	—	—	0.3
Μούρμυνος . . . . .	74.08	216.4	227.8
Πετρούπολις . . . . .	433.1	912.—	1095.4
Οὐκρανία (λιμένας Εὐξείνου) . . . . .	18.9	18.7)	297.7
'Οδησσός . . . . .	164.2	253.4)	
Κριμαία . . . . .	—	0.8	15.3
Νοβορωσίσκη . . . . .	48.1	181.0	267.4
<b>Tuapse καὶ ἄλλοι . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>0.7</b>	<b>15.9</b>
Βατούμ . . . . .	18.9	17.4	22.1
Μπακοῦ . . . . .	17.1	102.4	68.8
Βλαδιβοστόκ . . . . .	33.5	190.—	46...
Καρτσιάτκα . . . . .	27.1	—	2...
Σακαλίν . . . . .	14.9	—	17.1
Θάλασσα τοῦ Kara . . . . .	2.9	6.8	13.7
<b>*Αθροισμα:</b>	<b>862.6</b>	<b>1912.4</b>	<b>2146.2</b>
<b>Έξαγωγὴ (εἰς χιλιάδας τόννων)</b>	<b>1933</b>	<b>1932</b>	<b>1931</b>
Λιμὴν Ἀρχαγγέλου . . . . .	1496.2	1350.8	1447.1
Λοιποὶ λιμένες τῆς Λευκῆς Θαλάσσης . . . . .	508.6	477.5	620.7
Μούρμυνος . . . . .	464.8	402.3	177.8
Πετρούπολις . . . . .	3763.4	3041.5	2821.0
Οὐκρανία (λιμένας Εὐξείνου) . . . . .	1174.2	658.4	3337.5
'Οδησσός . . . . .	565.6	966.6)	
Κριμαία . . . . .	540.1	547.9)	2742.4
Μαριούπολις . . . . .	1276.—	1306.3)	
Νοβορωσίσκη . . . . .	1388.1	1386.7	1685.7
<b>Tuapse . . . . .</b>	<b>866.7</b>	<b>1487.7</b>	<b>1190.5</b>
'Υπερκαυκασία (λιμένας Εὐξείνου) . . . . .	520.8	388.8	563.4
Βατούμ . . . . .	3289.2	3801.7	3545.1
Μπακοῦ . . . . .	90.3	93.5	73.1
Βλαδιβοστόκ . . . . .	232.2	232.5	361.4
Καρτσιάτκα . . . . .	16.3	6.6	23.3
Σακαλίν . . . . .	568.—	601.8	341.1
Θάλασσα τοῦ Kara . . . . .	100.8	83.2	49.3
<b>*Αθροισμα:</b>	<b>17241.—</b>	<b>16884.6</b>	<b>19188.3</b>

Σουηδία

Ἡ σύνδεσις τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Σουηδικοῦ ὑπουργεῖου τοῦ Ἐμπορίου, εἰς τὴνάρμοδιότητα τοῦ δρόμου ὑπάγεται, ὡς γνωστὸν, ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία τῆς χώρας ταύτης, ἡ χωρητικότης τῆς κατηγορίας τῶν Σουηδικῶν φορτηγῶν περιλαμβάνει 749.000 τόννους γκρέι, ἐν τῷ δρόμῳ τὰ 46 οὐρανήγουν εἰς tramps καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς liners. Μετράει ἀποκενήτων καὶ ἀναλογίαν τηνάρμοδιότητα τοῦ δρόμου αἱ πλατεῖαι τῶν παλαιῶν ἀποκενήτων ἔργαζονται: ὡς tramps, ἐνῷ ἐκ τῶν μότορος:πρ μόνον τὰ 6 οὐρανά τῶν νεαντάτων σκαφῶν ἀπαχούλοδυτά εἰς τὸ αἰδος τοῦτο τὸ ὑπερβαθμίασσον ματαφόρων, τὰ ἐπόλειπα 39 οὐρανά, ἡλικίας ἐπ κάτω τῶν 20 ἔτην, χρηματοδοτοῦνται: ὡς φορτηγῶν γενιαλίας.

"Εκ τῶν φορτηγών ἀτμόπλοιος τῶν ἔχοντων χωρητικότητα 500—2000 τόννων φορτίου ἔκαστον καὶ συνολικήν τοιςάυτην 486.563 τόννων, τὰ 67.9 ο) ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν tramps. Εἰς τούς ἀντιτέρῳ ὑπολογισμούς περιλαμβάνονται καὶ τὰ παραπέμπαντα ἐν παροπλίσιμῳ καθ' ὅλον τὸ παραθόν έτος 125 φορτηγά ἀτμόπλοια 104.480 τόννων καὶ 18 μέτοροι περί 13.303 τόννων, ἐκ τῶν δύοις 93 ἀτμόπλοια 93.821 τόννων καὶ 13 μέτοροι περί 3.773 τόννων ἦσαν tramps μεταξύ

περί 3113 τόννων, ησαν tramps φορτηγά.  
 'Αφ' έτέρου είναι τών έργαζομένων σις την Βόρειον Θάλασσαν Σουηδικών χτηματολίων, οι 432.218 τόννοι (πάντα ιυνόβολοι 578.090 τ.) άντιτροσπαθεύουν τα tramps φορτηγά, έκ δέ τών όχημά πλοιών τών άπασχολουμένων σις υπερπόντια ταξίδια, 31.5 αριθμοί είναι tramps, άποτελούντα τα 43 αριθμούς της συνολικής χωρητικότητος όχημά πλοιών και μότοροπικών που έργαζονται είναι τα εξής trams:

*Ο μέσος ορος του γκρέις τοννάς των ατμοπλοϊών, οπιγγαντικών:*

εἰς τούς διαχρόνους τομεῖς ως tramps ή ως liners, έχει ως εἶδη :				
Τομεῖς έργασίας	Αδάνερος	Τράπης	Μέσος ορος	
Εἰς πλάσις ἐν τῇ Βαλτικῇ	τόνοις	629	1060	848
> > Βαλτικῆς-Β. Θαλάσσης	>	—	987	987
'Εν τῇ Βορειῷ Θαλάσσῃ	>	1388	1397	1392
Εἰς ἄλλους πλάσις ἐν Εὐρώπῃ	>	1770	2053	1911
Εἰς περπάντις ταξήδια	>	4429	2506	3467
"Οπου ἀνέρες τῶν μέτρων δοκού τοῦ κυρίου τομεῖς τῶν πέτραστων τοῦ οἴκου				

Οσον αφορει τον μεσον χρονον του γκρεζ ταναχ των μετορθοντων, τα μεν λάληντες των δυπρόποτιν ταξιδιών είχαν μέσην χωρητικότητα 5101 τ., τα δε τράμπης 3195 τ. γκρεζ.

## Toupkia

‘Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κων)λεων

Συμφώνως πρός τὴν δημοσίευσθαις πρὸ ἡμέρων ἐν Τουρκίᾳ στατιστικήν τῆς ναυτιλίας καὶ κυνήσεως τῆς Κων.)λεως, διῃλθούν ἐκείθεν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 8392 ἀτρόποια καὶ μότοροις 18.726.886 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν 4155 πλοῖα 9.615.591 τ. νέτ προσήρχοντο ἐκ Δαρδανελλίου καὶ 4237 πλοῖα 9.111.259 τόννων προσήρχοντο ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κων.)λεως προσγγύγγουσαν πρὸς διενέργειαν φορτεψηφορτώσεων 2442 μόνον πλοῖα, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 5950 διῃλθούν ἐκείθεν τράνγειτο. Ἡ ναυτιλίας καὶ τὴν κίνησις κατανέμεται εἰς 31 ἐν δύο σημαίας, ἐκ τῶν δύοιων αἱ 16 πρότιται κατά τοις πάντας εἴναι αἱ ἀκόλουθοι:

Σημαίαι	Πλοϊα	T. νέτ	Σημαίαι	Πλοϊα	T. νέτ
Ιταλική	1516	4.114.924	Γερμανική	305	637.053
Έλληνική	1561	2.969.984	Όλλανδική	218	528.964
Αγγλική	1124	2.585.412	Ισπανική	129	402.546
Νορβηγική	826	2.213.629	Βελγική	62	228.658
Τουρκική	1225	1.332.833	Σουηδική	94	207.521
Σοβιετική	437	968.466	Δανική	83	184.848
Ρουμανική	409	762.675	Ηυπρ. Πολ.τ.	47	160.948
Γαλλική	234	718.073	Γουγκοσλαβική	40	109.745

Κατά τούς δύο έξι άλλους πρώτους μήνας τοῦ τρ. ἔπους ἡ Ἑλληνικὴ σημαία διετηρήθη εἰς τὴν δευτέραν θέσιν, τὸν Μάρτιον δικαὶο μετέστη εἰς τὴν τρίτην. Ἡ προτίμησις τῆς ναυάλωσεως ὑπὲ τῶν Σολεῖτῶν καὶ Ἰταλικῶν πλοίων είχεν ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπόν της εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν Στανδών, εἰς τὴν ὁποίαν τὴν πρώτην θέσιν κατέλαβεν εἰς τὰ διελάσσεις τοῦ μηνὸς Μαρτίου ἡ Βρατανικὴ σημαία, τὴν δευτέραν ἡ Ἰταλικὴ καὶ τὴν τρίτην ἡ Ἑλληνικὴ. Διῆλθον τὸν Μάρτιον ἐκ Κωνιτσών 753 ἐπὶ δῆλφ ἀπελόνται καὶ μότοροις 1.716.335 τόννων νέτ., ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 356 τόννων 898.783 προήγοντο ἐκ Δαρδανελίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 397 τόννων 817.552 ἐκ Βοσπόρου. Εἰς Κωνίτην προστίγγισαν 200 μόνον πλοῖα, τὰ δὲ λοιπά 548 διῆλθον ἀκτίθεν τράγυστο. Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Μαρτίου κατανέμετο εἰς 23 σημαίας, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ ὄκτω κατά οἰστραν κιριώτερα: ἥσαν αἱ ὄκδουσθοι: :

Σημαία	Πλοιά	T. νέτ	Σημαία	Πλοιά	T. νέτ
Αγγλική	123	306.929	Τουρκική	96	110.272
Ιταλική	116	305.636	Σοβιετική	48	98.556
Έλληνική	138	261.979	Γερμανική	39	83.247
Νορδγερμανική	67	231.208	Ρουμανική	36	71.098

LIVERPOOL

## REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—*

## **TUG OWNERS**

# BIRKENHEAD

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ  
ΑΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

\*Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

# ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ  
ΟΔΟΣ ΤΟΡΚΑΖΟ 26

## ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

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

ΕΝ Ε.Σ.Σ.Δ.	Είς Μαύρην και 'Αζοφικήν Θάλασσαν:			
	'Οδησσός—Νικολάεφ—Χερσών — Θεοδοσία — Νοβορωσί- σκη—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ:			
	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT			
	<b>Είς Λένινγκραδ :</b>			
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENNGRD			
	'Εν Κων(πόλει (Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν			
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=STANBUL			
	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS			
	» » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS			
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ	ΕΝ ΚΕΔ (Zea): Τηλεγ. Δνσις : MICHALINOS=VOURCARION			
	ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL			
'Εν 'Αλεξανδρεία και Πόρτ-Σάϊδ				
Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULARIΔΗΣ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ				

Φόρτωσις ταχεία-Πρώτης τάξεως δι' ἀνδράκευσιν: Μάρκα "Φ,,,-  
Τιμαι ἐκτὸς συναγωνισμοῦ"- Εκτακτοί ἐκπτώσεις ἀναλόγως  
τῆς προμηθευθησομένης ποσότητος.

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

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

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

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ : τῶν καλυτέον ἀνθρακωρυχείων—γνωστῶν διὰ τὴν σκληρότητά των—μικρὰ ποσότης ψιλοῦ.

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

LARGE — RUBBLY GULM. — BILLY BREAKER — BILLY DUFF



ναυπηγήσεως 1907, με οιρέδιο το 1932, έπωλήθη, εἰς Ιάπωνας ἀντί τιμῆς 355.000 γιάν, ήτοι 20.700 Αγγλικῶν λιρῶν. Τό πλοιόν τούτο είχε πωλήθη τὸν Ιούνιον τοῦ 1916 ἀντί 145.000 λιρῶν καὶ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1923 ἀντί 21.600 λιρῶν.

«Mexicano» Νορδηγικόν, 3694 τ. γκρός, 5800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, ήγοράσθη ὑπὸ Σουηδῶν ἀντὶ 4.500 λιρῶν.

«Artensis» Γερμανικόν, 1767 τ. γκρός, φορτίου 2400 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1921, έπωλήθη ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

«Croxdale» Αγγλικόν, 1327 τ. γκρός, 1650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, ήγοράσθη περὶ Βεσθονῶν ἀντὶ 3700 λιρῶν.

«Warla» Ινδικόν, 2261 τ. γκρός, 3360 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, με οιρέδιο Νο 1 τοῦ 1930, έπωλήθη εἰς Κινέζους ἀντὶ 3700 λιρῶν.

«Baltina» Αδερφαλικόν, 7290 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, με οιρέδιο Νο 3 τοῦ 1932, ήγοράσθη ὑπὸ Κινέζων ἀντὶ 7000 λιρῶν.

«Lovland» Νορδηγικόν, 4050 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1907, έπωλήθη ἀντὶ 131.000 καρωνῶν.

«Amstelstroom» Ολλανδικόν, 2027 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, έπωλήθη εἰς Δανισός ἀντὶ 8000 λιρῶν, ἀφοῦ προσγουμένων διῆλθε οιρέδιο.

«Delia» Ολλανδικόν 4534 τ. γκρός 7500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1910, με οιρέδιο Νο 2 τοῦ 1931, ήγοράσθη περὶ Αγγλικῶν ἀντὶ 8.000 λιρῶν.

«Canadian Beaver» καὶ «Canadian Farmer» Καναδικό, ἀδελφὰ πλοῖα, 2110 τ. γκρός ξυλιτόν, 3200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, έπωλήθησαν ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Αμερικανούς ἀντὶ τιμῆς 15.600 δολαρίων καὶ τὰ δύο.

φαμένει ζωηρά, μὲ προσφερομένας τιμάς διὰ συνήθη φορτηγά πλοῖα γύρω τῶν 21) — ἔως 23) — κατὰ τόνον γκρός.

Κατὰ τὸ α' Βιβλιον τοῦ τρ. ἐπωλήθησαν, ὡς γνωστόν, πρὸς διάλυσιν 132 ἐν ὅλῳ πλοίᾳ, χωρητικότητος 411.000 τ. γκρός, ἔναντι 110 οιραφῶν 461.000 τόννων τοῦ αὐτοτοίχου περισσοῦ τριμηνου, αἱ δὲ κρατοῦσαι προβλέψεις, αἱ βασιζόμεναι εἰς τὴν σύνχρονιν τῶν στατιστικῶν ὑπολογίζουσαν τὴν διαλυθησόμενην ἥμετος χωρητικότητα εἰς 1.700.000 τ. γκρός, ἔναντι 1.850.000 τ. τοῦ π. π.

Ἡ πορεία τῶν διάλυσεων, διαμούντος τοῦ β'. 15θημέρου τοῦ Απριλίου, ἦτορ φωστή, μὲ συνήθη σίνησιν, ἀλλ' οὐχὶ ζαφειρητούμενη ἀπὸ τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν ζωηρότητα, ποὺ εἶχον ἐπικρατήσει κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ π.π. καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1934. Ἡ ἀπροθυμία τῶν Αγγλῶν ὅπως πολῆσουν τὰ παλαιά πλοῖα τον πρὸς διάλυσιν ἢ εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς περιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν, ἀπροθυμία προσρρομένη ἀπὸ τὴν ἀναμονὴν τῶν ἐπέρι τῆς ναυτιλίας μέτρων τῆς Βρετανικῆς νυβεργήσεως, ἔσχεν ἀμεσον τὸν ἀντίτυπόν της εἰς τὴν Αγγλικήν ἀγορὰν τῶν διάλυσεων, κατὰ δὲ τὸ β'. 15θημέρου τοῦ Απριλίου 3 μόνον Αγγλικὰ σκάφη διετέθησαν πρὸς διάλυσιν ἐπὶ 16 ἐν ὅλῳ πολῆσεων πλοίον 69.990 τ. γκρός, κατανεμούμενον εἰς τὰς ἀκολούθους ἑπτὰ σημαίας:

Γαλλικά 5 τ. γκρό. 24.555	Σερβικά 1 τ. γκρός 5.190
Αγγλικά 3 > > 17.305	Ην.Πολ. 1 > > 2.982
Ιταλικά 3 > > 10.751	Γερμαν. 1 > > 1.945
Έλληνικά 2 > > 7.302	Σύνολον 16 69.990

Τὰ ἀναφερόμενα δύο Έλληνικά, είναι—όως καὶ εἰς τὴν οἰκείαν στήλην ἀναγράφομεν—τὰ φορτηγά «Μύκονος» 2154 τ. γκρός καὶ «Αμβρακικός» 5148 τ. γκρός, ἀγορασθέντα αὐτότερο παρὰ Ιταλών διάλυσεων.

Τὰ ποληθέντα 16 πλοῖα 69.990 τ. γκρός ἠγοράσθησαν ἀντὶ 61.770 λιρῶν, 720.000 Γαλλικῶν φράγκων, 375.000 φιορινίων καὶ 10.000 δολ., ἀπὸ διάλυτάς πέντε διαφόρουν Χωρῶν, ὡς ἔξης:

Διαλυταί	Πλοΐα	Τ. γκρός	Τιμὴ £	Λοιπά νομίσματα
Ιταλοί	9	36.096	32.900	φρ. Γαλλ. 720.000
Γερμανοί	3	14.646	14.920	—
Αγγλοί	2	10.936	13.950	—

## Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Μία ἐλαφρὰ χαλάρωσις εἰς τὰς διάλυσεις παλαιῶν πλοίων παρατηρεῖται ἀπὸ τίνος, ὁφειλομένη, κυρίως, εἰς τὴν συντηρητικότητα τῶν πλοιοστητῶν, οἱ ὄποιοι ἐπιδιώκουν νὰ πωλήσουν τὰ οσάφη τῶν εἰς τιμὰς ὑψηλοτέρας ἀπὸ τὰς ἐπικρατούσας σήμερον. Πάντως, παρὰ τὴν συντηρητικότητα αὐτῆς, ἔχασκολονθοῦν εἰς ἀρκετὰ εὑρεῖαν κλίμακα αἱ πωλήσεις, ἡ δὲ ἀπὸ μέρους τῶν ἐργοστασίων διάλυσεως ζήτησις πα-

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

EN AMBOYRΓΩ

ΤΗΛΕΦ. 351471  
ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγεῖον ἐκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ ὅλων τῶν εἰδῶν ἐπιτηδεύσεων, οἵ τινες εἰσι τὰς ἀτμοπλοίων, ἐν βραχυτάτῳ χρόνῳ καὶ εἰς τιμὰς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν ὅλους τοὺς λιμένας Αγγλίας καὶ Continent.

Norderwerft Hamburg  
Neubau Reparatur  
schnell, billig, gut  
„SO GEHT HE GOOD“  
Wir stellen auch Sie zufrieden!

ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ  
DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ  
ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Μῆκος	102'
Πλάτος	22.4"
Βύθισμα	9'
MOTEUR DIESEL	
Χωρητικότης φορτίου	
Ταχύτης	
Regist.	
Netto	

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΕΠΟΠΤΗΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ Γ. ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ

Όλλανδοι	1	5.330	—	φρούρια	375.000
Αμερικανοί	1	2.982	—	δολλάρια	10.000
Σύνολον	16	69.990	61.770		

Αντιθέτως πρός την ζωηράν ζήτησιν παλαιάς χωροτικότητος από τη Ιταλικά έγχροιστασία διαλύσεων, τα Ιαπωνικά τοιαύτα ονόμειαν άγοράν εξέλεισαν, λέγεται δὲ μόνον, ότι ένδιαφέροντα διά το Γαλλικόν λάινερ «Rochambeau» 12.678 τόννων γχρός, ούτινος και διαπραγματεύονται την άγοράν.

Οι Ιταλοί διαλνται ήγόρασαν τα Ιταλικά άπιοπλουα «Amfitrite» 4921 τ. γχρός (τοῦ 1902) αντί 5.200 λιρών, τα «Parisina» 4.250 τ. (τοῦ 1905) αντί 4.000 λιρών, ώστε και ενόσησται μὲ ζημιάς και «Alfio» 1580 τ. (τοῦ 1890) αντί 2.000 λιρών. Ήγόρασαν ἐπίσης τα «Ελληνικά «Μύκονος» 2154 τ. γχρός (τοῦ 1894) αντί 2.150 λιρών και «Αμβρακικός» 5148 τ. (τοῦ 1901) αντί 5.750 λιρών, τα Γαλλικά «El Medina» 2810 τ. (τοῦ 1895) αντί 240.000 φρ., και «Figueg» 3714 τ. (τοῦ 1903) αντί 480.000 φράγκων, τα Γιουγκοσλαβικά «Jugoslavia» 5150 τ. γχρός (τοῦ 1901) αντί 6.500 λιρών και το «Αγγλικόν «Nevisian» 6369 τ. γχρός (τοῦ 1912) αντί 7.000 λιρών, παραδοτέονταν την Αγγλική σπου τελεί εν περιπλοισμῷ.

Γερμανοί διαλνται ηγόρασαν αντί 12.850 λιρών τα Γαλλικά από τα «Honduras» 5903 τ. γχρός (τοῦ 1909) και «Iowa» 6.798 τ. (1906) και 2100 λιρών το Γερμανικόν από τα «Voglinde» 1.945 τ. (τοῦ 1891).

Άγγλοι διαλνται ηγόρασαν τα Αγγλικά από τα «Anselma de Larriaga» 5955 τ. γχρός (τοῦ 1914) αντί 7.750 λιρών και τα «Portuguese Prince» 4981 τ. γχρός (τοῦ 1912) αντί 6.200 λιρών.

Όλλανδοι διαλνται ηγόρασαν το Γαλλικόν «Virginie» 5330 τ. γχρός (τοῦ 1903) αντί 375.000 φρούριων και Αμερικανοί διαλνται ηγόρασαν το από τα «Charles E. Harwad» 2982 τ. γχρός (τοῦ 1913) αντί 10.000 δολλαρίων.

## Ναυτικαὶ Δίκαι

— Η έρμηνεία των περὶ πάγου ἄρδρων τῶν Ρωσικῶν ναυλοσυμφώνων.

Ἐνόπλιον τοῦ δικαιοτηρίου τῆς βουλῆς τῶν Λόρδων ηχθησαν πρὸς ταῦτόρον συζητήσιν δύο διοίας φύσεως ὑποθέσεις, κατ' ἔφεστην τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως, ἀπό μέρους τῶν Ρώσων ναυλωτῶν ἐναντίον τῶν ιδιοκτητῶν τοῦ Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Αναστασία» και τοῦ Λαϊκοῦ «Asko». Ο δικαστὴς λόρδος Wright ἐπειδίδων μίαν ἀπόφασιν δι' ἀμφοτέρας τὰς ὑποθέσεις ἐπεκύρωσε τὴν πρωτότοπην τοῦ ἀπό τοῦ Αναστασίας τὸν περιπλοισμόν, ἀπό τοῦ Σοβιετικῆς Εμπορικῆς ἀντιπροσωπείας Πειραιῶς, ἐκ προσωποῖστης την «Ugleexport», προέβλεψεν διά τοῦ Ελληνικοῦ φορτηγοῦ θά κατηγορήσει τοῦ τὴν Μαριούπολιν πρὸς φόρτωσιν γιανθρώπου και παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τανατηρίου.

Τοῦ λόρδου Roche, ἡτος εἶχε στηριχθῆ ἐπὶ τῆς ἀρχικῶς πρόσκληθείσης διαιτησίας και διὰ τῆς δόπιας ἀνεγνωρίζετο ὅτι οἱ ιδιοκτηταὶ τοῦ ἀπό την «Αναστασία» ἐδικαίωντο νὰ εἰσπράξουν ἀπὸ μέρους τῶν Ρώσων ναυλωτῶν λ. στ. 627.2.3. Η διαφορά συνίστατο ἐξ τοῦ κατὰ πόσον οἱ ἐφειβάλλοντες ναυλωταὶ —ἐν προκειμένῳ ἡ «Ugleexport» τοῦ Charkow— ὑπερχρεῶντο νὰ πληρώσουν εἰς τοὺς ιδιοκτηταὶς τῆς «Αναστασίας» ἀποζημιώσιν διὰ τὴν καθυστέρησιν τοῦ σκάφους, ὅταν τοῦτο κατηγορήσει πρὸς φόρτωσιν εἰς λιμένα ἀποκεκλεισμένον. ὑπὸ τῶν πάγων. Εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ Δανικοῦ ἀπό τα «Asko» ἡ οὐσία τῆς ὑποθέσεως ἦτο ἡ ίδια —ἀποζημιώσις δημέρου καθυστέρησες λόγῳ τῆς μη παροχῆς ἔγκαιρου βοηθείας ὑπὸ παγοθραύστου — μὲ μόνην τὴν διαφοράν διὰ ἐναγομένη ἑταῖρα ἥτο ἡ «Russian Wood Agency, Ltd», ὡς ἐκπρόσωπος τῆς «Exports».

Αναπτύσσοντος ὁ λόρδος Wright τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ἀνεσκόπησε τὰς δύο ὑποθέσεις τονίσας, ὅτι αὗται προήλθον ἐξ τῆς διαφόρου ἔρμηνειας δύο ναυλοσυμφώνων, ἐκαστον τῶν ὅποιων περιελάμβανεν ἓνα ἀρδυνον περὶ πάγων, δημοιον μὲν κατ' οὐσίαν εἰς ἀμφοτέρας τὰς ὑποθέσεις, διαφορον δημοιον κατά τὴν λεπτομερειακὴν ἀντοῦ διατύπωσιν. Τὰ δύο ναυλοσυμφώνων προέβλεπον τὴν παροχὴν βοηθείας παγοθραύστου ἀπὸ μέρους τῶν ναυλωτῶν, εἰς ἣν περιττώσιν θά ἦτο τοῦτο ἀναγκαῖον διὰ νὰ δυνηθῶν τὰ ναυλωμένα πλοῖα νὰ εἰσπλεύσουν εἰς τὸν λιμένα της φορτόσεως της φορτηγοῦ τοῦ προορισμοῦ των. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀπό την «Αναστασία» τὸ ναυλοσυμφώνον, ὅπερ συνήρθη ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ και της Σοβιετικῆς Εμπορικῆς ἀντιπροσωπείας Πειραιῶς, ἐκ προσωποῖστης την «Ugleexport», προέβλεψεν διά τοῦ Ελληνικοῦ φορτηγοῦ θά κατηγορήσει τοῦ τὴν Μαριούπολιν πρὸς φόρτωσιν γιανθρώπου και παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τανατηρίου.

Τὴν 31ην Ιανουαρίου 1931, ἔφθασε πράγματι τὸ ἀπό την «Αναστασίας» εἰς τὴν ἄκραν τοῦ πάγου, ὅπις καθίσταται ἀδύνατον τὸν περιπτέρω πρὸς τὴν Μαριούπολιν πλοῦν, ὑπένειν δὲ τὴν ἔλενσιν παγοθραύστου μέχρι τῆς 2ας π. μ. ὥρας τῆς Φεβρουαρίου και ἔφθασεν εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως τὴν 4ην Μαρτίου περὶ ὥραν βγαντοῦ πρωτηνῆς. Ο διάμεσος χρόνος, τὸν διοίων ἔχομενην τὸ σάρος διὰ νὰ εἰσπλεύσῃ ἀπὸ τὴν ἀκραν τοῦ πάγου εἰς τὴν Μαριούπολιν και τεθῆ εἰς θέσιν φορτώσεως διατείται εἰς τρεῖς περιόδους. Κατὰ τὴν πρώτην, ἡ βοήθεια τοῦ παγοθραύστου παρέχεται διατεκομμένως και οὐχι πέραν τῶν 21 1/2 ὡρῶν, κατὰ τὴν δευτέραν περιόδον οὐδεμίᾳ παρεσχέθη βοήθεια και κατὰ τὴν τρίτην παρείχετο αὐτῇ ἐξ διαλειμμάτων. Οι ναυλωταὶ δὲν ιδινήθησαν νὰ δικιαλογήσουν τὴν μὴ παροχὴν συνεχοδες και ἀποτελεσματικῆς βοηθείας εἰς τὸ πλοῖον, ισχυρισθησαν δ' ἀπλῶς, διὰ τὴν ἔρμηνειαν τοῦ περὶ πάγου ἀρδυνον τοῦ ναυλοσυμφώνου ἔξεπληρωσαν τὴν ὑποθέσεωσιν τοῦ περὶ πάγου ἀρδυνον —τὴν μεσολαβήσει τον— ἔφθασεν ὁ παγοθραύστης παρὰ τὴν «Αναστασίαν» εἰς τὸ ἄκρον τοῦ πάγου. Από

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΤΠΟΛΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑΙ:

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

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

της στιγμής ἔκεινης—εἶπον—ἔπαινε κάθε περαιτέρω πρός τὸ σκάφος ὑποχρέωσίς των.

Ο λόρδος δικαστής ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου συνεφώνησε μὲ τὰ συμπεράσματα τοῦ διαιτητοῦ καὶ τοῦ ἐκδόσαντος τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν δικαστοῦ. Ή ἑπορχέωσις τῶν ναυλωτῶν ἡτο δητὴ καὶ σαρῆς, εἰτε: "Ἐδει νὰ παράσχουν εἰς τὴν «Ἀναστασίαν» βοήθειαν παγοθραύστον, διστά νὰ δυνηθῇ τὸ πλοῖον νὰ φθάσῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως, ἢ ν' ἀναχωρήσῃ ἐξ αὐτοῦ καὶ οὐχὶ νὰ συνεννοθοῦν, ἀλλᾶς, μὲ τὴν λιμενικήν ἀρχήν ἡ ἀλλοὶ τινὰ ἀρμόδιον, διὰ τὴν ἀποστολὴν τοῦ παγοθραύστου. Οἱ ναυλωταί εἰχον συμβληθῆναν νὰ χορηγήσουν αὐτοῖς τὴν βοήθειαν καὶ οὐδόλως ἐδικαιολογοῦντο μὲ τὴν πρόσφασιν, ὅτι ἡ παγοθραύστικὴ ὑπηρεσία δὲν ἔτελει ὑπὸ τὸν ἔλεγχον των.

Συνεχίζων δὲ ὁ Ἀγγλὸς δικαστὴς ἔτοντινεν, ὅτι διὰ τοῦ περὶ πάγου ἀρθροῦ, οἱ Ρέσοι ναυλωταὶ ἀνεγνώσιαν ὡς ὑποχρέωσίν των τὴν παροχὴν βοήθειας καὶ τὴν κάλυψιν τῶν τυχὸν ἐκ τοῦ πάγου κινδύνων τοῦ πλοίου καὶ ὅχι ἀπλῶς νὰ πράξουν τὸ καλύτερον μεριμνῶντες διὰ τὴν ἀποστολὴν παγοθραύστου. Δεῖν ἔχοτατο, δηλαδὴ, ἡ παροχὴ ἀποτελεσματικῆς βοήθειας ἀπὸ τὴν ἰδιαιτέραν συνεννόησιν πλοιοκτητῶν καὶ παγοθραύστικου, ἀλλ' ἡτο ἀποκλειστικὴ ὑποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν νὰ ἔξασταλονται τὴν συνδρομὴν τοῦ παγοθραύστου διὰ νὰ φθάσῃ τὸ σκάφος εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως ἢ ν' ἀποπλεύσῃ ἐξ αὐτοῦ ἐμφρόνων. Κατὰ τὸ τενέμα τοῦ περὶ πάγου ἀρθροῦ, ἡ παροχὴ τῆς συνδρομῆς ἐσήμανε οὐχὶ μίαν τυχαίαν καὶ διακεκομένην βοήθειαν, ἀλλὰ μίαν συνεχῆ καὶ ἀποτελεσματικὴν τοιαντήν. Βεβαίως—ἔξηκολούθησεν δὲ ὁ Ἀγγλὸς δικαστὴς—εἶνε δυνατὸν νὰ ὑπάρξουν καὶ μερικαὶ ἔκτακτοι περιπτώσεις, ὡς λ.χ. κίνδυνοι θαλάσσης, κατὰ τὰς ὅποιας, χωρὶς νὰ καταλογισθῆ σφάλμα εἰς κανένα τῶν συμβαλλομένων, εἰνε δυνατὸν νὰ ἐμπιδοθεῖται δικαστής τοῦ παγοθραύστικου, δὲν ἐπιτρέπεται δικαστής ποτὲ νὰ συμβῇ τοῦτο προκειμένου νὰ διαθέσουν οἱ ναυλωταὶ τὸν παγοθραύστην διὰ νὰ βοήθησῃ ἡ συνδρομὴ ἔτερα πλοῖο. Η τοιαντή πρᾶξις των δὲν δύναται νὰ γαραγηθεῖται ἀλλως, παρὰ νὰ παράβασις τοῦ σχετικοῦ ἀρθροῦ τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Κατὰ τὸν δικαστήν, ἡ ορτὴ αὐτῆς ὑποχρέωσις τοῦ νὰ παραχωρηθῇ ἡ βοήθεια τοῦ παγοθραύστου εἰς τὸ ναυλωμένον πλοίον, συνεπάγεται καὶ τὴν ἀνάληψιν εὐθυνῶν τόσον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους, δύον καὶ διὰ τὴν ἐπιτυχῆ περασιών τις ἀποστολῆς του. Τὸ σύστημα τῆς συνδείας πολλῶν πλοίων παρ', ἐνὸς μόνον παγοθραύστου θὰ ἐδικαιολογεῖτο, ἐφόσον τοῦτο θὰ ἡδύνατο νὰ συμβιβασθῇ μὲ τὴν ἀνωτέρῳ ὑπερτάτην ὑποχρέωσιν. Εν ἐναντίᾳ περιπτώσεις κάθε ἀλλῆ δικαιολογίας ἀποβαίνει ἀστήρικτος, οἱ δὲ ναυλωταὶ ὀφείλονται νὰ καταβάλουν τὰς ζημιάς τῶν πλοίων διὰ πάσαν καθυστέρησιν των καὶ διὰ κάθε βλάβην των προερχομένην ἐκ τῶν πάγων.

## Τὸ φορτηγὸν "Στεφανιός," προσαράξαν ἐγκατελείφθη

Τὸ φορτηγὸν «Στεφανιός» τοῦ κ. Ἀνδρ. Λαιμοῦ, τόννων γκρὸς 4081 καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἀπόπλευσαν τὴν 24ην Μαρτίου ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας μὲ φορτίον σιτηρῶν διὰ Λάς Πάλμας (διαταγάς), προσήργαξεν τὴν αὐγὴν τῆς 1ης Απριλίου ἐπὶ τῆς ὑφάλου Brisset, δύο μίλια N.D. τοῦ Ἀνατολικοῦ ἀκρωτηρίου τῆς νησίδος Mayo, τῆς Μαδεράς. Τὸ πρῶτον ορδίνα περὶ τοῦ ἀτυχήματος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διεβιβάσθη παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ μότοροπιτ «Asturias» καὶ προσέθετεν, ὅτι εἰς βοήθειαν τοῦ «Στεφανιοῦ» κατηνθύνετο τὸ ἄλλο «Crown of Galicia».

Ἐπηκολούθησαν ἔτερα ορδίνα παρέχοντα ἀρκετὰς περὶ τῆς προσαράξεως πληροφορίας. Οὕτω, τὰ κύτη No 1 καὶ No 3 κατεύλυσθησαν εὐθὺς μετὰ τὴν προσάρξην ἀπὸ τὰ διανομέντα εἰς τὰ ὑψαλα τοῦ σκάφους όγηματα, εἰς δὲ τὸ μηχανωστάσιον καὶ τὸ λεβητοστάσιον τοῦ ἔφθασαν τὰ ὑδατα εἰς ὑψος 15 ποδῶν. Ο καιδός ἡτο μᾶλλον δυσάρεστος, μὲ ἀνεμον ΒΑ. καὶ κυματισμὸν μέτριον, αἱ δὲ ἀντλίαι τοῦ πλοίου ἀνίκανοι νὰ συγκρατήσουν τὴν διαφρονή, ητὶς ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὰ κύτη 2 καὶ 4. Εξητήθη ἐξ Ἀγίου Βικεντίου ἡ βοήθεια ναυαγωστικοῦ καὶ ἡ ἀποστολὴ ἴσχυρῶν ἀντλιῶν, ναυαγωστικοῦ δικαίου δὲν ὑπῆρχε, ή δὲ ἀποστολὴ ἀντλιῶν ἡτο ἀνέφικτος, ἐλλείφει μεταφορικοῦ μέσουν.

Τὴν 17ην Ἀπριλίου ἡ θέσις τοῦ «Στεφανιοῦ» ἐπεδεινώθη, αἱ μηχαναὶ του ἡγιοποιήθησαν καὶ ὁ ἀσύρματος του ἐλειτούργει μετὰ δυσκολίας. Η παροχὴ ἀτμοῦ διεκόπη, τὸ δὲ ὑδωρ ἀνήρχετο ἐντὸς τῶν κυτῶν κατὰ ἓνα πόδα τὴν ὥραν. Τὸ ἄλλο «Crown of Galicia» φᾶσαν παρὰ τὸ ναυάγιον δὲν ἡδυνήθη νὰ προσφέρῃ θετικὴν βοήθειαν διὰ τὴν ἀνέλκυσιν, ἡρκεσθή δὲ νὰ παραμείνῃ ὑπὲρ ἀπόδινον διὰ τὰ παραλάβη τὸ πλήρωμα. Εν τῷ μεταξὺ δὲ εἰς Σαΐν Βίντσεντ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόδδη προσπαθῶν νὰ ναυλώσῃ σκάφη διὰ τὴν περισσών ἐνδεικόμενον μικρά τινα ίστιφρόρα.

Τὴν 19ην ἐπεκράτησε πακοκαιρία μὲ βαρύν κυματισμόν, τὸ δὲ σκάφος κλυδωνιζόμενον ἐκέύπα εἰς τὸν βυθὸν καὶ ὑφίστατο διαρκῶς καὶ νέας ζημίας. Η θέσις τοῦ πληρώματος ἀπέβη προβληματική, διὰ δὲ καὶ ὁ πλοίαρχος διέταξε τὴν ἐγκατάλειψιν. Τὸ πλήρωμα ἐξῆλθεν εἰς τὴν Mayo, ὁπόθεν καὶ παρελήφθη τὴν ἐπομένην ὑπὸ τοῦ ἀποστάλεντος ἐκ Σαΐν Βίντσεντ ἀτμοπλοίου τοῦ «Torridal». Τὴν μεσημβρίαν τῆς 20ης Ἀπριλίου ἡ τρικυμία ἐξηκολούθησε μὲ αὔξουσαν διαρκῶς τὴν

## ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ  
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΔΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIETE D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαὶ ἔκτὸς συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

εντασίν της. Το σκάφος παρασυρθέν πρός την έγγυτα κειμένην βραχώδη άκτην ἐκαλύπτετο ἀπό τὰ ἑκσπῶντα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος του κύματα, ἄτινα προύξενον βαρείας ζημίας καὶ παρέσυρον καλύμματα κυτῶν, ἐλάσματα, σωστιβίους λέμβους τοῦ Λόπ.

Ἡ τελευταῖς ἔκθεσις τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Λόπ ἀναφέρει, ὅτι τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν Νο 2 καὶ 3 καὶ τοῦ «ερόδος—μπώνικες» ἐθραύσθησαν, τὰ ἀδιάβροχα καλύμματα τῶν κυτῶν 1 καὶ 4 παρεσύρθησαν, ἀπαν τὸ ἑσωτερικὸν τοῦ σκάφους κατελόνθη, τὸ δὲ κατάστρωμα κατεστράφη. Πλοίον καὶ φορτίον θεωροῦνται ὡς δίλικῶς ἀπολεσθέντα.

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ ληξιαν 15θήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θυλάσσια δυστυχήματα εἰς 'Ελληνικά σκάφη :

«Ιω. Μ. 'Εμπειρίκος».—Κατὰ πληροφορίας ἐκ Ροζάριο τὸ φορτηγὸν μακρινὸν ποταμὸν Πλέιτ παρὰ τὸ χιλιόμετρον 500, ἀλλὰ μετά τινας ὥρας χωρὶς νὰ ζητήσῃς δούλειαν ρυμουλκύν ἀντικύθη μόνον του καὶ κατημύθηνται εἰς Σάντα Φέ. Ζημιὰς εἰς τὰ διφάλα του δὲν ὑπέστη.

«Δημ. Λ. Δανιόλος».—Αἱ ἐπισκαυαὶ τῶν ζημιῶν, ἀτινας ὑπέστη ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ φορτηγὸν «'Αννα Βασιλάκη» συνεπληρώθησαν εἰς Κων-λιν τὴν 13ην 'Απριλίου, ὅποτε καὶ ἐπειθωρίγηθε τὸ πλοῖον, λαδὸν πιστοποιητικὸν νυκτιπλοίας. «Ακολούθως ἐπανενέφρωτος τὸ ἐκφορτωθὲν τρίμα τοῦ φορτίου του καὶ ἀπέπλυσε δι' 'Αμερίσαν.

«Άγιος Νικόλαος».—«Οπως ἀναγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἰχε συγκρούσθη εἰς Ρουέν μὲ τὸ Γαλλικὸν ἀπ». «Capitaine Edmond Laborie». Κατὰ τὸν γενομένην παρὰ δύτου ἐπιθεώρησην τῶν ὑφάλων του δὲν εὑρέθησαν ζημιαί. «Ο ἐπιθεωρητὴς τοῦ Λόπ διέταξε τὴν ἐπισκευὴν δύο νομάριων τοῦ προστέχου, τὴν ἀδυνητάμπιον δύο ἀλαρμάτων καὶ τὴν ἐπιθέρωτον διαφέρων τινῶν ἐλαφρῶν ζημιῶν τοῦ καταστρώματος.

(Άπρ. 13—14)

«Μαργαρίτα».—Προσρρόμενον ἐκ Γαλαζίου, δησού εἰχεν ἀποκλεισθῆ ὑπὸ τῶν πάγων καθ' ὅλην σχεδὸν τὴν χειμερινὴν περίοδον, κατέπλευσεν εἰς Ηάτρας μὲ φορτίον ξυλείας καὶ φασολίων. Κατὰ τὸ πλοῦν του συνήντησε αρρεῖν τρικυμίαν, ἀποτέλεσμα τῆς ὑποίας ὑπῆρξεν ἡ μετατόπισης τοῦ ἀπὸ τοῦ καταστρώματος φορτίου ξυλείας καὶ ἡ ἐλαφρὰ τοῦ πλοῖου καλλοις πρὸς τὴν ἑτέραν αὐτοῦ πλευράν. Μετὰ τὴν ἐκφρωτωσιν τοῦ διὰ Ηάτρας τριμήτας τοῦ φορτίου, τὸ σκάφος κατημύθηνται εἰς Αἴγιον καὶ εἰπεις εἰς Χαλκίδα.

«Αντώνης Μίχαλος».—Κατέπλευσεν εἰς τὴν 'Αμερίσαν μὲ φορτίον Ρωσικῶν γεννημάτων. «Ο πλοιάρχος ἀνέφερεν, διτὶ τὸ σκάφος ἐξῆρθε τῆς Χεοσούνας δούλειας παγοθραυστικοῦ καὶ διτὶ προσφανῶς ὑπέστη ζημίας ἐκ τῶν πάγων, διτὶ κατὰ τὸν πλοῦν ἐνεφανίσθησαν δύτατα εἰς τὸ φέρπικον καὶ εἰς τὸ κύτος Νο 1. Τὰ δύτατα συνεκρατοῦντο ἀπὸ τὰς ἀντλίας τοῦ πλοΐου, πρὸ περιστολῆς δὲ τῆς διαρροῆς ἐποπθειθῆσαν καὶ πρόσθετα δύτινα διαφράγματα. Τὸ σκάφος εἰχε προσεγγίσει καὶ εἰς Νικολάειφ διὰ προσωρινᾶς ἐπισκευάς.

«Δεωνίδας ΙΙ».—Προσγραχμένον εἰς Arcona καὶ εἰς κρίσιμον θέσιν, ὡς ἀναγράψαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Μετὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοΐου ἀπὸ τὸ πλήρωμα, ἐπλευσεῖς παρὰ τὸ ναυάγιον τοῦ Σουηδικῶν νυκτιπλοίας «Hermes», ὅπερ καὶ ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του, διτὶ τὸ «Δεωνίδας ΙΙ». ἔχει ἀποκείλεις καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸ μῆκος καὶ διτὶ ἔχει κατακλυσθῆ ἀπὸ τὰ δύτατα ἀπὸ πρώτης μέχρι τοῦ πρύμνης. Μὲ τὴν

ἀμπώτιδα ἡ διαρροὴ μειοῦται αἰσθητῶς, τὸ πρωραῖον κύτος καθίσταται σχεδὸν σταγανόν, τὸ κύτος Νο 2 μέντα ἔως τὸ μέσον, τὰ δὲ πρυμναῖα κύτα ὅμοιως. «Οταν κατέπιασεν ἡ σφραγίδης τῆς τρικυμίας οἱ ναυαγοσθνται, ὁ πλοιάρχος καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ Λόπ ἀνήλθον ἐπὶ τοῦ ναυαγίου διαπιστώσαντες τὸ δυαχερές τῆς ἐκφορτώσεως καὶ ἀνελκύσσονται. Τὴν νότη τῆς 14ης η κακοκυρία πανελήφθη, τὴν δὲ πρωτανὴν ἐπομένης ὀλόκληρην τὸ πλοῖον εἰχε καλυψθῆ ἀπὸ τὰ δύτατα. Τὸ πλήρωμα διετάχθη νὰ ἀποτρέψῃ εἰς τὴν Ἐλλάδα. Ο ἐπιθεωρήσας τὰ δύτατα ἀνεψιαστείς πειρατεῖρων ἔργαισιν, οἱ δὲ ναυαγοσθνται ἐγκατέλειψαν πάσσων πειρατεῖρων ἔργαισιν, καὶ φορτίον τῷ διαπιστώσαντες πλοϊον καὶ φορτίον ὡς δίλικην ἀπώλειαν. Τὴν 17ην 'Απριλίου ἐν τούτοις τὸ Γερμανικὸν ναυαγοσωστικὸν «Seemowe» ἐπωφελούμενον τῆς ἀμπώτιδος καὶ τῆς ἐπικρατησάσης γαλήνης κατώρθωσε νὰ ἐκφορτώσῃ 800 τόννους γκανθιθράκων. Αἱ ἔργαισι εἶναι ἐκφορτώσεως συνεχίζονται.

Κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας, χάρις εἰς τὴν συνεχιοθεῖσαν καλοκαιρίαν, τὸ Γερμανικὸν ναυαγοσωστικὸν γῆγησε τὸ διασωθὲν γκανθιθράκωφτον εἰς 1300 τόννους, κατόπιν εἰς 1800 καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς 2200 τόννους, ἐποπότετησεν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἀντιλίπης καὶ διὰ δοκιμαστικῆς ἀντλήσεως ἀπειδεῖχθη, διτὶ ὑδύναντο νὰ καταστῶσι: στεγανὰ τὸ φέρπικον καὶ τὸ κύτος Νο 1. Τὴν 21ην 'Απριλίου τὸ «Seemowe» ἔργαισε νὰ ἐργάζεται: δραστηρίων διὰ τὴν ἀνάλκωσιν τοῦ σκάφους, ἐντές τοῦ πλοΐου ὑπῆρχον εἰσάτι 4500 τ. φορτίου, μὲ πολλὰς ἐλπίδες τελικῆς ἐπιτυχίας καὶ ρυμουλκύσεως τοῦ «Λεωνίδα ΙΙ», εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα πρός δεξαμενισμον καὶ ἀποθεώργησιν. Μετὰ τὴν πρόσδοσην τῶν ναυαγοσωστικῶν ἔργαισιν αἱ Ἀνοιξινφ ἀντασφάλεια: τοῦ πλοΐου κατήλθον ἀπὸ 65 εἰς 50 σ.ο. γκινέσσαι.

Τὴν ἐπόπεραν τῆς 23ης 'Απριλίου, παρὰ τὴν κυματώδη θάλασσαν, οἱ ναυαγοσθνται ἡδυνθήσανται ὑπὸ πομονώσουν τὸ κύτος Νο 1, τὰ δύτατα τοῦ διποίου εἰχον ὑποστῆ τὰς σοδαράτερας ζημιαίς δυστυχῶς δρωτὸν τὴν 24ην 'Απριλίου ἐπεκράτησαν ισχυρὰ Βάτρικυμία, αἱ δὲ ναυαγοσωστικαὶ ἔργαισι διεκδηπάνων.

«Ταιριοποιᾶς».—Αἱ προξενηθεῖσαι εἰς τὸ πλοῖον σοδαραὶ ζημιαὶ ἐκ τῆς συγκρούσεως του μὲ τὸ φορτηγὸν «Δωρίς» ἐπωκευάσθησαν εἰς Κάρδια. Τὸ πλοῖον ἐξελθεῖν τῆς δεξαμενῆς καὶ ἐπαναφορτώσαν ἀναχώρησε κατευθινόμενον εἰς Μπουένος «Αὔρες».

«Δημ. Ν. Βογιατζῆδης».—«Ἐπιθεωρηθὲν εἰς Σουλινᾶ καὶ τοὺς πιστοποιητικοῦ ναυαπολεῖος ἀπέπλυσε διὰ τὸν προρρισμὸν του». (Άπρ. 14—17)

«Γεώργ. Μ. Λιβανόδης».—«Ἀνυχωροῦν ἔμφορτον ἀπὸ Σάν Νικολάος διὰ Μαζέρως (Ωιαταγάς) προσήρχεται εἰς τὰ ἀβαθή τοῦ Πλέιτ παρὰ τὸ 58ον χιλιόμετρον. Τὸ σκάφος ἀνέλκυσθεν ἀνευ δοηθείσαις καὶ χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημιαὶς ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν του.

(Άπρ. 16—17)

«Άγια Βασιλάρα».—Κατέπλευσεν εἰς τὴν Νεάπολιν μὲ ἐλαφράν διαρροήν εἰς τὸ διαπλέσιμα τῶν μπανκερές, δὲ πλοιάρχος εἶχεν τῆς 18ης.

(Άπρ. 18)

«Αντώνιος Μίχαλος».—Κατευθυνόμενον κανόνις ἐκ Ρέττερνταρ εἰς Δάντοιγκ ἀπώλεσεν δῆλας τὰς πτέρυγας τῆς ἔλικος του ἐκ προσκρούσεως εἰς τὰς διάβαθης διώρυγας Brunsbuttelkoog. Τὸ πλοῖον ἐρρυμούσκηνή ήταν τοῦ Κίελων, δησού καὶ ἀντικατέστησε τὴν ἔλικά του διὰ τῆς ἐφεδρικῆς τοιωτήτης. Ή ἔργαισις ἀποκατάθησε τὴν 22ην 'Απριλίου, τὸ δὲ σκάφος ἀνεχώρησε τὴν ἐπόπεραν τῆς 18ης ἡμέρας διὰ Δάντοιγκ, ἀφοῦ προηγουμένων δῆλας πιστοποιητικὸν ναυοιπλοίας.

«Μιχαήλ Α.».—Κατευθυνόμενον ἐκ Δάντοιγκ μὲ φορτίον γκανθιθράκων εἰς τὴν Βαντετλαν, ἔζωκειλα τὴν νότα της 14ης 'Απριλίου, συνεπεισθεῖσαν δῆλης τοῦ μηχανήματος τοῦ πηγαλοίου του, εἰς τὸν πορθμὸν τῆς Μεσσήνας, παρὰ τὴν ἀκτὴν Καβάλλο καὶ εἰς θέσιν πλάτους 38—15 B. καὶ μήκους 15—12 A. Ο πλοιάρχος ἐξήγησεν ἀμέσως διὰ τοῦ ἀσυρμάτου βοηθείαν, διότι, ἀμα τὴν προσαράξει, ἀπώλεσε τὸ πλοῖον τὴν δεξιάν του ἄγκυραν

(Άπρ. 20—22)

«ΕΝΟΧΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

μετ' ἄρκειας ἀλλούσων καὶ παρουσίας διακρούγει τὸ φόρπικ. Ἐπὶ τόπου  
ἐπειπος τὸ Ἰταλικὸν ναυκρυσμοτικὸν «Salvatore Primo», καθὼς καὶ ὁ  
ἄτικός πρόσωπος τοῦ Λέοντος.

Τὴν πρότατὴν ἡμέραν τὴν ἑάντερωσιν τῶν ἔργωνταίν τὸν ἐπαρτοῦμέναν 150 τὸννοι, ἐνῷ οἱ δύται ἡσχολοῦντο εἰς τὴν ἀπεισώργησιν τῶν ὑψάλων καὶ τὴν ἐπιτεκνήν τῶν ἀνευρισκομένων δημιών, τὴν δὲ 169ν Ἀπριλίου, ἀφοῦ ἐπαρτοῦμέναν 750 τ. γατανθράκων, ἀπετεύχθη ἡ ἀλέκουσις καὶ ρυμούλητος τοῦ πλοίου εἰς τὴν Μεσσήνην.

Δύτικαιον θεωρήσαντς τὰ ὑφαλα τοῦ σκάφους ἐπασκεύασαν τὰς ζημιές καὶ συνεκρήτησαν τὸν διαρρόην, θά γινη δύως καὶ νέας ἐπιθεώραγες, τόσον τῶν ὑφαλῶν, ὅσον καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν τάνκες, δηπου ὑπάργουν ζημιές. (Απρ. 14-24)

**«Φώτης.**— 'Εξ 'Αργεντινής δι' 'Αγγλίαν μέ γεννήματα ἐφίσιεις πλησίον τοῦ Londonterry, ἀντός του ποταμοῦ Foyle και παρά τὴν ἄκραν Leopardi Point. Βούθεια δὲν ἔχειται, τὸ δὲ πλεῖον ἀναλογούθη τὴν ἐπομένην μάρνη του κατὰ τὴν δέρματα τῆς περιήλιας παλιρροίας. Αὐθημέρων ἐθίσασεν εἰς τὸν προσορισμὸν του χωριός νὰ ὑποταγῇ Κυρίας τῷ οὗτον.

«Βάντα». Διαφρούσης αφοδηράς τρικυμίας θύρωνθήγουν τά πρυμνήσαι τον φορτηγού μαζί τουόν εἰς τὴν Σαρδίνην. Τὸ πλοῖον παρασεύει προέξηντος ζημιᾶς εἰς ἥπα πλωτῶν γερανῶν χρησιμοποιεύμενον διὰ τὴν ἐκφράτων γκιανθράκων.

«Τρίτων». — Προσάγραξαν ἀλλαφθῶς εἰς τὰ ἀδαθῆ τοῦ Ηλέιτ παρὰ τὸ 93ον χιλιόμετρον. Εἰς τὴν ίδιαν θέσιν προσάγραξαν καὶ ἄλλα τρία σκάφη.

«Νικοκλῆς». — Κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβρόσιαν ἐκ Κονσταντίης μὲν φορτίον γεννημάτων, ἀφοῦ προηγουμένως προσήγγισεν εἰς "Ἄνθρωπος πέρης ἐπίκαιωνή βλάδης τῆς τροφοδοτικῆς ἀντλίας του. Διαρκοῦντος τοῦ ταξιδίου, συνήγνωσε τὸ σκάφος αφορδῶν τρικυμίαν, μεγάλα δὲ κύματα διερχόμενα ὑπὲρ τὸ καταστρωμα του πρεδίζησαν εἰς αὐτὸς ὀρκετὰς ἔγματάς. Τὰ ἀδιάδρομα κακλώματα τῶν κυνῶν 1, 3, 4 και 5 ἐσχίσθησαν, ἐσχημάτῳ δὲ τῆς ὑπερβρεῖς ὑδάτων εἰς τὰ τάνις. (Απρ. 24)

‘Η φορτηγὸς Ναυτιλία καὶ ἡ σιτοπαραγωγὴ

Αἱ κρατοῦσαι προβλέψεις περὶ τῆς πιθανῆς πορείας τῶν ναυλώσεων διὰ μεταφορᾶς γεννημάτων εἶναι λιαν δυσάρεστοι, μή παρέχουσαι ἐλπίδας ὅτι θέλει προκύψει συντόμως εὐρυτέρα τις ἔργασια διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Τούτεσται ἐν προκειμένῳ ὅτι ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν δὲν ἐσημειώθησαν συνθῆκαι τόσον κρίσιμοι, ὅσον αἱ σημεριναὶ, ὥστε νὰ καθίστονται τὸ μέλλον εἰς τὸν ὑπέρτατον βαθμὸν ἀφέβαινον. Εἰς τὰς ἀγορὰς τοῦ σιτοῦ καὶ τοῦ ἀραβίστον μια ἐκδῆλος ἐπιχρεῖται νευριτης, αἱ δὲ παγκόσμιοι προτώτεις γεννημάτων δι'. Ἐγράψατην κατὰ τὸ Ἀριγνον ἵσαν ὄλυγωτες τῶν 13 ἑκατ. κονῦθτερος ἔναντι 16 ἑκατ. κονῦθτερος τοῦ αἱ Ζηνίνοι π. ἔ.

Εἰς τὴν παρούσιαν ἔπειτα πολλοὶ λόγοι συνέτειναν. Αἱ ὄγκωδες Εὐφορτίαι καὶ ἐσόδεια τοῦ παρελθόντος ἔτους ἤσαν τοιαύτης ποιότητος, ὥστε δέ γε ἀπό τοιν μεγάλων ἀνάμειξιν μὲ σχήμασιν σίτουν ὅπει εἰ-

σάγεται ουνήθιος ἐκ Καναδᾶ και Αντραλίας, δι' ὃ και αἱ εισάγωγαι  
ἐξ Ἡνομένων Πολιτειῶν και Καναδᾶ ἀνήδην κατὰ τὸ αἱ ζηνῆν  
εἰς 4.7 ἑκατομ. κουνδρτερζ μόνον, ἔναντι 6.3 ἑκατ. τῆς ἀντιστοίχου  
περιόδου τοῦ 1983, αἱ δὲ φορτούσεις ἐξ Αντραλίας ἦσαν ἐπὶ πλέον  
περιωρισμέναι, φάσασαι εἰς τὰ 2.150.000 κουνδρτερζ ἔναντι 4.250.000  
τοῦ αἱ ζηνῆν π. ἐ.

Αἱ προβλέψεις διὰ τὰς ἔξαγωγάς Αὐτοδαλιανῶν γεννημάτων δὲν είναι καθόλου εὐνοίων, διότι η ἀγορά τῆς "Απο' Ανατόλης, ητις είχε δημιουργηθῆ κατά τὰ τελευταῖα ἑταῖ καὶ ἀπερδόφα σημαντικάς ποσοτήτας οιτηρών Αὐτοδαλίας, ταπετήθη ἡδη ἀπὸ τὰ Σοφεῖ καὶ ἀπὸ τὰς Ήνων. Πολύτετρας ζάρις εἰς τὰ ἐφαρμοσθέντα παρ' αὐτῶν ὑπάρχει τάς τιμᾶς. Αἱ Σοφεῖται φροτώσις σίτου δέ Εὐρώπην ἀνήλθον κατά τὸ ἀριθμὸν εἰς 1.7 ἑκατ. κονδώτερος καὶ ἵσαν ἐπέτρεψαν τὸν ἀντιστοιχὸν περουσινῶν κατό 320,000 κονδώτερος, ἐνῷ αἱ ἐξ Δουνάβεως φροτώσις, μετά τὸ ἀνοιγμα τοῦ ποταμοῦ, ἀνήλθον εἰς 1.150,000 κονδώτερος καὶ ἵσαν διληπτώτερα ἐν συγχρόσει πρὸς τὰς περουσινὰς κατά 850,000 κονδώτερος.

Αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς ἄλλου οικάλεως καὶ βρόχωματος εἰς τὴν Εὐρώπην πα-  
ρουσιάζουν καὶ αὗται αἰσθητὴν ἐλάττωσιν, λόγῳ δῆμος τῆς περιορι-  
σμένης καταναλώσεως των δὲν ἐνέζουν διὰ τὴν φροτηγὸν ναυτιλίαν  
τόσου σπουδαίαν σημασίαν, όσον ἡ εὐρυτάτη κίνησις τοῦ οίτου και  
τοῦ ἀραβοσίτου. Μή ταύτα πάροντα ἡδη σοφισμὸν ἀποθέματα οίτου εἰς  
τὰ μεγάλα Εθνωπατέα κέντρα καταναλώσεως, θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι  
αἱ διά τας ναυτιλίας προβλέψεις θὰ ἔχουν ουσιότηταν νὰ είνει ἐπί<sup>τ</sup>  
τινα ἀζόμη καιρούς ἀπογονετεύσαι.

Διά νά τανατογήθη ασφέσερον όποιαν ἐπίδασον ἀσκούν αἱ μεταφοραι τῶν γεννημάτων ἐπὶ τῆς παγκοσμίου φορτηγοῦ χωρητικότητος, ἥρκει νά προστεθούν και τὰ ἀζόλουνθα: Τὸ 1929, παρ' τὰς καλάς Ερωπαϊκάς ἔσοδεις, τὰ φορτιά ἵσαν ἄφθονα και οι ναῦλοι διετροφοῦντο ἐπὶ ἴαναπολητικῶν ἐπιπέδων. Λί κυριότεραι εἰσαγωγαὶ ζόρων ἵσαν ἡ Γερμανία, ἡ Ἰταλία, ἡ Ἀγγλία και ἡ Γαλλία. Ἡ Γερμανία, ἦτις παρθέ τότε 3.000.000 τ. γεννημάτων, ηὔχησε κατά τὸ 1933 τὴν παραγωγὴν της εἰς 5.000.000 τόννους, ἡ Ἰταλία ἀπὸ 6.000.000 τ., κατά τὸ αὐτὸν ἔτος, ηὔχησε τὴν παραγωγὴν της εἰς 7.000.000 κατά τὸ 1933, ἐνώ και εἰς αὐτὴν ἀζόην την Ἀγγλίαν ηὔχηθη ἡ οικοπαραγωγὴ κατά 500.000 τ., πρᾶγμα πον συνέβη και διὰ ζάχαριν κατ' ισον ποσόν.

Οι άριθμοι οὗθες οὗτοι τῶν ἐπί πλέον ἑποδειῶν, αὐτοὶ καὶ μόνον, ἀντιπροσωπεύονται ἀπόλειαν φορτίου 4.000.000 τόννων, ποιὸν ισοδυναμοῦν μὲ στέρησιν ἐγγασίας δι' 600 πλοῖα ἐπί ἓντα τρίμηνον. Ἡ βασική ἐγγασία τῶν tramps φορτηγῶν ἔχεται εἰς τὰς μεταφορὰς ὁμοιειδῶν φορτίων καὶ πρωτον ὑλῶν, κυρίως δὲ δημητριασῶν καρπῶν. Υπολογίζεται, ὅτι πλέον τοῦ ἡμεροῦ τοῦ πλήθυσμοῦ τῆς Γῆς ἀσχολεῖται μὲ τὴν καλλιεργείαν τῶν γενννημάτων, διὰ δὲ τῆς φορτηγού ναυτιλίαν ἐνέχει idiomateōn σημασίαν ἡ Ἀγγλία, διότι αὕτη οἵσα χώρα κατ' ἔσοχήν βιομηχανική, εἰσάγει ποστας ὑλας πανταχόθεν, καθὼς καὶ μεγάλας ποδότητας γεννημάτων ἀπό τὴν Ἀργεντινή, τὴν Ἀνδστραλίαν, τὸν Καναδᾶν καὶ τὴν Ρωσίαν καὶ ἐν τινὶ ποσοστῷ ἀπό τὴν Ρουμανίαν.

Κατά το 1932 εισήχθησαν εις την Αγγλίαν 5.000.000 τ. σίτου, ένωρ αεισαγωγώι της Γερμανίας, Ιταλίας και Γαλλίας όμοι λαμπανόμεναι, ήσαν πατώτεραι τῶν 3.000.000 τόννων. Έτσι θέν αἱ γέρωναι, καθὼς και ὅσαι ναυτικαὶ ζῷων ὑποστηρίζουν τὴν εἰς γεννηματα ἐπάρσειν τῶν διὰ τῆς ἐνοιχόντεως τῆς οικογαλλεργίας τον, ιχολούθουν ἀντίθετον πρόγραμμα και ἡμεινται τὸν παραγωγὴν τῶν διὰ νὰ εἰσαγάγουν ικανὰς ποσότητας ἀπὸ τὰ γεωργικὰ κράτη, ποὺ ἀποτελοῦν τοὺς «οικοβόλωνας τοῦ Κόσμου», θὰ παρείχον ὑψηστην ἔπι-  
ρεσιαν εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν και θὰ ἐνίσχυνον οὐσιαστικώτε-  
ρον τὴν Ἐδυνάτην θεραπείαν. Παρομοιαὶ ἀλλοὶ τε, γόνοιμι ὑπεστη-  
ρέονται καὶ πατά τὸν τελεστήν την Ρώμην Σεπτέμβριον τοῦ σύρον-

# **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, GHEEFOO.

AGENCIES at:- DAIREN, TSINGTAO, HONGKONG and KORE

## AGENTS.

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO. LTD.

The INSURANCE COMPANY "VERITAS", Ltd.

Cables & Radiograms:— Onneybros Shanghai

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι· ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειράτων:

### —'Επιβερ Πλεῖτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Ωνάση Σωκράτης» ἐν Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἀβρούρου 14)9, μὲν συμπλήρωσεν ἀπὸ κάτω λιμένας 1)3 ἐπὶ ξελατον, ἀμεσος φορτίου.

«Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.)» ἐν Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν (ξειρίσεις Ἰσλανδίας), Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 14)4 1)2, μὲν δύο λιμένας ὄψιμον, Ἰούνιον 5—20.

«Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.)» ἐν Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, (ξειρίσεις Ἰσλανδίας), Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)9, Ἰούν. 4—20.

«Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.)» ἐν Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀμβέρσαν 14)3, Μάιον 25—Ιούν. 15.

«Ἄ)πειρον» ἐν Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινετ 14)3, Τούν. 1—20.

«Ἄ)π (Γουλανδῆ)» ἐν Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (συμπεριλαμβανομένων Σουάνς, Μπέλφαστ καὶ Αἴθ) ἡ Ρόττερνταμ 15)1) 1)2, ὄψιμον Ἀμβέρσαν 14)10) 1)2, Μάιον 21—Ιούν. 4.

«Ἐλένη Δ.» ἐν Ροζάριο 7200 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (συμπεριλαμβανομένου Αἴθ καὶ Μπέλφαστ) ἡ Ρόττερνταμ 15)—, ὄψιμον Ἀμβέρσαν 14)9, Μάιον 15—28.

«Στολ. Κάστανος» ἐν Μπάχιας Μπλάγκας 6700 τ. διὰ Λονδίνου ἡ Χοῦλ 13)6, Μάιον 17—26.

«Ἄ)π ελληνικὸν» ἐν Μπάχιας Μπλάγκας 9600 τ. δι' Ἀμβέρσαν 12)6, Μάιον.

«Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.)» ἐν Μπάχιας Μπλάγκας 6800 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Μάιον 7—22.

### —'Επ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Κάσος» ἐν Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. ἀλατος καὶ γενικοῦ φορτίου διὰ Σαγκάλην ἡ Ναύπη 14)3, μὲν ὄψιμον Βλαδιμούτος 14)9, f.i.o., ἀμεσος φόρτωσις.

«Μιχαήλ Δ.» ἐν Μαριανουπόλεως 6000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμβέρσαν 9)—, ὄψιμον Ρούνεν 9)3, παντούλλο 5 Μάιον.

«Βιγινία» ἐν Χερσόνος 4500 κ. μ. ζυλείας δι' Ἑλλάδα 6)3, ὄψιμον Ἀλεξανδρειαν 6)9, ἀ.φ.

«Ἄ)π ελληνικὸν» ἐν Ηποτ. ἡ Νιζολάνηρ 6000 τ. μαγγανέας διὰ Σούντερλαντ ἡ Τυπενούθ 9)9, Μάιον.

### —'Επ τοῦ Δουνάβεως

«Ιωάννα» ἐν Δουνάβεως 1600 τ. γεννημάτων δι' Ἀδριατικὴν 10)10 1)2, ἀ.φ.

«Ἄ)ιανον» (Ἑλληνικόν) ἐν Δουνάβεως δι' Οράν 1000 τ. γεννημάτων 11)— καὶ συμπλήρωσες μὲν ζυλείαν λ. στ. 7.15.0 κατὰ βαγόνιον, ἀμ. φόρτωσις.

«Ἄ)ιανον» (σημαία Ἀγγλική) ἐν Ζουγκούλδαξ 2700 τ. γαιανθράκων διὰ Δουνάβεων 3)— f.i.o., ἀμεσος φόρτωσις.

«Ρόκος Βεργωτῆς» ἐν Δουνάβεως 7300 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)3, Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον 13)9, ὄψιμον Ἀγγλίαν 14)3, ἀ. φ.

«Ἐνάγ. Νομικός» ἐν Δουνάβεως 75 βαγ. ζυλείας δι' Ἑλλάδα λ. στ. 6 κατὰ βαγόνιον, ἀ. φ.

«Μαρία» (Περδοῦ) ἐν Δουνάβεως 125 βαγ. ζυλείας δι' Ἑλλάδα λ. στ. 6 κατὰ βαγόνιον, ἀ. φ.

«Κατίγκω» ἐν Δουνάβεως 4000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)3, Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον 13)9, ὄψιμον Ἀγγλίαν 14)3, ἀ. φ.

### —'Εξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιανθράκων)

«Μιχάλης» ἐν Λάντσιγ 6200 τ. διὰ Γένοβαν—Σαρόνναν 7)—,

ἀμ. φόρτωσις.

«Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ» ἐξ Ονάκκιας 6000 τ. διὰ Ρίον Ἰανεῖον 8)1 1)2, ἀ.φ.

### —'Εξ Ἀδριατικῆς—Ἐρυθρᾶς—Μεσογείου

«Νικόλας Πατέρας» ἐν Κοσσεῖο 5400 τ. φωσφάτων διὰ Ρούτεν 16)—, ἀ.φ.

«Ασημίνα Μπάκια» ἀπὸ δύο λιμένας Γιουγκοσλαβίας (πλήρες φορτίου ζυλείας) διὰ τρεῖς λιμένας τῆς Σικελίας, λιρέττας 29.000 f.i.o., κατ' ἀποκοπήν, ἀ.φ.

«Ἐλληνικό» ἐν Καζαμπλάγκας 5200 τ. φωσφάτων δι' Ἀγριών 13.75 λιρέττας τὸν τόννον, μὲν φ. 3.10 διὰ φορτωτικά, ἐλεύθερον ἐφορτωτικῶν καὶ «ενίσπαταις», ἀ.φ.

«Ιωάννα» ἐν Σπαλάτου 1200 τ. τομέντων διὰ δύο λιμένας Λευκανήσου, 18 λιρέττας, ἐλεύθερον φορτωτικῶν, ἀρχάς Μαΐου.

### —'Επ Βαλτικῆς (διὰ ζυλείαν)

«Ἀτμόπλοιον (Ἑλληνικόν)» ἐν Λενίνγραδ 1500 φάδοις ζυλείας δι' Ἀνατ. Ἀγγλίαν 30)6, Τούνιον.

«Γεώργ. Μάντακας» ἐν Σονηδίας 1600 στάνταρ διὰ 2 λιμένας Ἐλλάδος, 2 Κύπρου καὶ 2 Παλαιστίνης στ. 46)6, Τούνιον—Τούλιον.

«Βασ. Α. Ιολέμης» ἐν Σονηδίας 1700 στάνταρ δι' ζυλείας Ἐλλάδος 42)—, Τούλιον.

«Μιχαήλ Δ.» ἐν Βίμπορογ 2200 στάνταρ, 10 ο.ο., δι' Ἀλεξανδρειαν 40)6, Τούνιον—Τούλιον.

«Θέτις Α.» ἐν Σούδίας καὶ Φινλανδίας 2200 στάνταρ, 10 ο.ο., δι' Ἀλεξανδρειαν 43)—, Τούνιον.

«Ἐβρηρ η Ἄλικρ» ἐν Βίμπορογ 2300 στάνταρ, 10 ο.ο., δι' Ἀλεξανδρειαν 40)6, Τούλιον.

«Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ» ἐν Βίμπορογ 2300 στάνταρ, 10 ο.ο., δι' Ἀλεξανδρειαν 40)6, Τούλιον.

«Ἐλληνικό» ἐν Σονηδίας 1650 στάνταρ, 5 ο.ο., δι' Ἀλεξανδρειαν, 42)6, Τούλιον—Λαγούστον.

### —'Επ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«Μαίρη» ἐν Μεσολογγίου (φορτίον ἀλατος) διὰ Καναδάν καὶ ἐκεῖθεν ἐξ Νέας Γῆς (φορτίον βακαλάου) δι' Ἑλλάδα, λ.στ. 2200 λιμρσυμ, ἀ. φ.

«Ναυτίλος» ἐν Ζουγκούλδαξ 5500 τ. γαιανθράκων δι' Οράν 4)7) 1)2, f.i.o., ἀμ. φόρτωσις.

«Χαδιώτης» ἐν Μόντρεαλ 32.000 κουνδροτερς σίτου διὰ Λονδίνον ἡ Χοῦλ 1)4) 1)2 τὸ κουνδρότερ, Μάιον 5—20.

## ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ, ΕΠΙΣΤΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΙΩΝ,  
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ, ΛΕΜΒΟΥΧΙΚΩΝ Κ.Δ.Π.

## ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙ-  
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΕΥΘΥΝΩΘΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. Α. E. SHEPPARD

Τηλεφ. ROYAL 8287 6, LLOYD'S AVENUE

Τηλεφ. GUISPARD, London LONDON E.C. 3

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,,

## Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν  
γαιανθράκων δι' ἀνδρακεύσεις  
άτμοπλοιών.  
'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

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

**ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ**

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

## **ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανθράκων "FLOTSKY,,

## **ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ**

## **ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ**

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΛΚΚΙΣΕΩΣ

## **ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ**

## **ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ**

## **ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ**



**ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL-SIGRI

TOMEPHY-PIRAUES

# Τό δεκαπενδήμερον

## τῆς διεδνοῦς ναυλαγορᾶς

Κατόπιν ποιᾶς τινος ζωηρότητος, σημειωθείσης τὴν πούτην ἐβδομάδα τοῦ διαφρέσαντος 15θημέρου καὶ ἀφορόσης τὰς διὰ φορτία γεννημάτων, ίδια, ναυλώσεις, μὲ τὸν κύριον ὄγκον ἔργασίας παρασχέθετα ἐκ τοῦ Πλέετ, ἡ κατάστασις τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ἀπέβη καὶ πάλιν ἡσυχωτέρα καὶ μολονότι δὲν προέκυψεν ὑποχώρησις τῶν τιμῶν, ἐν τούτοις ἀνεκόπτη ἡ τάσις πρὸς βελτίωσιν τῶν. Κατὰ τὰς τελευταῖς ἥμέραις τοῦ 15θημέρου μικραὶ τινες παραλλαγαὶ ἐσημειώθησαν εἰς τὴν θέσιν τῶν διαφόρων τομέων, μὲ τὴν ἔντησιν χωρητικότητος περιωρισμένην καὶ χωρὶς νὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἀπορρόφησις τῶν ἀθρόως προσφερομένων σκαφῶν.

Ἡ ἀγορά τοῦ Πλέετ, λόγῳ τῆς βραδείας διαθέσεως τῶν φορτίων σίτου καὶ αραβοσίτου, εἰδὲν ἔναν γαραζηριστικὸν περιορισμὸν τῆς κυνηγείας τῆς, αἱ δὲ κρατοῦσι προβλέψεις —ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τῆς μεγάλης διαθεσμούς χωρητικότητος καὶ λόγῳ, ἀφ' ἔτερου, τῆς ἀβεβαίοτητος, ὑπὸ τὴν ὁποῖαν τελοῦν αἱ ἀγοραὶ τῶν γεννημάτων — εἶναι ἐπιφυλακτικαὶ καὶ οὐχὶ εὐθίωνοι, διὰ τὸ προσεχές, τοιώλαστον, μέχρι τοῦ Ιουνίου διάστημα.

Ἄλλα καὶ τῶν ἄλλων ἔξαγωγιῶν κέντρων ἡ κίνησις δὲν ἐπηρεγεῖ καλλιτέφα. Ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ ἐκλείσθησαν διὰ Μάιον μερικά ἀκεμμήν σκάφη, βάσει τῶν γνωστῶν τιμῶν, η Βόρ. Ἀμερική μὲ σποραδικάς ἔργασίας ἐπὶ γανανθράκων διὰ Πλέετ καὶ φορτίων παλαιοσθητοῦ δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἡ Κούβα ἐν πλήθει ἡσυχίᾳ μὲ τιμὰς ὄνομαστικάς, ἡ Μεσόγειος μὲ ποιάν τινα ἔργασίαν ἀπὸ τὰ κέντρα φορτίων μεταλλευμάτων καὶ φυσάτων, ἐνῷ ὁ Δούναβης μὲ ἀραιάς τὰς φορτώσεις καὶ η Μάνη Θάλασσα μὲ συνήθη ἔργασίαν, στερουμένης ὅμως γενικωτέρους ἐνδιαφέροντος. Κάποιαν ἐπίσης κίνησιν παρουσίασαν τα Ἀνδστραλιανά γεννημάτα, ἐνῷ, ἀντιθέτως, αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ τῆς Ἀπο—Ἀνατολῆς ὑπῆρχαν ἡσυχοί, πλὴν τῶν ἔξαγογῶν ὄρυζης, διὰ τὰς ὁποῖας συνεχίζεται εἰσειτι μία σχετικὴ ζωηρότης.

Κατὰ τομεῖς ἡ ναυλαγορᾶ διεκυμάνθη ὡς κάτωθι:

ΠΛΕΙΤ.—'Απὸ Σάν Λορέντζο (ὅρι ἀνω) οἱ ναυλοὶ περιεστράφησαν εἰς τὰ 14θ ἔως 15θ δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ διὰ φορτώσεις μέχρις Ιουλίου. Διὰ Μάιον, ἀπὸ ἄνω λιμένας τοῦ Ποταμοῦ (μεγάλα πλοῖα) ἐπιληφθησαν 14)— δι' Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ καὶ 14θ δι' ωρισμένους λιμένας Ἀγγλίας. Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἐκλείσθησαν αἱ ἀκόλουθοι:

«Κατίνα Βούλγαρη» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀγγλίαν ἡ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 14θ, ἐνώ ωρισμένους λιμένας Ἀγγλίας ἡ Ρόττερνταμ 14θ, Ἀμβέρσαν 14θ, Μάιον 21—Τούν. 10.

«Νέστος» ἐξ Ροζάριο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαρέσει Τολανδίας), Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Μάιον 1—12.

«Νικ. Πιάρκος» ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλλ, Αγγλ., Κάρδιφ, Μπάρι, Σουάν, Ἀβονιουθ, Λίβερπολ, Μπίρκεντιντ, Μπέλφαστ ἡ Ρόττερνταμ 15θ) 12, ἐνώ 'Αμβέρσαν 14θ) 10 12, Τούνιον 4.

«Εβρος» ἐξ Σάν Λορέντζο 6900 τ. διὰ Μπάρου 14θ, ἐνώ συμπλήρωσιν 1500 τ. ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ ποταμοῦ 1θ ἐπὶ ξελατον, καντούσλο 5 Μαΐου.

«Φανερωμένη» ἐξ Μπάριας Μπλάγκας 5200 τ. διὰ Μασσαλίαν—Γένοβαν—Νεάπολιν—Λιβύον 15θ, Μάιον 7—18.

«Γεώργ. Μ. Εμπειρίκες» ἐξ Σάν Λορέντζο 9200 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 14)—, Μάιον 2—10.

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ.—Αἱ ἐκ Μόντρεαλ ναυλώσεις συνεχίζονται ἀραιαὶ καὶ μὲ βάσιν σελ. 14 12 τὸ ζουνθρετο (γεννημάτα) δι' Ἀγγλίαν. Ἐξ Κούρας, διὰ ζαχάρεις, ἐπανελήφθη ἡ τιμὴ τῶν σελ. 13)— δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἀπὸ δὲ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν ἐναυλώθη τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν:

«Παντάς» ἐξ Χάμπτον Ρόδης 6500 τ. γιανθράζων διὰ Ροζάριο 10θ, Μάιον 10—25.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ.—Διὰ γεννημάτα ἐξ Νοτ. Ανταρκτικῆς διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ φόρτωσιν Μαΐου, ἐπιληφθησαν σελ. 24)—, ἀπὸ δὲ τὴν Δυτ. Ανδστραλίαν 23θ—23θ διὰ Μάιον—Τούνιον. Λι' ὄφυζαν ἀπὸ Saigon σελ. 22θ διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ διὰ κυάμους Μαντζουρίας σελ. 23)—ἀπὸ Βλαδιστόρ διὰ Ρόττερνταμ.

Δέοντα νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ συνεχίζομεναι ναυλώσεις σκαφῶν ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἐξ Μαύρης Θαλάσσης δι' Ἀπο—Ἀνατολήν, δημιουργοῦν μίαν ἀπόλυτον διὰ τοὺς φορτωτάς εὐχερεριαν πρὸς ἔξενφεσιν χωρητικότητος. Ἀπὸ Μαδρας συνήθης ἔργασία εἰς τὰ σελ. 23)— διὰ Ρόττερνταμ, Μάιον. Εξ Ἀπο—Ἀνατολῆς ἐναυλώθη καὶ τὸ ἀρ:

«Μαρίες Νομικού» ἐξ Βλαδιστόρ 7400 τ. κυάμων διὰ Ρόττερνταμ 2)—ξελατον, Τούν. 1—15.

ΑΓΡΑΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΩΡΑΚΕΣ.— Λι τιμαὶ τῶν ναυλῶν διὰ γαιάνθρακας παρέμετναν καὶ κατὰ τὸ β' 15θημέρου τοῦ Ἀπριλίου εἰς τὰ αὐτὰ χαλαρὰ ἐπίπεδα, τόσον διὰ τὰ πρὸς τὴν Μεσόγειον φορτία, ὃσον καὶ διὰ τὰ πρὸς τὸ Πλέετ, ητοι εἰς τὰ σελ. 6θ δι' Οράν, 6θ ἔως 6)— διὰ Πόρτ Σαΐδ, 6θ—ἔως 6θ δι' Ἀλεξάνδρειαν, 5θ διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 6θ—

5)10) 12 διὰ Μασσαλίαν, 6)— διὰ Πειραιᾶ, 6θ διὰ Βενετίαν, 7θ διὰ Γραβόζαν ἡ Σούσα (ἔως σοζ 8θ), 6θ διὰ Τενερίφαν, 7θ)10) 12 ἔως 8)— διὰ Ρίον Ἰανέζιον, 8)— διὰ Ζαράτ, 8θ διὰ Βίλλαν Κονούτοβοιον, 9)— διὰ Μπ. Ἀρρές, 9θ διὰ Ροζάριο. Ἡ τελευταῖα ναύλωσις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν εἶναι ἡ τοῦ ἀρ:

«Αγγελος Λ.» ἐξ Δάντσιγκ 5600 τ. γιανθράζων δι' Ἀδριατικὴν 7θ 6 ἔνα λιμένα, 7θ)10) 12 δύο λιμένας, Μάιον 5.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.—Σποραδικὴ ἔργασία ἐπὶ γεννημάτων διὰ Κόντινεντ καὶ γενικῶν φορτίων δι' Ἀπο—Ἀνατολήν. Διὰ τὰ λοιπὰ εἰδὴ τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν συνήθεις φορτόσιες, μὲ τιμὰς ναύλων τὰς ὁποῖας δεινώνουν αἱ ἀκόλουθοι ἀντιρροσπεντικαὶ ναυλώσεις.

«Αρχων» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 1800 τ. τραβέα γεννημάτα διὰ Συρακούσας καὶ Γένοβαν 10θ, ἀμ. φορτωσίς,

«Βιργίνια» ἐξ Χερσάνος 4—4500 κ.μ. ξυλείας, (Egyptian Balks) δι' Ἀλεξάνδρειαν 6θ, δροῦς Σόβλεσον, ἀρ:

«Βόλγαρη» ἐξ Νοβορωσίσος 4200—4500 κ.μ. πριονισμένης ξυλείας δι' Ἀλεξάνδρειαν, Γιάφαφαν ἡ Χάιφαν, 7)—, Μάιον 7—15.

«Εργονύλα» ἐξ Μαριανουπόλεως ἡ Μπερντιάνος 4500—5000 τ. γιανθράζων δι' Ιταλίαν 7) 12, Μάιον 1—10.

«Αποίκια» ἐξ Μαριανουπόλεως ἡ Μπερντιάνος 6—6600 τ. γιανθράζων δι' Ἀμβέρσαν 9)—, ἔων Ρούεν 9θ, καντούσλο 5 Μαΐου.

«Κεχρέα» ἐξ Νοβορωσίσος 4200—4400 κ.μ. πριονισμένης ξυλείας δι' Ἀλεξάνδρειαν, Γιάφαφαν ἡ Χάιφαν, ἔνα λιμένα 7)—, ἀρχάς Μαΐου.

«Γεώργ. Μάντακας» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 4800 τ. γεννημάτων 10 οὗ διὰ Λονδίνον ἡ Χούλλ, 9θ) 12, Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 9θ, ὄφιον Σκανδινανίαν 11θ, Μάιον 15—25.

«Βασ. Α. Πολέμης» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5200 τ. γεννημάτων, 10 οὗ, δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 9θ, ἔων Σκανδινανίαν 11θ, Μάιον 5—15.

«Άγιος Βλάσιος» ἐξ Νοβορωσίσος 4—4500 κ.μ. πριονισμένης ξυλείας δι' Σαρδηνίαν 6θ) 12 βάσις, Μάιον 20—30.

«Ιάκωβος» ἐξ Όδησσος ἡ Χερσάνος 6000 κ.μ. ξυλείας διὰ Σαρδηνίαν ἡ Γένοβαν 6θ) 12 βάσις, Μάιον 8—16.

«Ιθακος» ἐξ Μπερντιάνος ἡ Μαριουπόλεως 6000 τ. γιανθράζων, 5 οὗ, δι' Ιταλίαν 7)—, Μάιον 10—20.

«Γεώργ. Ι. Γαυλανδρῆς» ἐξ Χερσάνος 4—4500 κ.μ. πριονισμένης ξυλείας διὰ Δυτ. Ιταλίαν 8θ, Μάιον 18—28.

«Αντζουλέττα» ἐξ Χερσάνος 6—6500 κ.μ. ξυλείας (Egyptian balks) δι' Ἀλεξάνδρειαν 6θ) 12, Μάιον 22—30.

«Πόπη» ἐξ Βατοῦ 2100—2200 τ. πίσσης εἰς βαρέλια διὰ δύο λιμένας Δυτ. Μεσογείου σελ. 11θ βάσις, ἀρ:

«Ιω. Φράγκος» ἐξ Πότι ἡ Νικολάειφ 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Σούντερλαντ ἡ Τάιν 9θ, ἀρχάς Μαΐου.

«Νικ. Φιλίνης» ἐξ Όδησσον 260.000 δέματα (γενικά εἰδη) διὰ Βασία, λ.στ. 325θ, ἀρ:

«Μαρία Σταθάτων» ἐξ Πότι 7000 τ. μεταλλεύματος δι' Ιαπωνίαν 14θ 6 ἔνα λιμένα, 15θ δύο, Μάιον 10—20.

ΒΑΛΤΙΚΗ—ΛΕΥΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.—Αἱ ναυλώσεις σκαφῶν διὰ τὰς ἐντεῦθεν ἔξαγωγῶν Ρωσικῆς ξυλείας δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἵδια, συνεχίζονται μετὰ ζωηρότητος, χωρὶς δύμως—δυνατηγῆς—νὰ μετέχῃ εἰς αὐτὰς μέχρι τῆς στιμονῆς ἡ Ἐλληνικὴ σημαία. Τα ναυλωνέματα πλοῖα είναι, κατὰ κύριον λόγον, Ἀγγλικὰ καὶ Σκανδινανίκα.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Ἡ κατάστασις εἰς τὴν ἀγορὰν ταύτην παραμένει ἥπιστα ἴσαντοποιηκή καὶ μὲ τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν ἐν ἐπιπλέοντες. Εἰς δημιουργημένας μάλιστα περιπτώσεις ἔγενοντο δευτά καὶ 10)— μόνον διὰ μεριδίας φορτίων γεννημάτων ἀπὸ τὰ λαϊνερος δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 11θ—12θ δι' Ἀγγλίαν, ἀναλόγως τῆς ποσότητος τῶν μεριδῶν καὶ τῶν λιμένων εὐχεροπότεως. Μερικαὶ διαταγαὶ δι' Ἀμβούργον καὶ Σκανδινανίαν (πλήρη φορτία) ἐκνελοφόρησαν τελευταῖς, ἐξλεισθή δὲ ἀτρόπλοιον εἰς τὴν ζαμηλήν τιμὴν τῶν 15)—, βάσιν ἔναν Σουνδικόν λιμένα.

Δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ αἱ ναυλώσεις εἰς περιωρισμένον ἀριθμὸν καὶ δι' ἔτοιμα πλοῖα, εἰς τὰ σελ. 13θ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, μὲ τὰς συνήθεις ορτίσσεις. Λογορ. βραδύτητος τῶν μεταφορῶν γεννημάτων ἐν τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰς τοὺς λιμένας σημειούνται καὶ καθυστέρησης σκαφῶν, ἀτινά άναμένουν τὴν συμπλήρωσιν τῶν φορτίων των.

Διὰ ξυλείαν μικρὰ σκάφη ἐκλείσθησαν δι' Ελλάδα εἰς τὰς λ.στ. 6 κατὰ βαγόνιον, ὑπάρχει δὲ ζήτησης διὰ Δ. Ιταλίαν εἰς τὰς λ.στ. 8, 10. Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἐξ Λουνάβεως 7400 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον 13θ, Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 13θ, Ἀγγλίαν 14θ 6 ἔνα λιμένα, 14θ 9 δύο λιμένας, ἀμεσος φορτωσίς.

«Μαϊώτις» ἐξ Δουνάβεως 160 βαγόνια ξυλείας δι' Ελλάδα (δύο

λιμένας) λ. στ. 5.17.6 κατά βαγόνιον, α.φ.

Διά φωσφάτα ένανδρόθησαν ἐκ Κοσσεῖο και ἐκ Καζαπλάγκας τὰ ἀκόλουθα δύο φωτηγά μας:

«Αίγαιον» ἐκ Καζαπλάγκας 2700 τ. φωσφάτων δι' Ἀγρινον και Ραβένναν 14 1/2 λιοέττας, Ιούνιον.

«Ναύαρχος Γ. Σαχτούνης» ἐκ Κοσσεῖο 3200 τ. φωσφάτων διά Σπέτσιαν και Γενοβαν 13/6, Μάιον—Ιούνιον.

## Πειραιϊκή ναυλαγορά

Μὲ περιωρισμένην τὴν ζήτησιν πλοίων, μὲ προσφερούμενην χωρητικότηταν ὑπερτέρων τῶν ἔξαγωγικῶν ἀνάγκων τῶν Σοβιέτ και μὲ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων διατηρουμένος, ὡς ἐκ τούτου, εἰς ἐπίπεδα χαλαρά, διέρχεντες τὸ β'. 15ήμερον τοῦ Ἀπριλίου ὑπὸ τὴν ἀκόλουθον κατ' εἶδη φορτών εἰκόνα:

**ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ:** Μερικά ἀτμόπλοια χωρητικότητος μέχρι 6000 τ. φορτών ἔκλείσθησαν δι' Ἀμβέρσαν· Ἀμβούργον εἰς τὰ σελ. 9/9 βάσιν, μὲ 1/9 ἔξτρα διά Σκανδινανῆαν, ἐν δ' ἔξι αὐτῶν μὲ ὄψιδον Χοὶλλ ή Λονδίνον ἐπληρώθη σελ. 9/7 1/2 και ἡ ζήτησις ἔξακολουθεῖ δι' ἐκ δύο ἀτμόπλοια μὲ φόρτωσιν Μάιον. Ὑπάρχει μία διαταγὴ 4400 τ. διά Δυνδες ή Λίθη, διὰ τὴν ὅποιαν προσφέρεται ναύλος 12/6, λέγεται δὲ διὰ ἀτμόπλοιον τῆς ζητουμένης χωρητικότητος ζήτει 13/6 μὲ συνήθεις δορυν. Πάντως αἱ παρονταὶ δύνενται ἔργασιαν διὰ γεννήματα εἶναι σποραδικαί, χωρὶς νὰ ὑπάρχουν και ἐνδείξεις, ὅτι θὰ καταστῇ δυνατὸν ν' ἀπασχολήσουν τὸ καθημερινῶς καταπλέον εἰς τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας τοννᾶς πρὸς παροπλισμόν.

**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:** Δὲν ἔγγνωσθη εἰς ποίαν τιμὴν ἔκλείσθη τὸ ὄνταβον τὰ συνεχῆ δι' Ἰταλίαν ταξίδια ἀτμόπλοιον, λέγεται διοις, ὅτι ἐπληρώθη, πάντως, γύρω τῶν σελ. 7/3 διὰ πέντε συνεχῆ ταξίδια. Ἐκλείσθη ἐπίσης διὰ Ρουέν ἀτμόπλοιον 6500 τόννων φορτίου εἰς τὰ σελ. 9/4 1/2 μὲ 1000 τ. ἐκδρότωσιν 1)—, ἡ δὲ διαταγὴ τῶν 4700 τόννων 5 ο), διὰ Βορδὼ και ἡ Λά Ροσσέλ, μὲ φόρτωσιν 20—30 Μαΐον παραμένει ἀκάλυπτος, διότι οἱ πλοιοκτήται ζητοῦν 10)— βάσιν ἔνα λιμένα, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—. Παρότοι ἀγόραστῶν και δι' ἀμετον φόρτωσιν ἐπληρώθη εἰς ἀτμόπλοιον 5000 τ. εἰς Μαρινανούπολεως διά Σικελίαν ναύλος ἐκ σελ. 7/3 μὲ 600 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—, ὑπάρχουν δὲ δι' Ἰταλίαν και τινὲς ἀκόμη ἄλλαι διαταγαὶ.

**ΣΥΛΕΙΑ:** Δυστυχῶς, λόγῳ τῆς ὑπαρχούσης διαθεσίμου δύκων χωρητικότηος, οἱ ναύλοι περιῆλθον εἰς χαμηλὰ και ἀσύμφορα ἐπίπεδα, εἰνε δὲ προβληματικόν, ἐάν θὰ δυνηθούν τὰ κλεισθέντα διὰ μεταφορὰς ἔντειας σκάφη νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδα των. Δι' Ἀλεξανδρείαν ἀτμόπλοιον, τὸ ὅποιον δυσκόλων θὰ δυνηθῇ νὰ φορτώσῃ ποσότητα 3500 κ. μ., *Egyptian balks*, ἐκλείσθη εἰς τὰ σελ. 6/9 μὲ 1/9 φορτωτικά, ἔτερον δὲ ἀτμόπλοιον, διὰ τὸ ὅποιον λέγεται ὅτι θὰ φορτώσῃ 6500 κ. μ., *Egyptian balks*, ἐκλείσθη εἰς τὰ σελ. 6/7 1/2. Οἱ πλοιοκτήται τοῦ δευτέρου σκάφους δὲν ἡδυνήθησαν νὰ ἔξασφαλίσουν ἀντοτέρων τιμήν, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι τὸ πρώτον ἀτμόπλοιον ἐδέχθη τὸ σελ. 6/9 και ἀφ' ἔτερον διότι ἀντιμετώπισε τὸν συναγωνισμὸν ἔτερων πλοίων, οἱ ιδιοκτήται τῶν ὅποιων ἡσαν διατεθειμένοι νὰ δεχθούν τὴν τιμὴν τῶν 6/7 1/2.

Ἐπίσης ἀτμόπλοιον 4000 κ. μ. ἐκλείσθη διὰ τὴν Δυτικὴν Ἰταλίαν εἰς τὰ σελ. 8/3, μὲ 1/9 φορτωτικά, ὑπὸ τοιαύτας δὲ συνήθηκας δὲν εἰνε δυνατὸν ν' ἀναμένη κανεὶς ἀνάτιμησιν τῶν διὰ τὴν ξυλείαν ναύλων. Ὑπάρχουν ἥδη ἐκ Μάρτης Θαλάσσης δι' Ἐλλάδα και περὶ τὰ 3—3500 κ. μ., *Egyptian balks*, προσφέρεται δὲ διὰ τὴν μεταφοράν των ἡ τιμὴ τῶν σελ. 6/9, μὲ 1/9 φορτωτικά.

**ΑΝΑΦΟΡΙΚΩΣ:** Οὐδέμια ἀξία λόγου ζήτησις ἐσημειώθη, ἐκτὸς ἐνὸς ἀτμόπλοιον 5500 τόννων, 10 ο), κλεισθέντος εἰς τὰ σελ. 13/3 δι' Ἀμβέρσαν η Ρόττερνταμ, 13/9 δι' Ἀμβέρσαν· Ἀμβούργον και 14)— Ἀγγλίαν. Ἐνδείξεις περὶ ἐπικειμένης ζήτησεως χωρητικότηος δὲν υφίστανται.

**ΜΑΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ:** Υπάρχουν ἀρκεταὶ διαταγαι και ἐκλείσθη ἀτμόπλοιον 8000 τόννων διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν εἰς τὰ σελ. 12/4 1/2. Διὰ Βουλόνην—Ρόττερνταμ προσφέρεται εἰς ἀτμόπλοιον 7500 τόννων, 10 ο), ναύλος 10)—, μὲ 1/9 φορτωτικά.

**ΔΟΥΝΑΒΙΣ:** Οὐδέμια ἀξία λόγου ζήτησις ἐσημειώθη, ἐκτὸς ἐνὸς ἀτμόπλοιον 5500 τόννων, 10 ο), κλεισθέντος εἰς τὰ σελ. 13/3 δι' Ἀμβέρσαν η Ρόττερνταμ, 13/9 δι' Ἀμβέρσαν· Ἀμβούργον και 14)— Ἀγγλίαν. Ἐνδείξεις περὶ ἐπικειμένης ζήτησεως χωρητικότηος δὲν υφίστανται.

MCKINLEY, WALLACE & CO.

TELEGRAMS 15, CORPORATION STREET, BELFAST «WALMAC»

STEAMSHIP & GENERAL SHIPPING AGENTS

FORWARDING - CUSTOMS - INSURANCE BROKERS  
PASSENGER AGENTS

TELEPHONES: BELFAST 8209

PRIVATE-BANGOR 423 & MALDEN 266

## Τὸ φορτηγὸν “Κάσος,, συγκρουσδέν προσηράχδη

Τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἐκ Κωνιπόλεως ἀναφέρουν διτ τὴν μεσημβρίαν τῆς 25ῆς Ἀπριλίου ἔλαβε χώραν πρὸ τοῦ Κουροῦ Τσεομέ σφοδρά σύγκρουσις μεταξὺ τοῦ Ἐλληνικοῦ ἀπό «Κάσος», ὅπερ κατημούντε κενόν ἐκ Σύρου εἰς Εύπατροιν πρός φόρτωσιν ἀλατος δι' Ἀπω Ἀνατολήν και τοῦ Ἰταλικοῦ «Premuda» μὲ γκρόδης 4427 (τοῦ 1907), ὅπερ ἤλθεν ἀποτελεύσει ἐκ Νικολάειφ μὲ φορτίον μεταλλεύματος και κατημούντε εἰς τὴν Γιρσαλατάρ (διαταγάς).

Κατά τὰς ἐνεργηθεισας προσανακρίσεις ἀπό τὰς Τουρκικὰς ναυτικὰς ἀρχάς, ἡ σύγκρουσις δὲν ὠφείλετο ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ ισχυρὰ ρεύματα, ἀλλ' εἰς ἐσφαλμένην ἀντίληψιν περὶ τῶν κεκανονισμένων ἐλιγμῶν, οἵτινες ἐνδείκνυνται διὰ τὴν περίπτωσιν δισταρωσεώς δύο σκαφῶν εἰς τὸν στενὸν ἔκεινον χώρων. Η εὐθύνη βαρύνει τὸ Ἰταλικόν σκάφος, ὅπερ εἰχεν ἀναπτύξει μεγάλην ταχύτητα και ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ Ἀπω Ἀνατολήν «Κάσος» προδενήσαν μέγα ρήγμα εἰς τὰ σφαλα τοῦ φόρπικ και τοῦ κύτους Νο 1, ἀτινα και κατεκλύσθησαν ἀπό τὰ εἰσρεύσαντα ύδατα.

Ο πλοιαρχὸς τῆς «Κάσου», ἐνώπιον τῆς ἀκατασχέτου διαρροῆς και τοῦ κινδύνου, ὅπως τὸ σκάφος βυθισθῆ, προσήραξε τὸ πλοῖον εἰς ἀμμώδη θέσιν τῆς ἀκτῆς Βεβεκ, ἐξήτησε δὲ ἐκ Κωνιπόλεως νουαγοσωστικόν, ὅπερ και ἀπεστάλη. Τὸ Ἰταλικόν ύπεστη και αὐτὸ διαρροής την πρώτην πρώτην σχεδόν κατεστραμμένην. Τὰ εἰσρέοντα εἰς τὰ κύτα του ύδατα, συγκρατοῦνται ὑπὸ τῶν ἀντλιῶν του ἔκθεσος δὲ και παραμένει πλησίον του ἐν Τουρκικόν ναυαγοσωστικόν.

Ο ἐν Κωνιπόλει ἐπιθεωρητὴς τοῦ «Λόδη» μετέβη ἐπὶ τόπου ἐπισκεφθεῖς ἐναλλάξ τὰ δύο σκάφη. Τὸ Ἰταλικόν θά πλεύσῃ εἰς Κωνιπόλεων πρὸς ἐπισκευήν. Διά τὸ Ἀπω «Κάσος» προσελήφθησαν δύται τῆς συγκρούσεως ζημίας, οἵτινες και ἐργάζονται διὰ τὴν προσωρινὴν ἔμφραξιν τοῦ ρήγματος τῶν ύφαλων, ἵνα κατόπιν καταστοῦνται στεγανὰ τὰ κατακλυσθέντα δισμερίσματα διὰ ν' ἀνελκυσθῇ τὸ πλοῖον και ρυμουλκηθῆ, ὅπου ύποδείξουν οι ιδιοτήται του διά τὴν ἐκτέλεσιν ὀριστικῶν ἐπισκευῶν.

## ‘Η ναυσιπλοΐα εἰς Μόντρεαλ

Κατά πληροφορίας ἐξ Ὀττάβας, ἥρχισεν ἡ τῆξις τῶν πάγων εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου και διηνοίχθη αὐλας, ἀσφαλείας διὰ τὴν ἐλευθέραν διόδον τῶν πλοίων. Τὴν ναυσιπλοΐαν διὰ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον ἐνεκαινίασε τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Χαδιώτης», ὅπερ εἰσέπλευσε πρῶτον εἰς τὸν ποταμὸν και ἔφθασεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μόντρεαλ μὲ φορτίον ἀραβοσίτου ἐξ Ἀργεντινῆς. Μετά τὸν «Χαδιώτην» ἀνέπλευσαν τὸν ποταμὸν και ἀλλα πλοῖα, μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγεται και ἔτερον Ἐλληνικόν, τὸ Ἀπωτενίης. Μετά τὸν «Χαδιώτην» ἀνέπλευσαν τὸν ποταμὸν και ἀλλα πλοῖα, μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγεται και ἔτερον Ἐλληνικόν, τὸ Ἀπωτενίης.

OFFICINE NAVALI & FONDERIE  
“S. GIORGIO DEL PORTO,, s.a.

GENOVA

CALATA CHIAPPELLA

RIPARAZIONI NAVALI IN GENERE SCAFI, MACCHINE & CALDAIE

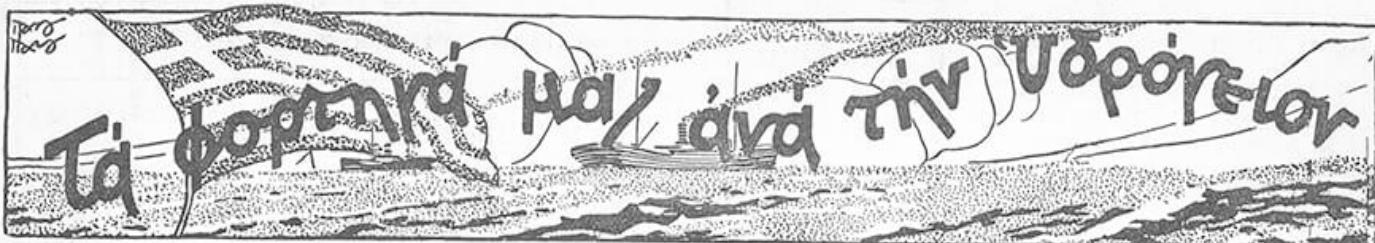
TELEGRAMMI: SANGIORFICINE-GENOVA

TELEFONO: 61-522

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ  
29, LEINTER SQUARE, 29

Γ. ΔΕΛΗΣ  
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τὸ ἀρχαιότερον Ἐλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Bayswater τοῦ Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτὰ ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς Ἐκκλησίας.— Καθαρόν, εὐάρεστον και μὲ ὅλας τὰς ἀνέσεις.— Περιποίησις ἐν τελῶς οἰκογενειακή.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άργει Ημεραιά από 12 Φεβρ.
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	άργει Χίον από 28 Φεβρ.
Άγιος Βλάσιος	Γ'. Χανδρή	07	3227	Έφθ. Σάτταν 13 'Απρ. και άνεχ. 23 διά Χερσόνη
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεχ. Γένοβαν 17 'Απρ., Γιβραλτάρ 22 διά Μπ. "Αύρας
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	Έφθ. Τάλι 11 'Απρ. και άνεχ. 16 διά "Αγιαννα
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λουσθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	άνεχ. Νεάπολιν 19 'Απρ., Όραν 24 διά Μπ. "Αύρας
Άγια Θαλάσσινη	Λ. Κεράνη	11	3809	άνεχ. Ρόττερντη 19 'Απρ., Γιβραλτάρ 26 διά Σερβίδα
Άγια Μαρίνα	Στ. «Κάσσος»	12	4151	διήλθες Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Μπ. "Αύρας
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	Έφθ. Σουάνη 24 'Απρ.
Άγιος Νικόλαος	Δδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διήλθες Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Σπαλατο
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άνεχ. Λουδίνον 15 'Απρ. διά Δάντιαγκ, έφθ. 19
Άγγελος Α.	Ε. Συκρέδη	04	3667	άργει Πειραιά από 15 Μαρτ.
Άδαμ. Γεωργαντής	Ζδελφ. Γεωργαντή	16	3814	άνεχ. Ροζέριο 15 'Απρ. διά Μαδέρας
Άδαμ. Ι. Πειθής	Αθ. Πειθή	08	4537	άνεχ. Λουδίνον 15 'Απρ. διά Σερβίδα
Άδαμ. Κοραής	Κακκαρούκα κλπ.	84	1324	άργει Χίον από 15 Μαρτ.
Άδελφότης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	διήλθες Νικαράρ 11 'Απρ. διά Εύρωπην
Άθανάσιος	Ν. Λουκιαρδόπολου	07	4295	Έφθ. Βρατίλαν 7 'Απρ.
Αιγαϊόν	Παλανονηγίσιον-Σκριβάνον	12	1755	Έφθ. Πειραιών 15 'Απρ. και άνεχ. 23 διά Ρούμινιν
Αίγενες	Δδ. Πατέρα	17	3792	διήλθες Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Ήρατ Σατή, έφθ. 24
Αιμίλιος	Στεριώτη και Σίκι	98	3297	έφθ. Μπανιόλα: 2 'Απρ.
Άλνος	Α. Λουήη	10	3554	έφθ. Ηέναρθ 23 'Απρ.
Άλιολος	Ν. Ι. Λόρα κ.λ.π.	02	3051	εις Βηρυττόν 10 'Απρ.
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πειραιά από 9 Μαρτ.
Άδαμας	Μ.γ. Λαζαρᾶ	18	4144	άνεχ. Σάν Νικολάς 14 'Απρ. διά Μαδέρας
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	Έφθ. Ρόττερντη 9 'Απρ. και Τάλι 20
Άκτη	Στ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	φθάνει: Μπ. "Αύρας 1 Μαΐου
Άλεκός	Ν. Κωττάκη	06	4395	άνεχ. Λι Πλάταν 14 'Απρ. διά 'Αριδέρσου
Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	φθάνει: Λουδίνον 8 Μαΐου
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	έφθ. Χαϊλ 18 'Απρ.
Άλκυών	Κα. Ε. Α. Λαρού	95	2701	άργει Χίον από 29 Ιουν. 1932
Άλφειδης	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	άνεχ. Τράπανι 9 'Απρ., Αγ. Βικέντιον 24 διά Μαντεδίδες
Άμβρακικός	Μορή Εμπειρίκου	01	5148	Έφθ. Λιδόρο 16 'Απρ., Επολήθη Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Άναστασία	Η. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	Έφθ. Μπάνων 13 'Απρ. και Αλγύριον 22
Άναστ. Πετρούτης	Κ. Α. Πετρούτην	99	3025	έφθ. Νοθεούν 13 'Απρ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διήλθες Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Μπίλφατ, έφθ. 27
Άνδρεας	Σ. Γ. Ραζή	19	6566	έφθ. Μπ. "Αύρας 3 'Απρ.
Άνδρωτης	Ν.κ. Κυδωνιάσως	12	4393	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 5 'Απρ.
Άννα	Ν. Λουκιαρδόπολου	19	5173	έφθ. Ρόττερντη 16 'Απρ. και άνεχ. 19 διά Ρ. Τζενέρον
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Πειραιά 2 'Απρ.
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιά από 17 Φεβρ.
Άννα Ν. Γουλανδρή	Δδ. Γουλανδρή	21	4442	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
Άννα Μαζαράκη	Δδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιά από 2 'Απρ.
Άννα Σταθάτου	Στ. Σταθάτου	15	5885	άνεχ. Sabang 22 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Στάτιαν 25 'Απρ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργεις Πειραιάς από 15 Ιαν.
Άντωνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	άνεχ. Βιεντίαν 14 'Απρ. διά Σύρου, έφθασε
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμός	11	4410	άνεχ. Αμβέρσαν 10 'Απρ., Μαδέρας 20 διά Μπ. "Αύρας
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Αμβέρσαν 10 'Απρ., Ρόττερντη 15 και Δάντιαγκ 24
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Νικολάσιφ 8 'Απρ. και άνεχ. 25 διά Ρουέν
Άντωνης Δ. Κυδωνιέως	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	έφθ. Θερζόπολαν 5 'Απρ.
Άντωνης Σταθάτου	Στ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεχ. Αίου 19 'Απρ. διά Δάντιαγκ, έφθ. 22
Άντζουλεττα	υιοί: Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έφθ. Μπλάσιον 17 'Απρ. και άνεχ. 20 διά Αλγύριον
Άξιδης	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	έφθ. Κάρδιφ 18 'Απρ. και άνεχ. 21 διά Μαντεδίδες
Άποινια	Ζ. Βαλιά	05	3607	έφθ. Λιδόρο 9 'Απρ. και Μαριούπολιν 27
Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	έφθ. "Αμπιρίντην 17 'Απρ.
Άργολικός	Μορή Εμπειρίκου	21	4786	έφθ. "Αμπέρσαν 16 'Απρ.
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	έφθ. Χαϊλ 7 'Απρ.
Άριάδηνη Παντελή	έπτ. «Μαρμαρά»	10	4445	διήλθες Barbados 14 'Απρ. διά Ροζέριο
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Ε. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Μαριούπολιν 15 'Απρ.
Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	άργει Πειραιάς από 31 Μαρτ.
Άρτεμισια	Π. Μακρῆ	06	4343	έφθ. Πειραιάς 2 'Απρ.
Άρχαγγελος	Δδ. Λιβανοῦ	17	4349	διήλθες Βαλέτισαν 21 'Απρ. διά Λιβερπούλ, έφθ. 26
Άρχων	Κωστή Λαζαρᾶ	21	1361	άνεχ. Πειραιάς 17 'Απρ. διά Χερσόνη, έφθ. 23
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	έφθ. Κέρκυραν 5 'Απρ.
Άσια	'Ολιδιέ	92	2893	εις Ήσπελιτον από 12 Ιουν. 1932. Σταθμὸς ἀνθρακεύσεων
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Νικολάσιφ 14 'Απρ., Λαύριον 18 διά Ρουέν
Άσπασια Νομικού	M. Νομικοῦ	99	846	άνεχ. Κίλιν 26 'Απρ. διά Γιανέφραν
Άστη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	άνεχ. Τάνιζα 6 'Απρ. διά Bougie
Άττικος	A. Λουήη	06	4078	έκαρφτων: εις Σάντος 'Απρ. 29
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Τόνιζα 5 'Απρ. και άνεχ. 13 διά Πειραιάς
Βαλλιανός	A. Λουήη	08	4734	διήλθες St Michaels 11 'Απρ. εις N. Υόρκην
Βάντα	Θ. Επιφανιάδη	03	4190	διήλθες Κων(λ)ην 12 'Απρ. διά Σαρδηνίαν, έφθ. 19

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος υπ.	Τόνος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	άργει Ηπειραϊδά ἀπό 26 Μαρτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άνεχ. Ηπειραϊδά 29 'Απρ. διά Ρωσίαν
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον ἀπό 14 Μαρτ. 1931. "Επωλήθη εἰς Αγγλους
Βενιζέλος	άδ. Σιφνάριον	10	1005	έφθ. Ηπειραϊδά 6 'Απρ. και Χαλκίδα 19
Βιολαντώ Ν. Γουλανδροῦ	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διήλθε Λάς Πάλμας 26 'Απρ. διά Μπλέφαστ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	άνεχ. Μασσαλίαν 14 'Απρ. διά Κενυπολίν
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	άνεχ. Τοιβατάδειναν 9 'Απρ. διά Σύρον, έφθ. 13
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άνεχ. Ηπειραϊδά 23 'Απρ. διά Σάμιον
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	έφθ. Γέρνια 16 'Απρ.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. Ηπειραϊδά 16 'Απρ., Γιβραλτάρ 21 διά Ν. Υόρκην
Γαρθέλαι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	έφθ. Νοδορωσίανην 11 'Απρ. και Γιάφραν 23
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	άνεχ. Ροζάριο 1 'Απρ., "Αγ. Βικέντιον 23 διά Σάρπινας
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Ηπειραϊδά ἀπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδροῦς	Ν. και Γ. Σημπουρά	96	2187	άνεχ. Η. Εμπεντόκλε 27 'Απρ. διά Ηπειραϊδά
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Ροζάριο 19 'Απρ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεχ. Εμπεν 7 'Απρ., Όράνι 17 διά Σουσάκ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Σάντος 10 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	άνεχ. Σάν Νικολάου 12 'Απρ. διά Μαδέρας
Γεώργ. Ν. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σία	30	4108	διήλθε Περίμ 19 'Απρ. διά Σιγγαπούρην
Γιάννης	Γ. Ανδρέους κλ.π.	05	4391	έφθ. Ροζάριο 16 'Απρ. και άνεχ. 26 διά Μπ. "Αύρας
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	διήλθε Κ)λιν 9 'Απρ. διά Βενετίαν, έφθ. 17
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλιμανοπούλου	90	2538	έφθ. Ηπειραϊδά 3 'Απρ.
Δαναδές	Η. και Γ.Κ. Λεμός	06	4419	άνεχ. Μπάχι. Μπλάγκαν 12 'Απρ. διά Μο taganem
Δάρμας	άδ. Ήγιττα	83	1595	άργει Χίον ἀπό 11 Φεβρ.
Δάφνη	Υ. Λυκαρδεσπούλου	10	2810	άργει Ρούεν ἀπό 17 Μαρτ. 1933. "Επωλήθη εἰς Αγγλους
Δάφνη	Ν. Λυκαρδεσπούλου	18	4882	διήλθε Τανερίφφων 10 'Απρ. διά Λονδίνον, έφθ. 19
Δελφίν	Λ.θ και 'Ανδρεάδη	06	3816	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 20
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιαλή	09	4461	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 18 'Απρ. δι' "Αρπιρντιν
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	εἰς Νοδορωσίανην ἀπό 29 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Μαργριτιν 22 'Απρ.
Δημήτρης	Σ. και Π. Λαμοῦ	05	3338	έφθ. Οδησσον 9 'Απρ.
Δημ. Γ. Θεοφιλότης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Αλεξάνδρειαν 12 'Απρ. και άνεχ. 19 διά Ηπειραϊδά, έφθ. 22
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	άνεχ. Κ)λιν 13 'Απρ. δι' Αρδέρσαν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διήλθε Κωνατζίλιν 16 'Απρ. διά Ρέττερνταμ
Δημ. Τιγγάλεσης	οιών Δ. Τιγγάλεση	18	5275	άνεχ. Μπάρρου 7 'Απρ. διά Μπ. "Αύρας
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλιας	99	3534	έφθ. Θεοδέσιαν 8 'Απρ.
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	άνεχ. Πετσαϊδά 20 'Απρ. διά Γαλάτας
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμορου	03	2281	διήλθε Κ)λιν 17 'Απρ. διά Βενετίαν
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβίδης	03	2018	έφθ. Βορδέ 21 'Απρ.
Διον. Σταθάτος	έταρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5150	άνεχ. Δάντσιγκ 13 'Απρ., Γιβραλτάρ 23 διά Βενετίαν
Διρφυς	Βκσ. Πατέρα και Σία	06	2795	άνεχ. Ραδένναν 12 'Απρ. και Σύρον 21 διά Δούναβιν
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4227	έφθ. Δουγκάσκην 21 'Απρ.
Δούναβις	Λασον. Α. 'Εμπειρίκου	15	5604	έφθ. Περίμ 10 'Απρ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάχη και Ρούσσου	03	3547	άνεχ. Σαδένναν 14 'Απρ. διά Ηπειραϊδά, έφθ. 19
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλίδης	17	4604	άνεχ. Κάρδιφ 17 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρας
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	13	4521	έφθ. Μοντενίδεο 16 'Απρ.
"Εδισων	"Εθνικής	96	1103	άργει Ηπειραϊδά ἀπό 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη, (τάνκερ)	Δ. Καλλιγά κλ.π.	09	4009	έφθ. Νοδορωσίανην 10 'Απρ. και Σαδόνναν 22
Ειρήνη Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Μπάρρου 10 'Απρ. διά Τανερίφφων, έφθ. 20
Ειρήνη N. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλιας	08	3860	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Τσιδιταδένιαν
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Μπ. "Αύρας 4 'Απρ. δι' Εύρωπην
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	άνεχ. Οδησσον 15 'Απρ., Σουέζ 22 διά Βλαδιμερόπολην
Έλενη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διήλθε Αθεν 23 'Απρ. και Περίμ 24 διά Σουέζ
Έλενη	Δ. Λθρ.	01	1882	εἰς Νοδοκηνην 16 'Απρ.
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	Π. Γ. 'Εμπειρίκου	05	3919	άργει Ηπειραϊδά ἀπό 15 Ιαν. 1933
Έλενη Δ.	Δημοσθ. Δάμπιαση	19	5260	άνεχ. Μπάρρου 10 'Απρ. διά Ρίον Ιανέρπον
Έλενη Τ.	Δ. Τσαργάδης	97	3039	έφθ. Ζευγκούλαν 11 'Απρ. και Ηπειραϊδά 29
Έλισαβετ	άδ. Μαζαράρκην	22	3553	έφθ. Ιψιτζηγαρ 15 'Απρ. και άνεχ. 18 διά Η. Σατή
Έλισαβετ Β.	Γ. Γρέγος	04	4649	άργει Ηπειραϊδά ἀπό 17 'Απρ. 1933
Έλλην	Στ. 'Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. Ροζάριο 5 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Σκαλ Λουτ (Ροδανοῦ) 12 'Απρ.
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον ἀπό 27 Δεκ. 1931
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκου	Γιοι. Επ. 'Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Λ. Πλάταν 22 'Απρ.
Έρηνούλα	Ν. Τσατσόμορου	05	2715	άνεχ. Πένοβαν 12 'Απρ. και Ηπειραϊδά 26 διά Ρωσίαν
Ένανδρος	Μ. Βαλρά	98	3543	άνεχ. Πότι 14 'Απρ., Οράνι 25 διά Μπουκώ
Έντζινος	Μαρή 'Εμπειρίκου	22	4792	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. και Αμδέρσαν 21
Ένγενα Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Ηπειραϊδά 24 'Απρ. και άνεχ. 29 διά Ρωσίαν
Ένγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	5148	άνεχ. Ζεζμπρούγκα 9 'Απρ. διά Πλάτη
Ένγενια Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	4862	άνεχ. Πένοβαν 20 'Απρ. και άνεχ. 25 διά Πλάτη
Ένθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	διήλθε Ηπειρι 11 'Απρ. διά Μαδρας, έφθ. 23
Έβρος	άδελ. Λιβανοῦ	18	5283	διήλθε Μαδέρας 4 'Απρ. διά Μπ. "Αύρας
Έντυχία	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932
Έντ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	έφθ. Μαριανούσπολιν 11 'Απρ.
Έψιλον	Λεων. Ν. 'Εμπειρίκου	11	5161	φθάνει Μπ. "Αύρας 1 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	έφθ. Ζαράτ 8 'Απρ.
Ζανής Λ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	έφθ. Κοπεγχάγην 14 'Απρ. και Κόρσορ 22
Ζεύς	Ηλ. Χατζηλίδης	20	5842	έπληθ έκ Ηλέτι δι' Εύρωπην 'Απρ. 25
Ζέφιος	Α. Λουδη	09	4796	άργει Ροζάριο ἀπό 1 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	έφθ. Ελειγκυποργκ 18 'Απρ. και Μάλμε 21
"Ηρων	Χρ. Γ. Σορώτου κλ.π.	06	1516	έφθ. Γιάφραν 8 'Απρ.
"Ηφαιστος	υιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεχ. Ηπειραϊδά 26 'Απρ. διά Ρωσίαν
Θάλεια	Ηλια Ξυλα	17	4574	έφθ. Αμβούργον 13 'Απρ. και Τάιν 20
Θάσος	«Πατρωτικής»	19	1565	διήλθεν 'Αλγέριον 25 'Απρ. διά Πεσκάρα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	άνεχ. Μέθηλ 18 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3109	Έφθ. Σουάνη 17 'Απρ. και άνεχ. 27 διά Βαντικάν
Θεοφανώ	άδελφ. Λιθανοῦ	17	4240	άνεχ. Ροζάριο 12 'Απρ. και Μη. "Αύρας 16 διά Εύρωπην
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πλαστήρης	10	4427	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διά Ηλάτη
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρίου	11	3726	άνεχ. Ροζάριο 21 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	άνεχ. Κρεθή 7 'Απρ. διά Βιλλακα Καρδίσιον
Θέτις Α.	Γ. Λανθρασίδης	10	4111	άνεχ. Βρατλάν 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Θρακή	Α. Τεριάζου	17	982	Έφθ. Γαλάτα: 25 'Απρ.
Θραυσθούλος	Α. Βογιατζής	12	3693	Έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ.
*Ια	Η. Χατζηλία	17	4860	άνεχ. Γένοβαν 18 'Απρ. διά Σύρον
*Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	Έφθ. Νοδοκοήν 17 'Απρ.
*Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	Έφθ. "Άδονρουθ 14 'Απρ.
*Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	Έφθ. Αιθόρνο 14 'Απρ.
*Ιλισσός	Ιω. Γ. Αιθανοῦ	15	4724	Έφθ. Τάιν 15 'Απρ. και Μέθηλ 26
*Ιονία	Η. Χατζηλία	08	3742	άργει Φάλμουθ άπό 24 Μαρτ.
*Ιονία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	Έφθ. Ροζάριο 24 'Απρ.
*Ισμήνη	Στεριώτη και Σιά	90	2399	άνεχ. Πειραιά: 3 'Απρ. διά Μιτιλήνην
*Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	άνεχ. Βρατλάν 17 'Απρ. διά Ρεθίμναν
*Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	άνεχ. Ροζάριο 13 'Απρ. διά Εύρωπην (Έφθ. Ρ. Ικνέρηρον 20)
*Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Λιθόρνο
*Ιω. Καρδας	άδελφ. Καρρά	17	3527	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Θεσσαλίην
*Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	εις Σάντα Φέ 20 'Απρ. διά φορτωσιν
*Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	Έφθ. Μάλταν 14 'Απρ. και Ρέθυμο 20
*Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	άνεχ. Ροζάριο 24 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
*Ιω. Φράγκος	Μάρκι. Φράγκου	12	3442	Έφθ. Βαντικάν 14 'Απρ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	Έφθ. Τοιδιταδέκιαν 8 'Απρ. και Πειραιά: 23
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3095	Έφθ. Φιόδημε 11 'Απρ. και Πειραιά: 18
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	2948	Έφθ. Ν. Κοκην 12 'Απρ. και Μαριούπολιν 24
Καθαριώτισσα	Γ. Καραδίκη	13	1877	Έφθ. Μπάρι: 15 'Απρ. και Πειραιά: 26
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνεχ. Τάιν 12 'Απρ. Γιβραλτάρ 21 δι: 'Αλεξανδρείαν
Καλλίπη	Δ. Πατέρα	10	4948	Έφθ. Ντιέπην 24 'Απρ.
Καλουδώ	Γ. Ασημούμπη	04	4921	άργει Μοντεβίδεο άπό 25 Μαρτ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 4 'Απρ. δι: 'Εύρωπην
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3547	άργει Πειραιά: άπό 11 Νοεμ. 1932
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5231	άνεχ. Μπάρρων 11 'Απρ. διά Περναμποδίκον
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	Έξωκελε «Βόσπορον 26 'Απρ. κατόπιν συγκρούσεως
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	άνεχ. Γένοβαν 15 'Απρ. διά Νοδοκοήν, Έφθ. 23
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετράλαια»	87	2495	Έφθ. Κυντζαν 13 'Απρ. και Πειραιά: 29
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	Έφθ. Γαλάτα: 11 'Απρ. και Βρατλάν 19
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	Έφθ. Αίγαιον 10 'Απρ. και Πειραιά: 18
Κατίνα Βούλγαρη	Ν.κ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	Σ:γλθε Βικτώρια 27 'Απριλ. διά Μπ. "Αύρας
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρης και Κ. Ξένου	05	3890	Έφθ. 'Οδηγασόν 7 'Απρ.
Κεραμίδης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	άνεχ. Γένονα 11 'Απρ. Γιβραλτάρ 22 διά Σπαλάτο
Κεχρεάδη	Θ. Επιφανιάδην	12	1968	Έφθ. Νοδορωσίσιγν 25 'Απρ.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	Έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	Έφθ. Πόρτ. Σατή 10 'Απρ. και Σύρον 23
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιάδη	07	3539	Έφθ. Μαριούπολιν 10 'Απρ. και άνεχ. 18 δι: 'Αλγέριον
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	Έφθ. Δούναβιν 25 'Απρ.
Κόρδιμον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2118	Έφθ. Μασσαλίαν 11 'Απρ. και Καζαρπλάγκαν 23
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	Έφθ. Πειραιά: 13 'Απρ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	άργει Πειραιά: άπό 17 Μαρτ.
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	Έφθ. Νικολάδηρ 16 'Απρ.
Κύμα	N. Λιθανοῦ	11	3959	Έφθ. Θεοδόσιαν 10 'Απρ.
Κονσταντίνος Η.	Ηλ. και Αθ. 'Ηλιοκούλου	05	2716	Έφθ. Πειραιά: 8 'Απρ.
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	άνεχ. Cocanada 8 'Απρ. Πειρί: 23 διά Η. Σατή
Κωστής	B. Κατούλα	19	5438	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 15 'Απρ. δι: 'Ελλάδα
Κωστή	N. Πλίσση και M. Weisman	05	3876	άργει Πειραιά: άπό 13 Δεκ. 1933
Λάκης Νομικός	H. Νομικοῦ	01	927	Έφθ. Ρα:δεστόν 25 'Απρ.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	άνεχ. 'Αμβέρσαν 13 'Απρ. Γιβραλτάρ 18 διά Βρατλάν
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	Έξωκελειλεν Arkona 8 'Απρ. 'Εγκατελείφθη
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	άργει Πειραιά: άπό 27 Μαρτ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	Έφθ. Χούλλα 11 'Απρ.
Λίμνη	Η. Στεκυρουλοπούλουκι: Σιά	96	1346	Έφθ. Θηλίκηρ 10 'Απρ. και Πάτρας 16 δι:γλθε Καλύν: 20 'Απρ. διά Fedhalah
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	
Μαίνητ διφ Σάμος	A. Κουλούθου	01	1190	άργει Πειραιά: άπό 1 'Απρ.
Μαίρη	N.Γ. Λιθανοῦ	09	1459	δι:γλθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Καναδάν
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	Έφθ. Φλαμερού 18 'Απρ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	άργει 'Αλεξανδρείαν άπό 17 Μαρτ.
Μαϊώτις	A. Συνοδίνοι	88	1709	Έφθ. Δούναβιν 22 'Απρ.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	Έφθ. Πειραιά: 11 'Απρ.
Μαλιακός	Μασή Εμπειρίκου	12	3903	δι:γλθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. δι: 'Αμβέρσαν, έφθ. 22
Μάλες Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	Έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
Μαρή Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	04	2365	δι:γλθε Καλύν: 9 'Απρ. διά Σαλέρνο—Νεάπολιν, έφθ. 22
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανοῦ	89	2187	Έφθ. Πάτρας: 6 'Απρ. Είτε Αίγαιον και Χαλκίδα
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	άνεχ. Τάιν 14 'Απρ. διά Ηλάτη
Μαρία	S. Βλασσοπούλου	07	4225	έφθ. Κατάνην 18 'Απρ.
Μαρία	K. Λεμοῦ	01	3090	έφθ. Θεοδόσιαν 7 'Απρ. και άνεχ. 23 δι: 'Ελλάδα
Μαρία	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άνεχ. Σέτταν 12 'Απρ. διά Κατάνην
Μαρία Μ. Διακάνη	M. Διακάνη	10	4362	άργει Σύρους άπό 25 'Απρ. 1932
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	δι:γλθε Μαδέρας 24 'Απρ. διά Κόρκ
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	άνεχ. Πειραιά: 20 'Απρ. διά Κυντζαν
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Βαντικάν 10 'Απρ. 'Επωλήθη Ιταλούς πρόδει διάλυσιν
Μαριγώ Λ.	N. Λύρα	02	4146	έφθ. Ζουγκουλάδην 22 'Απρ. 'Επωλήθη Ιταλούς πρόδει διάλυσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Η. Νομικοῦ	19	5241	Σ:ηλθε <b>Colombo</b> 28 'Απρ. διά Βλαδισσούτοκ Σφρ. 'Αμπερσού 26 'Απρ.
Μαριέττα	Ν. Εδουάρδιου	06	4660	Σ:ηλθε Σουέζ 16 'Απρ. διά <b>Saigon</b>
Μαριέττα Πρωτοπαπά	Η. Πρωτοπαπά	15	4447	Σφρ. Σάρπινες 11 'Απρ. και Δάντα:γκ 22
Μαριόγκα	Δ. Πρωτείου	12	4236	Σφρ. Ασλαμποργκ 17 'Απρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	Διδελφίδην Κιρτάτα	04	4784	Σφρ. Ασλαμποργκ 17 'Απρ.
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	Δ. Γουλανδρή	18	3610	Άνεχ. Μπάρρου 14 'Απρ., Μαζέρρας 22 διά Ρ. Ιανέρον Άνεχ. Μοντεβίδεο 10 'Απρ. και δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Μαρουνώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Σφρ. Γαλάτεο: 10 'Απρ. και Ηερα:γκ 26
Μάριος Τ.	Δ. Τεριάζου	04	1128	Άνεχ. Γεύνια 13 'Απρ. Γιβραλτάρ 25 διά Γένοβαν
Μάρουνά	Δ. Πρωτείου	12	4307	Σφρ. Πατρα:δ 14 'Απρ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάρχου	02	4152	Σ:ηλθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, Σφρ. 22
Μαρουσιώ Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3556	Άνεχ. Πειραι:δ 19 'Απρ. διά Ρωσίαν
Ματθαίος	Η. Μ. Λάρς	04	2434	Σ:ηλθε Κ)λιν 15 'Απρ. διά Σάτταν, Σφρ. 23
Ματρόννα	Ν. Βογιατζή	02	2816	Άνεχ. Βενετίαν 20 'Απρ. διά Ήρ:τ
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	Σ:ηλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Φάλμουρο
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	Σφρ. Όθησαν 15 'Απρ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	Σφρ. Πειραι:δ 20 'Απρ.
Μιμόδια	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	Σφρ. Μασσήναν 17 'Απρ. μὲ ζημίας
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιδανού Η. Πρωτοπαπά	13	4160	Σφρ. Μπάρρου 16 'Απρ. και άνεχ. 21 διά Λάρς Ηάλμας
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	Σφρ. Μπάρχ. Μπλάγκαν 6 'Απρ.
Μιχαλάκης	Ν. Εδουάρδιου	19	5234	Σφρ. Στοκχόλμην 8 'Απρ., Αβο 15 και Δάντα:γκ 20
Μιχάλης	Α. Φατσή	12	3646	Σφρ. Οσλο 13 'Απρ. και Στοκχόλμην 22
Μιχαλίδης Ξυλας	Δ. Σούλα	06	3828	Σφρ. Πειραι:α 17 'Απρ. και Δαδεκάτες 24
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	Άνεχ. Χουάλσαν 18 'Απρ. δι' Αμετερνταμ
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	Σφρ. Μπάρχ. Μπλάγκαν 24 'Απρ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	Δ. Γουλανδρή	17	5199	Σφρ. Σαβόνναν 1 'Απρ. Παρεδόθη πρός διάλυσιν
Μύκονος	Ε. Ν. Βιντιάδη	94	2154	
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	Σφρ. Ναπόλιον 15 'Απρ.
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	Σ:ηλθε Κ)λιν 14 'Απρ. και Σούέζ 19 διά Βασσόρκαν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	Άνεχ. Κάρδιφ 17 'Απρ. Γιβραλτάρ 23 διά Βενετίαν
Ναντίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	άργει Σύρον από 20 Μαρτ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαραλίο	12	3451	Σφρ. Κάρδιφ 15 'Απρ. και άνεχ. 19 διά Βιλλαν Κ)τούσιον
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	Σφρ. Σαγκάνην 21 'Απρ.
Νερόδια	έτ. Η. Νομικοῦ	03	2759	Άνεχ. Πειραι:δ 22 'Απρ. διά Τεργέστην, Σφρ. 26
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	Σ:ηλθε Πειρίμ 16 'Απρ. διά Βλαδισσούτοκ
Νέστος	Ν. Λιδανού	19	5764	Σφρ. Όραν 10 'Απρ. και άνεχ. 14, Γιβραλτάρ 16 διά Πλέιτ
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	Σφρ. Σπάτη:αν 11 'Απρ. Πωληθέν πρός διάλυσιν παρεδόθη.
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	Σφρ. Μπάρχ. Μπλάγκαν 15 'Απρ.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	Σ:ηλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Πειραι:δ, Σφρ. 18
Νίκη	Δ. Βογιατζή	17	958	Σφρ. Γαλάτεο: 20 'Απρ.
Νικολής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	Σ:ηλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. δι' Αμερίσουν, Σφρ. 19
Νίκος	Α. Γρυπάτη	14	3892	Άνεχ. Μπ. "Αύρες 12 'Απρ. διά Ντιάπην
Νίκος Τ.	'Ελσυθ. Τρικόγλου	19	5175	Άνεχ. Η. Βάσιο 13 'Απρ. διά Δούναδιν
Νικολάος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Πειραι:δ από 27 'Ιαν.
Νικολάος 'Αθανασούλης	Δ. Ηγορ. 'Αθανασούλην	01	3572	άργει Πειραι:δ από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλούκουντης	έτ. Ατλαντικός	17	3201	Άνεχ. Νικολάϊφ 17 'Απρ., Κ)λιν 20 διά Βασσόρκαν
Νικολάος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλάκα εν 'Ελλάδι:
Νικ. Πιάγκος	Μ. Μ. Πιάγκου	12	4499	Σφρ. Νιούπορτ 15 'Απρ. και άνεχ. 21 διά Μπ. "Αύρες
Νικολάος Φιλίνης	Μ. Κ. Φιλίνη	04	3111	Άνεχ. Πειραι:δ 22 'Απρ. διά Ρωσίαν
Νικολάος	B. Σ. Ρωσούλιμου	10	4540	Σφρ. Ροζέριο 17 'Απρ. και Σάν Νικολάς 23
Νικολάος "Αγγελος	Ιω. Αγγέλου	12	4351	Σφρ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ. και Αμερίσαν 21
Νικολάος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	Άνεχ. Κοσσίτρ 21 'Απρ., Σούέζ 23 διά Ρουέν
Νίτσα	Δ. Γιανναγά	15	4732	Άνεχ. Μπ. "Αύρες 29 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	Άνεχ. Μπάρχ. Μπλάγκαν 3 'Απρ. διά Τανερίφαν
Οίνοδοιος	N. Πατέρα και υιών	04	5804	Άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 3 'Απρ. δι' Αμερίσουν
"Ολγα Έπ. Έμπειρικον	υιών Έπ. Έμπειρικου	22	4677	άργει Πειραι:δ από 10 'Απρ.
Όμρονοια	"Η. Σενιού-άδ. Χρι:στοφορίδου	08	3699	Σ:ηλθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. δι' Αμερίσουν, Σφρ. 25
"Ορος Κύνθος	Τρέμπ. Σο	18	5188	Άνεχ. Πειραι:δ 22 'Απρ. διά Ρωσίαν
"Ορος Παρνασσος	Μαργαρώνη-έτ. Ατλαντικός	15	3654	άργει Σύρον από 16 Φεβρ.
"Ορος Ροδόπη	Τρέμπ. Σο	19	5182	Σφρ. Κάρδιφ 18 'Απρ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	Σφρ. Ιμριγχαρ 15 'Απρ.
Παγαστηκόδες	Μαρή Έμπειρικου	14	3457	Σφρ. Κονιού: 18 'Απρ.
Παναγίης	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	Σφρ. Μπάρχ. Μπλάγκαν 20 'Απρ.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	"Ιε: : ΦΛΩΡΑ"
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Δ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	Σ:ηλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Πειραι:δ, Σφρ. 19
Πανάχραντος	B. και I. Κουτσούκου	15	4661	Σφρ. Brake 24 'Απρ. και άνεχ. 27 διά Ρόττερνταμ
Πάνις	A. Αναστασάτου	06	1781	Σφρ. Νοσορωσίσην 19 'Απρ.
Παντελής	Δ. Παντελή	91	2411	άργει Πειραι:δ από 19 'Απρ. 1931
Παντελής	K. Λαρμού	11	3845	Σφρ. Ροζέριο 25 'Απρ.
Πανιάδης	Δ. Πανιάδη	12	5149	Άνεχ. Σιδνεϋ (Καναδά) 22 'Απρ. διά Μόντρεαλλ
Παπαλέμπος	Γ. Α. Γεωργιαλή	10	3748	Σφρ. Σάντα Φε 11 'Απρ.
Παρθενών	Δ. Πα:θη	08	3189	Άνεχ. Σπαλάτο 15 'Απρ. διά Γιάζφαν, Σφρ. 21
Πάτρα	Τσουκιράνη-Κων/ντεη	96	3256	Σφρ. Ζουγκούλδαν 9 'Απρ. και Μεσσήναν 26
Πανύλος	N. Μπελιθανάκη και Σ:α	90	2223	άργει Νάντην από 23 Νοεμ. 1933
Περράκης Λ. Καμπάνης	χληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	Σφρ. Μπάρρου 12 'Απρ. και άνεχ. 20 διά Πειραι:δ
Περσεύς	A. Ανδρεάτου	18	5172	Σφρ. Μπάρχ. Μπλάγκαν 13 'Απρ.
Πεταλοί	Μαρή Έμπειρικου	17	5126	Άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ., Γιβραλτάρ 21 δι' Αλεξάνδρειαν
Πετρολίνα (τάνκερ)	H. Γρηγοριάδη και Σ:α	10	637	Σφρ. Πειραι:δ 29 'Απρ.
Πετρολίν (τάνκερ)	έτ. Τρανσόπετρόλ	03	4634	Σφρ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
Πετρόκης Νομικός	H. Νομικοῦ	06	4618	Σ:ηλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ., Οδέαν 26 διά Δανίαν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	Δ. Γουλανδρή	23	4693	Άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ., Γιβραλτάρ 19 δι' Αγκυρα, Σφρ. 26
Πέτρος Νομικός	H. Νομικοῦ	13	4044	Σφρ. Αλέρχου 9 'Απρ., Στοκχόλμην 15 και Δάντα:γκ 22
Πήγασος	G. N. Λουλούδη	15	1795	Σφρ. Χαδθέδαν 14 'Απρ.
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	Σφρ. Μπουένος "Αύρες 13 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	έφθ. Νεδ)σκην 10 'Απρ. και Βρινθήσιον 22
Πόλη	Μ. Ν. Ροδιάδη	97	2861	έφθ. Συβόννιαν 22 'Απρ.
Πολύντωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	δι:γλθε Γιεραλτάρ 13 'Απρ. δι: 'Αμερίσιαν, έφθ. 21
Πολύνυμια	Ε. Μιχαλίτσιανου	07	4937	έθ. Γένοβαν 10 'Απρ. και άνεχ. 17, Γιεραλτάρ 23 δι:α Μοντεβίδεο
Πόντος	υιοι Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. Νεάπολιν 8 'Απρ., Συλέρνα 17 και Πειραιά 23
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Πειραιά 11 'Απριλ. και άνεχ. 26 δι:α Βατώνη
Ποσειδών	Κυρ. Βανιζέλου	09	3895	άργει Νεάπολιν άπό 20 Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. Επιφανίαδη	12	1820	άργει Πειραιά άπό 4 Φεβρ.
Προμηθεύς	υιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	δι:γλθε Πειρί 20 'Απρ. δι:α Τεργέστην
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	11	4316	άνεχ. Βρατλαν 13 'Απρ. Λαζίριον 18 δι:α Ρίττερντερ
Ρίτα	Γ. Ηανά	01	2195	έφθ. Νορμανδίαν 21 'Απρ.
Ρίτα Χανδρή	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4648	έφθ. Γένοβαν 10 'Απρ. και Πειραιά 21
Ρόκος	Γ. Βεργιωτή	18	4781	έφθ. Χεύλλα 11 'Απρ.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α. Ε.	19	5637	άνεχ. Durigat 17 'Απριλιαν Βρατλαν, έφθ. 23
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	δι:γλθε Γιεραλτάρ 17 'Απρ. δι: 'Αδσονμουθ, έφθ. 23
Σίφνος	Θερι. Σταύλοπατή	17	2904	άνεχ. Πειραιά 13 'Απρ. δι: 'Οζησέν, έφθ. 22
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Χανίδια 13 'Απρ.
Σούλιώτης	Μελάμου	17	4300	έφθ. Μοντεβίδεο 8 'Απρ.
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 11 'Απρ. δι:α Βενετίαν
Σπύρος	Σ. Γ. Ραζή	18	6629	άνεχ. Γένοβαν 10 'Απρ. δι: 'Οζησέν, έφθ. 20
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρο	12	5528	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάχικαν 7 'Απρ. δι: 'Ελλάδας
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κούλουκουντή	11	5409	έφθ. Moss 20 'Απρ.
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λερού	06	4081	Έξωκειλε Mayo 16 'Απρ. 'Εγκατελείφθη
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 9 'Απρ.
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	άργει Πειραιά άπό 31 Μαρτ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θ. Ονίκην άπό 29 Ιουλ. 1932
Στυλ. Κάστανος	Σ. Καστάνου	15	4196	άνεχ. Ιμριγχαρ 13 'Απρ. δι:α Μπ. "Άρεςς
Σύλβα	Α. Καλλέργη και Σιά	14	4202	άνεχ. Μπ. "Άρεςς 20 'Απρ. δι:α Μαδέρας
Τάκης	Η. 'Αντόπη	04	1698	έφθ. Χερσώνια 8 'Απρ.
Τάμεοις	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	14	3912	άνεχ. Αμέρισκαν 11 'Απρ. και Πειραιά 26 δι:α Λούναβιν
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμού	13	4221	άνεχ. Νεάπολεα 6 'Απρ. δι: 'Ελλάδας
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	άνεχ. Ροζάριο 9 'Απρ. δι:α Μαδέρας
Τάσσος Κ.	'Εμμ. Α. Καραδίκη	97	3022	έφθ. Ζευγκούλδαν 17 'Απρ.
Τζέννη	'Ιω. Λιβανού	12	1859	έφθ. Θνίκην 11 'Απρ. και Πειραιά 18 'Απρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεχ. Γέδωνια 7 'Απρ. Γιεραλτάρ 19 δι:α Γαλάτας
Τριάντα	Γ. Λαμού και Μ. Γεωργιαλή	00	4358	δι:γλθε Ντεκάρδα 9 'Απρ. δι: 'Οράν
Τρίτων	υιοι Γ. Γράτσου	14	4211	άνεχ. Ροζάριο 20 'Απρ. δι:α Λάς Πάλμας
Τριφοπινάς	Κ. Α. Τοιροπινάκη ή Γιοι	14	3895	άνεχ. Μπάρροι 13 'Απρ. δι:α Μπ. "Άρεςς
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	άνεχ. Πειραιά 19 'Απρ. δι:α Καλαντάν 21 (θιαταγάς)
Υδραίος	Α. Κούλουρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνεχ. Port Okha 13 'Απρ. δι:α Καλκούταν
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	άνεχ. Μπάρροι 13 'Απρ. Μαδέρας 21 δι:α Μοντεβίδεο
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	φθίνει Μοντεβίδεο 30 'Απρ.—1 Μαΐου
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	άργει 'Αλεξανδρειαν άπό 31 Ιαν.
Φλώρα	ίτ. Η. Νομικού	01	2980	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ. Λιέρστακι: σερβεύ
Φλωρεντία Σ.	Ε. Ν. Βιντιάδη	97	2024	άργει Νεάπολιν άπό 19 Αύγ. 1932
Φραγκούλη Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 12 'Απρ. και άνεχ. 26, Σουέζ 27 δι: 'Ινδίας
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	δι:γλθε Γιεραλτάρ 11 'Απρ. και Κέρκοραν 21 δι:α Τεργέστην
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	άργει Πειραιά άπό 29 Μαρτ.
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	δι:γλθε Τανερίφραν 12 'Απρ. δι:α Λοντοντερρύ
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	εις Πάτρας 26 'Απρ.
Χαδιώτης	ίτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Μόντρεαλ 26 'Απρ.
Χαράλαμπος	υιοι 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Μαρζλάν 18 'Απρ.
Χέλατρος	ίτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφθ. Ροζάριο 16 'Απρ.
Χίος	Σ. Ήπερδ—Δ. Τσοτσεράνη	88	1356	άργει Πειραιά άπό 25 Φεβρ.
Χλόν	Ν. Λυκαρδοπούλου	29	4641	έφθ. Cuddalore 19 'Απρ.
Χρήστος Ζ.	Ν. Ζωτοπούλου	00	1106	άργει Πειραιά άπό 26 Φεβρ.
Χριστίνα	Α. Βογιακτζή και Σιά	98	3438	εις οχ. 'Αλεξανδρειαν 29 'Απρ. δι:α Πειραιά, έφθ. 23
Χρυσοή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Απρ. δι:α Μασσαλίαν
Ωκεανία	Μ. Καρβαλή	07	4843	έφθ. Πότι 4 'Απρ. φορτώνει
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404	φθίνει: Μπ. "Άρεςς 29 'Απρ.—2 Μαΐου
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	έφθ. Ροζάριο 17 'Απρ.
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	άνεχ. Αμέρισκαν 14 'Απρ., Γιεραλτάρ 21 δι:α Παριά, έφθ. 29

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Η. Σταύροπούλου και Γιοι	79	1432	εις πλός ειν Τουρκία
Αιγαίον 'Αγγλικόν	άδ. Κουροϊκλη-'Αθίνη & Σ:α	10	1673	εις Γαλάτα: 25 'Απρ. δι:α φόρτωσιν
Αίκατ. Νικολάου Παναμαΐκον	Ν. Νικολάου	17	5177	έφθ. Μπάρροι 18 'Απρ.
Αρέθουσα Παναμαΐκον	Ν:α. Καμπούρη	11	3693	έφθ. Ρίο Γκράντος 9 'Απρ. και Ροζάριο 23
Βιργηνία Νικολάου, Παναμαΐκόν	Νικολάου	20	6869	δι:γλθε San Fernandino 7 'Απρ. δι:α Παναμάν
Γεώργος	Ε. Γ. Σκρουσιάρη	04	2040	έφθ. Χάλιψην 31 Μαρτ. και Γιάφην 18 'Απρ.
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	*Ελλήνων ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν άπό 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτες Ἀγγλικόν	Λύτες	87	1032	ἀργεῖ Ηεράκι ἀπό 15 Ὁκτ. 1932
Μαρτῆς Ἀγγλικόν Μιρέι Παναμαϊκόν Μιρουπάνου Ἀγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκούντη ξτ. Ρ. Ὁλεδία Μινακούλη και Σικ	94 07 05	2483 3821 2539	ἔφθ. Λάζ. Νοεμβρίου 10 Ἀπρ. και Γαλάται 23 εἰς Ἀλεξανδρείαν 20 Ἀπρ. ἔφθ. Βρατλαν 18 Ἀπρ.
Νέλλην Παναμαϊκόν Νικόλαος Πήτρας, Ἀγγλ. Νοέμη—Τζεούλια Ἀγγλικόν	Ι. Μαργαρώνη ξδ. Πήτρα Α. Μινακούλη—Ρευσάνων	13 12 95	4826 1864 2499	ἔφθ. Μπουένος Ἀύρας 10 Ἀπρ. και Ροζάριο 22 ἀργεῖ Ηεράκι ἀπό 2 Ἀπρ. ἔφθ. Mostaganem 9 Ἀπρ. και Ὁράν 12
"Ορος "Αθως Παναμαϊκόν "Ορος Δίρφυς > "Ορος Ἐλικών > "Ορος Ἰδη > "Ορος Κιθαιρών > "Ορος Οσσα > "Ορος Ὁλυμπος > "Ορος Ορθονος > "Ορος Πάργης > "Ορος Πεντελικόν > "Ορος Πέρα > "Ορος Πήλιον > "Ορος Πίνδος > "Ορος Ταύρος > "Ορος Υμηττός >	Ρεθύμνη—Κουλουκούντη «Ἀτλαντικός» Α. Ε. «Τράμπ, Σο» Κοσμέτου—Κουλουκούντη «Τράμπ, Σο» Κοσμέτου—Κουλουκούντη Ρεθύμνη—Κουλουκούντη ξτ. «Θησεύς» Α. Ε. Ρεθύμνη—Κουλουκούντη Ε.Γ. και Σ.Κ. Κωστομένη Κοσμέτου—Κουλουκούντη ξτ. «Θησεύς» Α.Ε. «Τράμπ, Σο» «Ἀτλαντικός» Α.Ε. «Γιανττός» Α. Ε.	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	ἔφθ. Κέρκη 15 Ἀπρ. και Λίμανι 22 ἀνεγ. Μπάρρο 6 Ἀπρ. διὰ Μπ. Ἀύρας ἔφθ. Ρίον Ισημέρου 11 Ἀπρ. και ἀνεγ. 21 διὰ Μπ. Μπλάγκαν ἔφθ. Ἀρεόρου 12 Ἀπρ. ἀνεγ. Ροζάριο 14 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ διηγλώσ Μαδέρας 14 Ἀπρ. διὰ Δουγκέρχην, ἔφθ. 21 ἔφθ. Ροζάριο 20 Ἀπρ. ἀνεγ. Μπ. Ἀύρας 4 Ἀπρ. διὰ Δουγκέρχην ἔφθ. Νιάπην 13 Ἀπρ. ἔφθ. Μοντεβίδεο 28 Ἀπρ. ἔφθ. Μοντεβίδεο 28 Ἀπρ. ἔφθ. Καρδίτσα 18 Ἀπρ. διὰ Λιθέρπουλ, ἔφθ. 26 διηγλώσ Μαδέρας 18 Ἀπρ. διὰ Λιθέρπουλ, ἔφθ. 26 ἀργεῖ Χούδη ἀπό 19 Φεβρ. ἀνεγ. Μπάγιαν Μπλάγκαν 6 Ἀπρ. διὰ Λονδίνου ἀνεγ. Μπ. Ἀύρας 16 Ἀπρ. διὰ Μαδέρας
Παντίνα Παναμαϊκόν Πηνελόπη >	Ρ. Ὁλεδία Σπ. Παραμούθιώτη	13 19	4920 6566	ἀνεγ. Λονδίνου 17 Ἀπρ. διὰ Γδύνια, ἔφθ. 21 ἔφθ. Πλάτι 24 Ἀπρ.
Σφάντου Νικόλε Σάν Νικόλα, Ἰταλ.	M. N. Βαλσαράκη N. Σταρατίου	06 79	2728 677	εἰς Βρατλαν 20 Ἀπρ. ὅπο φόρτωσιν εἰς πλάσι Αιγαίου—Αδριατικῆς
Τάουερ Ἀμπένι, Ἀγγλ. Τάουερ Κρόσουν, Ἀγγλ. Τάουερ Μπρίδζ, > Τουσσίκος Ἀγγλικόν Τρεγκόδναν Αιγαίουπικόν	«Τράμπ, Σο», ξτ. «Τέσουερ» ξτ. «Τέσουερ» Κ. Λασακερίδη—Α. Δάσιλλα Κ. Ξυδιτ και Υιῶν	19 19 19 03 03	5328 6723 5161 1828 3075	ἀνεγ. Όδησσον 16 Ἀπρ., Κλιν 19 διὰ Sakhalin ἀνεγ. Κάρδιτσα 14 Ἀπρ. διὰ Κλιν ἀνεγ. Βρατλαν 18 Ἀπρ., Κλιν 22 διὰ Νόρθερν Ρέιντζ ἔφθ. Τρίπολιν (Λιθύης) 9 Ἀπρ. και Τόνιδα 21 ἔφθ. Βρατλαν 14 Ἀπρ.
Υβόννη, Παναμαϊκόν	Ρ. Ὁλεδία	12	4235	ἀνεγ. Μπόναν 12 Ἀπρ. διὰ Αλεξανδρείαν
Modig, Νορδ. Oranian, Ἀγγλ.	Γεώργ. Βεργωτή Λεων. Α. Βέρπειρχου	17 14	3759 3942	εἰς Οσλο 25 Ἀπρ. *Ιδια: «ΤΑΜΕΣΙΣ». σηματία Ἐλληνική

## POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ

## "POLONIA,,

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ