

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1934

Αρ. Φύλλου 82

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 82.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1934

### ΔΕΝ ΕΔΙΚΑΙΟΥΤΟ ΟΥΔΕ ΝΑ ΤΑΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗ.

Απειρύγαμεν μέχρι σήμερον ν' ασχοληθῶμεν μὲ ύποβληθείσας πρὸς τὴν Κυβέρνησιν προτάσεις ἔνενον ὄμιλον περὶ μονοπωλιακῆς ἀναλήψεως τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ὁργάνωσιν συναφῶν ἐπιχειρήσεων τουριστικῆς φύσεως.

Ἐμεωρήσαμεν καὶ τὰς προτάσεις ταύτας, τὸ ἀκοιβὲς περιεχόμενον τῶν ὅποίων μᾶς ἡτο ἄγνωστον, ὡς συνήθεις ἐπιδιώξεις τοῦ ἔνενον κεφαλαίου, ἀναζητοῦντος τὴν δημιουργίαν ἐπιχειρήσεων κοινωφελοῦς χαρακτῆρος, μὲ βαρύτατα, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀνταλλάγματα διὰ τὸ Κράτος καὶ τὴν Κοινωνίαν, ἔναντι τῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν.

Ἄφ' ἡς, ὅμως, αἱ προτάσεις αὗται ἐγένοντο ἀντικείμενον σοβαρῶν συζητήσεων ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, συνεκροτήθησαν ἐπιτροπαὶ διὰ τὴν μελέτην αὐτῶν καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ ἔνενον ὄμιλου ἐτέθησαν ἐν ἐπαφῇ μὲ τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργεῖον καὶ ἀναπτύσσουν ἐνώπιον ὑπουργοῦ καὶ ἐπιτροπῶν τὰ σχέδιά των καὶ τὰς ἐπιδιώξεις των, θὰ ἀπετέλει παράλειψιν ἀπὸ μέρους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἢν ἔχηκολούθουν ν' ἄγνοούν μίαν ὑπόθεσιν στενώτατα συνδεδεμένην μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόστασιν τῆς χώρας καὶ πρὸ παντὸς μὲ τὴν οἰκονομίαν αὐτῆς.

Οἱ κ. κ. ἀδελφοὶ Ἀμπατιέλλου, ἐκπροσωποῦντες, ὡς ἐδήλωσαν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, ὄμιλον ἄγγλων κεφαλαιούχων, ὑπέβαλον πρὸς αὐτὴν ἐν συνεχείᾳ προκαταρκτικῶν συνεννοήσεων, πλῆρες σχέδιον συμβάσεως μετὰ τοῦ Δημοσίου «περὶ ἴδρυσεως ἐν Ἑλλάδι Προνομιούχου ἐπιχειρήσεως Θαλασσίων Μεταφορῶν καὶ συναφῶν πρὸς αὐτὰς ἔργων».

Ἡ Προνομιούχος αὐτὴ ἐπιχειρήσις ὑ' ἀνελάμβανε «τὴν πλήρη ἐκτέλεσιν τῶν ἔσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς Ἑλλάδος (ἀκτοπλοΐα) κατὰ τρόπον ἐγγυώμενον τὴν ἀρτίαν ἔξυπηρέτησιν τῶν συναφῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας», «θὰ ἐδικαιοῦτο» δ' ἐπίσης μὲ τὰ αὐτὰ προνόμια «ν' ἀναλάβῃ τὴν ἔξυπηρέτησιν καὶ ἔξωτερικῶν γραμμῶν».

Ἐκ παραλλήλου καὶ πρὸς τόνωσιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ θὰ προέβαινεν εἰς τὴν ὁργάνωσιν ἔνενδοχειακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς λιμένας δόπου τὰ σκάφη τῆς Προνομιούχου Ἐταιρίας θὰ προσήγγιξον, καὶ τούτο ἐπ' ὥφελείᾳ καὶ τῶν τουριστικῶν τῆς χώρας ἀναγκῶν.

Διὰ τὴν ἀρτίαν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγ-

κοινωνιῶν, εἰς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως ὑ' ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν ἡ Ἐταιρία νὰ ναυπηγήσῃ ἐντὸς τεσσάρων ἑτῶν εἴκοσι τούλαχιστον συγχρονισμένα σκάφη, ταχύτητος 12 καὶ 14 μιλών, τοιῶν διαφόρων τύπων, σχέδια τῶν ὅποιων οἱ διαπραγματεύμενοι τὴν σύμβασιν ὑπέβαλον ἡδη εἰς τὸ Γενικὸν Ναυτικὸν Ἐπιτελεῖον.

Εἰς ἀντάλλαγμα ζητοῦνται διὰ τῶν προτάσεων αἱ πάτωθι παραχωρήσεις καὶ προνομίαι:

1ον) Νὰ ὁρισθῇ 50ετής διάρκεια τῆς ίσχύος τῆς συμβάσεως.

2ο) Πλήρης ἀπαλλαγὴ τῆς Ἐταιρίας καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως ἀπὸ πάσης ἐπιβαρύνσεως ὑφισταμένης ἡ μελλούσης διὰ τελωνειακούς δασμούς, τέλη καὶ δικαιώματα, δημοτικούς καὶ κοινωνικούς φόρους διὰ πάσαν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγὴν πλοίων, μηχανῶν, ἐφοδίων, ύλικων κλπ.

3ον) Πλήρης ἐπίσης ἀπαλλαγὴ πάσης δικαιοπραξίας τῆς Ἐταιρίας ἀπὸ παντὸς τέλους χαρτοσήμου, καθὼς καὶ πάσης οἰασδήποτε φύσεως ἀλλης σχετικῆς φορολογίας ἡ ἐπιβαρύνσεως ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἡ οἰουδήποτε τρίτου.

4ον) Όμοιώς ἀπαλλαγὴ τῆς φορολογίας τοῦ ἐπιθεδύματος, τῆς καθαρᾶς προσόδου πάσης κατηγορίας, τῆς ὑφισταμένης φορολογίας τῶν ἐξ εἰσιτηρίων ἡ κομιστῶν εἰσπράξεων αὐτῆς καὶ οἰασδήποτε ἀλλης φορολογίας.

5ον) Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ παντὸς ὑφισταμένου ἡ ἐπιβληθησομένου περιορισμοῦ ἔξαγωγῆς συναλλάγματος ἐκ τῆς χώρας, τόσον διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μερισμάτων, τῶν ὄμολογιακῶν δανείων, ὡς καὶ διὰ τὴν πληρωμὴν πάσης ἐν τῷ ἔξωτερικῷ δαπάνης τῆς Ἐταιρίας.

6ον) Ἐτησία ἐπιχορήγησις τοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν Ἐταιρίαν διὰ μίαν εἰκοσιπενταετίαν, μὴ ὑπερβαίνουσα ἐν πάσῃ περιπτώσει τὰς 40.000 ἀγγλικάς λίρας (ἀρκιώδες εἶχον ζητηθῇ 100.000 λίραι) ἐτησίως, καὶ

7ον) Ἀποκλειστικότης τῶν πρὸς τὴν Ἐταιρίαν προνομίων, τοῦ Κράτους ὑποχρεούμενου νὰ μὴ παράσχῃ εἰς τοίτον οἰασδήποτε φορολογικὴν ἀπαλλαγήν, ἐπιχορήγησιν ἡ προνόμιον ἡ οἰασδήποτε ἀλλην διευκόλυνσιν τόσον ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ, δοσον καὶ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ, καθὼς ἐπίσης καὶ προκειμένου περὶ ξενοδοχειακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐκεῖ δόπου ηθελον ἴδρυθη ξενοδοχεία τῆς Προνομιούχου Ἐταιρίας.

Ἡ Κυβέρνησις, κατόπιν τῆς ὑποβολῆς τῶν συγκε-

κριμένων προτάσεων ύπό τῶν ἑκπροσώπων τοῦ ξένου ὥμιλου συνέστησεν ἐπιτροπὴν ύπό τὴν προεδρείαν τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Γεν. Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου κ. Καββαδία, ἡτις ἀφοῦ ἤκουσεν ἀναπτυσσομένας τὰς προτάσεις καὶ τὰ σχέδια ύπό τῶν ἀδελφῶν π.κ. Ἀμπατιέλλου, ἐμελέτησεν αὐτὰς καὶ κατέληξε μετὰ σειρὰν συνεδριάσεων εἰς τὴν ὑπογραφὴν πρακτικοῦ διὰ τοῦ ὅποιου τελικῶς κρίνει ως ἀπορριπτέας ταύτας.

Χαρακτηρίζει ὁμοφώνως τὰς προτάσεις ως «ἀσυμφόρους τόσον διὰ τὸ Κράτος, ὅσον καὶ τὴν Κοινωνίαν καὶ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν» καὶ αἰτιολογεῖ πλήρως τὴν τοιαύτην γνωμάτευσίν της.

Παρατηρεῖ συγκεκριμένως ἡ ἐπιτροπὴ ὅτι θὰ ἐπήρχετο σπατάλη τοῦ Ἐθνικοῦ πλούτου ἐνεκα τῆς συγχρόνου ἀχρηστεύσεως ὀλοκλήρου ἢ τοῦ μεγαλυτέρου μέρους τοῦ σημερινοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου, ἀποτελούντος χρήσιμον εἰσέτι ἔθνικὸν κεφάλαιον καὶ ὅτι ἡ διάθεσις μεγάλων καὶ μὴ ἀπολύτως ἀναγκαίων κεφαλαίων διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας πρὸς ἀρδόναν ναυπήγησιν εἴκοσι σκαφῶν θὰ εἰχεν ἀναπόφευκτον συνέπειαν τὴν ἐπιβάρυνσιν τῶν ναύλων ἢ τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ.

Χαρακτηρίζει ως ἄσκοπον σπατάλην τοῦ Δημοσίου θησαυροῦ τὴν παροχὴν τῆς αἰτούμενης ύπό τῶν ἐπιχειρηματιῶν ἐπιχορηγήσεως καὶ ως ἐπικίνδυνον διὰ τὸν προϋπολογισμὸν τὴν μείωσιν τῶν ἐσόδων αὐτοῦ διὰ τῆς αἰτούμενης φορολογικῆς ἀσυδοσίας, ὑπολογιζομένης εἰς 40 ἑκατομμύρια περίπου ἐτήσιως. Θεωρεῖ ἐπίσης ἡ ἐπιτροπὴ ως ἀδικαιολόγητον τὴν διαρροὴν ἐκ τῆς χώρας συναλλάγματος διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ διατεθησομένου μὴ ἀπολύτως ἀναγκαίου ξένου κεφαλαίου, καθ' ἣν στιγμὴν ύπό ἀναλόγους ἐγγυήσεις ἀφονα ἐλληνικὰ κεφάλαια θὰ ἥσαν πρόθυμα νὰ συμμετάσχουν εἰς τοιαύτην ἐπιχείρησιν.

Φρονεῖ δὲ ἐν τέλει ὅτι ἂν ηθελον γίνει ἀποδεκτὰι αἱ προτάσεις, θὰ ἐπήρχετο αὐξῆσις τοῦ ἴσχυοντος ναυλολογίου, ἀραιώσις τῶν ἐκτελουμένων σήμερον δρομολογίων καὶ προσεχῆς ἐπίτασις τοῦ κοινωνικοῦ προβλήματος τῆς ἀνεργίας.

Ἄλλα καὶ μετά τὴν τοιαύτην γνωμοδότησιν τῆς ἐπιτροπῆς οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ἐμμένοντες εἰς τὰς ἐπιδιώξεις τῶν, ύπεβαλον πρὸς τὴν Κυβερνητικὴν τὴν 21ην Ἀπριλίου συμπληρωματικὸν ὑπόμνημα εἰς ἐπεξήγησιν τῶν ἀρχικῶν προτάσεων τῶν.

Οὐδεμίᾳ ἐν τούτοις ἐπέρχεται καὶ διὰ τοῦ νέου τούτου ὑπομνήματος πραγματικὴ μεταβολὴ τῶν προτάσεων, πλὴν μόνον τῆς μειώσεως τῆς αἰτούμενης ἐπιχορηγήσεως ἀπὸ 100.000 ἀγγλικάς λίρας ἐτησίως εἰς 40.000, εἰς ἀποξημίωσιν τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἀγόνων γραμμῶν.

Παρὰ τὸ γεγονός τοῦτο ἡ Κυβερνητικὴς ἔξακολουθεῖ τὰς μετά τῶν ἐνδιαφερομένων συζητήσεις, ἐκ τῶν ὅποιων εἶναι πρόδηλον ὅτι οὐδὲν τὸ ἐπωφελές οὕτε διὰ τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας τῆς χώρας, οὕτε διὰ τὴν τουριστικὴν ὄργανωσιν, οὐδὲ διὰ τὴν καθόλου οἰκονομίαν εἶναι δυνατὸν νὰ προκύψῃ. Διότι, συμπληροῦντες τὰ ἐν τῷ πρακτικῷ τῆς ἐπιτροπῆς ἀναφερόμενα, βάσει τῶν ὅποιων ἦχθη αὕτη εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι είνε ἀπορριπτέαι αἱ προτάσεις, ἔχουμεν νὰ παρατηρήσωμεν τὰ ἔξῆς :

Οἱ ἐπιχειρηματίαι ζητοῦντες ἀπὸ τὸ Κράτος 40.000 λίρας Ἀγγλίας ως ἐπιχορήγησιν ἐναντὶ τῶν 20.000 λιρῶν μόνον, τὰς ὅποιας καταβάλλει σήμερον τὸ Δημόσιον διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν καὶ τὴν πλήρη φορολογικὴν ἀσυδοσίαν, ὑπολογιζομένην οὐχὶ εἰς 40 ἑκατ. δραχμῶν, ως ἀναφέρει ἡ ἐπιτροπὴ, ἀλλ' ἀναιμφισθήτως εἰς 55 ἑκατομμύρια τούλαχιστον, ἡτοι 100.000 λίρας, δὲν ἀξιοῦν τίποτε ὀλιγάτερον τίποτε περισσότερον ἀπὸ τὸ Κράτος παρὰ 140.000 ἀγγλικάς λίρας ἐτησίως. Άλλὰ τὸ ποσὸν αὐτὸν καλύπτει πλήρως ὅχι μόνον ἔνα ἐτήσιον μέρισμα ἐπὶ τῶν κεφαλαίων τῆς ἔταιρίας 5 ο), ἀπηλλαγμένον μάλιστα πάσης φορολογικῆς ἐ-

πιβαρύνσεως, ἀλλὰ καὶ τὴν τακτικὴν ἀπόσβεσιν 5 ο) τῆς ἄξιας τῶν 20 νεοτεύκτων σκαφῶν της, τῶν ὅποιων τὸ κόστος δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ μὲ τὰς σημερινὰς τιμὰς τῶν ναυπηγήσεων ἐπιβατηγῶν πλοίων τὸ 11)2 ἑκατομμύριον λιρῶν.

Θ' ἀπεδεικνύετο, δηλαδὴ, τὸ Κράτος ἀσυγχώρητον ἐν τῇ ἀφελείᾳ του ἄν ἐδέχετο νὰ καταστήσῃ ἐν τῷ τόπῳ προνομιοῦχον ἐπὶ μίαν πεντηκονταετίαν ἐπιχείρησιν, τῆς ὅποιας αὐτὸν ἐκ τῶν ὑστερημάτων τοῦ προϋπολογισμοῦ του ὅτι ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν, χωρὶς νὰ θεραπεύῃ κανένα γενικότερον σκοπὸν, νὰ ἔχει προστηθῆση τὰ κεφάλαια τῆς ἔταιρίας καὶ ἀποσβέσῃ αὐτὰ, ἀνεν καὶ τῆς ἡθικῆς τούλαχιστον ἰκανοποιήσεως ὅτι εἰς ἀντάλλαγμα θὰ δικαιοῦνται ούσιαστικοῦ ἐλέγχου μιᾶς ἐπιχειρήσεως, ἡτις μονοπωλιακῶς θὰ ἔχει μεταλλεύετο τὰς Ἐλληνικὰς θαλάσσας.

Ἄλλα δὲν θὰ πρόκειται πλέον περὶ ἀφελείας, ἀλλὰ περὶ ἐγκληματικῆς περιφρονήσεως ζωτικῶν συμφερόντων καὶ τοῦ Ἐθνικοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς Κοινωνίας καὶ τοῦ δημοσίου θησαυροῦ, ἀν τὸ Κράτος κατέληγεν εἰς τοιαύτας παραχωρήσεις, καθ' ἣν στιγμὴν δὲν ἔγνοει ὅτι είνε δυνατὴ ἡ οἰκείη καὶ πλήρης ἀναδιογάνωσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, χωρὶς καμμίαν πρὸς οἰανδήποτε κατεύθυνσιν ἐπιβάρυνσιν, διὰ τοῦ ἐλληνικοῦ κεφαλαίου, τὸ ὄποιον καὶ πλούσιον καὶ πολύτιμον ἔχει ἀναλαμβῆ ἀπὸ τὰς ὑφισταμένας ἐπιχειρήσεις εἰς μίαν μακρὰν προσπάθειαν διατηρησέσθεας καὶ βελτιώσεως τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, δόσον τούτο ἐπέτρεπεν ἡ ἀστοργός πρὸς αὐτὰς συμπεριφορὰ τοῦ Κράτους.

Άλλοια θὰ ἥτο ἐπιτετραμένη ἡ στάσις τῆς Κυβερνήσεως ἐναντὶ τῶν ύπὸ κρίσιν προτάσεων τῶν ξένων ἐπιχειρηματιῶν μόνον ἀν αὗται ἀνεφέροντο εἰς τὴν συγχρονισμένην ὄργανωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν ἔξωτερων γραμμῶν, τῶν ὄποιων τόσην ἔχει ἀνάγκην ἡ χώρα διὰ τὴν προώθησιν τῆς οἰκονομικῆς τῆς προσπαθείας καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς διευρύνσεως τῶν ἀγορῶν τῶν προϊόντων μας καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς δημιουργίας πραγματικῆς τουριστικῆς κινήσεως.

Μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ ἔδικαιολογεῖτο νὰ ὑποβληθῇ εἰς παροχὰς ὁ δημόσιος θησαυρός. Διότι θὰ ἐπρόκειτο περὶ δημιουργικῶν ἀληθῶν παροχῶν, τῶν ὄποιων ἡ παραγωγικὴ ἀπόδοσις θὰ εἰσέφερε πολλαπλασίως καὶ εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὴν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἐθνικοῦ γοήτρου.

Άλλ' αἱ ἔξωτεραι καὶ γραμμαὶ εἰς τὰς ύπὸ κρίσιν προτάσεις ἀναφέρονται δῆλως παρεμπιπτόντως καὶ οὐδεμίαν συγκεκριμένην ὑποχρέωσιν ἀναδέχονται δι' αὐτὰς οἱ ἔχοντες ἐπιχειρηματίαι. Ζητοῦν καὶ εἰς τὸ κεφαλαιον τοῦτο μόνον δικαιώματα (προνόμια καὶ φορολογικὰς ἀπαλλαγὰς) διὰ νὰ δικαιοῦνται ἐντὸς μιᾶς ἔξαετίας, χωρὶς καμμίαν δέσμευσιν, νὰ μεριμνήσουν καὶ περὶ τῆς ἐκτελέσεως ἔξωτερων γραμμῶν.

Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐν τούτοις, καθ' ἣν αἱ ξενικαὶ προτάσεις περιελάμβανον μὲ σαφεῖς ὑποχρεώσεις καὶ πλήρες σχέδιον ὄργανώσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς πρὸς τὸ ἔξωτερον θαλασσίας ἐπικοινωνίας τῆς χώρας, πάλιν ἡ Κυβερνητικὴς δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ προχωρήσῃ εἰς καμμίαν διαπραγμάτευσιν, ἐφόσον καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ὑπάρχουν συγκεκριμέναι καὶ κατὰ πάντα λογικαὶ προτάσεις τῶν ἐλληνικῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. Διότι δταν πρὸς ἐνδέ τοῦ σχεδὸν ἔτοντος τῆς σημερινῆς Κυβερνήσεως καὶ εἰδικώτερον τοῦ π.κ. Προσέδρου αὐτῆς πλήρες σχέδιον ἐπιλύσεως τοῦ ἔσωτερον ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος, δχι δ' ἐπιχορήγησεων, προνομίων καὶ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν, ἀλλὰ διὰ μόνης τῆς καταπαύσεως τοῦ φυδοποιοῦ ἀνταγωνισμοῦ, συνεδύασαν τὴν ἐπίλυσιν ταύτην μὲ τὴν ἐπέκτασιν τῆς δράσεως τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας πρὸς τὰς ἔξης προτάσεις περὶ ὄγκωδη ποσά, ποὺ ζητοῦνται σήμερον ἀπὸ

τὸν ἔνον ὄμιλον, ἐπιβαρύνσεως τοῦ Δημοσίου αἱ ἑλληνικαὶ ἀκτοπλοῖαι ἐπιχειρήσεις ἀνελάμβανον διὰ τῶν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ὑπομνημάτων τῶν καὶ τὴν διὰ καταλλήλων πλοίων ἐκτέλεσιν τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν καὶ τὴν βαθμιαίαν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἔσωτερης ἀκτοπλοῖας διὰ σκαφῶν συγχρονισμένων καὶ νεοτεύκτων ἀκόμη.

'Ἄλλ' αἱ προτάσεις ἐκεῖναι, αἱ τόσον ἐπωφελεῖς, προσέκουψαν εἰς τὴν στείραν ἀντίδρασιν τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ ὁποίου σήμερον ἡ υπογραφὴ ἔχει τεθῇ κάτωθι τοῦ πρακτικοῦ τῆς γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς, ἥτις ἐμελέτησε τὰς προτάσεις τοῦ κ. 'Ἀμπατιέλλου καὶ ἐν τῷ ὁποίῳ τονιζεται διὰ τὴν ἡροεῖτο τότε ν' ἀντιληφθῆ ὁ κ. Χρηστοφῆς, ὅτι ὁ ἔξοντωτικὸς μεταξὺ τῶν ἐπιχειρήσεων ἀνταγωνισμὸς ἐπιφέρει τὴν βεβαίαν οἰκονομικὴν καντστροφὴν τούτων καὶ δημιουργεῖ ἀσκοπὸν σπατάλην συναλλάγματος καὶ ἐθνικοῦ πλούτου λόγῳ τῆς κινήσεως περισσοτέρων μονάδων ἀπὸ τὰς ἀναγκαιούσας διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀκτο-

πλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

Τὸ συμπέρασμα εἶνε διτὶ, καθ' ἡμᾶς, δὲν δικαιοῦται ἡ σημερινὴ Κυβέρνησις, ἀργηθεῖσα τὴν φυσιολογικὴν λύσιν τοῦ δόου ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, τὴν ὅποιαν ὑπηρόδευε καὶ κάποια ἀνωτέρα ἡθικὴ ὑποχρέωσις πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν περιφέρειαν, ποὺ τόσον ἐδεινοπάθησε καὶ δεινοπαθεῖ ἐν τῇ ἔξυπηρέτησι πραγματικῶς κοινωφελοῦς σκοποῦ, καὶ νὰ συζητήσῃ τὰ εἰς αὐτὴν ὑποβληθεῖσας καὶ περιέργως μελετωμένας εἰσέτι προτάσεις. Προτάσεις, αἱ ὅποιαι ἀν ποτε ἐπραγματοποιοῦντο, παρ' οἰανδήποτε μεταβολὴν τῶν λεπτομερειακῶν ὅρων των, ἐν θὰ εἰχον ἀποτέλεσμα: Τὸν εὔκολον πλουτισμὸν μιᾶς ὄμάδος ξένων ἐπιχειρηματιῶν, οἵτινες ἔναντι ἀμφιβόλου χρησιμότητος ὑπηρεσιῶν ἐν τῇ ἐπιτελέσει τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν θὰ ἀπεκόμιζον ἐτησίως ἐκτὸς τῶν ἀμέσων ἡ ἐμμέσων τοῦ Δημοσίου παροχῶν ἐν ἐπὶ πλέον ποσόν, τούλαχιστον 80.000 ἀγγλικῶν λιρῶν, προερχόμενον ἐκ τῆς ἀσφαλῶς ἐπικερδοῦς προνομιούχου ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν.

# Τό δεκαπενθήμερον

## Ἡ Ἑλληνοσοβιετικὴ συμφωνία

Αἱ ἀτέρμονες περὶ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας διαπραγματεύσεις κατέληξαν ἐπὶ τέλους εἰς ὀριστικὸν ἀποτέλεσμα, μὲν καθυστέρησον δύο ἀκριβῶς μηνῶν ἀφ' ἡς ἔληξεν ἡ πρώτη συμφωνία.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ ἐνδιαφέροντα τὴν ναυτιλίαν μας ζητήματα καθωρίσθησαν διὰ τῆς νέας συμβάσεως καὶ τῶν προσηρημένων εἰς αὐτοῦ ἐπιστολῶν ὡς ἔξῆς:

"Ἡ Σοβιετικὴ Ἐμπορικὴ Ἀντιπροσωπεία ἀναλαμβάνει τὴν υποχρέωσιν διὰ τοῦ ιου ἀρθρου τῆς συμφωνίας νὰ ναυλώσῃ κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 12 Ἀπριλίου μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1934 διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῶν Σοβιέτ Ἑλληνικὰ σκάφη συνολικῆς ἀξίας ναύλων 750.000 λιρῶν Ἀγγλίας, 5 οὐ πλέον ἥ ἐλαττον.

"Ἐναντὶ τοῦ ποσοῦ τούτου τῶν ναυλώσεων τὸ συμψηφιστέον πρὸς ἀνταλλαγὴν ἐμπορευμάτων ποσοστὸν διατηρεῖται τὸ ὑπὸ τῆς ἀρχικῆς συμφωνίας ὄρισθεν 31 1/2 οὐ, τὸ ὅποιον καὶ θεωρεῖται ὡς τὸ εἰσαγόμενον ἐκ τῶν ρωσικῶν ναυλώσεων συνάλλαγμα εἰς τὴν χώραν.

Προκειμένου περὶ τῶν δύο ἐπιμάχων τῆς ναυτιλίας μας ζητημάτων, τῆς διαπρακτορεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς ξένους λιμένας καὶ τῶν ἐπασφαλιστρῶν τῶν φορτίων, τῶν εἰσαπραττομένων παρὰ τὸ Σοβιετικὸν Ἀσφαλιστικὸν Ὀργανισμὸν συνεφωνήθησαν τὰ κάτωθι:

Διὰ μὲν τὴν διαπρακτόρευσιν ἀνελήφθη ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἡ υποχρέωσις τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως τῆς ναυτιλίας μας πρὸς τὴν Ἀγγλικήν. "Ἄν, δηλαδή, ἐφ' ὅσον τὰ βρετανικὰ φορτηγά θ' ἀπηλλάσσοντο τῆς υποχρέωσεως ὅπως διαπρακτορεύωνται ὑπὸ τῶν σοβιετικῶν πρακτόρων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας θ' ἀπηλλάσσοντο ἐπίσης καὶ τὰ Ἑλληνικά φορτηγά.

Διὰ τὸ ζητῆμα δὲ τῶν ἐπασφαλιστρῶν ἐγένετο δεκτὸν ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ὅπως ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ὑπαχθῇ εἰς κατηγορίαν μεταξὺ τῶν Σκανδιναναῖκῶν καὶ τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας. "Ἡ ἀκριβῆς τῶν ἐπασφαλιστρῶν κλίμαξ ἀναλόγως τῆς ἡλικίας τῶν σκαφῶν θά καθορίσθη βάσεις ἀναλόγθεισας συμβατικῆς υποχρέωσεως, ἐν συνενοήσει τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν μετά τῆς ἐν Ἀθηναῖς Ἐμπορικῆς Σοβιετικῆς Ἀντιπροσωπείας.

"Ἡ ἐπελθοῦσα συμφωνία, ίδιας εἰς διτὶ, ἀφορᾷ τὰ ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμῆ τῆς ναυτιλίας μας ζητημάτα ἀποτελεῖ ὅμολογουμένως σηματικῶν σταθμῶν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς διευθετήσεώς των.

Ἀπομένει ἡδη ἡ ἀκριβῆς ἀπὸ μέρους τῶν Σοβιέτ ἐκτέλεσις τῶν συμβατικῶν υποχρέωσεων, εἰς τὴν ὅποιαν καὶ ἐλπίζομεν, βέβαιοι ἐκ παραλλήλου ὅτι καὶ οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπιμένουν κατὰ τὰς ναυλώσεις τῶν σκαφῶν τῶν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν δσῶν συνεφωνήθησαν.

ογέδιον περὶ ἐπανεξετάσεως τῶν ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου χορηγουμένων συντάξεων καὶ μειώσεως τῶν ὑπὲρ αὐτοῦ εἰσφορῶν ὠρισμένων κατηγοριῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ πλοϊκῆς. Κατ' ἐπανάληψιν εἶχε τονισθῇ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν πόσον ἐπιβεβλημένη παρίσταται ἡ ἀναθεώρησις τῶν ὑπὸ τοῦ Ν. Α.Τ. παρεχομένων συντάξεων, ώστε καὶ τὸ μοναδικὸν τοῦτο ναυτικὸν ἕρμα τονισμένων προνοίας ν' ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὴν καταβολὴν συντάξεων κατ' οὐδὲν δικαιολογουμένων καὶ οἱ μὲν αὐτοῦ ν' ἀνακοψιοθοῦν ἀπὸ τὰς ἀναμφισθῆτας βοήτιες, διασαναλόγους πρὸς τὰς παρεχομένας συντάξεων.

Τὸ νομοσχέδιον, τὸ ὅποιον τὴν ἀνάγκην ταύτην ἀκριβῶς, ται νὰ πληρώσῃ, προβλέπει τὸν ἔλεγχον ὑπὸ ἐπιτροπῆς ἀποτελουμένης ἐκ δύο ἀνωτέρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν καὶ δύο ἀντιπροσώπων, τοῦ ἐνός ἐκ τῆς Ἐνώσεως τῶν πλοιάρχων καὶ τοῦ ἐτέρου ἐκ τῆς Ἐνώσεως τῶν μηχανικῶν, δλων τῶν συντάξεων τῶν ἀπὸ Ιησοῦ Ιανουαρίου 1915 μέχρι σήμερον ἀπονεμηθείσων ὑπὸ τοῦ Ν. Α.Τ.

"Ἐάν ἐκ τοῦ ἐλέγχου τούτου ἡθελει διαπιστωθῆ ὅτι ἀνεγνωρισθῇ δικαίωμα συντάξεως εἰς συνταξιούχον παρὰ τὰς διατάξεις τῶν σχετικῶν νόμων, εἴτε ἐλογίσθῃ καθ' ὑπέρβασιν ἐκείνου τοῦ ὅποιον καὶ ἀδικαιούμενο, τὸ Ν.Α.Τ. θὰ κληθῇ ν' ἀναστείλῃ τὴν περιτέρω χορήγησιν τῆς συντάξεως κατὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν καὶ τοῦ ἐπὶ πλέον ποσοῦ ταύτης, κατὰ τὴν δευτέραν.

Εἰναι πολὺ πιθανόν διότι τὸ ἀλήθως εὐεργετικὸν διὰ τὸ σύνολον τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τοῦτο μέτρον νὰ συναντήσῃ κάποιαν ἀντίδρασιν εἰς τὰ κοινοβουλευτικὰ σώματα, ὅπου οἱ ἀντιπρόσωποι ὠρισμένων ναυτικῶν περιφερειῶν θὰ θελήσουν, κακῶς ὑπερασμυνόμενοι συμφερόντων ἐνίων συμπολιτῶν των, ἀδικαιολογήτως ἀπολαύσοντων συντάξεων, νά ματαιώσουν τὴν φήμισιν τοῦ νομοσχέδιου.

"Ο κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν καὶ ἡ Κυβέρνησις γενικώτερον, ἐν ἐπιγνώσει τῆς μεγάλης ἀποστολῆς τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ εὐρυτέρου συμφέροντος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ὀφείλουν νά ἐπιμένουν εἰς τὴν φήμισιν τοῦ νομοσχέδιου πού ἀποδειγμένων πρόκειται ν' ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν τῆς οἰκονομικῆς ἐξυγίασεως τοῦ ίδρυμάτος.

Τονίζουμεν τὴν ἀπαρχήν, διότι ὀπωδήποτε δέν πρέπει δ. κ. Χατζηκυριάκος νὰ σταματήσῃ μόνον εἰς τὸ καταρτισθὲν νομοσχέδιον, ἀλλὰ ν' ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν σειρᾶς δλης μέτρων ἀπαρτισθὲν τὰ διὰ τὴν διοικητικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Εἰς χειρας τοῦ κ. Ὑπουργοῦ πρέπει νὰ εύρισκωνται τὰ πορίσματα τῆς μελέτης, τὰ δποιαὶ ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς περυσινῆς ἐπηοίας γενικῆς συνελεύσεως τοῦ Ν. Α.Τ. Είχεν ὑποβάλλη ἡ ὑπὸ αὐτῆς ὄρισθεσα ἑξελεγκτικὴ ἐπιτροπή.

Εἰς τὰ πορίσματα ταῦτα ὑπάρχουν ὑποδείξεις, ἀπλαὶ καὶ πρακτικαὶ, ἔξιαι ιδιαιτέρας προσοχῆς. "Ἄς λάβῃ ὑπὸ δψιν του ταύτας δ. κ. Χατζηκυριάκος καὶ δις προέλθῃ τὸ ταχύτερον εἰς συγκεκριμένας ἀποφάσεις.

## Ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Ν.Α.Τ.

"Οταν διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἀνακύπτῃ ἡ ἀνάγκη ....

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν χαρακτηριστικά περικοπάς ἀπὸ τὸν λόγον, ποὺ διαγράψει τῆς Οὐαλλίας, ως ἐπίτιμος πρό-

"Υπὸ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατηρτίσθη καὶ ἐλπίζομεν διτὶ συντόμως θὰ ὑποβληθῆ εἰς τὴν Βουλὴν, νομο-

δρος του «εντιμοτάτου» σωματείου των Βρετανών πλοιάρχων του Ε.Ν. έξεφώνησε κατά τό έτησιον πρός τιμήν του γεύμα.

Οι λόγοι τοῦ πρίγκηπος περὶ τῆς ἀνάγκης, ύπο τάς σημερινάς ιδίας συνθήκας τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, διαπαιδαγωγήσεως καὶ ἀρτίας μορφώσεως τῶν στελεχῶν καὶ τῶν πληρωμάτων ἔχει ὅλως ἰδιαίτεραν σημασίαν διὰ τό ἐμπορικόν μας ναυτικόν.

«Οταν ἡ ἀνάγκη αὐτή ἐμφανίζεται ἐπιβεβλημένη διὰ τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν, τὴν κρατούσαν τά σκήπτρα τῶν θαλασσῶν καὶ τὴν διαθέτουσαν διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν ἀξιωματικῶν τῆς εἰδικᾶς σχολᾶς καὶ ὄργανοισμούς ὑποδειγματικούς δι’ ὀλας τὰς ναυτικὰς χώρας, εἰνε αὐτούντον πόσον παρίσταται ἐπιτακτικὴ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἥτις δὲν κατωρθώσειν ἡ ἀποκήση ἀκόμη, παρὰ τὴν τόσην διόγκωσιν τῆς χωρητικότητὸς τῆς, καὶ τὴν ἐπέκτασιν τῆς δράσεως αὐτῆς, μίσαν ναυτικὴν σχολὴν, ἀξίαν τῆς ἀποστολῆς τῆς. Δέν ἐστάθησαν ἵκανοι οὔτε τὸ Κράτος, οὔτε ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία νά χαρίσουν εἰς τὴν ναυτιλομένην Ἐλλάδαν ἔνα μορφωτικὸν ἴδρυμα, ἀπό τὸ δόποιον θά ἡδύνατον ν' ἀντλητὴ τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικὸν στελέχη, ἀτινα ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ροήν τοῦ Ἐλληνος πρός τὰ θαλάσσια ἔργα, ν' ἀπετέλουν πρότυπα ἔξειδικευμένων ἀξιωματικῶν καὶ πολυτίμους συντελεστάς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν πρόσδον τῆς ναυτιλίας μας.

Ἐν τῷ μεταξύ ἡ γείτων μας Γιουγκοσλαβία προβαίνει εἰς τὴν ἴδρυσιν Ναυτικῆς σχολῆς διὰ τοὺς ἀξιωματικούς τῆς νεαρᾶς ναυτιλίας τῆς, μὲ ἰδιαίτερον τμῆμα ἀλιείας.

## Χάριν τῆς ὁμαλότητος

Δέν παρῆλθε μήν ἀκόμη ἀφότου, παρὰ τὴν γνώμην ἑκείνων ποὺ ἔδικαιοιντο νά ἔχουν τοιαύτην, προεκρίθησαν καὶ ἀπεστάλησαν ὡς λιμενάρχαι εἰς Ἀμβέρσαν καὶ Ρόττερνταμ οἱ κ.κ. Μιχόπουλος καὶ Δουκάκος καὶ τ' ἀποτελέσματα τῆς δράσεώς των ἔξειδηλώθησαν χαρακτηριστικῶς δι' ἀθρώπων παραπόνων, τῶν δόπιων ἔγένετο ἡδη ἐνήμερος δ.κ. Ὑπουργός τῶν Ναυτικῶν πεισθεῖς περὶ τῆς βασικότητος.

Ἐνώ τὴν ἀποστολὴ τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ἐντελῶς προσωρινή, εἶχε σαφῶς προκαθωρισμένον σκοπὸν τὴν ἔδραισιν τῆς διασπαλευθεσὶς τάξεως εἰς τὰ Ἑλληνικά φορτηγά ἐν τῇ ἔνη, περιέργως οὕτωι ἐκτραπέντες τοῦ σκοποῦ, δι' ὃν ἀπεστάλησαν εἰς τὴν ἔξωτερην, τείνουν νά δημιουργήσουν περισσοτέρας ἀνωμαλίας, ἀπό ἑκείνας τῶν δόπιων ἐπεδιώχθη ἡ ἄρση.

Οι κ. κ. Μιχόπουλος καὶ Δουκάκος, ἵκανοι κατά τ' ἄλλα ἀξιωματικοῖς, τελοῦν ἐν πλήρει ὄγνοισι τῶν ἰδιαίτερων συνθηκῶν ὑπὸ τὰς δόπιας ἔργαζεται εἰς τὸ ἔξωτερικόν ἡ ναυτιλία μας, φαίνεται δὲ ἀκόμη ὅτι εἰνε ἔνειν πρός τὸν σκληρὸν ἄγωνα ποὺ μὲ τὴν σημερινὴν πτωχείαν τῶν ναύλων διεξάγει τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν. «Ἄλλως δὲν ἔχηγεται πῶς ἀντὶ νά παράσχουν πᾶσαν διευκόλυνσιν παρεμβάλλουν ἀντιθέτως προσκόμιστα καὶ δημιουργοῦν πράγματα, ὡστε νά ἐπισωρεύουν τὰ δίκαια παράπονα καὶ τὰς εὐλόγους διαμαρτυρίας τῶν πλοιάρχων. Ἐκτὸς ἔαν οἱ δύο ἀξιωματικοὶ ἔκ τῶν πολυτιμοτέρων συνεργατῶν» τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐνεργοῦν στηριζόμενοι εἰς δόηγίας καὶ δισταγάς τοῦ κέντρου. Πάντως χάριν τῆς ὀμαλότητος καὶ πρὸς ἀποφυγὴν περαιτέρω ἀσκόπου ἐπιβαρύνσεως τοῦ Δημοσίου, ἔφοσον μάλιστα ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ὑπογράφεται ἡ νέα σύμβασις περὶ μισθολογίου, δέν ὑπάρχει ἀλλη λύσις ειμὴ ἡ ἀνάκλησις τῶν εἰς Ἀμβέρσαν καὶ Ρόττερνταμ προσωρινῶν λιμεναρχῶν.

## Τὸ φυλλάδιον ποιότητος

Τὸ ζῆτημα τῆς καθιερώσεως καὶ παρ' ἡμῖν τοῦ βιβλίου ποιότητος τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἀφ' οὐ ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἀπετέλεσε τὸ ἀντικείμενον τῶν ἔξαντλητικῶν συζητήσεων καὶ δισταγμῶν τῆς Διοίκησης τοῦ Ε.Ν. διὰ τὴν παραδοχὴν του, κατετέθη τέλος ἐν Νομοσχέδιῳ εἰς τὴν Βουλήν, ἀπό τῆς παρελθούσης συνόδου καὶ ἐψφισθή κατά τὴν παροῦσαν.

Ἔχουμεν ὑπὸ δύιν τὸ σχετικόν Νομοσχέδιον, ως τοῦτο ἐτροποποιήθη κατά τὴν τελικήν του κύρωσιν καὶ δὲν δυνάμεθα ν' ἀποκρύψωμεν τὴν ἐκπλήξιν μας διὰ τὴν περίεργον τακτικήν, τὴν δόπιαν ἡκολούθησεν ὅ συντάκτης τοῦ Νομοσχέδιου, ἥτις, κατά τὴν γνώμην μας, εἰς οὐδένας ἀλλο τείνει, εἰμὶ νά καταστήσῃ τὸ θεσμοθετηθὲν μέτρον ἀνεφάρμοστον, ἐντὸς τῶν δρίων τοῦ ψηφισθέντος Νόμου.

Προβλέπεται δι' αὐτοῦ ἡ ἐκδοσίς μιᾶς σειρᾶς πέντε ἐν δλώ Διαταγμάτων καὶ τούτων οὐχὶ ἐφ' ἄπαις ἐκδιδομένων, εἰς τρόπον ὥστε αἱ διατάξεις αὐτοῦ τούτου τοῦ Νόμου νά ωφιστανται σχι μόνον οὐσιώδη περιορισμόν, ἀλλὰ καὶ πιθανήν ἀλλοίωσιν τοῦ ἐπιδιωκομένου βασικοῦ σκοποῦ των, λόγω τῶν προσπατιουμένων Διαταγμάτων, ἐκ τῶν δόπιων καὶ κυρίων ἐξαρτᾶται ὅ τρόπος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου. Τίποτε ἀλλο, δηλαδή, δέν ἐπεζητήθη ἀπό τὸν συντάκτην τοῦ Νομοσχέδιου—ἔφοσον ὑπὸ τὸν πλεῖστον τῶν πραγμάτων καὶ παρὰ τὴν ἀρχικήν του γνώμην ὑπερχερώθη νά τὸ καταρτίσῃ—εἰμὶ νά καταστήσῃ τὸν Νόμον ὑποχείριον τῆς διοικήσεως καὶ νά ἐφαρμόσῃ αὐτὸν σύμφωνα πρὸς τὰς ἰδίας του ἀντιλήψεις.

Ἐνε τὸν ἀξιωματικὸν Νομοπαρακευαστικὴν ὑπηρεσίαν, δόπιας

τὰ σχέδια Νόμων ἀποτελοῦν σαφῆ καὶ πλήρη ἐκδήλωσιν τῶν προθέσεων τοῦ Νομοθέτου, καλύπτοντα δλας τὰς περιπτώσεις τῆς ἐφαρμογῆς καὶ περιορίζοντα εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν μεταγενεστέρων ἐκδοσιν Διαταγμάτων, ἀκριβῶς καὶ μόνον ἵνα μή ἡ διοίκησις ἔχει τὴν εύχερειαν καὶ τῆς καταστρηγήσεως ἀκόμη ἐνδός Νόμου διά της τόσον εύκολου ἐκδόσεις τοῦ Διαταγμάτων.

Οὕτω καὶ τὸ φυλλάδιον ποιότητος, μολονότι προσέλαβε τὴν Νομοθετικὴν κύρωσιν, δέν πρόκειται νά ἐφαρμοσθῇ, παρὰ, ὅποταν καὶ δπως ἥθελον στέρει εἰς τοῦτο αἱ ἀντιλήψεις τοῦ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

## Καταπληκτικὸς ἀδλος

«Η ἀτμήρης Ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἐμφανίζεται εἰς τὸ τέλος τοῦ 1933 μὲ δύναμιν 648 πλοίων, δλικῆς χωρητικότητος 1.822.000 τόννων, καταλαβούσα πλέον τὴν ἐννάτην θέσιν μεταξύ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἀφοῦ ὑπεσκέλισε καὶ τὴν Σουηδίαν.

Οι ἀριθμοὶ αὐτοὶ, μή ἔχοντες καμμιαν σχέσιν μὲ τὴν πραγματικότητα, ὀφείλονται φυσικά εἰς τὴν ἀρτίαν στατιστικὴν κατάρτισιν τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

## Η Θεσσαλονίκη καὶ τὸ εύρυτεον αὐτῆς μέλλον

Σημαίνων ἐμπορικὸς καὶ ναυτιλιακὸς παράγων τῆς Θεσσαλονίκης μᾶς γράφει τὰ κάτωθι ἐπ' εύκαιριά τῆς προκηρύξεως δημοπρασίας διώτη τὴν ἐκτέλεσιν τῶν νέων λιμενικῶν ἔργων τῆς Μακεδονίκης πρωτεύουσας:

«Η διεύρυνσις καὶ ὁ ἔξοπλισμός τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης εἶνε μία ἐπιβεβλημένη ἀνάγκη διὰ νά δυνηθῇ ἡ πόλις αὐτή μὲ τὴν τόσον ἐπίκαιρον γεωγραφικὴν θέσιν της νά ἐπιτελέσῃ μὲ τὴν πάροδον τῆς κρίσεως τὴν ίστορικὴν τῆς ἀποστολῆς, ποὺ δὲν εἶνε ἀλλη ἀπό ἑκείνην τοῦ κυρίου διαμετακομιστικοῦ λιμένος μεταξύ Κεντρικῆς Εύρωπης καὶ τῶν λιμένος Ἀνατολῆς.

«Η στενή συνεργασία τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τῆς Ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ως καὶ τῆς διεθνοῦς τοιαύτης εἶνε ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβεβλημένη καὶ οἱ Ἑλληνικοὶ ἐμποροναυτικοὶ κύκλοι ὀφείλουν ν' ἀποβλέψουν πρὸς τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν Θεσσαλονίκης—Μοναστηρίου—Κεντρικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Εύρωπης ως πρός τὸν Ἐθνικὸν κεφαλαιον.

Μολονότι ἡ γραμμὴ αὐτή ἔχει ἐγκαινιασθῆ ἀπὸ τὸ 1888, μόνον σήμερον ἡμπορεῖ κανεὶς νά εἴπῃ δτι ἀρχίζει νά προσλαμβάνῃ σημαντικὴν οἰκονομικὴν σημασίαν. Καὶ τοῦτο, πρώτον διότι ἀπό τῆς τεχνικῆς πλευρᾶς ἡ βελτίωσις παρουσιάζει σταθεράν ἐξέλιξιν, δεύτερον διότι ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης ἀνήκει εἰς την Κρίσην, τὸ δόπον θάττον ή βράδιον θά συνδέσῃ εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν ταύτην ἀρτηρίαν τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Αἰγαίον καὶ τὴν Αἴγυπτον, καθισταμένης οὕτως τῆς Θεσσαλονίκης κέντρου εύρυτάτου συγκινωναϊκοῦ δικτύου, τρίτον διότι αἱ οἰκονομικοὶ καὶ πολιτικοὶ συνθῆκαι τῆς ἐποχῆς τῶν Σουλτανῶν ἐξέλιπον, τέταρτον διότι αἱ ἐπελθοῦσαι ἔκ τοῦ πολέμου μεταβολαὶ εἰς τὸ καθεστώς τῶν λιμένων τῆς Τεργέστης καὶ τοῦ Φιούμε ἐξύψωσαν τὴν σημασίαν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τέλος διότι ἡ προϊούσα ἐκβιομηχανοποίησης, ἐστο καὶ βραδεία, Βαλκανίων καὶ ἡ ἐπαύησης τοῦ πληθυσμοῦ τῶν δέν μηποροῦν παρὰ νά συντείνουν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς σημαντικῆς ταύτης οιδηροδρομικῆς ἀρτηρίας. Αὐτόν εἶνε οἱ λόγοι διὰ τοὺς δόποις θεωρούμενοι δτι ἡ διεθνής αὐτή ἐμπορικὴ δόδος εύρισκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς δημιουργίας της.

«Ἀλλά διὰ νά καταλάβῃ ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης μὲ τὴν τελεοποίησην τοῦ καὶ τὸν ἐλεύθερον τοῦ ζώνην τὴν θέσιν πού τοῦ δέν ἀνήκει εἰς τὴν κίνησιν τῆς Νοτίου Εύρωπης χρειάζεται πρὸ παντός εύθυνα σιδηροδρομικὰ κόμιστρα καὶ ἀλλας σχετικάς διευκολύνσεις, δόπως ἐπίσης καὶ τακτικὰς γραμμὰς πρὸς δλους τούς λιμένας τῆς Ἐγγύς Ἀνατολῆς. Η Ἐλληνικὴ Κυβέρνησις ὀφείλει νά χαράξῃ τὴν πολιτικὴν ταύτην καὶ νά τὴν πραγματοποιήσῃ.

«Οταν κανεὶς ἀναλογισθῇ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν μέχρι σήμερον ἀγνοιαν καὶ ὀβελτηρίσαν διά τὴν Θεσσαλονίκην εἰς τὴν κατανομὴν τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, εἶνε ἀπολύτως δικαιολογημένος δισταπων τὸ ἐρώτημα: Διατι παρημελήθη ἔνα κέντρον μεταφορῶν καὶ διαμετακομίσεως, τὸν σημαντικόν, πού δέν ἡδυτανο νά προφυλάξῃ τὴν χώραν ἀπό πολλὰ κακά καὶ κυρίων ἀπό τὸ μεγαλείτερον καὶ περισσότερον ἐπικίνδυνον, τὴν ἀνεργίαν;

## Τὸ νομοσχέδιον περὶ «διπλωμάτων τοῦ Ε.Ν.»

«Ἐλάβομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν :

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς προγονόμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὁ δικηγόρος κ. Γ. Χρ. Λαμπός πειράται, εἰς σύντομον διατριβήν του, ν' απησχη τὴν εὔλεγχον ἐπὶ τὸν κείμενον τοῦ εἰς τὴν Βουλήν κατατεθέντος νομοσχέδιου περὶ διπλωμάτων Ναυτικῆς Ικανότητος.

«Ἄς μοι ἐπιτραπῇ νά πιστεύω, δτι πρόσωπο ἐπαγγελματικῶς τελείως ἀναμορόδια δὲν δύνανται νά ἐκφέρουν οἰανδήποτε κρίσιν ἐπὶ ζητημάτων ἀφορώντων τὴν κατάταξιν, ἐκπαίδευσιν, δοκιμασίαν, βαθμο-

λογιαν, προωγηγήν και ἀποτορατείαν τὸν Ἀξιωματικὸν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ. Θά ἡτο τὸ αὐτό, τούλαξτον, ός ἔαν οἱ Ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε. Ναυτικοῦ ἐπειδόντο νὰ διατυπώσουν γνώμην ἐπὶ ζητημάτων ἀφορώντων ἄλλα ἐπαγγέλματα, ἀσχετα πρὸς αὐτούς.

Οἱ πεντέμισιν χιλιάδες ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ε. Ναυτικοῦ, μόνοι ἀρμόδιοι νὰ κρίνουν τὰ κατ' αὐτοὺς και τὰς τύχας τοιν, δὲν εἰναι διατειμένοι νὰ ἐπιτρέψουν εἰς οίονδήποτε ἄλλους ἐπαγγελματίας οἰανδήποτε ἀνάμιχην εἰς θέματα ἐπὶ τῶν ὅποιων αὐτοὶ μόνοι και ή Διοίκησις τοῦ Ε. Ναυτικοῦ ἔχουν δικαίωμα συζητήσεως, δεδομένου ὅτι οὔτε τὸν δημόσιον προϋπολογισμὸν, οὔτε τὰ ἰδιοτικὰ βαλάντια ἐπικαλοῦνται ἐν προκειμένῳ.

Ἐναντὶ τῶν ἐντίμων ἐπιδιώξεων τὸν Ἀξιωματικὸν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ, ἀγνωζομένων ὑπὲρ τῆς ἥθικῆς, ἐπαγγελματικῆς και βιωτικῆς ἔννοφεσσος τοιν, ή θέσις τῶν οἰονδήποτε ἐξι τοῦ Ναυτικοῦ τούτου εντιστομένων τρίτον διαγράφεται οἴα ἀκριβῶς και ή θέσις τῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ, ἔναντι τῆς ὁρθῆς προσπαθείας τῶν Πλοιοστητῶν τῶν ἀγνωζομένων ὑπὲρ τῆς οίκονομικῆς τοιν ἀναστηλώσεως ή τῆς ἀναλογικῆς διανέσεως τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος (rationalisation), ή οἰονδήποτε ἄλλων ἐπιχειρηματιῶν η ἐργατῶν ὑπὲρ τῶν ἰδιον τῶν ἐπιδιώξεων ἀγνωζομένων. Η θέσις αὕτη εἶναι η τοῦ ἀπλοῦ και σιωπηλοῦ θεατοῦ.

Διότι, ὑπὲρ πᾶσαν οἰανδήποτε ἔμμεσον σχέσιν, προέχει πάντοτε τὸ ιερὸν και ἀναφέρετον δικαίωμα τὸν Ἀξιωματικὸν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ νὰ καταρτίζουν και διαμέτονται ἑαυτοῖς ης αὐτοὶ μόνοι και τὸ ἐπιτρέπετον Κράτος κρίνουν, ὡς ἀκριβῶς δικαιούνται νὰ πάρτονται και οἱ Πλοιοστηταὶ δι' ὅτι ἀφορᾶ τὴν κατ' ἐλευθέραν βούλησην διάδεσιν τῆς περιονοίας τοιν, η οἱ παντὸς εἰδους ἐργάται διὰ τὴν ἐλευθέραν διάδεσιν τῆς ἐργασίας τοιν.

Ταῦτα, χωρὶς νὰ θελήσω νὰ ἀνασκευάσω τὰ ἐν τῇ εἰρημένῃ διατομῇ ἐπιχειρηματα.

π. Ι. Φ.

## Πῶς ἀντιμετωπίζει η Ἀγγλία τὸ ναυτιλιακόν της πρόβλημα

Τὴν Βρεταννικὴν κυβέρνησιν ἀπὸ μακροῦ, ὡς γνωστὸν, χρόνου ἀπασχολεῖ τὸ πρόβλημα τῆς ναυτιλίας, ή ἔξενρεσις δὲ τῶν καταλλήλων και πρακτικῶν λύσεων, διὰ τῶν ὅποιων θέλει ἐπιδιωχθῆ ἡ ἀνακούφισις τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου και ή ἀπαλλαγῆ τοῦ ἀπὸ τῆς σημερινῆς δύσκολον θέσιν, ἀποτελεῖ παρ' αὐτῇ τὸ ἀντικείμενον ἀντιτρῶα ἔρευνων και προσεκτικῆς μελέτης. Ἐν τῇ ἐπινυμίᾳ τῆς Ἀγγλικὴν κυβέρνησην, καὶ προαγάγῃ τὴν ναυτιλίην τῆς βιομηχανίας, ἔχει πάντοτε ὑπὲρ δύνιν τῆς, δύνας ἄλλως τε ἐπανειλημένως ἐτονίσθη, νὰ μὴ προβῇ εἰς μέτρα, η ἐφαρμογὴ τῶν ὅποιων θὰ προεκάλει, πιθανὸν, τὴν καθηρώσιν ἀντιποίνων ἐκ μέρους τῶν θυμούμενων ναυτικῶν χωρῶν, διότι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει η Ἀγγλικὴ προσπάθεια θὰ ἐνέπιπτεν εἰς ἀντίθετον ἀποτέλεσμα και ἀντὶ ὀφελημάτων, ζημίας μόνον θὰ προκάλει.

Διακρίσεις σημαίας, ἐμπορικοὶ φραγμοὶ, προστατευτικὰ δασμολόγια, περιοριστικαὶ τῶν μεταφορῶν διατάξεις, ἀσκοποὶ παροχὴ ἀφθόνων ἐπιχορηγήσεων, διαφύλαξις τοῦ ἐνδοσυντακτορικοῦ ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας και ὅλη η πολύμορφας και ποικιλῆ ἐκδήλωσις τοῦ καπιτονοῦ παρεμβατισμοῦ, ἀποτελοῦν μέτρα τὰ ὅποια δὲν φαίνεται νὰ εὐνοηῇ η κυβέρνησης τοῦ Λονδίνου. Διαβλέπει εἰς αὐτὰ τὸν ἀντιοικονομικὸν τῶν χαρακτήρα και διασυνάντεται ὅποιον κινδύνον περικλείει η ἐφαρμογὴ τῶν διὰ τὰ γενικῶτερα συμφέροντα τῆς ὀικονομίας τῆς Χώρας.

Η Ἀγγλικὴ προσπάθεια—σημειωτέον ἀκόμη—δὲν παρακολούθεται μόνον ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους Βρεταννικοὺς κύριους, ἀλλ' ἔχει ἀμείωτον ἐφελκύσιο τὴν προσοχὴν και ὅλων τῶν Ναυτικῶν Χωρῶν, καθότι αἱ ληφθοσύμεναι ἀποφάσεις θὰ ἀσκήσουν, ἐνδεχομένως, ἀνάλογον ἀντίκειτον ἐπὶ τῆς ἐργασίας τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως δ' αὐτῆς και μολονότι δὲν ἔχουν εἰσέτι ἀναγγέλθη αἱ ἀποφάσεις τοῦ Λονδίνου, ἀξίζει νὰ γνωσθοῦν αἱ συγκεντρωθεῖσαι μέχρι τοῦδε πληροφορίαι, αἵτινες φαίνεται ν' ἀποδίδονται εἰς τὰς γενικὰς αὐτῶν γραμμὰς τὰς ὑπὲρ ληψιν ἀποφάσεις τῆς Βρεταννικῆς κυβέρνησεως.

Κατὰ τὴν ἐπικρατεστέραν γνώμην μεταξὺ τῶν ἐγκυροτέρων ὁργάνων τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου η ἀπλῆ παροχὴ ἀμυντικῶν ναυσιπλοίων δὲν φαίνεται ν' ἀποτελῇ τὴν πλέον ἀποτελεσματικὴν και πρακτικὴν λύσιν, ἔαν δὲν συνδιασθῇ μὲ πρόγραμμα «διασταύρωσην και γένων κατασκευῶν», καθὼς και μὲ γενικῶτερα και εὐρυτέρους χαρακτήρος μέτρα διασφαλίζοντα τὴν Βρεταννικὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ Παγκόσμιον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ἐν συνεργασίᾳ πάντοτε μὲ τὰς ναυτιλίας ἑκείνων τῶν Βρετανικοὶ ὁραῶν, αἵτινες ἔζητησαν τὴν σύγκλησην μιᾶς ναυτικῆς συνδιαστέψεως. Η ἀτμόσφαιρα, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς, καθαρίζεται και τὸ ἀποτέλεσμα ἀναμένεται, ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην φοράν, θετικόν.

Ἡ τελευταία, ἔξι ἄλλου, στατιστικὴ τῆς παρωπλισμένης Βρεταννικῆς χωρητικότητος ὑποδεικνεῖ διὰ τῶν ἀριθμῶν τῆς τὴν ἀκολουθητέαν τακτικὴν εἰς τὴν ἐπίλυσην τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας, διότι, ἄν και μία μείωσις τῶν ἀργούντων σκαφῶν προέκνεται πατὰ τὸ α'. Σημηνον τοῦ τρ. ε., ἐν τούτοις ὅμοις ὑπάρχει πάντοτε εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας ἔνας δύκος 1.079.000 τόννων νέτ-ρετζιστερ, ἀπὸ τὴν χωρητικότητα δ' αὐτῆς βάσιμοι κρατοῦν προβλέψεις, διότι ἔνα σημαν-

τικὸν ποσοστὸν δὲν πρόκειται ποτὲ πλέον νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ναυσιπλοίαν. Εάν ἀποτελῇ πρόβλημα τὸ ζήτημα τῆς ἔξενρεσεως ὑπὸ τῶν πλοίων ἐργασίας, τότε ἔνα ἀκόμη πρόβλημα ἀποτελεῖ η ἐργασία τῶν πλατιών πλοίων. Ομοθύμως ἀναγνωρίζεται ὅτι τὰ πλατιά πλοία είναι τὸ παθητικὸν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, τὴν ὅποιαν και θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ βαρεύνονται ἀκόμη και διαν ἡθελοντήσει εύνοιαντεραι συνυθηκαὶ εἰς τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον. Τὰ πλοία αὐτὰ και μὲ βελτιωμένους ναύλους δὲν θὰ δυνηθοῦν ποτὲ νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδα των, διότι εὑρεθοῦν ἐν συναγωνισμῷ μὲ τὰ καινούργη οίκονοικα προτεγματικά.

Ὑποστηρίζεται ὅτι τὰ πλατιά πλοία πρέπει ν' ἀποσπασθοῦν ἀπὸ τὰ στελέχη τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας και ν' ἀντικατασταθοῦν διὰ νέων, καταλλήλων, ἀνωτέρων ἵκανοτητος και οίκονοικῶν σκαφῶν, τού ἀφιωτέρους τύπου δι' ἐκάστην κατηγορίαν μεταφορικῆς ἐργασίας. Εφόσον πρόκειται περὶ συνήθων φορτηγῶν, δέοντα νὰ θεωρηθοῦν ἀχρηστά οἵσα ἐπὶ τῶν ηδη ὑπαρχόντων ἔχουν ηλικίαν ἀνωτέραν τῶν 20 ἑταῖς, ταῦτα δὲ και νὰ διαλυθοῦν ἀνενάβολης. Ἡ διάλυσις τῶν, ἔστω και ἔαν δὲν συνοδευθῇ μὲ ἀντικατάστασιν διὰ νεοναυπηγήτων, προώρισται και πάλιν νὰ ὠφελήσῃ τὴν βιομηχανίαν, διότι θὰ διηπυλώνει τὴν ἐναρμόνισην τῆς ὑπόλοιπον χωρητικότητος μὲ τὸ δόγμα τῆς ἀναλόγου προσφοράς και ζητήσεως.

Ἡ διάλυσις ἔξι ἄλλων τῶν πλατιών πλοίων ἐν συνδυασμῷ πρὸς νέας ναυτιγήσεις, εἰς περιωρισμένην δημοσίαν κλίμακα, θὰ ἔβελτίσων σοβαρῶν τὴν ποιοτικὴν ἀνωτερότητα τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ Ήνωμένου Βασιλείου και θὰ ἡδράσων τὴν θέσιν τοῦ διὰ μακρὰν σειράς ἐτῶν. «Αἱ ἀνωτέρων ἄλλησται — γράφει σχετικῶς η «Journal of Commerce» τοῦ Λίβερπορτ— εἰνε τόσον αὐταπόδεικτοι, ώστε θὰ μάταιοπονται τὰς βάσεις ενδέσμουν της προσφοράς και προγράμματος, ὡς λ.χ. ἐκείνο τὸ δόπιον ἀναμένεται σήμερον παρα τῆς κυβερνήσεως. Τὰ πλεονεκτήματα ἐνδέσμουν διαλύσεων ἐν συνδυασμῷ πρὸς νέας ναυπηγήσεις εἰνε, πράγματι, τεράστια».

Τὸ προέχον, κατὰ τὸν κ. Ράνσιμαν, ζήτημα

Οἰανδήποτε και ἀν ἀποδειχθῆ, ὅτι θὰ εἶναι αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, κατέστησαν πλάνως γνωσταὶ αἱ ἀπόφεις ὑπὸ τῶν ὅποιων ἐμφορεῖται πρὸ πρόδεος τοῦ Board of Trade κ. Runciman. Ἐδέκθη πρὸ ἡμερῶν οὗτος τὸ συμβούλιον τῆς ὁμοσποδίας τῶν ἰδιοκτητῶν ναυπηγείων, οὐτινος και ηκουσε τὰς γνώμας ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ποὺ εἶναι ἀρρήπτως συνδεδεμένα και μὲ τὰ ζητήματα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ναυτιλία και Ναυπηγικὴ εἶναι ἀδελφαὶ βιομηχανίαι, η ἐνύπερος δὲ η ἐκπτωσις τῆς μιᾶς συντελεῖ εἰς ἀνάλογον ἐπίδρασον ἐπὶ τῆς ἄλλης.

Δὲν ἀνέκοινωθη ἐπισήμως τί ἀκόμης ἐλέχθη ἀπὸ μέρους τῶν ἐκποσώπων τῶν ναυπηγείων εἰς τὸν κ. Runciman, ἀπὸ οἵσας δημοσίας πληροφορίας ἐγνώσθησαν, ἔξαγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἐκδύνωμεν ὑπεστήριξεν οὗτοι ἔνα σχέδιον διαλύσεως και ναυπηγών τῶν ναυπηγῶν διὰ τὸν κ. Runciman, ὀμιλῶν πρὸς ἔνα τοπικὸν ναυτικό συνέδριον εἰς τὸ Κάρδιφ, δὲν έχει μὲν τὴν πολιτικὴν τῆς κυβερνήσεως, ἀνέπτυξεν δημοσία τὴν προσωπικὴν του γνώμην, καθ' οἵη δὲν θὰ ἔφαρμοσιν κανένα σχέδιον παροπλισμοῦ τῆς υφισταμένης ἐπὶ πλέον χωρητικότητος ἀνεν τῆς συνεργασίας και ἄλλων ναυτικῶν Χωρῶν, κατέληξε δὲ συμπερασματικῶν μὲ τὴν ἐρώτησιν: «Ἄρα γε, δεν θὰ ἡτο προτιμώτερον διὰ τοῦ τρόπου ἐφοριασθεῖσας μες ν' ἀπαλλαγοῦντο τοῦ βάρους τῶν πλατιών και ἀχρηστών πλοίων τῶν, ἀντ' αὐτῶν δὲν ἐπ' ἀποκήσουν, βοηθούμενοι και ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως, σκάφη συγχρονισμένα, δυνάμενα ν' ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχῶς ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς συναγωνιστικοῦ ἐπιπέδου οἰανδήποτε ἄλλα υπάρχοντα ἐν τῇ θαλάσσῃ πλοία»;

Ἡ ἐφότησις αὕτη τοῦ κ. Runciman θεωρεῖται ως μία ἔνδειξης τῆς γενικῆς φραμμῆς τῆς δημοσίας της προτίθεται ν' ἀκολουθήσῃ η Βρεταννικὴ κυβέρνησης εἰς τὰς διὰ τὴν ναυτιλίαν ἀποφάσεις της. Κατὰ ποιὸν τρόπον θὰ ἔφαρμοσιν παρόμοιον πρόγραμμα, εἶνε τούτο ζήτημα συζητήσεων και λεπτομερειῶν. «Υπάρχει ηδη η ἀρχὴ, βάσει τῆς

TELEPHONES   AVENUE 972 112 BERMONDSEY 1267	TELEGRAMS   SEABURDOCK. STOCK. LONDON
<b>LEETE'S (CARGO SUPERINTENDENTS) LTD.</b>	
ESTABLISHED 1877	
17, GREAT ST. HELENS. LONDON E.C.3.	
Cargo Superintendents and Surveyors.	
INCORPORATING MR DENIS PEFFANIS	
ALSO AT	
19. BRUNSWICK ST. LIVERPOOL	38. RODINGS MARKT, HAMBURG
22. HIGH STREET, HULL	150. LLOYDSTRASSE, BREMEN
407. PAISLEY RD. WEST, GLASGOW	5. QUE GEORGE V., LE HAVRE
THE DOCKS, AVONMOYTH	NIEUWLAEND 6, ROTTERDAM
THE DOCKS, SHARPNESS	26. RUE LES CAPUCINES, ANWERP
And at all U. K. and Continental Ports.	

όποιας ή κυβέρνησης θὰ προτείνῃ τὴν περαιτέρω ἑνέργειαν, ητις καὶ πιστεύεται ὅτι θὰ ἐπικροτηθῇ ἀπὸ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἀπὸ τὴν ὄλοτητα τῶν ναυπηγῶν, ὡς ἀποτελοῦσα τὴν πρακτικώτεραν λύσιν πρὸς ἀντιμετώπιον τοῦ ὄλον ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Δὲν θὰ καθιερωθοῦν ἐπιχορηγήσεις πρὸς διατήρησιν τῶν παλαιῶν πλοίων ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀλλὰ θὰ ἐφαρμοσθῇ, κατὰ πάσαν πιθανότητα, σχέδιον διαλύσεων ἐν συνδιασμῷ πρὸς νέας ναυπηγήσεις, ἔκτελούμενον μὲ φυμὸν καὶ πρακτικὴν ὥφελιμότητα.

### Αἱ διαλύσεις, τὸ πρακτικώτερον σχέδιον

Ἡ ἀνάλυσις, κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ *Board of Trade*, τοῦ ὑπάρχοντος εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν παλαιοῦ τοννᾶ καὶ η ἀνάλογια του πρὸς τὴν ἐν παροπλισμῷ τελοῦσαν χωρητικότητα, ἀποκαλύπτει Ἑναὶ η δύο ἀξιαὶ ἰδιαιτέρας σημασίας γεγονότα. Οὕτω, ὑπάρχουν σήμερον Ἀγγλικὰ πλοῖα (ἔξαιρουμένων τῶν τάκερες, ἣτινα ἀποτελοῦντιν ἴδιαν ἀποκλειστικῶς κατηγορίαν), χωρητικότητος 2.500.000 τ. γκρός περίπον, ἔχοντα ἡλικίαν ἀνωτέραν τῶν 20 ἑτῶν, ἔναντι συνολικοῦ ἀριθμοῦ τοννᾶ, ἀδιακρίτως ἡλικίας, 1.756.000 τ. γκρός. Ἐκ τῆς ἀριθμοῦτης αὐτῆς χωρητικότητος πλοῖα 98.000 τ. γκρός εἶναι ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω, ἔτερα 265.000 τόννων εἶναι 20 ἑτῶς 25 ἑτῶν καὶ ἄλλα 325.000 τόννων εἶναι ἡλικίας 15–20 ἑτῶν, μὲ σύνολον πλοίων 688.000 τόννων γκρός ἔχόντων ἡλικίαν ἄνω τῶν 15 ἑτῶν καὶ μὲ ποσὸν 47 οἱ ἐπὶ τοῦ παρωπλισμένου τοννᾶ.

Δυνατὸν νὰ ὑπάρχουν δισταγμοὶ τινές, γράφει σχετικῶς "Ἀγγλος ἀριθμογράφος", ὡς πρὸς τὴν ὑπερβολὴν περιθυρίου ἵκανότητος πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τῶν ἔχοντων ἡλικίαν 15 ἑτῶς 20 ἑτῶν, οὐδεμία ὅμως ἀμφιβολία κρατεῖ περὶ τῆς ἀκαταλληλότητος τῶν ἔχοντων ἡλικίαν ἀνωτέραν τῶν 20 ἑτῶν. "Ἀπαιτεῖται βεβαίως σοβαρὰ δαπάνη διὰν ἡ βρεταννικὴ ναυτιλία τοῦ παθητικοῦ ὄγκου τῶν 688.000 τ. γκρός παλαιῶν πλοίων τῆς ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἑτῶν, ἀλλὰ ἐπάση περιπτώσει ὑπάρχουν σήμερον παρωπλισμένα σκάφη 400.000 τόννων καὶ ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἑτῶν, τὰ δοπίαι εἶναι γενικῶς ἐπιθυμητὸν νὰ διαληφθοῦν τὸ ταχύτερον. Λαμβανομένων ὑπὲρ διψῶν τῶν νεωτέρων προσδόσων εἰς τὸ σχῆμα, τὰς μηχανὰς καὶ τὴν ἐν γένει ἵκανότητα τῶν καινούργων σκαφῶν, ἀποπλοίων ἡ δηζελοπλοίων, καθίσταται ἀντιληπτὸν πόσον εὐνοεῖται παρὸν ὅλων ἡ διάλυσις πάντων τῶν πλοίων τῶν ἔχοντων ἡλικίαν ἀνωτέραν τῶν 20 ἑτῶν, εἴτε εὐρίσκονται ταῦτα ἐν παροπλισμῷ εἴτε δοχ. Ἐπειδὴ δὲ ἡ ἀμεσοῦς διάλυσις 2.500.000 τόννων παλαιῶν Ἀγγλικῶν πλοίων δὲν εἶναι ἐφικτή, θὰ ἡδύνατο κάλλιστα νὰ γίνη ἀπαρχὴ ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου ἀπὸ τὴν παρωπλισμένην παλαιάν χωρητικότητα.

Ποιὸν, τώρα, ποσὸν ἐκ τοῦ παλαιοῦ τοννᾶ πρέπει η εἶναι ἐπιθυμητὸν νὰ ἀντικατασταθῇ, τοῦτο εἶναι ἡ επιτόν ομεῖον, ποὺ χρήζει

πολλῆς προσοχῆς. "Ετι τεπότερον σημεῖον εἶναι ὁ τύπος τῶν νέων ναυπηγῆσεων. Πάντως κατέστη σήμερον φανερὸν τοῦτο: "Οι πρόκειται νὰ τεθῇ συντόμως εἰς ἐφαρμογὴν ἐν Ἀγγλίᾳ ἔνα πρόγραμμα διαλύσεων, ἀποκοπούντι ἀπὸ τὸν Ἐμπορικὸν στόλον τῆς χώρας ἔνα στρογγυλὸν ἀριθμὸν ἡμίσεος ἐκατομμυρίου τόννων παλαιῶν καὶ ἀξιότων πλοίων. Άτινα εὐρίσκονται παρωπλισμένα. Ἀκολούθως, ἔνα ποσοστὸν τῆς διαλυθησούμενῆς χωρητικότητος, θὰ ἀντικατασταθῇ διὰ καινούργων πλοίων τῶν προσφεροτέρων τύπων, ποὺ ἐμφανίζουν τὰ μεγαλύτερα πλεονεκτήματα.

Ἡ ἐναρξίς αὗτη, συνεχίζει ὁ ἀριθμογράφος τῆς *"Journal of Commerce"*, ὃ ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν ἐκκαθαρίσεως τῆς παλαιᾶς Βρεταννικῆς χωρητικότητος καὶ θὰ διαλύσεως καὶ τῶν 2.500.000 τόννων. Οἰαδόποτε καὶ ἀν δὰ εἰναι ἡ ἀναλογία μεταξὺ διαλύσεων καὶ νέων κατασκευῶν, εἶναι βέβαιον πάντως, ὅτι ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθῆκος τὸ σχέδιον θὰ προσφέρῃ μίαν ἀνακουφιστικὴν καὶ βάσει συστήματος παρεχομένην ἐργασίαν εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. "Ἡ δημιουργία ἐργασίας ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ μέλλουσσα ἐξ ἀλλού νὰ προκύψῃ οἰκονομία ἀπὸ τὴν περιστολὴν τῶν ἐπιδομάτων ἀνεργίας, θὰ εἶναι σημαντική. Σημειώτεον τέλος, ὅτι ἐπικρατοῦν σήμερον καὶ πολὺ εύνοϊκα συνθῆκαι διὰ τὰς διαλύσεις διότι τὸ παλαιὸν ὑλικὸν παρουσιάζει μίαν παγκόσμιον ζήτησιν, πρᾶγμα ποὺ συμβάλλει εἰς τὴν διατήρησιν ὑψηλῶν τῶν τιμῶν ἀγορᾶς τῶν πρὸς διάλυσιν προσφερομένων παλαιῶν πλοίων.

ΤΗΛΕΦ. 36939

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

158(9) HIGH ST.

28, BISHOP LANE

### E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

### GENERAL INSURANCE OF GREECE CO. LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΤΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

## Τὰ ἐπαχθῆ δικαιώματα τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως

Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ κ. C. GRUPPER

‘Ως είχομεν άναγγείλει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, δημοσιεύομεν κατωτέρω ὀδόκληρον τὴν ἐμπεριστατωμένην καὶ ἀξίαν πάσχης προσοῦχῆς μελέτην τοῦ κ. C. Grupper, ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν ὑψηλῶν δικαιωμάτων τοῦ Δουνάβεως, ποὺ καταβάλλουν τὰ ἔκει καταπλέοντα πρὸς φόρτωσιν σκάφη.

Διά την Έλληνικήν ναυτιλίαν, την κατέχουσαν την πρώτην θέσην εις την κίνησον τοῦ Δουνάβεως (πέραν τοῦ 1)3 τῆς δλης ναυλιακής κινήσεως, τὸ ζήτημα τῶν ήγεμένων τιμοδογίων τῆς Επιτροπῆς ἐνέχει ἔξαιρετικὴν δλως σημασίαν, ἐπλίζουμενος δὲ ὅτι ἡ πραστική τοῦ κ. Grupper εἰς τὴν ἀνακίνησίν του, θὰ προκαλέσῃ παρασταλήλους καὶ ουντόνους ἐνεργείας τῆς «Ἐνώσεως τῶν Έλλήνων Ἐφοπλιστῶν» τόσον πρός τὴν Έλληνικὴν κυβέρνησιν, δύον καὶ πρός τὰς ἐνδιαφερομένας ἔνας ἐφοπλιστικάς ὄργανώσεις, ὥστε νὰ δημιουργηθῇ μία ἀποτελεσματική πίεσις πρός τὴν ἐπιτροπήν τοῦ Δουνάβεως καὶ τὰ συμμετέχοντα εἰς αὐτὴν Κράτη, διὰ τὴν μείωσιν τῶν ἐπαχθῶν δικαιωμάτων.

Ἡ μελέτη τοῦ κ. Grupper, ἐκδοθεῖσα εἰς ἴδιαίτερον τεῦχος ἔγει ὡς κάτωθι:

卷之三

Τὸ ζήτημα τῶν δικαιωμάτων, ποὺ εἰσπράττονται παρὰ τῆς «Εὐ-  
ρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως» ἀπὸ τὰ σκάφη τα διαπλέοντα  
την διώρυγα τοῦ Σουλινά, θὰ παραμείνῃ ἐνα πραγματικὸν πρόβλημα  
μέχρι τῆς ἡμέρας, καθ' ἥν ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ ἀπεφάσιζε τὴν μείωσιν  
τῶν ἐν ισχῇ πιλούρων της, ἐναρμονίζουσα ταῦτα πρὸς τὰ ἐπιτεθε-  
τῶν ὑψηλαμένων ναυάλων καὶ πρὸς τὰ συμφέροντα τῶν Χωρῶν ἐκεί-  
νων, τῶν οποίων τὰ προϊόντα διογετεύονται μέσω τοῦ Δουνάβεως.

Ἐν τῇ οὖσα, δὲν διακηφέντων μόνον—ὅπως θὰ ἐνόμιζε κανείς—  
τὰ συμφέροντα τῶν Ρουμάνων παραγωγῶν γεωργικῶν προϊόντων, ἀλλὰ  
και παράλληλα συμφέροντα τῶν γειτονικῶν Χωρῶν, τῆς Βουλγαρίας, Γιουγκοσλαβίας και Ούγγαριας κυρίως, πατά μικρότερον δὲ πο-  
σοτὸν και τὴν Τσεχοσολοβακίας, διότι και αὗται ὑπόκεινται εἰς τὴν  
καταβόλην τῶν ιδίων βασιών δικαιονάτων.

Ἐνθέντεις τῶν διωργῶν Σοῦς καὶ Παναμᾶ ἔσφιναν ὑποχρέωσίν των νὰ ἐλαττώσουν μέρχοις ἐνὸς ὄφιον τὰ τιμολόγια τῶν πα' αὐτῶν εἰσπραττομένων δικαιωμάτων, ἔχουσαι ἐπ' ὄψιν των τὴν οἰκονομικήν κρίσιν ποὺ διέρχεται ἡ Ὑφήλιος, ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Λουτρίθεως, ἀντιθέτως, δὲν ἥθελησε νὰ προβῇ εἰς παρομοίαν ἐνέργειαν καὶ νὰ προσαρμοσθῇ μὲ τοὺς καλεπτούς αὐτοὺς καιρούς, μολονότι ὅλα τὰ στοιχεῖα ἐδικαιολόγησαν μίαν ἔπατον.

Συζητούμεν ήπειρο τοῦ ὑπόβαθρου μόνον τῶν δικαιωμάτων, διότι ἡ ὀλοσχεζής κατάργησις τῆς «Ἐνφωταύης Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως» είναι δυσχερής, ἐφόσον ἡ παραξής της είναι ἡγγυημένη διὰ διεθνῶν συνθηκῶν μὴ δυναμένων εὐκόλως ν' ἀναθεωρηθῆν. Αἱ συνθήκαι ὡμίαι αὗται δὲν παρέχουν εἰς τὴν Ἐπιτροπήν τὸ δικαιόματα νάσαρθροῖς καὶ νά ἐπιμένῃ διατήρησαν ὑψηλά τιμολόγια δικαιωμάτων, ἄτινα δὲν δικαιολογοῦνται. Τούναντίον, προβλέπουν τὴν ὑποχρεωτικὴν ἀναθεώρησην τῶν τιμολογίων ἀνά πενταετίαν καὶ τὴν ἔτοτιμησίν των δύον ἡδελε παταστῆ δυνατόν. (Ἄρθρον 15 τῆς συμβάσεως τῆς ὑπογραφείσης εἰς Γαλάτι τὴν 2αν Νοεμβρίου 1865 καὶ ἐπικυρωθείσης τὴν 28ην Μαρτίου 1866 ἐπό τῆς συγκληθείσης τότε διασκέψεως ἐν Παρισίοις).

寒 東 集

Εἰς τὰς κατωτέρῳ γραμμάς μας προτείνομεν, ὅπως μελετηθῇ τὸ πόδιβλημα τῶν δικαιωμάτων τοῦ Δουνάβεως, οὐχὶ μόνον ἀπὸ τῆς ἐφα-  
πλιστικῆς ἀπόφεως, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν παραγωγῶν γεν-  
νημάτων.

Ἐλέγθη κατ' ἐπανάληψιν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ἀποφεύγοντι τὸν Δούναβιν καὶ ὅτι τότε μόνον ἀποστέλλουν τὰ σκάφη τους, ὅταν δὲ εὐρίσκουν δὲι<sup>δ</sup> αὐτὰ ἔργασιαν ἀλλαζοῦ καὶ κυρίως εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, τοὺς λιμένας τῆς ὥποιας προτιμοῦν. Εἰς ταῦτα θὰ ἤδοντατο ζανεῖς<sup>γ</sup> ἀπαντήσῃ, ὅτι, ἐφόσον ἡ φρονολογία τῆς «Εὐρωπαϊκῆς Ἑπιτροπῆς τοῦ Δουναβέως» πληρώνεται μὲν παρὰ τοῦ πλοίου, συμπειραλμένατε οἵμως ἐντὸς τοῦ ναύλου τοῦ φροτίου, δὲν βαρύνεται τὸν ἐφοπλιστήν, πότε θῆτε φροτόσει ἄπαξ τὸ πλοίον του, καρφωμένος τὸν ἀντίστοιχον ναῦλον. Πόσον οὖμος είνει διάφορος ἡ παραγωγικότης!

Τά δικαιώματα τῆς Ἐπιτοπῆς δὲν είσπράττονται βάσει τῆς εἰς φορτίον χωρητικότητος τοῦ πλοίου. 'Ο υπολογισμός των βασιζεται επὶ τῶν καταμετρήσεων τῆς Ἐπιτοπῆς, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν τοῦ κύρου τοῦ σάφους. Τοῦτο σημαίνει, ότι τὰ πλοία, μολονότι φορτώνονται αὐτὸν ἀριθμητικά τῶν τόνων τῆς εἰς φορτίον χωρητικότητος των, ἐν τούτοις ἔμφαντίζονται, λόγῳ τῆς κατασκευῆς των, οἷς διαθέτονται μείζονα κύρου και συνεπώς καταβάλλονται διάφορα ποιά δικαιωμάτων, τὸ ἐν περισσότερα και τὸ ἄλλο δινύγτερα, ἀλλὰ κατά μέσον ὅρον σελίνια 23 ἕως 29 κατά τόννους, ητοι μὲ τὴν τρέζουσαν τιμὴν τοῦ συναλλάγματος πληρώνουν 585 ἕως 715 λέι ἀνά 10 τόννους φορτίου.

Διά την ἀναλαμβανομένην μεταφοράν του φροτίου ή την περιή του ναύλου είνε ή ίδια και διὰ τὸν πλουσιότητὴν τὸν πληρώνοντα 585 λεῖ καὶ διὰ τὸν πληρώνοντα 715, οὗτος ὥστε εἰς τὴν περιόπτουσιν αὐτὸν

ἡ προκύπτουσα διαφορὰ δὲν καταβάλλεται παρὰ τοῦ φορτίου, ἀλλὰ βαρύνει ἀποκλειστικῶς τὸν ἐφοπλιστήν.

Τὰ τέλη δὲν είνε ἀνάλογα πρός τὴν ἀξίαν τοῦ ναῦλου: Θ' ἀποδεικθῆ πράγματα: κατωτέρῳ, ὅτι τὰ τέλη είνε καταπλήκτικῶς δυσανάλογα πρός τὴν ἀξίαν τοῦ φροτίου. Τὸ αὐτὸν συμβαίνει καὶ διαν ἔξτασιμων τὸ ήγηταια τοῦτο ἀπὸ τῆς ἀπόγεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ συγκρίνοντες τὰ τέλη τῆς Ἔρωπατζῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς τὸν ναῦλον.

"Οπως και πρό της ύποτιμος της Ἀγγλικῆς λίρας, οὗτοι και σήμερον δὲ ναυλὸς δοῦται εἰς χαρτίνας Ἀγγλικάς λίρας, ἀσχέτως ἐάν ή τιμὴ τοῦ συναλλάγματος κατέπεσεν ἀπό 816 εἰς 520 λέπι τὴν Ἀγγλικήν λίραν. Παρὰ τὰς προδοσίας ή πτώσις τῆς στερείνας δὲν προστέλλεσθαι ἀνάλογον τῶν ναυλῶν ἀνάτιμουν, τοῦτο δὲ οὐδὲλος τὸ λαμβάνει ὑπὲρ ὅψιν της Ἐπιφορτῆ τοῦ Δοννάθεως, ηπις και ἔξακολονθεῖ εἰσπάττουσα τὰ τέλη της εἰς γουσόν.

Τό συμπλέασμα είνε, ότι τά τέλη της Έπιτροπής δέν ήγειήθησαν μεν κατά της άναλογίαν της έκπτωσης της 'Αγγλικῆς λίρας, παρουσιάζουν όμως σήμερον ταῦτα διὰ τούς ἐφοπλιστας ἓνα πολὺ ὑγρότερον ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ ναῦλου ἢ πρότερον. Τοῦτο οημαίνει εἰς ἀριθμοὺς ὅτι, ἂν καὶ ὁ ναῦλος, ὑπολογιζόμενος εἰς χρυσόν, ἔπεισαν ἀπὸ 10) — εἰς 6), τὰ τέλη της Ἑνθωπαϊκῆς Έπιτροπῆς παρέμειναν ἀμετάβλητα καὶ ὁ πλοιοκήτης καταβάλλει ἥδη εἰς τὴν Έπιτροπὴν τὰ 25 οἱ τοῦ ναῦλου του, ἀντί τῶν 15 οἱ, ἄτινα κατέβαλλε πρὸ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς 'Αγγλικῆς λίρας.

Πληρώνονται πλήρη δικαιώματα, άσχέτως πρός τὴν παραλαμβανομένην ὑπὸ τοῦ πλοίου ποσότητα: "Απαξ εἰσόλθῃ ἡνα πλοίον εἰς τὸν Δούναβιν ἀποβαῖνε τοῦτο χρεώστης τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς δι' ὀλόζληδον τὸ ποσόν τῶν δικαιωμάτων, εἰς τὸ ὄποιον ὑπόκειται ἡ χωριτικότης του, άσχέτως ἐὰν εἴη τοῦτο πλήρες φορτίον ἢ τηλίκια μόνον πρός παραλαβὴν. Ἡ συνέπεια είνει ὅτι εἰς τερπιτώσεις ἐλλειπείων φορτίων, ὁ πλοιοτήτης ἡ ὁ πράττω μέσω τοῦ ὄποιον ἐναυλώθη τὸ πλοίον, πρέπει νὰ ἔκλεψῃ μεταξὺ δύο τινῶν, νὰ συμπληρώσῃ, δηλαδή, τὸ φορτίον του ἀπὸ ἄλλον λιμένα, άσχέτως ἐὰν θὰ καταβάλῃ εἰς τὸ ἀερόπου τὰ τέλη ἡν' ἀναμεινή τὴν συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου ἐντὸς τοῦ Δουνάβεως. Ἐν τῇ τελευταῖα ταύτῃ περιπτώσει, πλὴν τῆς ἀπολειας γρόνου, ἔχει ν' ἀντιτελώσῃ τὸ πλοίον ὑπέρογκα ἔζοδα καὶ ἐνδεχομένως βλάβην τοῦ φορτίου του ἐξ τῆς μαραρχούντος παραμονῆς του. Χάριν παραδείγματος, μνημονεύομεν τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀττικοῦ πλοίου **«Erica»**, ὅπερ προσήγγισεν εἰς Σουνίνα τὸν παρελθόντα χειμῶνα πρός φρότωσιν. Ἐνρεψ ἐκεῖ 2500 τόνους φορτίου μόνον καὶ εἰσέπραξε ναῦλον 1300 λιρῶν, πλήρωσε δὲ δικαιωμάτα 660 λιρῶν, ἦτοι ἐξ τοῦ ναῦλου τῶν 10)—κατά τόννον, τά 5)—, δηλαδὴ τὰ 50 οἱ τοῦ ναῦλου, περιῆλθον εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Δουνάβεως.

Τά δικαιώματα πληρώνονται έπει της δόλιζης χωριστικότητος τῶν πλοίων οιονδήποτε καὶ ἀν̄ ἔχουν βύθισμα: Elve γνωστόν, ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ ἐγγὺται ἓνα βάθος ὑδάτων 23 ποδῶν διὰ νὰ ἔξελθῃ τὸ ἐμφροτὸν πλοῖον ἐξ τοῦ ποταμοῦ εἰς τὸ πέλαγος. Πλοῖο ἔχοντα μεγάλυτερον βύθισμα φροτώνουν τὴν ἀπαιτουμένην ποσότητα, ὥστε νὰ καθίσταται δινυατὸς ὁ παρὰ τοῦ σκάφους διάπλους τοῦ στομοῦ τοῦ Σουλινᾶ, κατόπιν δὲ συμπληρώνουν τὰ φροτὰ τῶν εἰς τοὺς θαλασσίους λιμένας μὲ καμηλότερον ναῦλον. Θὰ φανῇ περιέργοντας ἵσως ὅτι καὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτὰ ἡ Ἐπιτροπὴ εἰσπράττει τέλη δηλ. μόνον διὰ τὸ παρακηρθεῖν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως φροτίου, ἀλλ᾽ ἐπίσης καὶ διὰ τοῦ συμπληρωματικοῦ ἐκεῖνο τημῆα τοῦ φροτίου, πορε — λόγῳ τοῦ ἀνεπιφοροῦς βάθους τῶν ὑδάτων (**bar draft**) τοῦ διαυλοῦ Σουλινᾶ — ἀναγκάζεται τὸ πλοῖον νὰ φροτώσῃ ἀπὸ ἄλλον λιμένα.

Τιμωρεῖται οὕτως εἰτέν διτῶν ὡς πλοιοκήτης, διότι πληγούνται ἀφ' ἑνὸς δικαιώματα διὰ τὴν ποσότητα τὴν ὅποιαν δέν, ἐφόρτωσο τὸ πλοίον του ἐντὸς τοῦ Λονδίνου καὶ εἰσπάρτε αὐτὸν ἐπέργον διὰ τὸ συμπληρωματικὸν τυχόν τοῦ πλοίου μηδέποτε καθέλκει.

φωματικού τημάτια τον φρούτιον μικρότερον να ταλον. Καθ' ἣν στιγμήν γράφουνται παρόδουσι γραμματί, ἀνηγγέλθη μείωσις τοῦ βάθους τῶν ὑδάτων εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ ποταμοῦ, οὗτος ὥστε διὰ ἀτρόπλοια ἐφόρτωσαν τῇ ὑποδεῖξει τῆς Ἐπιτροπῆς, μέχρι βυθίσματος 23 ποδῶν, θάλασσαν ὑποχρεωμένα υ' ἀναιμίνουν ψυχώσιν τῶν ὑδάτων ἢ νὰ ἐκφράσουν τημάτια τοῦ φρούτιον τοῖν αὐτοῖς τὸ ἐπαναφροτύθουν εἰς τὴν ἀνοικτήν «οὖδαν» τοῦ Σουλινᾶ, πράξις, δηλαδή, ποὺ συνεπάγεται βασιεῖν διὰ τὸ πλόιον δαπάνην.

Η παρά της Επιφορτής παρεχόμενη άμοιβή (**bonification**) διά τα πλοιά τά έχοντα βάθυσια 23 μέτρων ποδῶν και τά όποια, εἰς περίπτωσιν έλαττώσεως τού βάθους τῶν ήδατων, θὰ είνε υποχρεωμένα νὰ έκφρωτουσιν τιμῆμα τα και ἐπαναφορτώσουν τοῦτο μετά τὴν διέλευσιν τοῦ διαύλου, πόρρω ἀπέξαι ἀπὸ τοῦ νὰ καλύπτῃ αὐτῇ τὴν δαπάνην τοῦ πλοιούστουν και ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει λένε τὸ πρόβλημα τοῦτο. Πάς τις οὐδὲν δύναται ν' ἀντιληφθῇ ἐξ τῶν ἐκτιθεμένων γεγονότων, διατὶ οἱ ἐφοπλισταὶ προτιμοῦν νὰ ναυλώνουν τὰ πλοιά των ἐξ οἰουδήποτε ἄλλον τομέως, ἔκτος τοῦ Δουνάβεως.

**Διαφορά ναύλου μεταξύ Δοννάβεως και λιμένων της Μαέρης Θαλάσσης:** Πράγματι ή διαφορά τοῦ ναύλου διὰ τὰς μεταξὺ Δοννάβεως και Μαίνης Θαλάσσης φορτώσεις είνε, ὡς ἔγγιστα, σελ. 3)— κατά τόννον, διότι, ἐπτὸς τῶν δικαιωμάτων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς, ὁ πλιονικής δέον ἀκόμη νά υπολογίσῃ και τὴν διαφορὰν τῆς ἀποστάσεως, τὴν οποίαν ἔχει νά καλύψῃ τὸ πλοῖον του αναπλέον τὸ Δοννάβιν μέχρι τῶν λιμένων τῆς φορτώσεως και ἐπὶ πλέον τὴν διαπάνην του διὰ τέλη προκυμαῖν κ.λ.π. ἔξοδα, ἄτινα ἀποβαίνοντας τοσούτον μᾶλλον πρέζημένα ὅσον η φόρτωσις πρόσκειται νά διεξαχθῇ εἰς ἓνα, δύο ή και τρεῖς πολλάκις λιμένας τοῦ Λουνάβεως.

Με ἄλλους λόγους, τὰ φορτωνόμενα γεννήματα, εἴτε Ρουμανικά είναι, εἴτε ἔξι ἄλλης προελεύσεως διακομίζονται, θά ἔχουν νά πληρώσουν 780 λέπι περισσότερον ἀπό τὰ γεννήματα, ἅπτα φορτώνονται ἐξ Κονιστάντινος χωρὶς εἰς τὸ ποσό τῶν 780 λέπι νά συντιθολογιθῆ

και τό πονδύλιον τῶν δικαιωμάτων τό εἰσπραττόμενον ἀπό τὴν Εὐφωπαῖην Ἐπιτροπήν. Υπόλογοί σαντος, οὐδὲν, τὸ μικρότερον διοι φορολογίας, ητοι τό 55 δέκατον κατὰ βαγόνιον, ἀγόμεθα εἰς τό συμφέρομα σαντος τό πονδύλιον ποσὸν ἀποτελεῖ σπουδαῖαν ἐπιβάρυνσιν τῆς παραγωγῆς, ἀν μάλιστα ληφθῇ ὑπὸ δψιν καὶ η σημειώνη ἔκπτωσις τῶν τιμῶν τῶν γεννημάτων.

Τά δικαιώματα δὲν είναι ἀνάλογα πρὸς τὴν ἄξιαν τῶν γεννημάτων: Φθάνει νά σφερθῇ κανεῖς, στοι αντά δικαιωμάτα εἰσεργάττοντο, στον ἐν βαγόνιον ἀραβίστον ἐτιμάτο 60.000 λέπτα καὶ σήμερον, στο καθίστατα ἀδύνατον νά πληθῇ πέραν τῶν 15.000 λέπτα, διὰ νά καταδειχθῇ εἰς ποιαν δυσανάλογιαν ενίσπονται, ηδη τὰ παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως εἰσεργάττομενα δικαιώματα ἔναντι τῆς ἄξιας τῶν φορτίου. Εάν, οὖν, παλιότερον, τά δικαιώματα ταῦτα δὲν ἀντεποδοπενον εἰμι, κατὰ προσέγγισιν, τὸ ίσον μόνον τῆς ἄξιας τοῦ φορτίου, ποσόστον ποὺ οὐδεὶς τό εἰδικεν ὑπερβολικόν, σημειωνός διοις αντιρροποιεύει τά ίσον καὶ συνεπώς χαρακτηρίζεται ως ἐπαγθές.

Υπάρχουν, ἐξ ἄλλου, μεριά ηδη γεννημάτων ποὺ είναι εὐθηνότερα καὶ ως πρόξειδον παράδειγμα ἀναφέρω τὴν Οὐγγρική σίκαλιν πολούμενόν, **fob** Βραΐλαν, γύρω τῶν 11.000 λέπτων κατὰ βαγόνιον, στοπέ τά δικαιώματα τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τό είδος τοῦτο φθάνουν τά 5 οιον. Ἀναφέρω αὐτό τό παράδειγμα εἰσεγμένως, διότι ἀποτελεῖ περιπτωσιν ποὺ ἐνδιαφέρει τοὺς παραδοναβίστον, οὐχὶ μόνον ἀπό τῆς ἀπόφεως τῶν συμφερόντων τῶν Ρουμάνων παραγωγῶν, ἀλλὰ καὶ ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς ἐντατικότεράς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς κατηγορίας τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως διὰ τῆς προσεκλύσεως τῶν ἐκ διαμετακούσεως φορτώσεων γεννημάτων ξενόντων Χωρῶν.

Ἐκ τῶν ἀναφερομένων ἀριθμῶν προκύπτει ὅτι, ἐνῷ η γεωργία βαίνει πρὸς τὴν καταστροφήν καὶ ἐνῷ δοιοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι παράγοντες, ἀπό τον λιμενεργάτον μέχρι τῶν ἔξαγωγῶν συνηγοροῦν εἰς μίαν ἐπιπτωσιν τῶν δικαιωμάτων, καθ' ἣν στιγμὴν ὁ ἐφοπλιστής μεταφέρει ἐν βαγόνιον γεννημάτων ἐν Βραΐλας εἰς Ἀμβρέσιον ἀντὶ 2500 λέπτων, ἐκ τῶν οποίων τό 1/3 τοῦ ἀπορροφάται ἀπό τὴν Ἔνδρωπαϊκήν Ἐπιτροπήν, μόνον αὐτή δὲν θεωρεῖ ὑποχρέωσιν νά ὑποβιβάσῃ τά τιμολόγια τῶν δικαιωμάτων τῆς.

Ἐν τῇ ἀναπτύξει τῶν παρατηρησέων μιας ἀνεφέρουμενης μόνον τά γεννημάτων, διότι ταῦτα συγκεντρώνουν τὸν μεγαλύτερον ὅγκον τῶν Ρουμανῶν ἔξαγωγῶν καὶ ἀποτελοῦν τό σημαντικότερον ποσόστον τῶν διακομιζομένων ἐκ τῶν γειτονικῶν χωρῶν, δύον καὶ διὰ τά δικαιώματα τῆς Δουνάβεως ἔξαγομένων. Δέον γά σημειωθῆ ὅμως, ὅτι η ίδια κατάστασις παρατηρεῖται καὶ διὰ τὴν ξυλείαν, καθὼς καὶ δι' ὅλα τὰ ἄλλα εἰδῆ τὰ ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως διοχετευόμενα πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν.

Ολα τὰ μέχρι τοῦδε γενόμενα πρὸς τὴν Ἐπιτροπήν διαβήματα δὲν ἐτελεσφόρησαν καὶ δι' αὐτό σημειωνό εἰναι μίαν κοίτην κατάστασιν, ἐγκυμονοῦσαν σοβαροτάτας διὰ τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως συνεπείας.

**Άκολουθεῖται μία «κίβδηλος» πολιτική (false policy):** Η «Εὐφωπαϊκή Ἐπιτροπή τοῦ Δουνάβεως» ὑποστηρίζει μετ' ἐπιμονῆς ὅτι, ἀν καὶ εἶναι ὑψηλὰ τὰ τιμολόγια τῆς, ἐν τούτοις ζημιοῦται, παρὰ δὲν τὴν μειώσων τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς. Η ἀποφις αὐτῆς τῆς Ἐπιτροπῆς εἶναι καὶ η μᾶλλον συζητήσιμος. Εάν, ὅπως, τοιαύτη είναι η κατάστασις τῆς, τότε τό σφάλμα ἀνήκει εἰς αὐτήν τὴν ίδιαν, η ὅποια οὐδὲν ἐπορέζει διὰ νά ἐνθαρρύνῃ καὶ προωθήσῃ τὴν κίνησιν τοῦ Δουνάβεως, ἐνῷ διὰ τῆς μέχρι τοῦδε τηρηθεῖσης πολιτικῆς τῆς συντελέσεν, ἀντιρόφως, εἰς τὴν ἀναπτύξιν τῆς κινήσεως τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Πλὴν τοῦ ὅτι μεταφέρονται σιδηροδρομικῶς εἰς τὴν Κωνσταντζαν—καὶ οὐ μόνον κατά τὴν ζεμερινήν περίοδον, ἀλλὰ καὶ στοι ἵναν πλοῖα εἰς τὸν ποταμὸν είναι ἐλεύθερα—σημαντικαὶ ποσότητες γεννημάτων ἐκ τῶν γεωργικῶν περιφερειῶν, ποὺ φυσικῶς ἔξυπητεστοῦνται διὰ τῆς Βραΐλας, παρέστησαν καὶ πρὸ τοῦ ἐπαγγελτικοῦ θεάματος νά ἰδωμεν μίαν φορτηγίδα, παραλαβοῦσσαν ἀμφούστον ἐξ ἐνός τῶν παραποτάμων τοῦ Δουνάβεως, νά κατευθύνεται εἰς Τσέρνα—Βόδα πρὸς ἐπόρτωσιν καὶ μεταφοράν ἐκεῖθεν τοῦ φορτίου της σιδηροδρομικῶς εἰς τὴν Κωνσταντζαν. Είναι προφανές, ὅτι ὁ ἐνεργήσας τὴν τοιαύτην μεταφοράν ἔμπορος, τὴν εἴρει συμφωνεύοντας πάρα ἐάν ιησούσθει τὴν φυσικήν καὶ μᾶλλον συνήμηθο διὰ τῆς Βραΐλας.

Διὰ τοῦ ίδιου τρόπου καὶ διὰ τῶν ὀφελειῶν, τὰς ὅποιας εὑρίσκουν οἱ φίλοι καὶ γείτονες Σέρβοι εἰς τῶν λιμένας τῆς Θεσσαλονίκης καὶ οἱ Οὐγγροί εἰς τῶν λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς, καθὼς καὶ διὰ τῆς διοχετεύσεως πρὸς τὴν Βάρδαν τῶν φορτίων διαφόρων Βουλγαρικῶν ἐπαργιῶν, αἵτινες ἄλλοτε ἐχρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς ἔξαγωγάς των τὸν Λούγαρην, βλέποντες ηδη μειονιεύντην τὴν διαμετακομιστικήν κίνησιν τῆς Βραΐλας.

Η Εὐφωπαϊκή Ἐπιτροπή διαπάττει ἐπὶ τοῦ προσεγμένον ἔνα καζόν ὑπολογισμόν, διὰ τὸν οποῖον καὶ δὲν θὰ ἐνδιεφέρομεθα, ἐάν δὲν διεινδυνεύοντο τὰ συμφέροντα τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως. Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νά ὑποστηρίξουμεν, ἐν συμπεράσματι, ὅτι πρέπει η Ἐπιτροπή νά παρατηρή τελείως ἐκ τῶν δικαιωμάτων της, οὐτε ὅτις ὁ Ὀργανισμός τῆς παύσῃ νά παρέχῃ τὰς ὑπηρεσίας τον, αἵτινες ἐπαξίως πληρούνται, μολονότι θὰ ἴδουνται κανεῖς νά ἐπισύνῃ τὴν τηρούμενην πολιτικήν.

**ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΙΣ:** Η ἀποφις μου είναι, ὅτι μία αἰσθητή μείωσις τῶν δικαιωμάτων θὰ ἐτονωθε τὴν κίνησιν τοῦ Δουνάβεως, μία δ' ἀναθεώρησις τοῦ τρόπου τῆς εἰσπράττεσθος των, τὴν οποῖαν ἐπίσης ὑποστηρίζω, θὰ προσείλκνειν εἰς τὸν παραδοναβίστον λιμένας περισσότερα πλοῖα καὶ συνεπώς ηθελον προτίστως ἐνισχυθῇ ἐκ τούτου τὰ οικονομικὰ τῆς Εὐφωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς.

Είναι ἐπάναγκες νά ἐλαττωθοῦν τὰ ισχύοντα δικαιώματα εἰς τὸ ἡμισ καὶ νά ὁ διοισθοῦν οὐχὶ ἐπὶ τοῦ τόννου νέτ—ορέτιστε, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ τόννου φορτίου (τῶν 1000 κιλῶν), οὐτεώς ὥστε πάντα τὰ πλοῖα νά ὑπόκεινται ἀπαραλλάκτως εἰς τὴν καταβολὴν ὅμοιομόρφων δικαιωμάτων.

Η πληρωμὴ νά γίνεται ἐπὶ τῆς φορτωθείσης ποσότητος, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοίου νά φορτώσῃ τὸ 1/3 η ἐν ὄντης τὸ ἡμισ τῆς ποσότητος τῆς εἰς τόννους φορτίου χωρητικότητός του, τούτο δὲ τὸ δρόμον πληρωμῆς νά ισχύῃ, ἐστω καὶ ἐάν τὸ πλοίον ἐφόρτωσεν ὀλιγώτερον φορτίου.

Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ θὰ είναι δυνατόν εἰς ἓνα πλοίον

προσφέρειν τὸν πλοίον τοῦ Δουνάβεως καὶ νά συμπληρώνῃ τὸ φορτίον του εἰς ἓνα ἄλλον θαλάσσιον λιμένα καὶ ν' ἀποφεύγῃ τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς δεύτερον λιμένα, διὰ τὸν οποῖον θὰ ὑπέχῃ νέαν δαπάνην, ἐπιβαρύνονταν τὸ φορτίον.

Ἐνα προσφέρειν παράδειγμα παραθέτω ἀπό πρόσφατον γεγονός. Πρό τινων μόλις ἡμερών ἐφορτωθησαν ἐκ τοῦ Δουνάβεως 3000 τόννοι διὰ Μπέλφαστ καὶ ἔτεραι 3000 τόννοι ἐκ Κωνσταντζης διὰ τὸν αὐτὸν λιμένα, ἀλλ' ἐπὶ δύο διαφόρων πλοίων, αἴτια, ως ἔχοντα μεγάλην χωρητικότητα, ἐκρίθη ἀναγκαῖον νά δεχθοῦν συμπλήρωσιν φορτίου γεννημάτων διὰ Λίβερπουλ μὲ υψηλότερον ναῦλον. Εάν, οὖν, τὸ ἀμπλόπλοιον ποὺ παρέλαβεν ἐκ Δουνάβεως τὸ διὰ Μπέλφαστ τημα φορτίου, ηδύνατο νά πληρώσῃ τὰ δικαιώματα τῆς Ἐπιτροπῆς, καθ' ὃν τρόπον προτείνω, ητο δι' σημηνόν ποσότητα παρέλαβε, τότε θὰ ἐφόρτωνται τὸ ίδιον πλοίον καὶ τὸ ἀπό Κωνσταντζης ὑπόλοιπον, μὲ οίκονομίαν διὰ τὸν φορτωτάς τοῦ Δουνάβεως, ησκει εύνοικην ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῆς ἄξιας τοῦ γεννημάτων.

Τοιούτον τοῦδε περιπτώσεις σημειοῦνται συχνά, ἀλλ' ὑπὸ τὸ ὑφιστάμενον σύστημα ἀδύνατον τὰ πλοῖα νά δεχθοῦσι τὸ ἡμισ φορτίον ἐκ τοῦ Δουνάβεως καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐκ τῆς Κωνσταντζης, ἀφ' οὐ υποχρεοῦνται νά καταβάλλουν εἰς τὴν Ἐπιτροπήν τὰ δικαιώματα εἰς τὸ ἀκέραιον.

Είμαι πεπεισμένος, ὅτι ἐάν η Ἐπιτροπὴ ηδελε δεχθῇ τὴν ἀνωτέρω πρότασιν, θὰ καθίσταται ἐφικτὸν εἰς τοὺς ἔξαγωγες ἐμπόρους καὶ εἰς τὸ πράττορας τῶν πλοίων, νά προέλθουν εἰς ἀρκετά ἐνδιαφέροντας συνδυασμούς καὶ νὰ τοὺς ἔφαρμοσουν ἐπωφελῶς, τόσον διὰ τὴν ἔξαγωγήν ἐκ τῶν παραδοναβίστων χωρῶν, δύον καὶ διὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, ἡ οὐσία, διὰ τὴν θυσίαν της, θὰ ἀπεξημούντο μὲ τὴν αὐξησην τῶν εἰσπράττεων της ἐκ τοῦ μεγαλυτέρου ἀριθμού σκαφῶν, ποὺ θὰ εἰσήσχοντο εἰς τὸν Δουνάβιν καὶ τῆς δραστηριότητος τῶν παραποταμίων λιμένων.

Ἐάν η Εὐφωπαϊκή Ἐπιτροπὴ ηρεύεται νά καθιερώσῃ μίαν ἐκπτωσιν τῶν δικαιωμάτων καὶ ν' ἀναθεώρησῃ τὸ σύστημα τῆς εἰσπράττεως τῶν, τότε δὲν ἀπομένει πλέον τίποτε ἄλλο, παρὰ διὰ μιὰς συλλογικῆς ἐνεργείας ἐκ μέρους δλων τῶν ἐνδιαφερομένων Χωρῶν ν' ἀναπτυχθῇ εἰς τὰς παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς ἀντιπροσωπευομένας Δυνάμεις, διὰ τοῦ δύνατον ναῦπασαν σκαφῶν, ποὺ θὰ εἰσήσχοντο εἰς τὸν Δουνάβιν καὶ τῆς δραστηριότητος τῶν παραποταμίων λιμένων.

Ἐπιχρήσιμης θα είναι η Εὐφωπαϊκή Ἐπιτροπή σημειώσης της εἰσπράττεως τῶν δικαιωμάτων καὶ της έντατης παραγωγῆς της Χωρῶν, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ Κρατικὸν καθήκον προστασίας τῶν Εθνικῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως.

BRA·Γ·Α·ΛΑ, Μάιος

Conrad G. Grupper  
Πρόεδρος τοῦ Χρηματιστηρίου  
γεννημάτων τῆς Βραΐλας

W<sub>m</sub> BROWN, ATKINSON & C<sup>o</sup> L<sup>TD</sup>

(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1847)

HULL καὶ GOOLE.

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

BROWN, ATKINSON & BLAKELOCK L<sup>TD</sup>

GRIMSBY & IMMINGHAM

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ, ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ,

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΤΗΛΩΜΑΤΑ: { ATKINSON διὰ το HULL  
BACO διὰ το GOOLE, IMMINGHAM, GRIMSBY

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΛΟΥΓΔΣ

HULL, GOOLE, GRIMSBY & IMMINGHAM.



## Αλβανία

### Ο λιμήν του Δυρραχίου

Αγγέλλεται έκ της Τυράννων, ότι τα δημόσια έργα, την έκτελεσιν τῶν δημόσιων ἀνέλαβεν ή Ιταλο—αλβανική ἑταῖρια «Σδέα» ἀντί της πατένης 50 εκατ. χρυσών φράγκων, ἀξετέλεσθησαν κατά τὸ πλεῖστον, ἵνα δὲ μόνον παραμένει εἰσέτι ήμιτελές, τὸ ἀφορέν τὴν κατασκευὴν τοῦ λιμένος τοῦ Δυρραχίου. Προστίθεται δημός δικαιούσας καὶ τὸ έργον τοῦτο θά ποποερατωθῇ ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας καὶ ώπο τὴν διεύθυνσιν: Ιταλῶν μηχανικῶν. «Οσον ἀφορεῖ τὴν διαρρύθμισιν τοῦ λιμένος τῆς Αὐλόνος, ἀνεβλήθῃ δικαίως τοῦτον.

## Γαλλία

### Αἱ πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Η ἀνάρρωσις ἡ σημειουμένη εἰς τὴν Γαλλικὴν Οἰκονομίαν, μετὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἀρχῆς ὑπὸ τῆς νέας Κυβερνήσεως, παρέχει εἰς τοὺς ἔφοπλιστικούς κύκλους βασιμούς ἐλπίδας, ὅτι ἡ ἐπαύξησις τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν ἐμπορίκην ναυτιλίαν θέλει συντόμως πραγματοποιηθῆ. Τὸ γνωστὸν Νομοσχέδιον *Tasso* ἀνεθεωρήθη ἡδη καὶ, πλὴν ἐλαχίστων λεπτομερειακῶν δλῶν μετατροπῶν, καθορίζει τὴν ώπο τοῦ Κράτους καταβολὴν πρὸς τοὺς ἔφοπλιστας, μέρους τῶν μισθοδοσιῶν τοῦ πληρώματος.

Ἐναὶ ιδιαίτερον ἔξ αλλου ἀντιοχέδιον τοῦ βούλευτοῦ *Parés* προτείνει τὴν ἀναθεώρησιν τῆς κατανομῆς τῶν ἡδη παρεχούμενῶν ἐπιχορηγήσεων. Προβλέπεται δι’ αὐτοῦ μία σειρὰ συντελεστῶν, βάσει τῶν ὅποιων θά κατεβάλλοντο αἱ ἐπιχορηγήσεις, λαμβανομένης ὡρὶ δψιν ἐκάστης κατηγορίας πλοίων καὶ τῆς ἔργασίας τὴν ὅποιαν ταῦτα ἐκτελοῦν. Συνιστᾶται ἀκόμη, ὅπως πλοῖα ναυπηγηθέντα ἡ ἀγορασθέντα μεταχειρισμένα εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μὴ ἀποκλεισθοῦν τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἐφόσον ταῦτα ὑψωσαν τὴν Γαλλικὴν ομηρίαν πρὸ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ Νόμου.

Ο βούλευτης κ. *Max Hymans*, ἀφ’ ἑτέρου, πρόδεδρος τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπὶ τοῦ ἐμπορίου ἐπιτροπῆς, ἔδήλωσεν διτὶ ἡ ἐπαύξησις τῶν εἰσαγωγικῶν τελῶν χάριν τῆς ἔξευρέσεως τῶν κεφαλαίων διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχορηγήσεις, πιθανὸν νὰ δημιουργήσῃ πράγματα εἰς τὴν ἐμπορικὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους. Δι’ ὁρισμένας μάλιστα, κατηγορίας εἰσαγογών εἰδῶν ἐτόνος διὰ δύνατον τῆς περιατέρω ἐπιβαρύνσεως τῶν. Προέτεινεν οὕτος νὰ ἐφαρμοσθῇ ἔναν νέον σύστημα ἔξευρέσεως τῶν ἀπαιτούμενων κεφαλαίων, παρόμοιον πρὸς τὸ ἐφαρμοζόμενον διὰ τὴν παροχὴν ἀμοιβῶν εἰς τὰς ἔξαγωγάς. Θά ἡτο τοῦτο, κατὰ τὴν γνώμην του, ὁ μόνος τρόπος, ὅπως ἡρθῇ πᾶσα πιθανὴ ἀντίδρασις διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις ἀπὸ μέρους τῆς Γερουσίας.

### Τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια

Η Γαλλικὴ ἑταῖρια *Coumpagnie Auxiliaire de Navigation* τῶν Παρισίων, παρήγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σηκουάνα τὸ μεγαλύτερον τάνκερ τοῦ Κόσμου χωρητικότητος 18.500 τ. φορτίου. Αἱ διαστάσεις του θά είναι μῆκος 545 ποδῶν, 71.6 πλάτους καὶ 39.4 π. ύψους. Θά ναυπηγηθῇ κατὰ τὸ σύστημα *Isherwood* μὲ διαιρήσεις νομέεις, θά είναι διπλοελικούντον, μὲ δύο μηχανάς Ντήζελ δυνάμεως 8800 ίππων καὶ θά ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 14 μιλίων τὴν ώραν.

Ἐπίσης, ἔτέρα Γαλλικὴ ἑταῖρια πετρελαίων διαπραγματεύεται τὴν κατασκευὴν ἀπὸ τὰ ἐν Δουγκέρη ναυπηγεῖα ἐνδός δεξαμενοπλοίου 21.500 τ. φορτίου.

**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

### Ἡ γένα Τουρκοβουλγαρικὴ γραμμὴ

὾γεται γνωστὸν, ἡ *Βουλγαρικὴ Ἐμπορικὴ Ἀτμοπλοῖα* ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Τουρκικῆς ἑταιρίας τοῦ ἔφοπλιστοῦ Γελεκτενῆς Ζαδὲ Σαλῆ, ζεζῆ, τῆς Κονιόπλεως, ἐνεργείασε ἀπὸ τυνος διὰ τῶν σκαφῶν *Knyaguinia Maria Luisa* Βουλγαρικοῦ καὶ *Erzurum* Τουρκικοῦ, μίαν νέαν μικτὴν δι’ ἐμπορεύματα καὶ ἐπιβάτας γνωμήν, ἀρχομένην ἀπὸ τοὺς Βουλγαρικοὺς καὶ Τουρκικοὺς λιμένας τοῦ Εὐζείνου καὶ κατατίθησαν εἰς τοὺς Ισπανικοὺς ἐν τῷ Μεσοτίθημον λιμένας, μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Μάλταν, Γένοβαν καὶ Μασσαλίαν.

Ἡ ἴδρυσις τῆς γραμμῆς ταῦτης προσεκάλεσε τὴν προσοχὴν τῶν Γαλλικῶν ναυτικῶν κύκλων, οἵτινες διερωτῶνται διαιτὴν νὰ μη ὑπάρχῃ μία ταυτικὴ Γαλλικὴ ὑπερσεία μεταξὺ Τσαπανίας καὶ Μανόντος Θαλάσσης καὶ προτίθεονται τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Γάλλον υπουργὸν νὰ ἐνθαρρύνῃ διὰ τῆς κρατικῆς ἐνισχύσεως τὰς ἑταρίας *Πακέ* καὶ *Φραμσούνε* εἰς τὴν ἀνασύστασιν τῶν πρὸς τὴν Τσαπανίαν γραμμῶν των, αἵτινες ἔχουν ἀπὸ τυνον ἐτῶν διακοπῆ.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἑταῖρια *Πακέ* προσέβη τελευταίως εἰς τὴν διαποτίην καὶ τῆς πρὸς τὸν Πειραιά καὶ τὴν Κωνιόπολιν γραμμῆς τῆς, τὴν ὥρην διετήσει ἀπὸ μαρῷας σειρᾶς ἐτῶν.

### Γιουγκοσλαυία

#### Τὸ ὑπερδαλάσσιον ἐμπόριον

Τὸ ὑπερπόντιον ἐμπέριον ἔνέχει μεγίστην σημασίαν διὰ τὴν Γιουγκοσλαυίαν, πολὺ ὑπερτέρων παρ’ δῖσην θά ὑδύνατο τις νὰ ὑποθέσῃ. Οὗτο, τὰ 71.3 οἰο τῶν ἔξαγωγῶν Γιουγκοσλαυκῶν προσίδηνται κατὰ τὸ 1933 διεκριθῆσαν θαλασσῶν καὶ μόνον ἔνα ποσοστὸν 28.7 οἰο ἐξήχθη μέσω τῶν συγκοινωνιῶν Ἐηράς, εἰς τρόπον ὥστε αἱ ὑπερθαλάσσιοι μεταφοραὶ ἐσημείωνται αὖθησαν 10 οἰο ἔναντι τοῦ 1930.

Ἀντιθέτως ἡ διαιρετικοτάκη κίνησις παρουσίας σημαντική πτωσίαν. *Ανηλθεν* καὶ τὸ 1923 εἰς 1.000.000 τ. διὰ νὰ φθάσῃ τὸ 1927 εἰς 2.600.000 τ. *Έκτοτε*, ἀλληλοδιαιδόχως μειουμένη, κατῆλθε τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 1.930.000 τ.

Ἀρκετὰ εὐνοικότερα δὲ ἀλλοι ήσαν τὴν τῆς ἀποτελέσματα τῆς ἐπιδαπτικῆς κίνησεως κατὰ μῆκος τῶν θαλασσιῶν ἀκτῶν. Τὸ 1924 ἡ κίνησις αὐτὴ περιέλαβε 190.000 ἐπιδάτων, εἴς τῶν ὅποιων οἱ 154.000 ἀνήκουν εἰς τὴν ἐσωτερικήν ἀκτοπλοΐαν. Τὸ 1930 ἡ κίνησις αὐτὴν ἐφθασεν εἰς 550.000 ἐπιδαπτῶν, εἴς ὃν 300.000 ἀφέωρων τὴν ἐσωτερικήν ἀκτοπλοΐαν καὶ τὸ 1933 εἰς 900.000 ἐπιδάτων μὲ κίνησιν ἐσωτερικῆς ἀκτοπλοΐας 680.000 ἐπιδατών.

### Νέα γραμμὴ

Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος μηνὸς *Απριλίου* ἡ *Dubrovacka Plovidba* τῆς Ραγούζης ἐνεκκινήσας μίαν νέαν ἐπιδαπτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Βενετίας καὶ Καττάρου μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς δλους τοὺς σημαντικωτέρους γιουγκοσλαυκούς λιμένας τῆς θαλάσσιας.

### Χάριν καὶ τῆς ἀλιείας

Εἰς τὴν ἔναντι τῶν θαλασσικῶν ἀκτῶν νησιῶν Κούρζολα ἀρχεται προσεγγῆς ἡ λειτουργία Ναυτικῆς σχολῆς, εἰς τὴν ὥστεν ἔδεσθη τὸ δύναμα τοῦ πρίγκηπος Τομισλάδ. Θά ἐκπαιδεύνονται εἰς αὐτὴν οἱ τρεπόμενοι εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα καὶ οἱ μέλλοντες νὰ ἐπιδοθοῦν εἰς τὴν ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης.

### Δανία

#### Τὸ ναυτιλία κατὰ τὸ 1933

Τὸ Δανικὴ Διεύθυνσις τοῦ ὑπερθαλασσίου Ἐμπορίου ἐδημοσίευσε πρὸ την ἔτησιν ἔτοις της παρ’ τῶν ἔργασιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς Δανίας διαιρκοῦντος τοῦ 1933. Η ἔκθεση εἶναι κατὰ τοῦτο ἀνιαπέρουσα, διότι ἀποκαλύπτει μίαν σημαντικήν καὶ οὐδέλωπην ἀναμενομένην βελτίωσιν. Αναφέρεται εἰς αὐτὴν δὲ τὸ τέλος τοῦ 1933 εὑρε τὴν παρωπλισμένην Δανικήν χωρητικότηταν ἀριθμοῦσαν 85.674 τόννους μόνον, τὸ κατώτατον, ηγιαδή, ἀπὸ τετρατάξιας δριών, τὸν ἀνωτάτον τοιούτου σηματισθέντος τὸν *Απρίλιον* τοῦ 1932, ἐπότε τὸ ἀργοῦν τονάκι εἰχε φθάσει, ἀλλὰ καὶ διατηρηθῆ μὲ τινὰς ἀσημάντους κατὰ τὴν θερινήν παρούσαν αὐθομεώσεις, εἰς τὰς 400.000 τ. γρόσε, ἡτοι εἰς δρυκον ἀντίπροσωπεύσοντα τὰ 25 οἰο τῆς δηλητικής ναυτιλίας.

Αἱ πρώται ἐνέδειξεις βελτιώσεως εἴχον παρατηρηθῆ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1932, οὐδεὶς δημός ἐκ τῶν Δανῶν πλοιοκτητῶν, ἀκόμη καὶ εἰς αὐτῶν τῶν περισσότερον αἰσιοδόξην, ἀνέμενε νὰ προσελάθῃ ἡ βελτίωσις τόσην δικτυού.

"Η δύο τῶν Σοφῶν διακοπή τῶν νεολάτων Ἀγγλούντων συμφένει κατὰ τὴν παρελθόνταν· Ἀνοίξεις καὶ ἡ Ἑκπατωτική τοῦ Ἐθνικοῦ νομίσματος τῆς Δανίας ἀπατάλεσσαν τοὺς δύο εὐνοϊκῶτέρους παράγοντας, ὅπερ τὴν δημόσιον ἐπιδρασιν τὸν ἀποτέλεσμαν ἔσχατος τῶν Δανικῶν πλοίων.

Κατά τό περιστέριν έτος αἱ ἀπώλειαι τῆς Δακτυλῆς ναυτιλίας, προσληφθεὶς κυρίως ἀπό τὰς διαλύσεις παλαιῶν σκαφῶν, περιστέριν 58 πλοῖα 68.317 τ. γραός, αἱ δὲ προσθήκαι ἀνήλθον εἰς 33 πλοῖα 25.584 τόννων. Τοιουτοπόιως μᾶλα χαμός μείνει προέκυψε 25 πλοῖων καὶ 12.733 τ., ὡς ἔλεγον τὴν συνολικὴν δύναμιν τῆς Δακτυλῆς ναυτιλίας περὶ τὰ τέλη τοῦ 1933 εἰς 1.147.000 τ. γραός.

ΟΙ Δανοί πλοιοκτήται: —άναφέρεις ένα συνεχείς ή εκθεσίς— γιαθάνθησαν ζωηράν απογοήτευσι: ἀπό τὴν ἀποτυχίαν τῆς Παγκοσμίου Οἰκονομικῆς Διακοπέως τοῦ Λονδίνου, εἰς τὴν παρέμβασιν τῆς ὁποίας είχον στηρίξει ἐπίτιχα καταργήσασι τῶν ἔφαρμοδομένων εἰς πολλὰς νυκτικὰς χώρας προστατεύονταν μισθιστάσιαν. 'Η Δανική κυβέρνησις οὐδεμίαν παρέχει εἰς τὴν νυκτιλίαν τῆς ἐπιχερήγησιν, περά μόνον θένται ἀνταλλαγμάτων διὰ τῶν τεχνηδομικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐνῷ καὶ εἰς τοῦς Δανικούς λιμένας οὐδὲν προνόμιον διεσταταῖ: οὐ πέρ τῶν Ἔθνωνθι πλοίων.

Αἱ κυριότεραι δανικαιαὶ ναυτικαι ἔσταιρια δὲν ἔχοργηγαν καὶ πέρους μέρισμα, παρὰ δὲ τὴν ἐλαφράν κατὰ τὸ 1933 βελτίωσιν τῆς κινήσεως τῆς ναυτικοροᾶς καὶ τὴν σημαντικὴν ἔξοδον ἐκ τῆς ἀργίας ὅλου οχεδόν τοῦ δύκου τῆς παρωπούμενής Δανικῆς λωρητικότητος, δὲν προβλέπεται καὶ πάλιν γὰρ παρουσιάζουν οἱ ισοδύοιςι τῶν ίκανὸν περίσσευμα, δικαιολογοῦν τὴν πληρωμὴν μερίσματος.

"Η ναυπηγική κρίσις άφ' ἐτέρου, ήτις εἴχε κορυφωθεῖ τό 1932, προκάλεσσα μάλιστα άθροισας πτωχεύσεις, εκλονίσσασα δὲ και σύτον ἀκόμη τὸν διεθνῶν φύμην ναυπηγικὸν και μηχανουργικὸν Οἰκον «B. & W.», ηρχεις νὰ οποχάρῃ το 1933, μὲ ζημισσον τὸν ἀνακουφιστικὸν ἀντίτιτυπον διὰ τὰ χαλκοδουργεῖα και τὴν σιδηροδιοικητικαῖαν. "Η βελτίωσις δὲν προσῆλθε, κορώνεις, ἀπὸ τὴν οὐδηγησιν τῶν ναυπηγησῶν, ἀλλὰ μᾶλλον ἀπὸ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἔκταλέσσων μεγάλων λιμενικῶν ἔργων εἰς Γδωνίαν και Μαδέραν και ἀπὸ τὴν ἔκσαφάλισσον παραγγελιῶν ἐκ τοῦ ἔωστεροικοῦ διὰ τὴν κατασκευὴν σιδηροδρομικοῦ ὄλικον και λιμενικῶν μηχανημάτων.

"Ἐν τινὶ ποσοστῷ ἐνσηχθόσαν καὶ αἱ ναυπηγήσεις, αἱ ὁποῖαι, ἀνερχόμεναι τὸ 1930 εἰς 97.335 τ. καὶ τὸ 1931 εἰς 69.160, τ., εἰχον καταπέσει τὸ 1932 εἰς 19.063 τ. μόνον. Κατά τὸ 1933 ἐτονόθησαν φθόσασι: τοὺς 31.970 τόνους μὲν τάσσει μετίζοντο βελτίωσεως, τὸ δὲ 1934 τὰς εὑρεν γῆγμάνας εἰς 45.750 τ., ἐνθὴ ἑσχάτης ἐξηφαλίσθησαν πυργγαλεῖ: διὰ δὲ ἀκόμη πλεύσα 22.200 τ. γράφει.

## ‘Ηγωμ. Πολιτεῖαι

## ‘Η ναυπηγική ἔκπτωσις

Είναι γνωστή ή έντονος ναυπηγική κρίσις ή υφισταμένη είς δλαις τάξ μεγάλας ναυτικών χώρων και μάλιστα είς τὴν Μεγ. Βρατανίαν, οι ναυπηγικοί κύκλοι τῆς έποιας διεκταλούν έν απογονώσεις, τοσούτοις μάλλον, καθόδους διεψεύσθησαν ἀλληλοειδαρέχως δλαις αἱ κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἀναφρεντίσαις ἐκκατέτοις ἀλπίδαις διὰ μίαν διαλτίσιον τῆς καταστάσεως. Οἱ Ἀμερικανοὶ ναυπηγοὶ, συγκεντοῦσται τὴν θέσιν των πρὸς τὴν "Αγγλον συναδέλφων των, εἵρεσκουν τὴν ἰδικῶν των πολὺ χαροτέραν, διότι αἱ ἀκτέλοιμεναι σήμερον ναυπηγήσαις εἰπήν τὰς Ἡνωμ. Ποιείταις ἀφοροῦν ἐνγέν μόνον πλοΐοι συγδιλικῶν υποτικατότος 34.000 τ. κινάρ.

Πρόσβαται περί τριών μικρών πλοίων, τριών δεξαμενοπλοίων και τριών συνήθων φορτηγών. Τά απουδούσταρα τούτων είναι δύο τάνκερ 9100 τ. γκρός έκαστον κατασκευαζόμενα σε τά ναυπηγεία της Νέας Υόρκης διά λογαριασμὸν τῆς «Standard Vacuum Transportation Co.». Τέ τρίτον τάνκερ είναι μικρόν ακάφος 1200 τ. γκρός καὶ κατασκευάζεται σε τὰ ναυπηγεῖα «Bethleem» διὰ λογαριασμὸν τῆς «Gulf Refining Co.».

Τά μικτά πλοία είναι δύο, 4800 τ. γκρός έκαστον, ναυπηγούμενα είς Νιούπορτ Νιούζ διά τὴν ἑταῖριν «Bull» καὶ ἕνα μικρὸν 1400 τ. ναυπηγούμενον εἰς Ούκσαγκτινα διά τὴν «Northland Transportation Co». Τὰ τρία τάλος φορτηγά είναι ἀδελφά σκάφη 1200 τ. έκαστον, κατοκενάζονται δὲ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «United Drydocks» τῆς Νέας Τόρκης διά λογχαριασμοῦ τῆς «Vacuum Co». Η ναυπηγήκη αὗτη ἐκπιστοῖς ἀποδίδεται ὑπὸ τῶν ἐνδικαρπομένων Ἀμερικανικῶν κύκλων εἰς τὴν διακοπὴν τῆς χορηγήσεως ὑπὸ τοῦ Κρήτους ναυπηγήκων διατίθεται πατόπιν τῆς καταργήσεως τοῦ Νόμου «Jones—White».

**W. KUNSTMANN,**  
**STETTIN AND SWINEMÜNDE**  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

**ΕΦΟΤΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

**ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: *Kunstmania, Stettin.*  
*ΚΩΔΙΚΕΣ*

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

‘Ισπανία

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Σχετικώς με την άποψας της "Ισπανικής κυβερνήσεως" διπλωμάτην προστατευτικόν της έθνους ή μπορικής ναυτιλίας της Χώρας μέτρων, έγγνωσθη, διότι πρόκειται να κατατεθῇ παρ' αὐτήν εἰς τὴν δουλήν Νομοσχέδιον, διὰ τοῦ δύοιο θά καθιερώνεται ἐπικορηγγήσεις εἰς εὑρυτέραν κλίμακα, μὲ προβλεπομένην τὴν συνολικήν ἑταῖραν διπλάνην εἰς 75.000.000 πεστῶν (3.000.000 "Αγγλικῶν λιτρῶν περίπου), εἰς ποσόν, δηλαδή, πολὺ ἀνώτερον τοῦ μέγεος ἡμέας πάντανούμενοι.

Παραλλήλως πρός την ίδιαν άρχηγήν, θα ἐφαρμοσθεῖν καὶ ἀλλα εὑρ-  
γετικά διὰ τὴν γνωτίλιαν μέτρα, ἵνα ἐκ τῶν ὅποιων—θύγον τὰ προσεγγί-  
ζονται εἰς τοὺς Ἰσπανικάδας λιμένας ἔναν πλοϊα—ἢ προθλέπην τὴν πληρω-  
μῆν μεταφέρειν σειρακιώματων δι' ὅσα Ἰσπανικά σκάφη ἔκτελοῦν πλόας ἀρ-  
χέμενους ἢ καταλήγοντας εἰς Ἐβραϊκὸν λιμένα.

Την περιοχή της Βασιλείας στην οποία βρίσκεται η πόλη της Καρδίτσας, υπάρχουν δύο μεγάλα αρχαιολογικά μνημεία: η Ακρόπολη της Καρδίτσας και η Ακρόπολη της Λασιθίου.

Τά διά τάς πάντας ταύτας μεγάλας πρόσθ τό διδυτερικόν γραμμάς διατεταγμένα πλοϊκά πρέπει νά είνει χωρητικότητος 9500 τόνων γκρός και ν' αντικατέσσουν ταχύτητα 14 μιλών τούλαξικην, έπειτα δή τά χαρακτηριστικά αυτά συγκεντρώουν διλίγχη ἐκ των ὑπαρχόντων. Ισπανικάν πλοίων θα παραστῆ ἀνάγκη ναυπηγήσεως και νουργών τοιούτων. Τάς ναυπηγήσεις, σημειώσεις, θέλεις ὑποδομής επουδιών και δέ ίσχει 'Ισπανικός Νόμος, κατά τόν δρόσον ήποδη ήποδη Ιηγ 'Ιανουαρίου 1935 ούδὲν πλεῖστον ἡλικίας μετίζονος τῶν 35 ἔτων θά δικαιούται. Κρατικής ἐπιχεργήσεως, τό δέ δρόσιν αὐτό μειούται εἰς 30 μάνον ἔτην ἀπό Ιηγ 'Ιανουαρίου 1936.

'Ιταλία

Η δύναμις της ναυτιλίας της

Κατά τό α' Ζηνον τρ. ε. ή δύναμις τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας ἐμειώθη κατά 74.197 τ. γκρός. Τὴν Ἰην Ἰανουαρίου ἡ Ἰταλικὴ χωρητικότης (έξαιρουμενών τῶν ιστιφόρων) περιελάμβανε 1130 σκάφη τόνων γκρός 2.560.559. Ἐξ αὐτῶν 212 ἦσαν μότοροιπες συνολικής χωρητικότητος 594.159 τ., τα δέ ύπόλοιπα ἦσαν ἀτμόπλαια. Τονίζεται, διτὶ παρὰ τὴν σημειωθεῖσαν ποσοτικὴν μείωσιν, ὡς Ἰταλικὸς ἔμπορικὸς στόλος ἐμφανίζεται ἥδη μὲν ἀνωτέρων ποιοτικὴν κατάστασιν, δεδομένου διτὶ ἀνωτέρως διαλύονται τὰ παλαιὰ οκάφη, νέοτεκνα δὲ καὶ ἄλλα ἀλικίας μένοις 20 ἑταῖν προστέθησαν.

Έξι επεικασία σε κάθιτη ηλικία μεχρις την ετών προσετεύθησαν.  
Έξι αλλού ήταν ναυπηγική Ιταλική βιομηχανία παρουσίασε κατά το α'. Ζημιον μίαν χαρακτηριστικήν υποχώρησην. Έτεθησαν ύπό ναυπηγησον σκάφη 31.681 τ., συμπεριλαμβανομένων και των δύο Πολωνικών μότοροπτερών παραγγελθέντων εις τά ναυπηγεία της Τεργεόστης. Τά τελευταῖα ταῦτα ἐπραγματοποίησαν κατά τό τ. Ε. κέρδη 1.944.173 λιρρεπτών, θεωρούμενα ως ἀρκετά ικανοποιητικά ύπό την παρούσαν ναυπηγικήν κοίσιν.

Τέλος, ό προ τινων ήμερων δημοσιευθείς ισολογισμός της νέας εταιρίας του «Λόδύδ Τριεστίνο», έμφανιζει ζημίαν 789.198 λιρετών. «Επίσος μικρότερα άλλαι Ιταλικά έταιρια, παρά τάς παραδοχείσσας έπιχορηγήσεις, έδημοσιεύουν τους ισολογισμούς των της παρελθόντος χρήσεως με ομηραντικάς ζημίας.

## Μεγάλη Βρεταννία

Τὸ σχέδιον περὶ παροπλισμοῦ καὶ διαλύσεως

"Η "Ενωσις των Αγγλων άξιωματικών τοῦ Ε.Ν." ἀπασχολήθει  
οι τελευταῖοι μὲ τὴν προτασίν τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς  
Διασκέψεως» περὶ ἐφαρμογῆς ὃποι τῶν νυνιτέρων ναυτικῶν Χωρῶν  
ἕνὸς σχεδίου παροπλισμοῦ τῆς ὑφάσιμενής ἐπὶ πλέον χωρικότητος,  
ἵστοι τῆς βελτιώσεως τῶν δῶν τῆς ναυτιλίας ἐργασίας, ἐκπρόθυη  
εναντίον τῆς προτάσεως καὶ ἐδημοσίευσεν ἀνάκοινωθεν εἰς τὸ οποῖον  
τονίζει, ὅτι τότε μόνον ἡ "Ενωσις ἢ ἀναθεωρήσῃ τὴν ἀπόφασιν τῆς  
αὐτῆς, ὅταν εἰς τὸ σχέδιον περιληφθοῦν καὶ διατάξεις προβλέπουσαι  
τὴν παροχὴν ἀπόζημωσεως εἰς τοὺς ἀξιωματικούς, οἵτινες ἐκ τοῦ  
ἴδιου διοικητικοῦ θέματος προστάτεον εἰς τὴν ἀνενίαν.

“Η πάροδος τὸν ἐπῶν—ἀναφέρει τὸ ἀνακοινωθὲν τῶν Ἀγγλῶν ξειρατικῶν—μας παρουσιάζει ἀλληλοιαδόχος τὴν γέννησιν ἰδῶν καὶ σχεδίων θεωρητικῶν ἀντιοικονομικῶν, ἀλλὰ καὶ πρακτικῶν ἐλατ-  
σοματικῶν καὶ ἀνεφαμόστων. Προτείνονται δὲ αὐτῶν πρὸς ἀναβίον  
τῆς ναυτιλίας ποικιλούς περιορισμούς, τεχνητὴν μείωσιν τοῦ τοννά,  
πιχορηγήσεις, προστατευτικού φραγμοῦ καὶ δασμολόγια, η ἀποδοχὴ  
τῶν ὅποιων θὰ ὡδίγηει εἰς ἀδιεξόδον καὶ θὰ καθίσται τὰς θαλασσίες  
δύοντας ἀδιαπλεύστους. Τελευταῖον δὲν τῶν σχεδίων είνε τὸ ὑπο-  
ειχόμενον ὑπὸ τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως, κατὰ  
ὅποιον αἱ μέλλονται νά τὸ ἀποδεχθὲν κυβεργήσεις θὰ καταβάλ-  
λουν μικρόν τι δικαίωμα ἀργίας διὰ τὴν χωρητικότητα, ποὺ θὰ ἔτει-  
στο ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν των ἐν παροπλισθῆσμενον τοννάς θὰ ἀντιρροστεύῃ τὰ 25 οἱ-  
ης ὑπαρχούσης ναυτιλίας καὶ καταβάλλεται προστάθεια, ὅπως πει-  
δεῖν νά τὸ ὑποστοῦντο καὶ η Μεγάλη Βοστονία.

·Η "Ενωσις των" Αγγλων άξιωματικών τοῦ Ε. Ν.—εξακολούθει τὸ ἀνακοινωθὲν—ἀπόδοξημάξει τὴν νοσηρὰν αὐτὴν πρότασιν, ήτις ποδοφίστα στὸν στερήσα τὴν Χώραν τῆς ναυτιλίας της πρωτοβουλίας καὶ ἀνεξαρτησίας, ἐνῷ παραλλήλως δὲν πρόκειται νὰ συντελέσῃ εἰς μίαν τυχὸν ἀνατίμησην τῶν ναυλῶν, διότι, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα δὲν γίνεται μόνον ἐξ τῶν σπουδαιοτέρων ναυτιλιῶν τοῦ Κόσμου θ' ἀπεδέχονται τὴν πρότασιν. Η "Ενωσις φρονεῖ ἀδιστάκτως, ὅτι παρομοίως προσπάθεια, περιφρισμένην χαρακτηρίσει, ὡς μόνον ἀποτέλεσμα θὰ ελέγχει, ὅτι θὰ παρώθει ἄλλα ναυτικὰ κράτη, ἐπτὸν τῆς συνεννοήσεως παραμένοντα, γάλλον εἰς κίνητρο τὰ παρωπλισμένα σκάπτη των.

>Τὸ γεγονός τοῦτο θὰ ἔθετε καὶ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν εἰς σῆμα μοῖραν πρὸς μερικάς Χώρας, αἵτινες κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ηὗησαν τεραστίους τὴν χωρητικότητα τοῦ ἐμποριοῦ των στόλων διὰ τῆς ἀγορᾶς παλαιῶν καὶ ἀχρήστων πλοίων. Αἱ χώρας αἵτις, εἷς τυνας περιπτώσεις, ἀντιμετωπίζουν αἰσθητήν πίεσιν ἀπό τὴν ἀργίαν ἀρκετῶν πλοίων των καὶ βλέπουν ἄνευ ἐργασίας τὰ 25 οὐρανά ναυτικῶν των πληρωμάτων. Άλλα καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν σπουδαίως ηὔ-ήνη ή ναυτική ἀνέργεια κατά τὴν μεταπολεμικήν περίοδον. "Αξὲν σύρουσί θέμεν ἡ κυβέρνησις τὴν Ἐδυτικὴν ναυτιλίαν δι' ἐπιζορηγησεων ἡ δι' ἄλλων ἀποτελεσματικῶν μέσων, προτίστως δημος ἡς ἀφῆση αἴτην ἐλευθέρων καὶ μακράν πάσης ζένης ποτωτοθύμηντας.

Εἰς τὸ ἀνανοινόθεν τῶν οἱ Ἀγγέλοι ἀξιωματοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ παταλήγουν μὲ τὸ ἐρώτημα: «Τὰ Κράτη ποὺ ἀπέδεχθησαν κατ' ἀρχὴν τὴν πρότασιν, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα, θὰ στέρξουν ἄρα γε νὰ περιληφθῇ εἰς τὸ σχέδιον καὶ πρόβλεψις ἀπόζημωσες τῶν ἀξιωματικῶν ἔκείνουν, ποὺ κατ' ἀνάγκην θὰ ἐστερούντο τῆς ἐργασίας των; Εἳς τοιούτον τὸ ἐπραγματοποιεῖτο, θὰ ἦτο διατεθειμένη ἡ "Ἐννοισις" ν' ἀναθεωρήσῃ τὰς ἀπόφεις τῆς».

Τὸ διεθνὲς «ποὺλ» τῶν τάγκερς

Από της Σης τρ. μ. Μαζιώ, κατόπιν ἀποφάσεως τῶν ἀντιπροσώπων τῆς «Διεθνοῦς Ενέργειας τῶν ἔταιρῶν Τάνκερ», ληφθεὶς εἰς τὴν αληθείαν ἐ Λουδίνφρ διάσκεψιν, ἐπραγματοποιήθη ἡ Ἰναρξίς τῆς λειτουργίας τοῦ συμμηχαντος «pool» τῶν δεξαμενοπλοίων, ὅπο τὸν τίτλον «International oil Tanker Pool».

Τόσοτελέν «ρούς» περιορίζεται άποκλειστικώς εἰς τα δεξαμενόπλοια τ' ἀπασχολούμενα εἰς μεταφοράς πετρελαίων και ἔχοντα χωρητικότητα 2000 τ. γκρός καὶ ἄνω, συκόπεδ' δ' αὐτοῦ είναι νά κανονιζεῖ τὴν ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότητα ἀνάλογον πρὸς τὰς ἔκαστοτε ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου, τὰ δὲ πλεονάζοντα σκάφη νά θέτῃ ἐν παροπλισμῷ, ἀποζημιώνον τούς ἴδεικτήτας των ἐκ του δημιουργηθησμένους κεφαλαίους ἀπό τὴν εἰσφοράν πασσοῦ τινῶν τῶν γενικῶν εἰσπράξεων ἐκ ναύλων τῶν ἔργων ομέρων δεξαμενοπλοίων. Ή ἀποζημιώσεις ἔκαστου πλοιοτήτου θά είναι ἀνάλογος πρὸς τὴν ἀναγκαστικῶς ἀργούσα γωνητικότητά του καὶ τοῦ γεύρου αὐτῆς.

Τότε «pool» θα είσπρατην πρός τό παρόν άπό τά ένν ηγεμονικά δεξαιμενόπλοια ποσοστών 33 1/3) σε τού ακαθαρίστου ναυάλου έκδοσου ταξιδίου, βάσει της τιμής της άναγραφομένης εἰς τό ναυλασμάτων, διαν ίμιως άργυρότερον ή μετανούργια τού «pool» διλογικωθεῖ, τότε τό ποσοστόν της είσφορας θα μετωθεί εἰς 10—15 σε.

‘Ο “Αγγλος Διάδοχος διὰ τὸ ἔμψυχον ύλικὸν  
τῆς Ναυτιλίας

Εις τὸ Δημαρχεῖον τοῦ Λονδίνου ἐδόθη πρὸ οἱερῶν τὸ ἑτέριον γεῦμα τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρὸς τιμὴν τοῦ πρίγκιπος τῆς Ὀνάλλιας, στις—ώς γνωστὸν—εἰνε ἐπίτιμος πρόεδρος τῆς δραγανώσεως των. 'Ο Ἀγγλος Διάδοχος ἔξεφύνησεν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ἐνδιαφέροντα λόγον, θίξας μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸ ψήστον διὰ μίαν ναυτικήν, ὡς ἡ Μεγάλη Βρεταννία, κώρων ζήτημα τῆς ποιουτζῆς ἀνοι-  
τέρητος τῶν πληρωμάτων δι' οἶνος τοὺς βαθμοὺς τῆς ναυτικῆς ιε-  
ραρχίας.

οει εἰς ἓνα τῶν γενυμάτων μας καὶ μερικοί ἐφοπλισταὶ ἐκ τῶν νεοτέρων, ὅμιλον ἀπὸ τῆς Ιδίας αὐτῆς θέσεως ἐτόνισα πόσην ἐνέχει σπουδαιοτητα ἡ ἀριτιτέρα ἐξπαίδευσις καὶ εὐνυτέρα μόρφωσις τῶν νέων θαλασσινῶν μας. "Ηδη θὰ ἀσχοληθῶ μὲ τὸ σῶμα τῶν ἀξιοματικῶν τοῦ Ε.Ν.Σᾶς λέγο ἐν πάσῃ εἰλικρινείᾳ ὅτι, ἐάν θελωμεν να ἐπανακτήσουμεν τὴν προτερανήν θέσιν μας εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας, πρέπει να ἐπιδιώξουμεν, ὅπως οἱ ἄνδρες που διοικοῦν τὰ πλοῖα, καθὼς καὶ οἱ ψηλοτούντες εἰς αὐτὰ ἀξιοματικοί, εἴτε εἰς τὴν γέφυραν εὐφίσκονται οὗτοι, εἴτε εἰς τὰς μηχανάς, εἴνε ἀριστοί, τόσον ως πρὸς τὴν ἐπαγγελματικήν αὐτῶν κατάτοισιν, δοσον καὶ ως πρὸς τὴν ἐπιστημονικήν αὐτῶν ἀξίαν καὶ μόρφωσιν.

»Εις τὸν Βρεταννικὸν στρατὸν καὶ στόλον, καθὼς καὶ εἰς τὰς μεγάλας βιομηχανικάς ἐπιχειρήσεις, ἡ σοβαροτέρα μέριμνα ἀφορᾷ τὴν ἐκλόγην τοῦ καταλληλοτέρου ἀνδρωπίνου ὑλικοῦ διὰ τὰ στελέχη τῶν. Εἰς τὴν Ἐμπορικὴν ναυτιλίαν κατεβλῆθσαν καὶ ἐπὶ τὸν ἀνταντικείμενον τούτου προσπάθειαν ἐκ μέρους ἐνίον ἐφοριαστῶν, ἐκπαιδευτικῶν ἰδρυμάτων καὶ ναυτικῶν ὄγκων σεων, αἵτινες διμοις δὲν κατώθισαν νὰ ἐπιτύχουν ὀλοκληρωτικὴν ἐπιλύσιν τοῦ προβλήματος, συγκρόνως πρὸς τὸν Ἐθνικὸν πόθον. Ή ζῷα μας, μία ἐκ τῶν κυριωτέσσων Ναυτικῶν Δυνάμεων, πολὺ ὀλίγην προσοχὴ ἀμέρισσεν εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν ἀξιωματικῶν τῶν ἐμπορικῶν της πλάτων, παρὰ οιαδήποτε ἄλλη ἐν τῷ Κόσμῳ.

» Λί συνήθεις προχειρολογίαι δυνατόν νά είχον την θέσιν των εἰς τὰς παλαιότεράς ἐποχάς τῆς ὁμαλῆς ἐργασίας, ὅπο τὸν σημερινὸν ὅμινος σφραδῶν συναγωνισμὸν, ποὺ ἐπιχρειεῖ εἰς ὅλους τοὺς κλάδους τῆς βιομηχανίας, καταδικάζονται. Τὰ ἄλλα "Εθνη ἀντελήθησαν, ὅτι ἡμεῖς πρὸ πολλῶν ἐμείναμεν ὅπισσο, καὶ μάλιστα ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ποὺ ἡ θάλασσα ἐθεωρεῖτο ὡς ἔννι στάδιον διὰ τοὺς τολμηροὺς τῆς οἰκογενείας· ἡ δὲ ὅσους δέν ὑπέναντο νά ενδοξομήσουν ἐν τῇ ἥπῃ. Τώρα όμως αἱ ἀντιλήψεις είνε ἐντελῶς διαφορετικαὶ διὰ τε τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν. Μολονότι δὲ συμφωνόν, ὅτι ἡ θέσις ἀμφοτέρων είνε σθραβά, ἐν τούτοις διὰ νά μή είμαι ἔξαιρετα ἀπασιόδοξος, ἀλλ᾽ οὗτε καὶ ὑπερβολαὶ αἰσιόδοξος, ὅφειλον νά ὄμοιογήσω τὴν συγ-  
νήσην ποὺ ἦσθανθη, διαν πρὸ ἡμερῶν ἐπεσέρεψην τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κλάδου καὶ παρηκολούθησα τὴν ἐργασίαν τῆς ναυπηγήσεως τοῦ μεγαλύτερον πλοίου τοῦ Κόσμου.

»Ελευ ουρός—κατέληξεν ό “Αγγίλος διάδοχος—νά τακτοποιήσωμεν τὰ τοῦ οίζου μας. Πρότει, ως “Εδνος, νά ἐντείνωμεν τὴν προσοχὴν μας διά τὴν ἐπιλογὴν καὶ τὴν ἐπαίδευσιν τῶν ἀξιοματικῶν καὶ τῶν ναυτῶν τῶν ἐπιλογιδῶν μας πλοίων καὶ διά τὴν εὐημερίαν τῆς Ναυτικῆς ἡμῶν βιομηχανίας, ζάρων τῶν συμφερόντων τῆς Χώρας, ἀλλὰ καὶ ζάρων τῶν πολιτῶν μας, οἵτινες ἔχουν τὴν ἄγαπην πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὴν κλίσιν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπαγγέλμα.

»Διά νά τό ἐπειγόντων, δὲν πρέπει ν' ἀρχομέθα μόνον εἰς τό νά φάλλουμεν τό Κυβέρνη Βρεταννία». Τό ζήτημα ποὺ ἔθισα χρήσιες ἀ-μέσων μελέτης δι' όλους τοὺς κλάδους τῆς ναυτικής βιομηχανίας, ή δὲ πρωτοβουλίας ἀνήψει εἰς τὴν ὄμοδοιν Κορατήν ἑπτηρεσίαν. Αυτή είνε ἡ ἀντίληψίς μου ἐπὶ μιᾶς ζωτικῆς, ως "Ἐθνος, Ἀποστολής μας".

‘Η καθέλκυσίς τοῦ γέον «Κιουνάρυτεο»

Ο Λονδίνειος ναυτικός τύπος πληροφορεῖται, ότι την 26ην του προσεχοῦς Σεπτεμβρίου θὰ ἐπισκεφθῇ τὴν Γλασούβην τὸ βασιλεῖον ζεύγος τῆς Ἀγγλίας, χάριν τῆς τελετῆς τῆς καθελκύσεως τοῦ νέου «Cunarder», ἀνάδοχος τοῦ ὅποιου θὰ είναι ἡ βασιλισσα. Τὸ γεγενός αὐτὸ καὶ ἡ κατά τὸν παρελθόντα μῆνα ἐπισκεψις τοῦ ἑπτὸ κατασκευήν ὄγκωδους πλοίου παρὰ τοῦ Πρίγκηπος τῆς Οὐαλλίας, είναι ἐνδεικτικά τοῦ ἐνδιαφέροντος, ποὺ ἐφελκύει ἡ ναυπήγησις τοῦ μεγαλύτερου λαΐνερο τοῦ Κόσμου, χωρητικότητος, ὡς γνωστόν, 73.000 τόνων γραδών.

Διά τὴν ἀσφαλῆ καθέλκυσιν τον διεξάγεται ιδιωτέρα προπαρακεναστική ἐφρασία. Ἀπὸ τῆς ἡμέρας ποὺ ἐτέθη ἡ τρόπις του, ἥρχισαν καὶ ἀ βινθυμετρήσεις διὰ τὴν ἔκβλάνθυσιν ἵκανης πρὸ τῆς γαντηγῆς ἐσχάρας θαλασσίας λιορίδος καὶ αἱ ἐργασίαι ἐπαρκοῦς διαπλανήσεως τοῦ πρὸ τῶν ναυτηριείον *John Brown* ποταμοῦ Cart. Ἐπίσης πλὴν τῆς ἔκβλανθυσεως τῆς Βορείας διόδου τοῦ ποταμοῦ, οὐαὶ ἀηριθῇ πρόνοια ὅπος διατηρηθῇ καὶ τὸ πλάτος τον ἐπὶ ωρισμένης ἀπέννος εἰς 350 πόδας. Διὰ τὴν πλευρίσιν τέλος τοῦ σζάφους εἰς τὸν μέμενα τὸν Σαουθάπτον καὶ τὴν κάλυψιν τῶν ἐπάστοτε ἀναγκῶν πιστεύης καὶ δεξαμενοῦν τον, ὑπερβλήθη ἡ ἑταῖρα τῶν *Notiōn* Αγγλικῶν αἰδηροδρόμων εἰς δαπάνην 8.000.000 λιρῶν, χάριν τῆς προπτάσεως καὶ τεχνικῆς συμπληρώσεως τῶν προκυμαῶν, καθὼς καὶ διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς μεγαλύτερος πονίμου δεξαμενῆς τοῦ κόσμου, τοῦ δύσης μῆκος 1200 ποδῶν, πλάτος 135 καὶ βάθος εἰς τὴν εἰσόδον 912 ποδῶν, ἐγκανύωσθείσῃς, ὡς γνωστὸν, ἕπο τον βασιλεῶς την 26ην Ιουλίου π.Χ. καὶ ἀρχαμένης τῆς λειτουργίας της τὴν 19ην Ιανουαρίου διὰ τῆς εἰσόδου πούσι καθαύσιον τοῦ λάινου *Majestic*.

«Η καθέλκυσις τού Γαλλικού στρατού λεγεται ως «μάχεστε». Η καθέλκυσις του Νορμανδίου την 29η Οκτωβρίου 1932 είς τά ναυπηγεία «Πενός» τού Σαιν Ναζαρί, δύναται νά συγκριθή προς την μέλλουσαν νά λάβη χώραν παρομοίαν τελετήν εις Κλαδό. Λι διαστάξις τῶν δύο πλοιων̄ καλοσόδων ἔχουν μιαν μικράν μόνον διαφοράν. Κατά τό «Λόιδ Πέτριστερ», ή γρφος χωρητικότης τού «Normandie» ίναι 68.000 τόννοι, με διαστάσεις μήκους 962 ποδῶν, πλάτους 117.7 και υψους 91.8 π.ο δέ όγκος του κατά την ημέραν τῆς καθέλκυσεως πελογισθῇ εἰς βάρος 30.500 τόννων χάλυβος, ἐπτὸς προσθέτου βάρους 200 τόννων, διόπει είχεν ή ναυπηγική ἑσχάρα μετά τῶν ἔξαρτημά-

Σημειωτέον, ότι ή περιωρισμένη θαλασσία έπιφάνεια, μήτις δὲν γί-

πέτρεπεν εἰς τὸ σκάφος νά ἀπομακρυνθῇ πέραν τῶν 425 ὑδρῶν ἀπὸ τοῦ σημείου τῆς πρώτης ἐπαφῆς του μὲ τὰ ὄδατα, ἡγάκιασε τοὺς τεχνικούς νά προσδέσουν εἰς τὰς πλευρᾶς τοῦ σκάφους δέσμας ἀλλοσέων βάρους 100 τόννων, ὅπως ἀνάκρουφον τὴν κεκτημένην ταχύτητα και ἐπιτύχουν τὸ σταμάτημα του.

## Ρουμανία

### Ἡ ναυτιλιακή κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως

Εἰς τὴν στατιστικὴν τὴν δημοσιευμένην ὑπὸ τοῦ "The Danube Market and Shipping Reports" ἀναφέρεται, ὅτι κατὰ τὸ α' 3ημερον τοῦ τρ. ἔ. ἐφόρτωσαν και ἀπέπλευσαν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως (συμπεριλαμβανομένου και τοῦ Σουλινᾶ) 36 μόνον ἀτμόπλοια και μότοροπες συναλικῆς χωρητικότητος 69.903 τ. νέτ. ἐνῷ κατὰ τὴν ἀντιστοιχὴν περιστοιχὴν περίοδον ἡ ναυτιλιακὴ αὐτὴ κίνησις είλην ἀνέλθει εἰς δὲ σκάφη 102.812 τόννων νέτ. Αἱ πρώται τέσσαρες κατὰ σειρὰν σημαῖαι: αἱ συγκεντρώσασαι τὴν μεγαλύτεραν κίνησιν είναι αἱ ἀκόλουθοι: ἐν συγκρίσεις: και πρὸς τὸ α' τριμήνον π. ἔ.

Α' 3ημερον 1934

Σημαῖαι	Πλοϊα	Τ. νέτ	Διαφ. ο.ο	Πλοϊα	Τ. νέτ	Διαφ. ο.ο
'Ελληνικὴ	11	24.207	34.63	21	37.874	36.84
'Αγγλικὴ	6	9.436	13.50	8	14.946	14.54
Ρουμανικὴ	4	8.435	12.07	7	11.395	11.08
'Ιταλικὴ	4	7.232	10.34	5	11.802	11.48

### Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κωνστάντζης

Κατὰ τὸ αὐτὸν τριμήνον ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κωνστάντζης ἀνήλθεν εἰς 392 πλοῖαν 1.086.033 τ. νέτ και ἡτοῦ καπων μικροτέρα τῆς ἀντιστοιχὸν περιστοιχίης, ἡπειρεπλάναν μὲν 388 πλοῖα, ἀλλ' ἡσαν ταῦτα συναλικῆς χωρητικότητος 1.112.959 τ. νέτ. Εἰς τὴν Κωνστάντζαν, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς ὁποίας είναι ἐντελῶς διαφόρου χρονίας ἀπὸ τὴν τοῦ Δουνάβεως, διότι εἰς τὸν λιμένα τῆς προσεγγίζουν κυρίως δεξαμενόπλοια πρὸς φόρτωσην ρευστῶν και φορτιγά ἢ ἐπιθετικά σκάφη τακτικῶν γραμμῶν, ἡ θέσης τῆς Ἐλληνικῆς σημαῖας είναι ἡ ἑδδομή κατὰ σειρὰν μὲν ποσοστὸν συμμετοχῆς 4.55 ο.ο. ἔναντι 4.09 ο.ο. τοῦ α' τριμήνου π. ἔ. Αἱ δέκα πρώται κατὰ σειρὰν σημαῖαι: μεταξὺ τῶν ὁποίων κατανέμονται τὰ 96 ο.ο. περὶπου τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς Κωνστάντζης είναι αἱ ἀκόλουθοι: ἐν συγκρίσεις: και πρὸς τὸ α' τριμήνον τοῦ 1933:

Α' 3ημερον 1934

Σημαῖαι	Πλοϊα	Τ. νέτ	Διαφ. ο.ο	Πλοϊα	Τ. νέτ	Διαφ. ο.ο
'Ιταλικὴ	101	262.491	24.17	95	276.896	24.87
Νορβηγικὴ	50	216.877	19.97	56	219.168	19.69
'Αγγλικὴ	78	183.900	16.93	74	196.351	17.64
Ρουμανικὴ	49	103.827	9.56	46	88.074	7.91
Γερμανικὴ	25	79.587	7.33	25	70.714	6.35
'Ολλανδικὴ	22	65.110	6.	17	51.199	4.60
'Ελληνικὴ	28	49.523	4.55	21	45.555	4.09
Πολωνικὴ	6	28.412	2.62	1	493	0.04
'Ην. Πολιτείων	6	25.278	2.33	7	31.674	2.85
Τουρκικὴ	6	11.461	1.05	7	6.279	0.57

### Ἡ ποταμοπολοῖα εἰς τὸν Δούναβιν

Τὰ νέα τιμολόγια τῶν ἑταριῶν ποταμοπολοῖς τοῦ Δουνάβεως ὑπέστησαν σύστασις ὑποτιμήσεις, αἵτινες διευκολύνουν τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων ἐξ Αὐστρίας, Τσεχοσλοβακίας, Ούγγαριας και· Γουγκούσσας πρὸς τοὺς παραδουναδίους Ρουμανικοὺς λιμένας και ἐκεῖθεν εἰς Τουρκίαν, Ελλάδα, Συρίαν, Παλαιστίνην και Αίγυπτον. Αἱ μεταφορώσεις θά διεξάγονται κυρίως εἰς τὸ Γαλάται: ἐπὶ σκαφῶν τῆς Ρουμανικῆς ἀτμοπολοῖας, ἡ ὁποία ἀνέλαβεν ὑποχρέωσης τηρήσασε μειωμένων ναύλων διὰ τὴν περιστώσιν τῆς μεταφορᾶς. "Η δὴν προσπάθεια τετέλει: εἰς τὴν ἀνίσχυσιν τῆς διαμετακομίσωμεν μέσω τοῦ Δουνάβεως.

## ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

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

ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙ-  
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. Α. E. SHEPPARD

Τηλεφ. ROYAL 8287 6, LLOYD'S AVENUE  
Τηλεφ. GUISPARD, London LONDON E.C. 3

## Σοβιετική Ρωσία

### Αἱ βιομηχανικαὶ πρόοδοι

Πληροφορίαι εἰς Μόσχας διμοῦν περὶ μᾶς ζωηροτέρας κατὰ τὸ ἔτος τούτο βιομηχανικῆς και ἐμπορικῆς κινήσεως ἐν Ρωσίᾳ. "Ο Σοβιετικὸς γιανύθραξ ἐπηρεάζει ἡδη τὴν διάθεσιν τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐν Ιταλίᾳ, ἀναμένεται διὰ διὸ τὸ προσεχές μέλλον νά καταστῇ ὑπόλογοις παράγων και σοφαρὸς ἀνταγωνιστής εἰς δὲλας τὰς Μεσογειακὰς ἀγορὰς, πατόπιν μάλιστα τῆς ἐπετέλεσες σηματικῶν ἔργων, ἔγγονον τίνης προξεμένην ἀπόδοσιν τῶν γαιανθρακωρυχείων τοῦ λεκανοπεδίου τοῦ Ντόνετ.

Ἄξιοσημείωτος λέγεται ὅτι είναι ἡ Σοβιετικὴ πρόοδος και εἰς τὴν βιομηχανίαν τοῦ σιδήρου και τοῦ χάλυβος. Παρήχθησαν κατὰ τὸ α' 3ημερον τοῦ τρ. ἔ. 2.254.000 τ. ἀγατεργάστου σιδήρου και 2.116.000 τ. χάλυβος, μὲ σημαντικὴν ἐπὶ πλέον διαφορὰν ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ π. ἔ. και μὲ κάλυψιν τῶν 92 ο.ο τῶν προβλέψεων τοῦ πενταετοῦς σχεδίου διὰ τὴν ζωνικήν ταύτην περίοδον.

### Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα

Κατὰ τὰς αὐτὰς, Ρωσικῆς πηγῆς, πληροφορίας τὸ διὰ τὰς ναυπηγίσεις πενταετεῖς σχεδίου προβλέπει τὴν κατασκευὴν 6 τάνκερος 10.500 τ. ἔκαστου, 5 ἔτερων 7500 τ. και 14 μεταφορικῶν ξυλείας 3300 τ. ἔκαστου, ἡδη διὰ προτεγμονῶνται 2 ἀπὸ τὰ πρότατα, τοῖα ἀπὸ τὰ δεύτερα και ἡδη ἀπὸ τὰ εἰδικά εἰς τὴν ξυλείαν.

Αἱ προβλέψεις περιλαμβάνουν ἀκόμη 100 ρυμουλκά, ἔκαστον τῶν ὅποιων ὅταν ἔχῃ δύναμιν 200–300 ἵππων και μερικά μεγάλα διζελο—ηλεκτρικά ἐπιβατικά σκάφη διὰ τὰς γραμμὰς λιμένων 'Αζοφίκης, Κριμαίας—Καυκάσου και Μοδρανοκ—Αργαγγέλου.

Ἐλεῖς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βόλγα συμπληρώνονται συντόμως τρία ισχυρά ρυμουλκά ποταροῦ, ἐφωδιασμένα μὲ μηχανάς Ντίζελ 1200 ἵππων και δυνάμενα νά ρυμουλκοῦν συνοδείας ποταμοπλοίων μὲ φορτίον 45–50 χιλ. τόννων.

## Σουηδία

### Ἐπιχειρήσεις...ἀνέργων ναυτικῶν

"Εκ Στοκχόλμης ἀγγέλλεται, ὅτι 600 περίπου Σουηδοὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ E.N. παραμένουν ἀναργοὶ: ἀπὸ ἐνὸς και πλέον ἔτους, πολλοὶ δ' ἔχει αὐτῶν και ἀπὸ δύο ἔτην. "Ηδη, προσέδοσαν οὗτοι εἰς τὴν σύστασιν ναυτικῆς ἑταίρειας και προτίθενται νὰ προσθέσουν εἰς τὴν ἀγορὰν και ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς ἀτμοπλοίου 2500 τόνων, τὸ πλήρωμα τοῦ ὅποιου θά ἀπαρτισθεῖ ἐδοκιλήρου ἀπὸ ἀνέργους ἀξιωματικούς. "Ἐπειδὴ ὅμως δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια: θά παρακληθῇ ἡ Σουηδικὴ κυβέρνησις νά ἐπιχορηγήσῃ τὴν ἑταίρειαν τῶν ἀνέργων ἀξιωματικῶν, δάσεις: δὲ τὴν ἐπιχορηγήσεως ταύτης θέλει ἐξαυτεῖθη διὰ δανείου τὸ ἀπαιτούμενον χρηματικον ποσόν διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ἀπαιτούμενου.

### Κράτος και Ναυτιλία

Αἱ ἀφημερίδες τῆς Στοκχόλμης ἀναγράφουν τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἐργασία η ίδια τῆς έργωσεων ἐν Σουηδίᾳ ὑπουργείου τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μολονότι ὑπέστηται ἡδη τὸ 'Ναυτικὸν Κοινοδούλιον', ἵνα θρυμμα, δηλαδή, πολλοὶ αποτελεῖ τὸν συνδετικὸν κρίκον μεταξὺ ναυτιλίας και κυβερνήσεως και ἔχει προσφέρει πολλάς μέχρι: τούδε ὑπηρεσίας εἰς τὴν ναυτιλίαν τῆς Χώρας.

Τὸ 'Ναυτικόν Κοινοδούλιον', ἀπόκτιζμενον ἀπὸ ἐκπροσώπους διλον τοῦ, κλάδων τῆς ναυτικῆς διοικητικής, συνήθλειν ἡδη εἰς τὴν τριήμερον αὐτοῦ σύνδοσην, εἰς δὲ τὸ θέματα τῆς ἡμεροταξίας διατάξεως περιελαμδόντο και τὸ σπουδαιότερον Ἑγγύματα πολλοὶ ἀπασχολοῦν σύμερον τὴν Σουηδικὴν ναυτιλίαν. Τὸ σύσταστον δημόσιο σημεῖον τῶν ἐργασιῶν τῆς συνδόσου ταύτης είναι δὲ: θά παρακληθεῖσθαι τὰς ἐργασίας ὁ πρωθυπουργός τῆς Σουηδίας και ἀρκετοὶ ὑπουργοί, εἰς τρόπον διὰ δοθῆ η σύκαιρια μᾶς σταντεράς μεταξὺ Κράτους και Ναυτιλίας ἐπαφής, δυναμένης ἐπὶ ἀγαθῷ νά παρέρχεται τὸν παραπλεύρων της Σουηδίας.

## LIVERPOOL

## REALIMITED.

Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

## Τουρκία

### Πρός την ίδρυσιν τακτικών γραμμών

"Η Τουρκική ναυτιλία, δ' ακτοπλοϊκός κλάδος τῆς ὁποίας έλαβε τα-λευτάριως μεριφήν μονοπωλίου υπό τὸν κρατικὸν ἔλεγχον, οὔδεμίαν πα-ρουσίας βελτίωσιν κατά τὸ 1933, παρ' ὅλην τὴν καταβληθεῖσαν προ-σπάθειαν ἀναδιοργανώσεώς της. Ἀγγέλεις: ήδη, διτὶ ἡ κυβέρνησις τῆς Ἀγκυράς μεριμνῶν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἐθνικῆς σημαίας πρόκειται νὰ καταρτίσῃ Νομοσχέδιον προβλέπον τὴν ίδρυσιν ναυτικῆς ἑταῖρίας, ηῆς θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐξιπηρήσην τακτικῶν πρός τὴν Μεσόγειον γραμ-μῶν καὶ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς χαρημάτων ναυλολογίου ἐμπορευμάτων θὰ προ-σπάθησῃ γὰρ συναγωνισθῇ τὰ ἔναντι πλοῖα ἐπ' ὥρεις τοῦ Τουρκικοῦ ἑξα-γωγικοῦ ἐμπορίου. Συμφώνων πρές τὰ στατιστικὰ δεδομένα, πληρώνονται υπὸ τῆς Τουρκικῆς ἑταῖρίας διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰσιχομένων παρ' αὐτῆς ἐμπορευμάτων 12 ἔκατ. Τουρκικῶν λιρῶν, διὰ δὲ τὰς μεταφορὰς τῶν ἔξιχομένων προβότων τῆς 8 ἔκατ. Τουρκικῶν λιρῶν.

Εἰς τὴν διὰ Νόμου συσταθεῖσαν ἡμικρατικῆς χρεοῦ ἑταῖρίαν, διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῆς «Σεΐρι-Σεφανί» καὶ τῶν ὑπαρχουσῶν ἰδιωτικῶν ἑται-ριῶν, αἵτινες διετήρουν ἐπιβατικὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς, μαναφέρεται διτὶ ἀναφύσαντας συδρομούς συστήσεις καὶ διενέβεις ἐπειταζόν τῶν μελών τῆς διοικήσεως της, προσρέμανται δὲ ἀπὸ τοὺς ἑφοπλιστὰς ἑκίνουντα, αἵτινες μετά πολλοῦ κάπου εἴχον πεισθῆντας νὰ μετάχουν τῆς συγχωνεύσεως.

Ἄλι διενέβεις αὗται, χρονολογούμεναι ἀπὸ τῆς ίδρυσεως τῆς νέας ἑται-ρίας, εἴχον κυρίαν ἀφορμήν, τὸ διτὶ ἡ «Σεΐρι-Σεφανί», κατέχουσα ὄγκωδες τοννᾶς ἔννοιαν: τοῦ ἴδικοῦ τοῦ, ἀνέλαβε κυρίαρχον θέσιν εἰς τὴν ἑταῖριαν τῆς συγχωνεύσεως ἐπὶ προφανεῖς ζημιές των. Παραπονοῦνται: οἱ μικροὶ πλοιοπλοῖται, διτὶ ἡ Κρατικὴ Δῆμος τῶν θαλασσίων ὑπηρεσιῶν παραγό-ρησ τὰ καλλιτέρα καὶ τὰς πλέον προσσοδοφόρους γραμμάς εἰς τὴν «Σεΐρι-Σεφανί» καὶ διτὶ ἡ μετάχουντα τῆς συγχωνεύσεως μεγάλη ἐπίσης καὶ πρώην Ἰδιωτικὴ ἑταῖρια «Σαδίκ Ζαδέ» προεκάλεσε διὰ τῆς συμμετοχῆς τῆς ζη-μιᾶς εἰς τοὺς μικροτέρους μετόχους τῆς νέας ἑταιρίας, διότι συνεισέφερε τὰ περισσότερα σκάφη της καὶ ἀνέλαβε μέγα μέρος τῶν μετοχῶν. Διὰ τῆς ἔξασφαλίσεως σύντο τῆς ίδρυσης της κατορθώνει νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὴν νέαν ἑταῖριαν τὰς θελήσιες της.

Ἐπει πλέον ηγέρθησαν παράπονα διὰ τὴν ἀκδηλωθεῖσαν ἐπιθυμίαν τῆς ὑπηρεσίας θαλασσίων συγκοινωνίων, δημος προσβῆτας εἰς νέας ὄγοράς σκαφῶν

ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Οἱ ἀφοπλισταὶ, τῶν διοίων τὰ πλοῖα δὲν ἔγενοντο δεκτὰ εἰς τὴν συγχωνεύσειν, κρίθησαν υπὸ τῆς ἀρμοδιας ἐπιτροπῆς ὡς ἀκα-τάληκα, ἔντοῦν ἡδη, δημος εἰς τὴν περίπτωσιν ἐλλείψεως σκαφῶν, εἰ-σέλθουν εἰς τὸν στόλον τῆς νέας ἑταιρίας τῆς ιδιαίτερα τον, ματαιούμενής τῆς ὄγορας ἔνων πλοίον.

"Η νέα Τουρκικὴ ἑταῖρία ἡ προσλθοῦσα ἐκ τοῦ Νόμου τῆς συγχωνεύ-σεως, κατέχει σήμερον στόλον 178 ἀτμοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 191.000 τόννων, ἐκ τῶν διοίων δημος μόνον τὰ 62 πλοῖα ἔχουν χωρητι-κότητα ἀνων 1000 τ. γκρές εἶναι τον. 'Η διοικεστημένη μεταγηφία τῶν ἀφοπλιστῶν δὲν διστάθειεις τὸ νὰ ἀριστεῖ τὴν διάλυσιν τῆς ἑταιρίας, μολονότι ἡ Ἀγκυρανή κυβέρνησις εἶναι στερρώς ἀποφασισμένη καὶ τὴν ἑται-ρίαν νὰ διατηρήσῃ, ἀλλὰ τὴν ἡ αὐτὴ κρατικὴ ὑπεροχὴν καὶ πρωτοδου-λίαν νὰ κρατήσῃ. 'Αντιθέτως μάλιστα, ἡ Τουρκικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε τὴν ίδρυσιν καὶ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίους, ὡς γράφουσαν ἀντέτο, διὰ νὰ διευ-κολύνῃ τὴν τοποθήτην τῶν ἀνθυγεινῶν προϊόντων εἰς τὰς Μεσογειακάς ὄγορας.

"Η Κρατικὴ ἐπιρροὴ ἐπειρροὴ ἐπειρροὴ τοῦ Τουρκικοῦ ἀπετίνεται ἀκόμη καὶ ἐπὶ τῶν καθαρῶν διεισιτικῶν ἑταιριῶν, αἱ διοίων μεταφέρουν τὰ φορτωνόμενα ἐκ Σμύρνης διὰ τὸ ἔξασφαλόν Τουρκικὸν προϊόντα. Εἰς τὰ παρόπονα τῶν Τουρκων ἐμ-πόρων διτὶ οἱ ναῦλοι: ήσαν ἀσταθεῖς, κυματινόμενοι μεταξὺ 12/6 καὶ 25)—ἄνων λόγου, παρενέργη ἡ Κυβέρνησις καὶ κατώρθωσε νὰ ἐπιτύχῃ συμφωνίαν μεταξὺ τῶν Τουρκων πλοιοκτητῶν, τῶν διοίων τὰ πλοῖα παραλαμβάνουν ἐκ Σμύρνης φορτία, διὰ τὴν τήρησιν σταθερῶν ναύλων 18)—. 'Ηδη τὰ Του-ρκικά 'Εμπορικά 'Επιμελητήρια μελετοῦν κυβερνητικὸν σχέδιον περὶ ἀνισιού τυμολογίου λιμενικῶν δικαιωμάτων.

**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

## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΛΕΒΗΤΩΝ

### NORDERWERFT. A. E.

EN AMBOYRΓΩ

ΤΗΛΕΦ. 351471

ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

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"

Βάθισμα 9'

MOTEUR DIESEL

Χωρητικότητης φορτίου 250 T.

Ταχύτης 8 N.M.

Regist. 174 T.

Netto 91 T.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΕΠΟΠΤΗΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ Γ. ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ

## Τὰ δετικὰ πλεονεκτήματα τῆς πρώρας τύπου “Μάγερ,,

Τη προσοχή τῶν τεχνικῶν ἀμέιωτος στρέφεται πάντοτε πρὸς δὲ, τὰ ἀφορᾶ τὴν βελτίωσιν τοῦ σκάφους καὶ τῶν μηχανῶν προώσεως τῶν πλοίων, κατὰ δὲ τὰ τελευταῖα ἔτη εἶναι γνωστά ὅποια πρόσδοι ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἐπαγγειαποιήθησαν, μὲ ἀποτελέσματα ἀρχετοῦ ἰκανοποιητικά διὰ τὴν αἰτίην τῆς ταχύτητος, τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομίας κανονίου ὑλῆς, τὴν ἐνίσχυντον τῆς εὐσταθείας κ.λ.π. Μεταξὺ τῶν σοβαροτέρων προόδων καταλέγεται καὶ ἡ πρώτα τύπου «**Maier**»—περὶ τῆς ὅποιας κατ’ ἐπανάληψιν ἡσούληθησαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά»— καὶ ἡτοι ἔχει μέχρι τῆς στιγμῆς μίαν σχετικῶς ἐνδείαν ἐφαρμογῆν.

Κατόπιν μαρούχορονίων και ἐπισταμένων δοκιμῶν ἐπὶ προτύπων εἰς εἰδικάς δεξαμενάς ή πρώτα «Maier-form» ἀπεδείχθη περικλείουσα ἀρκετά ὠφελήματα, ώς πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ τὴν οἰκονομίαν τῶν πλοίων, ἐν συγχρόσει πρὸς τοὺς συνήθεις τύπους πρώτας. Οὕτω, πρότυπον σάφους μὲ πρώταν «Maier» καὶ τρίμηνην V. ἐδοκιμάσθη εἰς δεξαμενάς μὲ τεχνητά κύματα ὠπανοῦ, μὲ νημείαν καὶ μὲ διαφόρους ἄλλας καρικές συνήθης. Ἐν γηνεῖα μὲ πρότυπον διαφόρους ἄλλας καρικές συνήθης.

Τό ποσοστὸν τοῦ προερχομένου ὡφελήματος ἐκ τῆς πρώτας τύπου «Maier», δοσον ἀφορᾶ τὴν δύναμιν ταχυτητοῦ, φαίνεται ἐκ τῶν ἀκολούθων ἀποτελεσμάτων, προσυπάντων ἐξ τῶν δοκιμῶν: Εἰς τὴν ταχύτητα 6 μιλῶν ὑπάρχει αὐξήσις 140), εἰς τὰ 6 1/2 μιλ. 161)2 οὗ, εἰς τὰ 7 μιλ. 15 1/2 οὗ, εἰς τὰ 7 1/2 μιλ. 16 1/2 οὗ και εἰς τὰ 8 μιλ. 12 2 οὗ. Τὸ κέρδος ἀντὸν εἰς δύναμιν σημαίνει ἀνάλογον μειωσιν εἰς τὴν κανανάλωσιν καυσίμου ὄλης, ὅταν ὁ πλοῦς διεζάγεται ἐπὶ τριπλῷ θάλασσαν.

Τότε «Βορειογερμανικὸν Λόῳδ» ἔχει ἥδη ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ του σκάφη τυνά ἐφωδιασμένα μὲ πώδων «Maier-form», τὸ τελευταῖον δὲ τοῦ τύπου τούτου είναι ἕνα φροτηγόν του χωρητικότητος 7000 τόννων φορτίον καὶ ταχύτητος 14 1/2 μιλών, ἔξινηροτεστὸν τὴν ἐξ Ἀμβούργου πρὸς τὰς Ἀντίλλας νῆσους γραμμῆν. Ναυπηγεῖται ἐξ ἄλλου ἐν Γερμανίᾳ ὑπεροφεάνιον 16.000 τ. γραῦς καὶ δινάμιες μηχανῶν 20.000 ἵππων, διπλοελικούνητον καὶ μεγάλης ταχύτητος, προοριζόμενον διὰ τὴν πρὸς τὴν 'Απο 'Ανατολήν ὑπηρεσίαν καὶ ἐφωδιασμένον μὲ πώδων του νέου τούτου τύπου.

Τὸ σκάφος τοῦτο είνε τὸ ὄγδοον κατὰ οικογένεια τοῦ τύπου «**Maier-form**», ὅπερ παρηγέλθη κατὰ τὸ τρέζον ἔτος. Σημειωτέον, ὅτι εὑρίσκονται ἐν τῇ μεταλλού 63 ἐν δλῶ πλοία μὲ τὴν πρώταν «**Maier**», αυτολικήν μετάναστον πυραϊδῶν 250 000 ἡπτακοσίων.

Χάριν τὸν ἀναγνωστὸν μας δημοσιεύομεν κατωτέρῳ ἐνδιαφέρουσαν μελέτην Γερμανοῦ ναυπηγοῦ ἐπὶ τῆς πολυτίμου συμβολῆς τῆς πρώτας τύπου «Μάγερ» εἰς τὴν ἐπίτευξιν μεγαλύτερας ταχύτητος μὲν πικοτέσσαν ἴπποδύναμιν.

自序

Από τὰ πρώτα ἀκόμη βήματα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῶν πρωτογόνων πλοαισθίων μέχρι τῶν συγχρονισμένων ταχυπλόων ὑπερφορτευανίων, συντεριούλαμβανομένων τῶν πλοίων ὅλων τῶν μεγεθών καὶ τύπων, μία ἡτοῦ ἡ διαρκῆς καὶ ἐπίμονος προσπάθεια τῶν τεχνικῶν ὅλων τῶν ἐποχῶν, ἡ μεταξὺ τῶν ἀμιλλᾶς· ἀνάλογος πρὸς τὰς ἔκπατοτε παρ' αὐτῶν διατείμενα μέσα· διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς σχήματος πλοίου, ποὺ θὰ συνεδύνατε τὰ ἄφιστα τῶν ναυτικῶν πλεονεκτημάτων μὲ τὴν ἐλαχίστην ἀντίστασιν προώσεως, ἀνεξαρτήτως ἔαν δι' αὐτὴν ἐχομεποιούντο ιστία ἢ ἀτμὸς. Μέχρι προτίνοις, ἡ δοκιμὴ, η πειτέον, ἀλλὰ καὶ τὰ διαπραχθέντα σφάλματα εἰς ἀρκετά πλοία—ἀκόμη καὶ αὐτά τὰ συνηθῆ, ἀλλὰ δαπανηρὰ λάθη, τὰ προερχόμενα ἀπὸ τὴν μὴ ἐπιτάχησιν ἀνειλημμένων ἔγγυησεων—νῆπτοςαν τὰ μόνα μέσα, δι' ὧν ἐπετεύγμησαν τὰ ἐπιθυμητὰ ἀποτελέσματα, ἐπὶ τῶν ὁποίων καὶ ἐπανεπαύοντο τὰ ἐπιφανέστερα ναυπηγεῖα, βασιζόμενα ἐπὶ τῆς φήμης τῶν δι' ἀρκετοὺς τύπους πλοίων, προσθόντως ἀπὸ τὴν ικανότητα τῶν δι' αὐτὰ ἀποκλειστικῶς ἀπαγολούμενών ναυπηγῶν.

Χάροις είς τὴν πρωτόβουλον δημιουργίαν τῶν Froudes, πατρὸς καὶ νεοῦ, ὁ κανὼν τῶν ἐμπειρικῶν μεθόδων παρεχώρησε τὴν θέσιν του εἰς τὸ πεδίον τῶν ἐπιστημονικῶν ἐν δεξαιρεψίᾳ ἐκτελουμένων περιφάντων ἐπὶ προτύπων πλοίοιν, καθισταμένου δυνατοῦ τοῦ ἐκ τῶν προτέρων προσδιορισμοῦ τοῦ καταλλήλοτέρου σχήματος τοῦ οικάτους καὶ τῆς μετὰ πάσης δυνατῆς ἀκριβείας προβλέψεως τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ αριστερωμένου τύπου. (1)

τῶν τοῦ μεκτεμένου τυπου. (1)

διὰ τὴν ἐπιστημονικὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων, ὑπῆρξε γενικῇ καὶ παγκόσμιος, συνετέλεσε δὲ εἰς τὴν διεύθυνθ ἀποδοχὴν τοῦ τρόπου τούτου τῶν ἐπιστημονικῶν παρατηρησεών καὶ γνῶσεων. Τὰ ἐκ τῶν δοκιμῶν δεδομένα ἔξειλιχθησαν τόσον πολὺ κατά τὰς ἀρχὰς τῆς τρεχούσης δεκαετηρίδος, ὅπερ ἐν τῇ παγαμνητικῇ νῦν φαίνεται ἀποκλειομένῃ ἡ ίδεα μιᾶς πιθανῆς διὰ νέον κατακτήσεων, ὡς πρὸς τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους, βελτιώσεως τῶν ἥδη ἐπιτευχθέντων.

Πόσον όμως ή ίδει αύτη δὲν ήταν άπολυτως όφθη, άπεδείχθη πλήρως από σας προσδόους συνετελέσθησαν πρὸς διαιφόρους κατευθύνσεις ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ πεδίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευτών τριῶν—τεσσάρων ἑταῖρων. Μία ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων προσδόους, ἡ ὅποια διήνοιε νέους ὄργιζοντας, πλέον τῆς στερεοτύπου πράξεως, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἔβασισθησαν πλεῖστα τῶν σημερινῶν δεδομένων, ὑπῆρξε καὶ ἡ ἐφεύρεσις τοῦ τύπου «Maier», ὀφειλομένη εἰς τὸν Αὐστριακὸν ἐπιστήμονα κ. Maier, ἐξ οὐ ἔλαβε καὶ τὴν ὄνομασιν τῆς. Τὰ γενικὰ χαρακτηριστικά τοῦ σκάφους σχῆματος «Maier» εἶναι ὡδὴ εὐρέως γνωστά καὶ συνιστάνται εἰς ταπαφὴν ἀνύψωσιν τῆς πρώτας καὶ τῆς πρύμνης τοῦ πλοίου, ἣτις ἔξικνεται δι' ἔκστοτον ἐπὶ τοῦ 1/3 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου. Ἡ ἀνύψωσις αὗτη τῆς πρώτας καὶ τῆς πρύμνης συνδυάζεται μὲτ τριγωνικὸν σχῆμα τῶν ἔγκαρδοιν τομῶν τοῦ σκάφους εἰς τὰς ἴδιας περιοχάς, εἰς τρόπον ὥστε τὰ κέντρα βαρύτητος τῶν ἐν λόγῳ τομῶν νὰ εὐδίσκουνται ἐπὶ μιᾶς εὐθείας γραμμῆς. Πειράματα ἐπὶ προτύπων ἐν δεξιαινῇ, γενόνενα εἰς διαφόρους Χώρας, ἀπέδειξαν ὅτι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ συνήθη σχῆματα, ὁ τύπος Maier παρουσιάζει ούσιαστικῶς μειωμένην ἀντίστασιν, ἡ ὅποια κατέστη ιδιαιτέρως ἐμφανής, ὅταν προεκλήθησαν ἐν τῇ δεξιαινῇ τεγνυται συνδῆσαι θαλασσοποασίαν.

Τὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τὸν «Slamat» ὑπῆρχαν τόσον ἀποσθόκητος ἵκανον ποιητικὸν ἀπὸ τῆς ἀπόφεως μειώσεως τῆς ἀντιτάσσεως καὶ ἔπαινήσεως τῆς ταχύτητος, ιδιαιτέρως δὲ εἰς τὴν ἵκανότητα διατηρησεως μεγαλύτερας μέσους ταχύτητος ὑπὸ ἀντικείμενων καιρικῶν συνθήκων, ὅπερ ἐνεποίησαν ταῦτα βαθυτάτην ἐνέπωσιν εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας μικρῶν καὶ μεγάλων πλοίων, οἵτινες ἤρχισαν ν' ἀντιμετωπίζουν τὴν δυνατότητα ἐπιτεύξεως οἰκονομίας ή ἐπανήσεως τῆς ταχύτητος εἰς τὴν ὑπάρχονταν χωρητικότητα διὰ τοῦ μετασχηματισμοῦ τῆς πρώσας τῶν πλοίων.

Ἐξετελέσθησαν εἰς εὑρυτάτην κλίμακα πειράματα ἐν δεξαιμενῇ ἐπὶ προτύπων διαφόρων πλοίων μὲν μετασχηματισθείσας καὶ ἐπιψηνθείσας πρώτας. Τὰ δοκιμασθέντα πρόστυπα περιελάμβανον σκάφη μὲ κανονικὰς ἔγκαρδιας τοιάς, μὲ τριγωνικὰς τοιαύτας, μὲ ἀνύψωμένας εἰς γόννι πρόσφρας ὡς καὶ μὲ ἐπιψηνθείσας κυρτάς τοιαύτας, καθὼς καὶ μὲ κοίλια ναυπηγικὰς γραμμάς κατέ τὸ σύστημα Vourkovich. Αἱ παρατηρήσεις πρόσδοι, δι' ὅτι ἀφορᾶ καθαρῶς τὴν ἀντίστασιν, εἰς ὅλας τὰς ἀνωτέρω μετασκευάς ὑπῆρχεν αἱ αὐταὶ ὑπὸ συνθήκας γαλῆνης. Λαμβανομένου δημοσίως ὑπὲρ δύοιν ὅτι πειράματα εἰς ἡρεμοῦσαν ἐπιφέρειαν δεξαιμενῆς δὲν δύνανται ν' ἀποτελέσουν τὸ μόνον κριτήριον διὰ τὴν ἔξαρσίθωσιν τοῦ ἴκανοποιητικοῦ τῶν ἀποτελεσμάτων καὶ ὅτι τὸ ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίον ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ δυσμενεῖς καιρικῆς συνθήκας, κατέστη ἐνδιαφέρον νὰ ἔξετασθῇ ἡ τελευταία οὕτη περίπτωσις.

‘Η ικανότης ἐνδεικνύεται μεγάλην μέσην ταχύτητας ἀποτελεῖ ἔναν από τα γαρεμάτοις τυπώτερα γνωρίσματα, διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν, τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου.’ Η μέση ταχύτης

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

## A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΑΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI. TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

В. ВЕРНИКОС

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ  
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ἐν πλῷ ἐπηρεάζεται πολὺ ἀπὸ τὸν βαθυδύ τῶν καθέτων ταλαντώσεων (κοινῶς «σκαμπανεβάσματος»), ἀπὸ τὰς ὅποις ὅλα τὰ πλοῖα ὑποφέρουν ἐν τῇ θαλάσσῃ. Τὸ «τίναγμα» τούτο, τῆς πρώσας καὶ πρώνυμης ιδίᾳ, ἔχοταί κατὰ μέγια μέρος καὶ δύναται γὰρ ἐλεγχθῆ, ἐντὸς ὁρισμένων διών, ἀπὸ τὸ μέγεθος τῆς ἐφεδρικῆς ἀνάθεσεως ἢ πλευροστότητος τοῦ πρωταίου καὶ πρώναίου μέρους τοῦ σκάφους. «Οσον μεγαλυτέρα καὶ σταθερότερά είνει η αὔξησις τῆς ἐφεδρικῆς πλευροστότητος ὑπὲρ καὶ ἀνωθεν τῶν ὑψάλων, ἐπὶ τοσούτον μεγαλυτέρα είνει καὶ ἡ ὑπὸ τοῦ πλοίου καταβαλλομένη εἰς τὸ ἀντώρῳ «τίναγμα» ἀντίστασις.

Προεβλήθη, ότι είς τὰς κατασκευάς σκάφους τύπου «Maier» αἱ ἀνωτέρω συνθῆκαι πληροῦνται καθ' ὅλην τὴν γραμμήν. Πράγματι, συγκριτικαὶ δοκιμαὶ ὑπὸ τεχνήτῃ θαλασσοταραχῇσιν εἰς δεξαμενάς πειραμάτων, καὶ λεπτομερεῖς παρατηρήσεις καὶ μετρήσεις τῶν κινήσεων τῆς πρόσθας καὶ τῆς πρόμνητης πλοίων ἐκ σύνηδρης σχῆμα καὶ ἔτερων μὲ σχῆμα «Maier», πατέρειξαν ὅτι αἱ τριγωνικαὶ ἐγκάρδιαι τομαὶ τοῦ «Maier-form» προσεδίδον τὴν ικανότητα τηνεπρηπήδησεως τῶν κυμάτων καὶ δὲν ἐπέτρεπον τὴν ἀποβούθισιν (ξενέργιοις) τῆς Ἐλλησης, ἐνῷ συνέβη τὸ ἀντίθετον μὲ τὸ σύνηδρης σχῆμα τῶν πλοίων μὲ τὰς λεπτὰς ναυπηγικὰς γραμμὰς καὶ μὲ τὸ κάθετον τμῆμα τῆς πρώτας.

Τάς χειρίστας ναυτικάς ιδιότητας (κακούθλασσα σκάφη) ἐπέδειξαν τά ἔχοντα βολβοειδή πρώραν, ἐφόσον τὸ κέντρον τῶν καθέτων ταλαντώσεών των μετετέθη πρὸς τὴν πρώραν. Τὸ πρωραῖον τμῆμα τοῦ πλοίου εὑρίσκετο βυθοτεμένον, ἐνῷ τὸ πρυμναῖον ὑπέκειτο εἰς μεγάλην ταλάντωσιν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπόλειαν μᾶς σταθερας ὕσεως ὑπὸ τῆς ἐλικος.

Πλήρης άποτελέσματα έδοθησαν έκ της συγκρίσεως δύο άδειαφών πλοίων, χωρητικότητος 10.800 τόννων *deadweight* έκαστου και της αυτής ιπποδυνάμεως, τον ένος μὲ σύνηθες σχήμα σκάφους και τού έτερου σαν *«Maier-form»*. Απεδείχθη ότι ύπο άνωμάλους καιρικάς συνθήκες, χαρακτηριζόμενας από έντασιν ανέμου 3 έως 4 της κλίμακος *Beaufort*, τὸ πλοίον *«Maier-form»* διετήρησε μίαν μέσην ταχύτητας υπέροχες κατά 1.5 κόμβους μεγαλυτέραν της τού άδειαφου, ἀλλὰ μὲ συνηθες σχήμα πλοίου.

卷之三

Διὰ τὰ μεγάλα ἐπιβατικά ὑπεροχεάνια ἡ ἀνάγκη ὅπως διατηρηθῇ ἡ ικανότης τῶν διὰ μίαν ηὗξημένην ταχύτητα ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἐμφανίζεται ἔτι ἐπιτακτικωτέρα, λόγῳ δικαιοσύνης τῆς φύσεως τοῦ σχεδίου των, μὲ ἐκτεταμένα καὶ ὄγκωδη ὑπεροχατασκευάσματα ἀνωθετοῦ κυρίου καταστρώματος, ἐκτεθειμένα εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἀνέρου, ὑπόκεινται τὰ σκάφη ταῦτα εἰς μερικά συμψήνια μειονεκτήματα. Λόγου γάριν, ὅταν πνέη ἀνέμος δυνάμεως 5 τῆς κλίμακος *Beaufort*, ἐξ ὠρισμένης τινὸς διευθύνσεως, παρίσταται εἰς τινας περιπτώσεις ἀνάγκη —ἀναλόγως τῆς κατευθύνσεως τοῦ πλοίου— νὰ κρατήσῃ τοῦτο τὸ δημιουρὸν του μὲ στροφὴν ἄνω τῶν 10 μοιρῶν ἐπὶ πλέον, διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ διατηρησῇ τὴν πορείαν του. Ἡ ἐπίδρασις τὴν όποιαν ἀσκεῖ ἐπὶ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου ἡ εἰς τοιαύτην μοιράν δέσις τοῦ πηδαλίου, δύναται νὰ προσδιοισθῇ ἐκ προσεκτικῶν παρατηρήσεων δοκιμῆς προτύπουν ἐν δεξαμενῇ. Αὐστηροὶ πειραματισμοὶ ἀπέδειχαν, πράγματι, ὅτι εἰς πρότυπον ἐνὸς μεγάλου ἐπιβατικοῦ λαΐνεον, 3 μοιραὶ του πηδαλίου αὐξάνουν τὴν ἀντίστασιν, διὰ νὰ διατηρηθῇ δὲ ἡ ταχύτης του σπατεῖαι αὐξῆσις κατὰ 10 ἥως 15 οἱ τῆς προσωπικῆς δυνάμεως.

Τὸ δημοκρατικὸν τοῦτο μειονέκτημα τῶν μεγάλων ἐπιβατικῶν λαίνεργος προέρχεται ἐκ τοῦ ὅτι τὸ κέντρον τῆς βασιτήτος, λόγῳ τῆς πιέσεως τοῦ ἀνέμου ἐπὶ τοῖς ὄγκωδον ὑπερκατασκευασμάτων των, εὑρίσκεται ἀμεταβλήτως ὅπισθεν ἀκριβῶς τοῦ μέσου τοῦ σκάφων, ἐνώ τὸ κέντρον βασιτήτος εἰς τὴν ὑπὸ τῷ ὄγκῳ πιέσαντα τοῦ τάξιον

ενδίσκεται γενικώς πρό τού μέσου τοῦ σκάφους ή εἰς τὸ μέσον. Διὰ νὰ προληφθῇ ἡ τάσις κλίσεως τοῦ πλοίου πρὸς τὸ ὑπῆνεμον μέρος, εἶνε προφανές ὅτι πρέπει νὰ εὑρηθῇ ἡ ἄνω τοῦ ὑδατοῦ ἐπιφάνεια τοῦ προσθίουν τημάτου τοῦ σκάφους καὶ νὰ ἔλαττωθῇ ἡ ὑπὸ τὸ ὕδωρ, εἰς τὸ ἔδιον τημάτη. Τούτῳ ἀκριβῶς ἐπιτυγχάνεται διὰ τοῦ τύπου «Maier», μὲ τὴν ὑπερειρημένην κατατομὴν τῆς πρόσθας καὶ μὲ τὴν αὔξησιν τοῦ ὀλικοῦ μήκους τοῦ πλοίου. Εἰς τὰ δύο αὐτὰ χαρακτηριστικά ἀπόδιδεται ποιά τις ἔξηγησις τῶν προειδεύοντων ὠφελημάτων εὐσταθείας εἰς τὰ πλοῖα ἔκεινα, ἀτίνα, ἐπιμηκυνθέντα, ἀπέκτησαν πρόσθαν τοῦ «Maier-form». Εἰς τὸ ὑπεστάν πυρομοίαν μετατροπὴν Ὀλλαγδικόν ἀπὸ «Slamat», παρεισηγήθη ὅτι ἡ τάσις κλίσεως του πρός τὸ ὑπῆνεμον μέρος ἥλιττωθή σοβαρώς.

Μία σύγκρισις έπι τῶν δαπανῶν καὶ τὸν βάροντα τῶν μετασχηματισθέντων σκαφῶν, μεταξὺ πλοίων μὲ πρώταν «Maier-form» καὶ μὲ τὴν ἐν χερσὶ τοιαύτην, διὰ πλοία τοῦ ἴδιου μῆκους, ἀπέδειξεν οὐσιώδη οἰκονομίαν ὑπὲρ τοῦ τύπου «Maier». Ἡ οὐφορέμένη ὑπὲρ τὸ ὑδρὸν πρώτα τοῦ τύπου τούτου, ἐλαττωνεὶ τὴν ἀπαιτούμενην ποσότητα ἔλασμάτων διὰ τὴν κατασκευὴν της, τὸ δὲ τριγωνικὸν σχῆμα τῶν ἐγκαρδίων τομῶν μειώνει τὸ βάρος τοῦ ὄλικοῦ καὶ τὰς δαπάνας τῆς κατασκευῆς καὶ μετατροπῆς. Οὖτω, διὰ τὴν μετατροπὴν καὶ ἐπιμήκυνσην ἐνὸς ὑπεροκεανίου 30.000 τόνων πρὸς ἀπόκτησιν σχῆματος «Maier-form» καὶ βολβοειδοῦς πρώτως, ἀπαιτεῖται βάρος ὄλικων 650 τόνων, ἀντὶ 750 τ., διὰ τὸ σημαντικόν τύπου.

Τὸ κυριώτερον προτέρημα τῆς μετατροπῆς ταύτης ἔγκειται εἰς τὴν ἐπιτυγχανομένην μείζονα ταχύτητα ή εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἴδιας μὲν ταχύτητος τοῦ πλοίου, ἀλλὰ μὲν κινούτεραν κατανάλωσιν. Ἡ προκύψασα ὁφέλεια ἐπὶ σκάφους 28.000 τόννων δι' ἐπιμηκύνεσσες τῆς πρώτας του εἰς τὴν ἵσαλον γραμμὴν κατά 4 οἱον μόνον, ἥτο δὲ αὐξῆσις τῆς ταχύτητος του ἀπό 19 εἰς 21 μῖλια. Διὰ τὴν αὐξήσιν αὐτὴν τῶν δύο μιλίων θὰ ἐπρεπε πανονικῶς νὰ ἐνισχυθῇ ἡ δύναμις τῶν μηχανῶν προσθεως ἀπό 27.800 εἰς 42.300 ἰππουσιν, ἐνῷ διὰ τῆς μετατροπῆς τοῦ σχῆματος τοῦ σκάφους προτίθενται η οὐσίη εὐκαταφρόνητος οἰκονομία ἱπποδυνάμεως κατά ποσοστὸν 34 οἱον.

Η σημασία του τόσου ικανοποιητικού άποτελέσματος είνε προφανής, ή δ' έφαγμογή τοῦ «Maier form» προσώπισται νὰ παιξῃ άποφασιστικὸν όδον διὰ τὴν αὐξῆσιν τῆς ταχύτητος τῶν ύπαρχοντων ἐν τῇ θαλάσσῃ σκαφῶν συνήθους τύπου. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων 4 ή 5 ἑτῶν ή γενικήσις ταχυπλόων οἰκονομικῶν σκαφῶν ὑπερέσως τὸν ἑφοπλισταῖς, τοὺς ἔχοντας ὑπὸ τὴν διασχέσιν τῶν πλοιῶν παλαιοτέρας ἡλικίας, νὰ τὰ δικαΐασουν μὲν μηχανῆς μεγαλύτερας δυνάμεως διὰ νὰ κρατήσουν αὐτὰ εἰς ἓντα πεδὸν συναγωνιστικῆς ικανότητος πρὸς τὰ καινούργη. Ἡδη, διὰ τῶν νεωτέρων τεχνικῶν δεδομένων ἀποδείκνυται ὅτι εἶναι ἄσκοπος η αὔξησις τῆς ταχύτητος διὰ τῆς πολυδαπάνου προσθήκης μηχανημάτων, ἔαν δὲν συνοδεύεται καὶ διὰ τοποποιησεως τοῦ σημάντος τοῖς ποώδας τοῦ οικάποιος.

Πραγτική έπιβεβαίωσις τούτου είναι η περίπτωσις τών τεσσάρων υπεροχεανίων της κλάσεως «Albert Ballin» της «Άμβονγο-αμέρικαν Δάινη και τού από» «Indrapoera» του «Λόνδη τού Ρόττερνταμ». Αι μηχαναὶ τῶν πέντε αὐτῶν πλοίων είχον ἀντικατασταθῆ πρὸ τριετίας διὰ νεωτέρων διπλασιαὶ δυνάμεως, χωρὶς νὰ γίνη οὐδεμία μετατροπὴ εἰς τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους των. Κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος ἀμφιτεραὶ αἱ ἑταῖραι, κατιδύσαι τὰ προτερήματα τῆς πρώτας «Meyer-form», προέβησαν εἰς τὴν ἔφαρμογήν της καὶ διὰ τὰ πέντε πλοῖα, εἰς τὰ ὅποια ἔξησφάλισαν οὕτω μίαν αὐξῆσιν τῆς ταχύτητος των ἥ και διατήσησιν τῆς προτέρας των, ἀλλὰ μὲ μείωσιν τῆς καταναλώσεως καυσίμου ὑλῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων τῆς ἑταῖρας «Hapag», ἡλιστῶθη ἡ κατανάλωσις των κατὰ 50 τόννους ρευστῆς καυσίμου ὑλῆς τὸ 24ωρον, ἥ δὲ οἰκονομία αὐτῆς καλόπτει ἐντὸς μιᾶς τριετίας τὴν γενομένην δαπάνην διὰ τὴν μετατοπήν των.

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40.418

THAIFRAS - MENG - UKAMMANAK - 2000

**Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη Ἀγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν  
γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις  
ἀπομολοίων.

**Ἐπίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ Ἀνδρακίτου.**

# 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.	<b>Εἰς Μαύρην και 'Αζοφικήν Θάλασσαν:</b>
	'Οδησσός—Νικολάεφ—Χερσών—Θεοδοσία—Νοβορωσσί- σκη—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT
	<b>Εἰς Λένινγκραδ :</b>
	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	Έν Κων(πόλει (Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ISTANBUL
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS » » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS
ΕΝ ΚΕΑ (Ζεα)	ΕΝ ΚΕΑ (Ζεα): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : MICHALINOS=VOURCARION
ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης)	ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ	Έν 'Αλεξανδρεία και Πόρτ-Σάϊδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULLARIDHS-ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

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

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

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

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

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

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

LARGE — RUBBLY GULM. — BILLY BREAKER — BILLY DUFF

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

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

**"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,"**

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

**'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας****Πρόστιμον εἰς "Ελληνα πλοίαρχον**

Ο πλοίαρχος τοῦ φορτηγού «Αναστ. Πατέρας» κ. Γεώργ. Λαιμός προσήκηθη ἐνώπιον τοῦ Πταισματοδικείου τοῦ Μπίζενχιντ κατηγορούμενος διὰ κακήν στοιβασίαν τοῦ φορτίου γεννημάτων, ὅπερ εἶχε παραλάβει τὸ σκάφος του ἐκ Βραΐλας. Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο εἶχε ἀποπλεύσει ἐξ Βραΐλας τὴν 27ην Μαρτίου μὲ 5800 τ. γεννημάτων περίου, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ 2800 τόννοι ἦσαν σίτος καὶ οἱ ἄπολιοι πούλησι. Εἰς Μπίζενχιντ κατέπλευσε τὴν 29ην Απριλίου, ὁ δὲ ἐπιθεωρητής τοῦ Λόνδον διεπίστωσε παραβάσεις τῶν περὶ στοιβασίας κανόνων, προσειμένου διὰ τὸ φορτίον τοῦ διαμέσου καταστρόματος, τοῦ κάτωθι τῆς γεφύρας καὶ ἐνός τημάτος τοῦ κύτου No 1. Ο συνήγορος τοῦ πλοιάρχου ἀντέτεινεν διὰ ὑπῆρχον ξύλινα διαχωρίσματα μέχρι ἀκριβῶς τῆς κουρφῆς τοῦ καταστρωμάτος τῆς γεφύρας, ὁ πλοίαρχος δῆμος ἀνεγνώσθη διὰ τοῦ πεπτεσεων εἰς τινὰς παραλείψεις. Τὸ δικαστήριον τῷ ἐπέβαλε πρόστιμον 25 λιρῶν καὶ τὰ ἔξοδα τῆς δίκης ἐξ 20 λιρῶν.

**Τὸ ἀπό «Χαδιώτης» καὶ ἡ χρυσῆ ράβδος**

Οποιος ἀνέγραψαν καὶ εἰς τὸ προιηγούμενον τεῦχός μας τὸ φορτηγὸν «Χαδιώτης» κατέπλευσε τὴν 26ην Απριλίου εἰς τὸ Μόντρεαλ διαπλεύσαν πρῶτον τὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου μετὰ τὴν τῆξιν τῶν πάγων καὶ ἐγκαυτιᾶς τὴν νέαν περιόδον τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῶν Καναδικῶν ἔξαγωγῶν. Ο πλοίαρχος τοῦ πρώτου πλοίου τοῦ διαπλέοντος τὸν ποταμόν, εἴθισται νὰ λαμβάνῃ παρὰ τῶν ἐπιτοπίων ἀρχῶν ἐν τελεῖ, ὡς ἐνδήμων, μίαν ράβδον μὲ «χρυσῆν λαβῆν», διὰ τῆς ποίας ὑπότιθεται ὅτι κτυπᾷ καὶ δραπέτη τὸν πάγον διανοίγων τὴν πλωτὴν ὁδὸν διὰ τὴν ἐλεύθεραν ναυσιπλοΐαν. Ἐφέτος ἡ «χρυσῆ ράβδος» ἀπενεμήθη εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Codwood», ὅπερ ἐφθασεν εἰς Μόντρεαλ εἰνθὺς μετὰ τὸν «Χαδιώτην». Προετιμήθη τὸ δεύτερον σκάφος, διότι τοῦτο προηλέχετο ἐξ Ἐνδόποτες, ἐνῷ τὸ Ελληνικὸν ἐστερεόν τῆς διακριτικῆς τιμῆς διότι προηλέχετο ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ ἐφερε φορτίον γεννημάτων. Πρὸ ἐτῶν ἡ «χρυσῆ ράβδος» εἰλέγει ἀπονεμηθῆ εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ ἀπά της Εὐγενία Σ. Εμπειρίου.

**Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν**

Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ μηνὸς εἰς τὸν Πειραιάκον λιμένα φορτηγὸν «Χριστίνα» τ. γραφὸς 3438 καὶ ναυπηγήσεως 1898, μὲ σερβέον No 2 τοῦ 1930, ἐπωλήθη παρὰ τῶν z.z. ἀδελφῶν Λ. Βογατζίδη καὶ Σιά εἰς Ιταλοὺς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 4000 λιρῶν καὶ θά παραδοθῆ εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας.

Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Αριάδνη» τ. γραφὸς 4319 καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἀνήκον εἰς τοὺς z.z. I. M. Νικηφόρον καὶ E. Z. Λαμπόν, ἐπωλήθη εἰς Ιταλοὺς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 5100 λιρῶν. Θὰ παραδοθῆ εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας.

Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς Ιταλοὺς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 2300 λιρῶν, τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον τῆς Αυτοπλοίας τῆς Ελλάδος, A.E. «Αληνός» (ex «Κατερίνα», ex «Ιωνία») τ. γραφὸς 1499 καὶ ναυπηγήσεως 1887. Καὶ τὸ πλοίον τοῦτο θὰ παραδοθῆ εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας.

**Μετονομασία**

Τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Αληπέρτα» μετονομάσθη «Μυκάλη».

**Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος**

Τὸ παρὰ τὸ Ν. Λιβανοῦ ἀγορασθὲν μιχρὸν Γαλλικὸν φορτηγὸν «Yainville» 1354 τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1910, μὲ σερβέον No 2 τοῦ 1930, παραληφθὲν εἰς Χάβρην ἐτέθη ὑπὸ Ελληνικήν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «Μαίρη II». Ήδη τὸ πλοίον τοῦτο φορτώσαν Ἀγγλικοὺς γιανάθρακας εἰς Τάιν ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ.

**Τὸ ἀπό «Πατρίς II.» θὰ ἐπισκευασθῇ εἰς Πειραιᾶ**

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ «Εθνικὴ Ατμοπλοία τῆς Ελλάδος» ἀπεφάσισεν, διότι ἡ ἐπισκευὴ τῶν μηχανῶν καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῆς ἀπολεσθεῖσης ἔλικος τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς «Πατρίς II.» γίνη εἰς Πειραιᾶ. Πρὸς τοῦτο θὰ χρημάτησῃ τὸ σκάφος ἐκ Νεαπόλεως δι' «Ελληνικοῦ πλοίου εἰς τὸν Πειραιάκον λιμένα. Εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἡ Εθνικὴ Ατμοπλοΐα προέβη χάριν τῆς ἐνισχύσεως τῆς Πειραιῆς σιδηροδρομηγάνιας καὶ τῆς παροχῆς ἐργασίας εἰς ἀρκετοὺς ἀνέργους τεχνίτας.

— «Ἐπίσης καὶ τὸ ὑποστάν σοβαρὰς ζημίας ἐκ συγκρούσεως εἰς Κων-πολιν φορτηγὸν «Κάρος» πρόκειται νά ἐπισκευασθῇ εἰς Πειραιᾶ.

**Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν  
παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν**

Παρὰ τῶν π.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη ἡγοράσθησαν τέσσαρα Γαλλικὰ φορτηγά, ἀνήκοντα εἰς τὴν «C.G.T.», συνολικῆς χωρητικότητος 22.528 τ. γκρός καὶ ἀντὶ τιμῆς 1.900.000 Γαλλικῶν φράγκων, ἵποι 24.500 Ἀγγλικῶν λιρῶν περίποτον. Η τιμὴ αὕτη ἀναλογεῖ πρὸς σελ. 21)6 κατὰ τὸν γκρό.

Ἐκ τῶν τεσσάρων τούτων φορτηγῶν, τὰ δύο, ἀτίνα εἰνε ἐφωδιασμένα μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους, ἥποι τὰ ἀπ «Ontario» καὶ «Maryland» πρόκειται — ὡς πληροφορούμεθα — νά ἐπαναποληθοῦν πρὸς διάλυσιν. Τὰ χαρακτηριστικά τῶν τεσσάρων νέων ἀγορῶν εἰνε τὰ ἀπόλοινθα:

**«Illinois».** Εχει παρὰ τὸ Λόνδον κλάσιν 100 Α1, εἰνε τὸν γκρός 5791, νέτ 3589 καὶ φορτίον 8875 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 25.11 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1917 (Τούνιον) εἰς τὰ ἐπ τούτων ναυπηγεῖα «Richardson Duck & Co». Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς γῆμα διαθέτει 457.000 κ.π., διὰ δέματα 124.000 καὶ 45.406 νυβ. ποδῶν διὰ μπόνκες, χρηματοποιεῖ δὲ ἔχμα δέματος 1377 τόννων.

**«Maryland».** Εχει παρὰ τὸ Λόνδον κλάσιν 100 Α1, εἰνε τὸν γκρός 5146, νέτ 3367 καὶ φορτίον 8669 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 24.2 ποδῶν, κατεσκευάσθη τὸ 1919 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «James Coughland & Son», τοῦ Βαγκούθερ καὶ διαθέτει χῶρον διὰ φορτία εἰς δέματα 394.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνκες 14.710 κ.π. Εόμα δέματος χρηματοποιεῖ 1674 τόννους.

Φέρει δύο καταστρώματα, μὲ πρόστεγον 47 ποδῶν, μεσόστεγον 115 καὶ ἐπίστεγον 44, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 410.5 π., πλάτους 51.1 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 27.5. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, Γαλλικῆς κατεσκευῆς, σύγκεινται ἀπὸ ἓνα ἀτμοστροβίλον, δυνάμεως 577 ὄνομ. Ἱππων. Λεβήτας φέρει 3, πιέσεως 190 λιτρῶν κατὰ τετραγ. ἔντοσαν καὶ λειτουργοῦντας μὲ τεχνήτων ἐλκυσμόν, εἰνε δὲ ἐφωδιασμένον καὶ μὲ συσκευὴν φαριογωνιομέτρου.

**«Ontario».** Εχει παρὰ τὸ Λόνδον κλάσιν 100 Α1, εἰνε τὸν γκρός 5815, νέτ 3387 τ. καὶ φορτίον 8669 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 24.2 ποδῶν, κατεσκευάσθη τὸ 1919 (Τούνιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὸ «Maryland» διαθέτει δὲ χῶρον διὰ φορτίον εἰς δέματα 404.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνκες 14.710 ποδῶν. Εόμα δέματος χρηματοποιεῖ 1490 τόννους.

Εχει διαστάσεις μήκους 410.5 ποδῶν, πλάτους 51.1 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 27.5. φέρει δὲ δύο καταστρώματα, μὲ πρόστεγον 47 ποδῶν, μεσόστεγον 115 καὶ ἐπίστεγον 44 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἰνε διὰ ἀτμοστροβίλου, κατασκευῆς «Hallidie & Co», τοῦ Spokanē, καὶ δυνάμεως 577 Ἱππων, φέρει τρεῖς λεβήτας πιέσεως 190 λιτρῶν κατὰ τετρ. ἔντοσαν καὶ λειτουργοῦντας μὲ τεχνήτων ἐλκυσμόν. Είνε ἐφωδιασμένον καὶ μὲ φαριογωνιομέτρου.

**«Pensylvania».** Εχει παρὰ τὸ Λόνδον κλάσιν 100 Α1, εἰνε τὸν γκρός 5815, νέτ 4301 τ. καὶ φορτίον 9385 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 27.5 ποδῶν, κατεσκευάσθη τὸ 1917 (Οξτόρβιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Richardson Dock & Co», τοῦ Στόκτων καὶ χρηματοποιεῖ ἔχμα δέματος 1576 τόννους. Αἱ διαστάσεις τοῦ εἰνε μήκους 400.4 π., πλάτους 51.9 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 32.5 ποδῶν, φέρει δὲ ἔντοσαν καὶ σελάστρωμα καὶ σέλετρον—ντέζ.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «Blair & Co», τοῦ Στόκτων καὶ δυνάμεως 425 ὄνομ. Ἱππων, εἰνε τριπλύντων, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 26", 43", 71" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48" ἔντοσην, φέρει δὲ τρεῖς λεβήτας πιέσεως 180 λιτρῶν καὶ ἓνα βοηθητικὸν πιέσεως 100 λιτρῶν κατὰ τετρ. ἔντοσαν. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο εἰνε ἐφωδιασμένον μὲ συσκευὴν φαριογωνιομέτρου.

**«Yainville»** Γαλλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸ Ν. Λιβανοῦ ἀντὶ 3250 λιρῶν. Είνε σκάφος 1354 τόννων γκρός, 836 τ. νέτ καὶ 2150 τ. φορτίον, μὲ ἐμφορτον βύθισμα 16.1' ποδῶν, ἔχει παρὰ τὸ Λόνδον κλάσιν 100 Α1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1910 (Τούνιον) εἰς τὰ συντεραλαντ ναυπηγεῖα «G. Crown & Sons, Ltd». Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς γῆμα διαθέτει 95.000 κ.π., διὰ δέματα 85.000 καὶ διὰ μπόνκες 5625 νυβ. ποδῶν, ἔχει δὲ δέματος χρηματοποιεῖ 610 τόννους.

Φέρει ἓν καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 239.3 ποδῶν, πλάτους 36 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 15.6, μὲ πρόστεγον μήκους 24 ποδῶν, μεσόστεγον 13 καὶ καταστρώματα γεφύρας 113 ποδῶν.

Αἱ μιχαναὶ τοῦ τοποθετημέναι εἰς τὴν πρόμηνην, κατασκευῆς «North Eastern Marine Co, Ltd», τοῦ Σούντερλαντ καὶ δυνάμεως 186 δύον, ἵππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 19", 31" καὶ 51" καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 36" ἴντσον. Λέβητας φέρει δύο, πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

## 'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαΐου ὑπῆρξε πτωχὸν εἰς ἀγοραπωλησίας πλοίων πρὸς περαιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν, αἱ δέ ομηριωθεῖσαι πράξεις Ἰησοῦν τοπικοῦ δι' ἔξαστην ναυτιλίαν χαρατήρος. Πολλὰ Ἀμερικανικά πλοῖα ἐπωλήθησαν εἰς Ἀμερικανούς, Ἰαπωνικά εἰς Ἰαπωνας καὶ οὕτω καθ' ἔξης, ἔλαχισται δέ ησαν αἱ περιπτώσεις ἀγοραπωλησιῶν ἐνυπέρου ἐνδιαφέροντος μεταξὺ ἀλλοδαπῶν. Ἀγγλικά πλοῖα ἐπωλήθησαν τρία μόνον εἰς ἀλλοδαπούς, ἐν τὸν ὅποιων τὰ δύο ἐπισπενσεῖ τὸν ἐνυπόθησον διανειστῶν των, ἀφεύδον δὲ τὰ μικρὰ ἀτμόπλοια «Josephine Gray» 3240 τ. φορτίου (τοῦ 1931) ἀγορασθὲν ἀπὸ Δανοῦς καὶ «Chiswick Manor» 2250 τ. φορτίου (τοῦ 1919) ἀγορασθὲν ἀπὸ Γιουγκοσλαβίους. Ή μόνη περιπτώσις πωλήσεως Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ πρὸς περαιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν, ηὗται προσεκάλεσε σόλια μεταξὺ τῶν Βρετανικῶν ἐφοπλιστικῶν κύριων, ἡτοῦ οὐ παρὰ Φινλανδῶν ἀγορά τοῦ ἀπὸ «Shahristan» 7600 τ. φορτίου. Ή πώλησις αὕτη παρέσχε λαβῆν τὰ τονισθεῖν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν οἱ κίνδυνοι εἰς τὴν διαθέσεως Ἀγγλικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς ἀνταγωνιστάς των τῆς ἀλλοδαπῆς.

Χαρακτηριστικότεραι ἀπὸ τὰς λαβούσας χώραν ἀγοραπωλησίας Ἰησοῦν αἱ ἀφορῶσαι τὴν ἀπότισην πλοίων ἀπὸ τὰς Βαλκανικὰς ναυτιλίας. Οὕτω οἱ Τούρκοι ἐφοπλισταὶ, μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἀπὸ «Kanarya» καὶ τὴν ἀγορὰν κατὰ τὸ προηγούμενον δεκατενθήμερον τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Shandon» καὶ τοῦ ἐπιβατικοῦ ἀτμοπλοίου «Dominica», προέβησαν ἡδη καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν ἑτέρου μεγάλου ἐπιβατικοῦ σκάφους, τοῦ Γαλλικοῦ ἀπὸ «Tadla», τῆς ἑταίριας «Paxé», 4026 τ. γκρές καὶ ναυπηγήσεως 1908. Τὸ σάφες τοῦτο παρελήφθη εἰς τὴν Μασσαλίαν καὶ κατευθύνεται εἰς Κονιοπόλιν, προκειμένου νὰ τεθῇ εἰς τὴν τακτικὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Κύπρου. Ή· Βουλγαρική Ἐμπορική ἀτμοπλοία· παρέλαβε, κατόπιν γενικοῦ σερβεύεις τῆς Μασσαλίαν, τὸ ἀπὸ «Louis Fraissinet», ὅπερ ὡς γνωστόν, μετωνομάσθη «Balkan» καὶ τὸ ἔνεος πρὸ τίνον μόλις ἡμερῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς νέας γραμμῆς μεταξὺ Βάροντς—Κωνιλεως καὶ λιμένων τῆς Δυτικῆς Μεσογείου. Οἱ Γιουγκοσλαβοὶ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες τελευταίως ἀπόλεσαν ἡ δεξιῶσαν μερικά πλοῖα τῶν προέβησαν εἰς δύο ἀντικαταστάσεις διὰ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Ἀγγλικοῦ «Chiswick Manor» καὶ τοῦ Γαλλικοῦ «Mozzi». Τὸ τελευταῖον τοῦτο παραληφθὲν μετωνομάσθη «Ante Matkovich».

Τὰ Σοβιέτ ἔξ ἄλλου, ἡρόεσθησαν κατὰ τὸ λήξαν 15θήμερον νὰ παραλάβον εἰς λιμένας τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης τρία ἀκόμη σκάφη ἐκ τῶν τελευταίων παρ' αὐτῶν ἀγορασθέντων, δὲν προέβησαν δὲ εἰς καμίαν νέαν ἀγοράν, ἐκτὸς μόνον τὴν ἀφορῶσαν δύο, μικρᾶς ἡ-λικίας, «Ολλανδικό ρυμουλκά, τὰ «Beervenwijk 24» καὶ «Beervenwijk 25». Πρόσειται περὶ ρυμουλκῶν ισχυρᾶς δυνάμεως καὶ ναυπηγηθέντων τὸ 1932, ἔναστον τῶν ὅποιων είνε 131 τόννων γκρός.

Ἄπο τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ἐπραγματοποιήθησαν πέντε νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν σκαφῶν, ἀπάντων Γαλλικῶν καὶ συνοικικῆς χωρητικότητος 23.882 τόννων. Ἐξ αὐτῶν τὸ ἓν είναι μικρὸν φορτηγόν, τὸ ἀπὸ «Yainville» (ηδη «Μαιόν II.») 1354 τ. γκρός, ἀγορασθὲν παρὸ τοῦ ζ. Ν. Λιβανοῦ διὰ τὸ «trade» γαννιθράκων μεταξὺ Ρωσίας—Ἑλλάδος. Τὰ ἔτερα τέσσαρα φορτηγά, είναι μεγάλης χωρητικότητος καὶ ἡ-γοράσθησαν παρὰ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλούκουντη. Ὡς γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, τὰ φορτηγά ταῦτα ἀνήκον εἰς τὸν ἀγοροῦτα καὶ ἐκποιούμενον φορτηγὸν στόλον τῆς «C.G.T.», ἔξ αὐτῶν δὲ δύο θὰ κρατηθοῦν πρὸς περιπτώσιν ἐκμετάλλευσιν, τὰ δὲ ἄλλα δύο—τὰ ἐφοδιασμένα μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους—θὰ πωληθοῦν πρὸς διάλυσιν.

«Takeshima Maru» Ἰαπωνικόν, 2576 τ. γκρός, 4100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1902, ἐπωλήθη πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 122.000 γιάν.

«Mossi» Γαλλικόν, 2700 τ. γκρός, 4600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη ὑπὸ Γιουγκοσλαβῶν ἀντὶ τιμῆς 8000 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Ante Matkovic».

«George Washington» Νορβηγικὸν μότοροπι, 5606 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβῖο No 1 τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 24.000 λιρῶν.

«Johgu Maru» Ἰαπωνικόν, 4803 τ. γκρός, 8100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβῖο No 3 τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἀντὶ 320.000 γιάν.

«Josephine Gray» Ἀγγλικόν, 1977 τ. γκρός, 3240 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἐπωλήθη εἰς Δανοῦς ἀντὶ 22.000 λιρῶν.

«Artsentis» Γερμανικόν, 1767 τ. γκρός, 2950 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐπωλήθη εἰς τιμῆς 11.000 λιρῶν.

«Begonia» Σουηδικόν, 1596 τ. γκρός, 2570 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1890, μὲ σερβῖο No 2 τοῦ 1930 καὶ «Olivia» Σουηδικόν, 1516 τ. γκρός, 2200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1882, μὲ σερβῖο No 3 τοῦ 1933, ἐπωλήθησαν εἰς Ἐσθονίας ἀντὶ 5500 λιρῶν.

«Lyngstad» Νορβηγικόν, 1014 τ. γκρός, 1300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἡγοράσθη παρὸ Ιταλῶν πρὸς ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 3700 λιρῶν.

«Vaucluse» Γαλλικόν, 1442 τ. γκρός, 2038 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβῖο No 3 τοῦ 1930, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀντὶ 110.000 φράγκων.

«Croxdale» Εσθονικόν, 1327 τ. γκρός, 1875 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπωλήθη ἀντὶ 66.100 Εσθονικῶν κορωνῶν, ητο: 3700 Ἀγγλ.

## ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ  
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

**ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ**  
ΤΗΣ **SOCIETE D' HERACLÉE**

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαὶ ἔκτος συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ **ΣΚΟΜΑΡ**



# THE SIGRI COALING C° LTD

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων "FLOTSKY,,

## ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

## ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

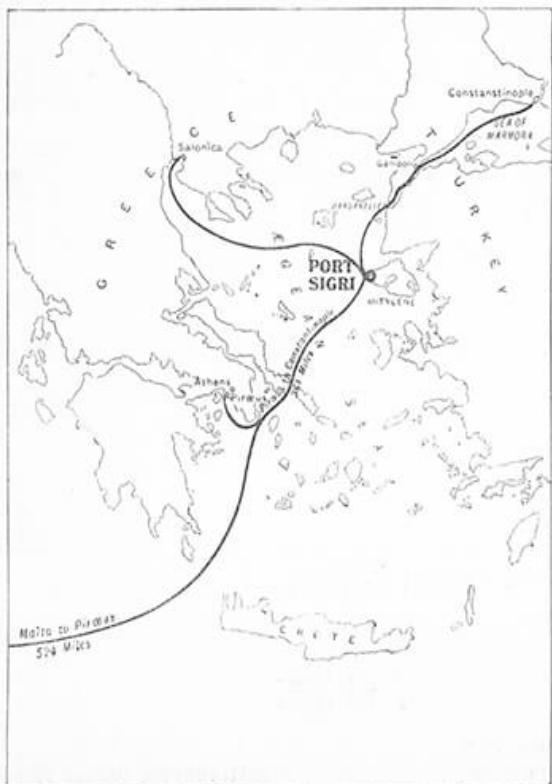
Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνθήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

## ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

## ΠΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

## ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ



## ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL-SIGRI

TOMEPHY-PIRAUES

## Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Μετά μίαν σχετικήν ανάπτυξην, τόσον άπαραιτητον διὰ τὴν ἀπορρόφησην ἀπὸ τὰς διαφέρουσαν ἄγορας τῷ δημοσιογραμμένον ἐκάστοτε μεγάλων ἀποθεμάτων παλαιοῖς ὄλικοις, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ὑπὸ τῶν ἔργοστασίων διαλύσεων τῷ ἀνειλημμένον ὑποχρεώσον των, ἀνέκτησε καὶ πάλιν ἡ ἀγορά τῶν διαλύσεων τὴν ζωγράφητά της προσκαλέσασα τὸ ἁνδιάφερον μὲ τὴν ἑκάτηλοθεῖσαν αἰσθητὴν ἕγησιν παλαιῶν σκαφών. Εἰς τὴν Ἰταλίαν ἦνας δῆμος 25.000 τ. γκρές παλαιῶν πλοίων ἔξησταλιθη ἀπὸ τὰ ἑκατὸν ἔργοστασιον, ἐνῷ οἱ Ἰταλοὶ διαλυταὶ ἀθρώσαν ἕγρασαν μίαν σεκτήν ἡχωρητικήταν πλάσασαν τοὺς 54.000 τ. γκρές.

Προκειμένου διὰ τὴν Ἰταλίαν ἔγνωσθη, ὅτι ἡ κυβέρνησις τῆς Ρώμης ἀνενέωσε τὸν Νόρμον περὶ διευκολύνσεων τῶν διαλύσεων διὰ τῆς παροχῆς κρατικῆς ἀμοιβῆς, ἐνάκριτα δὲ διὰ τὸ 1935 πίστωσιν 4.400.000 λιραττῶν χάριν τῆς διαλύσεως ἔτέρων 200.000 τόννων. Πρόσκειται περὶ τῆς τετάρτης κατὰ οἰστρῶν ἀναντίσεως τὸν εὐεργετικοῦ τούτου μέτρον. Προγραμμάτων διὰ τὴν διάλυσιν 600.000 τόννων (εἰς τρεῖς περιόδους ἀνὰ 200.000 τόννους) είχε χορηγηθεῖ πίστωσις 5.000.000 λιραττῶν ἀντιστογεύσας εἰς ἀμοιβήν 25 λιραττῶν κατὰ τόννον γκρές. "Ηδη, λόγῳ τῆς ἐν τῷ ἀγορᾷ αἰσθητῆς ἀντιμήσεως τοῦ παλαιοῦ ὄλικοῦ ἐμειώθη ἡ κρατικὴ ἀρωγὴ ἔλαφρος ἀπὸ 25 σε 22 λιράττας κατὰ τ. γκρές.

Αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων διετρήθησαν κατὰ τὸ α'. 150.000 πρός τοῦ Μαΐου εἰς κάπως ὑψηλότερα ἐπίπεδα, τόσον διὰ τὰ λάδινας, δοσοὶ καὶ διὰ τὰ συνήθη φορτηγά, λόγῳ τῆς ζωγρᾶς ἐξ Ἰταλίας ἕγησεσ. Οὕτω διὰ τὴν ἀγορὰν ἐνός Ἀγγλικοῦ λάδινα ἐπληρώθη ἡ τιμὴ τῶν 27) — καὶ διὰ τὴν ἀγορὰν συνήθουσα φορτηγοῦ ἡ τιμὴ τῶν 23). Τὰ πωληθέντα ἐν συνάδει πολλὴν γκρές ἀνήλθον εἰς 30, χωρητικότητος 119.019 τ. γκρές, κατενέμοντο δὲ εἰς τὰς ἀκολούθους 10 σημαίας:

Γαλλικά	9	τ. γκρ.	42.602	Όλλανδικά	1	τ. γκρ.	6.971
Ιαπωνικά	5	>	25.112	Ιαπωνικά	2	>	4.038
Ἀγγλικά	4	>	12.873	Ιταλικά	1	>	3.445
Νορβηγικά	3	>	11.051	Δανικά	1	>	1.927
Ελληνικά	3	>	9.256	Ην. Πολιτειών	1	>	1.741

Σύνολον πωληθέσις φορτηγού στην Ιταλία 30 > 119.019

Πλέον τοῦ 1/3 τοῦ πωληθέντος τοννάς ἀνήκαν εἰς τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν, ωφείλετο δὲ εἰς τὴν «Compagnie Generale Transatlantique», ἡ δοσοὶ συνεχίζουσα ἐντατικῶς τὴν ἀφαρμογὴν τοῦ προγράμματος ἀνακινήσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ τῆς πρέσβης εἰς τὴν πόλεις αὔριοι φορτηγῶν της ἐκ τῶν εἰς τὴν Κάδρην καὶ Βρέστην ἀπὸ ἑτούς καὶ πλέον παραπλανών. «Ελληνικά πλοία ἐπωλήθησαν τρία ἀκόμη 9256 τόννων γκρές, ἀπανταὶ εἰς Ἰταλούς διαλυταὶς ἀντὶ τιμῆς 11.400 λιρῶν, ἡτοι τὰ φορτηγά «Αριάδνη» καὶ «Χριστίνα» καὶ τὸ ἐπιβατικόν «Λήμνος».

Ἡ χωρητικότητος τῶν 119.019 τ. γκρές ἐπωλήθη ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 95.350 λιρῶν, 715.900 γιάν, 200.000 Γαλλικῶν φράγκων, 160.000 πισσῶν καὶ 10.150 δολλαρίων εἰς διαλυτὰς 10 διαφόρων χωρῶν, ὡς ἔχει:

Διαλυταὶ	Πλοίο	Τ. γκρός	Τιμὴ £	Λοιπά νομίσματα
Ιταλοί	12	54.338	62.400	—
Ιαπωνικοί	5	25.112	—	745.900 γιάν
Όλλανδοι	2	7.828	8.810	—
Νορβηγοί	2	6.770	7.240	—
Ἀγγλοί	1	5.400	5.000	—
Γάλλοι	2	4.381	1.600	200.000 Γαλ. φρ.
Ισπανοί	2	4.038	—	160.000 πισσάται
Βέλγοι	1	5.407	5.700	—
Γερμανοί	2	4.004	4.600	—
Αμερικανοί	1	1.741	—	10.150 δολλαρίων
Σύνολον	30	119.019	95.350	

Ἴταλοὶ διαλυταὶ ἕγρασαν τὸ Ἰταλικόν «Java» 3445 τ. γκρές (τοῦ 1899) ἀντὶ 3700 λιρῶν, τὸ Νορβηγικόν «Jethou» 4284 τ. (τοῦ 1905) ἀντὶ 4900 λιρῶν (πρός 23) — κατὰ τ. γκρές), τὸ Ἀγγλικόν φορτηγὸν λαῖνερ «Pardo» 4539 τ. (τοῦ 1904) ἀντὶ 6100 λιρῶν (πρός 27) — κατὰ τ. γκρές, τὰ Γαλλικά ἄλλα π τῆς «C.G.T.» «Georgie» 6669 τ. γκρές (τοῦ 1913) ἀντὶ 7100 λιρῶν, «Mississippi» 6713 τ. (τοῦ 1913) ἀντὶ 7200 λιρῶν, «Saint Jean» 5280 τ. (τοῦ 1915) ἀντὶ 5600 λιρῶν, «Saint Joseph» 5505 τ. (τοῦ 1912) ἀντὶ 5100 λιρῶν, ἡτοι πρός οσλ. 216 κατὰ τ. γκρές ἔκκοτες.

Περὶ Ἱταλῶν ἔπιστης διαλυτῶν ἕγρασθησαν ἀντὶ 5500 λιρῶν τὸ Γαλλικόν ἄλλα π «Caramanie» (τῆς ἑταῖρίας «Πανέ») 3902 τ. γκρές (τοῦ 1904) τὰ Ἐλληνικά «Αριάδνη» 4319 τ. γκρές (τοῦ 1905) ἀντὶ 5100 λιρῶν, «Χριστίνα» 3438 τ. γκρές (τοῦ 1898) ἀντὶ 4000 λιρῶν καὶ «Λήμνος» (πιβατικόν) 1199 τ. γκρές (τοῦ 1887) ἀντὶ 2300 λιρῶν, ἀπανταὶ ὑπὸ τὸν διροῦ τῆς παραδοσίας εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δυτ. Ἰταλίας.

Ἴππονες διαλυταὶ ἕγρασαν τὰ Ἰαπωνικά λάῖνερ «aki Maru» 6023 τ. γκρές (τοῦ 1903) ἀντὶ 222.900 γιάν, «Mishima Maru» 7905 τ. γκρές (τοῦ 1908) ἀντὶ 292.500 γιάν καὶ «Yawata Maru» 3501 τ. γκρές (τοῦ 1898) ἀντὶ 129.500 γιάν, καθὼς καὶ τὰ Ἰαπωνικά φορτηγά «Ginsen Maru» 7 τ. γκρές (τοῦ 1907) καὶ «Kasuga Maru» 3497 τ. γκρές (τοῦ 1898) ἀντὶ 47.700 γιάν, ἡτοι διὰ μέν τὰ λαῖνερ ἐπληρώθησαν 37 γιάν κατὰ τόννον γκρές, διὰ δὲ τὰ δύο φορτηγά (ἔχοντα καὶ ἕγμισας ἐκ προσάρδεσμων) 12.50 γιάν.

Ολλανδοὶ διαλυταὶ ἕγρασαν τὸ Ἀγγλικόν ἄλλα π «Aurico'a» 857 τ. γκρές (τοῦ 1901) ἀντὶ 810 λιρῶν καὶ τὸ Ὀλλανδικόν λάῖνερ «Waalkerk» 6971 τ. γκρές (τοῦ 1911) ἀντὶ 8000 λιρῶν.

Νορβηγοὶ διαλυταὶ ἕγρασαν τὰ Νορβηγικά ἄλλα π «Skudsfjord» 8076 τ. γκρές (τοῦ 1899) ἀντὶ 3400 λιρῶν καὶ «Mexicano» 3694 τ. γκρές (τοῦ 1911) ἀντὶ 3840 λιρῶν.

Ἄγγλοι διαλυταὶ ἕγρασαν ἐν μόνον σκάφος, τὸ ἄλλα π «Oregon Star» 5400 τ. γκρές (τοῦ 1914) ἀντὶ 5000 λιρῶν παραδοτέαν εἰς Τάνη, ὅπου ἀργεῖ ἀπὸ τριστίας, συνεπιληπτικά ἐκτεταμένων ζημιῶν τού.

Γάλλοι διαλυταὶ ἕγρασαν τὰ Γαλλικά ἄλλα π «Capitaine Couillon» 1325 τ. γκρές (τοῦ 1917) ἀντὶ 1600 λιρῶν καὶ «Sainte Adress'e» 3056 τ. (τοῦ 1908) ἀντὶ 200.000 φράγκων.

Ισπανοὶ διαλυταὶ ἕγρασαν τὰ Ἰσπανικά φορτηγά «Cabo Penas» 1691 τ. γκρές (τοῦ 1887) ἀντὶ 75.000 πισσῶν καὶ «Mina Coto» 2347 τ. (τοῦ 1895) ἀντὶ 85.000 πισσῶν, ἀμφότερα παραδοτέαν εἰς Μιλύρπο. Τὸ τελευταῖον τούτο ἡτοι ἀλλοτε Ἐλληνικόν ὑπὸ τὸ δινομα «Καρυστινάη».

Βέλγοι διαλυταὶ ἕγρασαν τὸ Γαλλικόν «Saint Loui», 5407 τ. γκρές (τοῦ 1913) ἀντὶ 5700 λιρῶν, Γερμανοὶ διαλυταὶ ἕγρασαν τὸ Ἀγγλικόν «Duke of Connaught» 2077 τ. γκρές (τοῦ 1902) ἀντὶ 2400 λιρῶν καὶ τὸ Δανικόν «Eleonora Maersk» 1927 τ. γκρές (τοῦ 1895) ἀντὶ 2200 λιρῶν καὶ «Αμερικανὸι διαλυταὶ ἕγρασαν τὸ Ἀμερ. ἄλλα π «Steel Pier» 1741 τ. γκρές (τοῦ 1897) ἀντὶ 10.150 δολλαρίων.

## ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΤΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφόνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

# 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.

Correspondents:

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

GLASCOW: 78 St. Vincent Street.

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

GRIMSBY: 9, Cleethope Road.

IMMINGHAM: Dock Offices.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR PORT-SAID

CEUTA SUEZ

ORAN PERIM

ALGIERS COLOMBO

MALTA SINGAPORE

ISTANBUL BATAVIA

FAVAL-AZORES HONOLULU

LAS PALMAS ST. LUCIA

ST. VINCENT C.V. ST. THOMAS

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE.

SOUTH AFRICAN PORTS &C.&C.

## Ναυτικαὶ Δίκαι

—Αἱ φορτώσεις εἰς Πλεῖτ καὶ ἡ ἀργία τοῦ Σαβάτου.

Μία ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις ἔξεικασθη πρὸ τοῦ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων, προελθούσα ἀπὸ διαφορὰν πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν ὡς πρὸς τὸν καθορισμόν, συμφώνως πρὸς τὸ ναυλοσύμφωνον, τοῦ χρόνου φορτώσεως γεννημάτων ἐν Ἀργεντινῇ ὑπὲ τοῦ ἀτῆ ἀτῆ «Trevarrack». Ἐνάγουσα ἡτοὶ ἡ πλοιοκτήτρα ἑταῖρα «Hain & Co» καὶ ἐναγομένη ἡ ἑταῖρα «Louis Dreyfus, Cia Ltda». Κατὰ τοὺς ἐνάγοντας ὁ κερδῆσις χρόνος τῆς φορτώσεως ἀνήρχετο εἰς 15 ἡμέρας καὶ 7 1/2 ὥρας, κατὰ δὲ τοὺς ἐναγομένους ναυλωτὰς εἰς 18 ἡμέρας καὶ 3 1/2 ὥρας, ἡ δὲ διαφορὰ προήρχετο ἐκ τοῦ διτὸς οἵ τοις αἱ τοῦ ναυλωταὶ περιελάμδηνον εἰς τὸν χρόνον φορτώσεως τὰ Σαββάτα 19 Νοεμβρίου, 3 καὶ 10 Δεκεμβρίου, ἐνῷ συμφώνως πρὸς τὴν Ἀργεντινὴν Νομοθεσίαν ἡ φόρτωσις ἡ ἀκρότερως ἡ ἐμπορευμάτων κατὰ Σαββάτου καὶ μετὰ τὴν ἱην μ.μ. ὥραν εἶναι παράνομος.

Ο συνήγορος τῶν ναυλωτῶν, ἐκθέτων ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τὸ Ιστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως, ἀνέφερεν ὅτι ἡ διαφορά, ἡτοὶ ἡχθηνή προγονούμενως ἐνώπιον διαιτητοῦ, προήλθεν ἐκ τῆς ἀπαιτήσεως τῶν πλοιοκτητῶν διπλῶς ἐπιτραφῆ εἰς αὐτοὺς ποσὸν λίρων 42.10.0, τὸ διπλὸν ἀπλήρωσαν οὗτοι ἐπὶ πλέον διτὸς ἐπιτάχυνον τοῦ χρόνου φορτώσεως (*despatch money*) κατὰ 2 ἡμέρας καὶ 20 ὥρας, ἡτοὶ πρὸς 15 λίρας τὴν ἡμέραν. Ἡ ἀποψίς τῶν ναυλωτῶν, οἵτινες ἐν προκειμένῳ ἡσαν καὶ οἱ φορτωταὶ τοῦ «Trevarrack», ἡτοὶ διτὸς ἐπιτραφῆ εἰς τὸ αἰτούμενον ποσὸν δὲν εἶχε κρατηθῆ ἐπὶ πλέον, διότι κατὰ τὴν Ἀργεντινὴν Νομοθεσίαν θεωρεῖται παράνομος ἡ φόρτωσις ἡ παραλαβὴ φορτίου μετά τὴν ἱην μ.μ. ὥραν τοῦ Σαββάτου καὶ συνεπῶς μετὰ τὴν ὥραν ταύτην δὲν θεωρεῖται ὡς χρόνος φορτώσεως.

Ἐπὶ τῆς προκειμένης διαφορᾶς δύο παράγραφοι: τοῦ ναυλοσύμφωνου ἡσαν οὐσιώδεις, ἡ 13η καὶ ἡ 16η. Ἡ 13η προέβλεπεν ὅτι:

«.....τὸ ἀτμόπλοιον θὰ φορτωθῇ εἰς τὴν τιμὴν τῶν ..... 400 τόννους διτὸς ἐκάστην τρέχουσαν ἡμέραν διτὸς οἰλανδήποτε ποσότητα ἄνω τῶν 3000 τόννων, ἐξαρισμένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν.

«.....δὲ χρόνος τῆς φορτώσεως 8' ἀρχίσῃ νὰ μετρήται 12 ὥρας μετά τὴν ἐγγραφὴν εἰδοποίησις τοῦ πλοιοτράχου ἡ τῶν πρακτόρων τοῦ πλοίου πρὸς τοὺς ναυλωτὰς ἡ τοὺς ἀντιπροσώπους τούτων, διοριζέντων εἰς οἰλανδήποτε ἡμέραν—ἕκαστος τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν—καὶ μεταξὺ τῆς 8ης π.μ. ἔως τῆς 8ης μ.μ. ὥρας, διτὸς ἀτμόπλοιον εἶναι ἔτοιμον νὰ παραλαβῇ τὸ φορτίον. Η εἰδοποίησις αὐτῇ θὰ δίδεται μόνον εἰς τὸν πρώτον λιμένα ἡ θέσιν φορτώσεως».

Ἐξ ἀλλοῦ ἡ παράγραφος 16 προέβλεπεν ὅτι:

«Η διὰ *despatch* ἀμοιδὴ (ἡτοὶ θὰ πληρώνεται εἰς τοὺς ναυλωτὰς πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου) θὰ ἀφορῇ τὸν χρόνον ποὺ ἐκερδήθη κατὰ τὴν φόρτωσιν, συμπεριλαμβανούμενων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν, διότι δὲ εἰς 15 λίρας τὴν ἡμέραν διτὸς ἀτμόπλοιοια καραγγίταις κατέτησαν ἀνων τὸν 4000 τ. φορτίου βάρους».

Τὸ ἀπὸ τοῦ «Trevarrack» κατέπλευσε πρὸς φόρτωσιν εἰς Σάν Λορέντζο, εἰς τὸν λιμένα δὲ αὐτὸν ἡρχούσαν αἱ σταλίαι τοῦ ἀπὸ τὴν 9ην πρωτηνῆς τῆς 14ης Νοεμβρίου. Εκ Σάν Λορέντζο ἀνεγέρθησε τὸν 22ον Νοεμβρίου διὰ Ροζάριο, συνεπλήρωσε δὲ τὴν φόρτωσιν τοῦ εἰς Λά Πλάταν τὴν 11ην π.μ. τῆς 1ης Δεκεμβρίου. Τὸ παραλαβθὲν φορτίον ἦτο 7607 τόννοι, δὲ χρόνος τῆς φορτώσεως, κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον, ὠρίζετο εἰς 21 ἡμέρας καὶ 20 ὥρας. Ἐπὶ τῆς διενέσεως περὶ τοῦ κατὰ πόσον τὸ Σαββάτο θὰ μετρήται ὡς μία ἡμέρα τῶν 13 ἐργασίων ὥρων καὶ διτὸς συνεπῶς αἱ σταλίαι θὰ ἐγκολουθήσουν καὶ διὰ τὴν διενέσεων 19ην Δεκεμβρίου, οἱ ναυλωταὶ ἰσχυρίσθησαν ὅτι:

· Οπότεν ἔνα ναυλοσύμφωνον προβλέπει: α) ὅτι ἡ φόρτωσις θὰ ἐγίνεται εἰς χρόνον χαρακτηρίζομένον ὡς παράνομον ὑπὸ μιᾶς ἔννης Νομοθεσίας. "Η β) διτὸς θὰ ἡδύνεται ἡ χρονικὴ αὐτὴ περίοδος νὰ ἀφαιρεθῇ, διπλῶς καὶ ἡ τοιαύτη ἐμφημεία θὰ προστιθέται, τότε, προκειμένου διὰ τὴν Ἀργεντινὴν, διποὺ εἰς Νόμος θεωρεῖται παράνομον τὴν φορτεκφόρτωσιν κατὰ Σαββάτου ἀπὸ τῆς 1ης μ. μεσημέρ. Ὡραὶ μέχρι τοῦ μεσονυκτίου, αἱ διαταραχαὶ δὲν ἀποτελοῦν μέρος τοῦ τρέχοντος χρόνου ἐντὸς τῆς ἐννοίας τῶν ἀργεθέων περὶ φορτώσεως.

· Ο συνήγορος ἔπειτα τοῦ ἀλλοῦ τῶν ἐναγόντων πλοιοκτητῶν εἶπεν ὅτι, ἐφόσον οἱ ἀντιτίθοις ἐδίδασκαν τὴν ἐκτεθεῖσαν ἀποφίνι τῶν ἐπὶ τῆς παρανομίας, θὰ ἡτοὶ σκόπιμον νὰ ἐξακριβεθῇ ἡ παρανομία αὕτη. Τὸ ναυλοσύμφωνον προέβλεπε τὴν φόρτωσιν γεννημάτων κατὰ τρόπον προσκείμενον μὲ τὸν Νομοθεσίαν, οὐδεμία δὲ φόρτωσις ἔλαβε χώραν εἰς χρόνον θεωρούμενον παράνομον. "Η παρανομία, ἐφ' ἡδὲ ἐδίδασκεν τὴν ἐκτελεσθεῖσαν τοῦ ναυλοσύμφωνου, εἰς τὸ διπλὸν τὰ συμβαλλόμενα μέρη είχε πρέσα: ἀπὸ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως τὰς Κυριακὰς καὶ ἑορτὰς μόνον καὶ συνεπῶς ἐξυπακούετο διτὸς συνεφώνησαν νὰ μὴ ἔξαρστηται τὸ μεταξὺ τῆς 1ης μ. μεσημέριων ὥρων τημῆμα τοῦ Σαββάτου.

· Ο δικαστὴς *Mackinnon*, ἀναπτύσσων τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀπορίας του, εἶπεν διτὸς αἱ καθηριωτικόν ὑπὸ τοῦ ναυλοσύμφωνου χρόνου τῆς φορτώσεως περιελάμβανε 24 ἡμέρας καὶ 20 ὥρας, τὸ δὲ πλοῖον, ἐν τῷ πραγματικότητι, ἐφόρτωσεν ἐντὸς 6 ἐργασίων ἡμέραν περίπου. "Η διαφορὰ ἀφεύγει τὸ ποσόν τοῦ «despatch» καὶ προήλθεν ἀπὸ τὰς § 13 καὶ 16 τοῦ ναυλοσύμφωνου. "Εκ πρώτης ἐφειστεῖ—εἴναι κολούθησεν ὁ Ἀγγλὸς δικαστὴς—*τρεχουμένη ἡμέρα* σημαίνει μίαν χρονικήν περίοδον 24 ώρων, ἐφ' ἡδὲ, κατὰ τὰς παραγράφους τοῦ ναυλοσύμφωνου, περιωρίζεται εἰς ἓν τημῆμα 24 ώρων. "Αμα τὴν ἐνάρξει τῆς φορτώσεως θὰ ἐμπεράτω συνεχῶς διτὸς κατὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ ναυλοσύμφωνου, ἀπὸ δὲ τὸν τελικὸν ὑπολογισμὸν διτὸς θὰ ἀφγροῦντο αἱ Κυριακαὶ ἡ ἑορταὶ.

Οι ναυλωταὶ ἐπειδὴν συνεπούμενον χρόνον νὰ συμπεριλαμβουν καὶ τὸ τημῆμα τοῦ Σαββάτου ἀπὸ τὴν 1ην μ. μ. ὥρας μέχρι περιστερίου, οὐχὶ διότι διτὸς ἀπλῶς χρόνος μὴ ἐργάσιμος ἡ χρόνος ἑορτῆς, ἀλλὰ διότι κατὰ τὴν Ἀργεντινὴν Νομοθεσίαν ἐθεωρεῖται κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο παράνομος ἡ ἐργασία καὶ συνεπῶς δίδεται ν' ἀποκόπτεται: ἀπὸ τὸ «*διάροπον τῆς τρεχουμένης ἡμέρας*». "Η ἀποψίς αὐτῇ ἐκριθῇ ἀπὸ τὸν "Αγγλὸν δικαστὴν ἐσφαλμένη.

Δὲ ἀνεληφθῇ—εἶπεν οὗτος—ὑποχρέωσις ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν η τῶν ναυλωτῶν, νὰ συνεχίζεται ἡ μὴ ἡ φόρτωσις μετά περιορίσεων τοῦ Σαββάτου, παρὰ τὸν ωφιστάμενον ἐν Ἀργεντινῇ Νόμον, ἡ δὲ πρόδελεψίς τῆς § 13 διότι μία αὐθικάτος καὶ τεχνητή μέθοδος ὑπολογισμοῦ τοῦ ωφισμένου διὰ τὴν φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν χρόνον. Εἰς τοὺς συμβαλλομένους ἀπέκειται νὰ καθεδρίσουν χρονικὴν περίοδον ἐργασίας διὰ τὴν φόρτωσιν, τοῦτο δὲ καὶ ἐπραχνεῖ ὑπολογίσαντες τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον διὰ τὴν φόρτωσιν ἀτμόπλοιον τῆς χρηματικήτητος τοῦ «Trevarrack», ἀφοῦ ἐξήρεσεν τὰς Κυριακαὶ καὶ ἑορταὶ. Θὰ ἡδὸν ἐν τούτοις εἰκονολογίαις, ἀλλὰ διότι διτὸς οἰλανδήποτε τημῆμα 24 ώρων, οὐ προσθέσουν: «πλὴν τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν καὶ τοῦ Σαββάτου μετὰ τὴν 1ην μ. μ. ώραν». "Ἐφόσον δὲν τὸ ἐπράξειν δὲν είναι δινατόν νὲ περιληφθῇ εἰς τὴν ἐργασίαν τὸ τημῆμα τοῦ Σαββάτου, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι οἴτων εἶχε καθειστεῖν εἰς τὴν Ἀργεντινὴν ν' ἀποτελῇ ἡμίσειαν μὴ ἐργάσιμον, έστω καὶ ἐάν ἡ καθειστεῖν δὲν προήρχεται αἱ Κυριακαὶ ἡ ἑορταὶ.

Πρόσκαιται—ἐπέραστας δικαστὴς *Mackinnon*—περὶ διαφορούμενής ἔννοιας τῶν λέπεων, τῶν διποὺον ἐγένετο χρήσις εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα. "Η ἀκριβής αὐτῶν ἔννοια ἡδὸν διτὸς ἐκ τῆς συ-εχεδὲς περίοδου τοῦ Σιδώρου, διπερ ἀπόγραψε τὸν χρόνον φορτώσεως, ἐξηγρεύεται αἱ Κυριακαὶ καὶ αἱ πληρεῖς ἡμέραι γεννικῶν ἑορτῶν, οὐχὶ δὲ ἡ ημιαργία τοῦ μεταμοσημένου τημήκτος τοῦ Σαββάτου. "Ο κερδῆσις, διτὸς, παρὰ τὸν πλοῖον χρόνος φορτώσεως διτὸς—διπερ καὶ διαιτητής ἀπαφάνθη—15 ἡμέραι: καὶ 7 1/2 ὥραι, διτὸς δὲ ἐγένετο δεκτὴ ἡ ἀγωγὴ τῶν πλοιοκτητῶν.

## YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—,,Onneybros“ Shanghai

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατά τό ληξιν 15θήμερον ἐσημειώθησαν τά ακόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς 'Ελληνικά σκάφη:

«Λεωνίδας ΙΙ.».— Ήμιθυμόμενον εἰς Arkona. Εν συνεχείᾳ τῶν πληγοφοριῶν πού δέημοσιεύθησαν εἰς τά δύο προγνωμένα ταῦχη μας, ἔγνωσθη διότι τό διάφραγμα τῶν πρωράιων κυτῶν, διπέρα κατασκούσθη ὑπό τῶν Γερμανῶν ναυαγοσωστῶν διά να συγκρατηθῇ ἡ διαρροή καὶ ἀντιληφθῆται τά δύστα τῶν πρωράιων τοῦ πλοίου διαμερισμάτων κατεστράψη τελείως ἀπό τὴν ἐναντίφασην κακοκοιρίαν. Τό ναυαγοσωστικόν «Seemower» ἐπαναπλεύσαν παρά τό ναυάγιον μετά τῆς δελτίων τοῦ καιροῦ, ἀπονέλαβε τάς ἔργασίας τοῦ, κατέρθωσε δὲ νά περισώγη ἵνα ἀκόμη τημῆτα τοῦ φορτίου. Τὴν 30ην Ἀπριλίου είχε κατακυασθῇ νέον διάφραγμα, τοῦ δούλου ἡ ποτοθητησίας συνετελέσθη ἀδυνημέρον, ἐνῷ διπέρα εἶπεται νά τεθῆται εἰς λειτουργίαν αἱ ἀντίλικα: τοῦ ναυαγοσωστικοῦ διὰ τὴν ἔξαντλησιν τῶν δύστων, ἐπεκράτησε Β.Α. τρικυμία καὶ αἱ ἔργασίαι ἡμιποδίθεσαν.

Κατά τάς ἐπομένας ἡμέρας ἐξηκολούθησαν ἡ ἔκφροτωσις τοῦ πλοίου ὑπό τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Seemower» καὶ τέλος ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσίς του τὴν νότια τῆς ἄης Μαΐου, μὲ ἀκατάλληλον διμως τὸν καιρὸν καὶ μὲ αφορδόν Β.Α. ἀναμον. Αἱ ἀντίλικα τοῦ ναυαγοσωστικοῦ μετά κόπου συνεκράτουν τὴν διαρροήν, λόγῳ δὲ τῆς τρικυμίας καθίστατο προβληματική ἡ ἀκίνδυνος ρυμούλκησις τοῦ πλοίου εἰς τὸν πληγοφόρον λιμένα. Κατόπιν τούτου διὰ «Λεωνίδας ΙΙ.» προσηράχθη ἐν νέον πληγίον τῆς ἀρχικῆς του θέσεων, τό δέ σκάφος κατακλυσθεὶς καὶ πάλιν ἀπό τά δύστα τοῦ κατεστρώματος, ἀλλὰ χωρὶς νά ὑποτεθῇ κλίσιν. Εἰς τάς Λονδηνίους ἀντασφαλείας παραμένει ἀναγεγραμμένον με 50 σο γκινάς. Τὴν δην Μαΐου, μολονότι ἐπεκράτει τρικυμία, ἐπανελήφθησαν αἱ ναυαγοσωστικαὶ ἔργασίαι.

Τὴν 7ην Μαΐου τό Γερμανικὸν ναυαγοσωστικόν «Seemower» ἀνέφερεν, διότι ἐπέτυχε τὴν εὖος ἀνέλκυσιν τοῦ «Λεωνίδας ΙΙ.». Τό σκάφος είχε μεγάλην διαρροήν εἰς τὰ κύτη Νο 1 καὶ 2 καὶ ἐλαφροτέραν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τά εἰσόρευτα διμως δύστα συνεκρατοῦντο ἀπό τὰς ἀντίλικας τοῦ ναυαγοσωστικοῦ. Τὰ κύτη Νο 3 καὶ 4, μὴ φέροντα ἐκτισταμένας ζημιας εἰς τὰ υφαλα, κατίστηκαν εὐκόλων στεγανά. Τό σκάφος ἡγκυροδολήθη εἰς ἀσφαλῆ θέσιν τοῦ κόλπου Trouper, διπέρα καὶ πρόκειται νά ἔκφροτωσην ἂν δύστη τημῆτα τοῦ φορτίου τοῦ διά νά ἀποκτήσῃ μικρότερον βύθομα καὶ δυνηθῇ σύντονά νά εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάντεντ. Οἱ δύται ἐργάζονται διά τὴν προσωρινήν ἐμφράξιν τῶν ρηγμάτων τῶν υφαλῶν διά νά σταματήσῃσθαι διάστελλος ἡ διαρροή.

«Κάσος».— Συγκρουσθεὶς εἰς Βόσπορον μὲ τό Ιταλικόν ἀπό «Premida» προσηράχθη, ὡς ἔγράφησαν καὶ εἰς τό προηγούμενον τεῦχό μας, εἰς τὴν ἀητήν Bebek. Οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ Λέση μεταβάνεις εἰς ἀποθέρησιν τοῦ σκάφους διεπιστώσαν, διότι αἱ προξενηθεῖσαι ἐν τῆς συγκρούσεως ζημιαῖς εἰς τὰ πλευρικά ἐλάσσοντα τοῦ Νο 1 είναι λίγαν ἀκτεπάνειαν. Οἱ δύται ἀνεῦρα καὶ τίνα ρήγματα εἰς τὰ υφαλα. «Η συγκράτησις τῆς διαρροῆς διά μόνον τῶν ἀντιλικῶν τεῦ πλοίου ητο ἀδύνατος, λόγῳ δὲ τῆς χαλαρώσισης τῶν χαρφώσων ἀπό την δύνησιν, ἐπεξειδήθη ἡ διαρροή καὶ εἰς τό κύτος Νο 2. Της γεγράφη συμβόλαιον τύπου Λέση μὲ τὴν Τουρκικὴν ναυαγοσωστικὴν ὑπερσαίσιαν, ἀναλαβούσαν τὴν ὑποχρέωσιν νά ἀνελκύσῃ τό σκάφος καὶ νά το περαδύσῃ ἐντός τῆς δεξιάς τῆς τῆς Στένιας. Αἱ ναυαγοσωστικαὶ ἔργασίαι ἥρχισαν ἡμέρας, οἱ δύται δύται ἐπελήφθησαν τῆς προσωρινῆς φράξεως τῶν ρηγμάτων. Αἱκολούθως ἥτιληθησαν τά δύστα καὶ τό πλοίον ἀνελκυσθεὶς διέξκιμενοισθη εἰς Στένιαν.

Εὗρον μετά τὸν δεξιμενούμον δὲ ἐν Κων)πόλεις ἀντιπρόσωποις τοῦ Λέση ἐπειθέρωσε τό σκάφος, εἰς τό δόποιον καὶ εἴρεις σειράν δῆλην ζημιῶν, διότις δέξιας τὴν ἀντικαταστασίαν 15, ὡς ἔγγιστα, ἀλασμάτων, τὴν ἀφαιρεσίαν ἐτέρων πάντας πρός ἐπισκευὴν καὶ ἐπαντοποθέτησην των καὶ τὸν ἐπισκευὴν τριῶν ἐπὶ τόπου. Τό πλευρικά ἐλάσσοντα τοῦ διαχωρίσματος Νο 2, θά χναντούσθην καθ' ὅλον αὐτῶν τό μήκος. Αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαὶ τῶν υφαλῶν θά γίνονται εἰς Κων)πόλιν, ἐφόδην, θά κριθή διπέρατήσης τό σκάφος εἰς ἔτερον λιμέναν πιθανῶς τόν Πειραιά διαθέτοντα περισσότερα τεχνικά μέσα.

Τὴν δην Μαΐου τό πλοίον ἐξήλθεν ἀπό τάς δεξιμενάς, ἥρχισαν δ' ἀμέσως αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαὶ τῶν ζημιῶν τῶν εὔρισκομένων ἀνωθεῖς: τίς ισάλου γραμμῆς, ἐλλίπεται: δὲ νά συμπληρωθοῦν αὐταὶ τὴν 14ην τρ.μ.

(Άπρ. 28—Μαΐου 10)  
«Βάντα».— «Οπως ἐναγράφαμεν καὶ εἰς τό προγνωμένον τεῦχό μας, κατά τὴν διάρκειαν κακοκοιρίας ἐθράυσθησαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαδόνης τὰ πρυμήσια τοῦ φορτηγοῦ «Βάντα» καὶ τό σκάφος παρακυρεύθην προδένησης ζημιᾶς εἰς ἑνα πλωτόν γερανόν. Οἱ Ιδιοκτήται τούτου, ὡς συμπληρωματικῶς ἔγνωσθη, ἀπατοῦν Ικανήν ἀποδημίωσιν, Ισχυριζόμενοι, διότι αἱ βλάσκι τοῦ γερανοῦ είναι σοβαραὶ καὶ θά ἀπατηθῇ διά τὴν ἐπισκευὴν των ἀρκετῶν χρηματικῶν ποσῶν καὶ μικρὸν χρονικὸν διάστημα. (Άπρ. 29)

«Καλούδιον».— Αἱ δραστικαὶ ἐπισκευαὶ τοῦ σκάφους ἐπερατώθησαν εἰς Μοντεβίδες, ἡ ἀπολεσθεῖσα ἀγκυρά του ἀνεσύρθη καὶ ἐπαντοποθετήθη, τό δέ πλοίον ἐπιθερηγήθην καὶ λαβῶν πιστοποιητικῶν ναυσιπλοίας ἀναγκήσαν διά Ροζέριο πρός φόρτωσιν.

(Άπρ. 30)  
«Χαδιώτης».— «Εφθασεν εἰς Μόντρεαλλ μὲ ἀρκετάς ζημιάς, ἀτινας ὑπέστη ἐκ τῶν πάγων, ἐνῷ χρόνῳ ἀνέπλεσε τὸν ποταμόν τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου. Διαρροή δέν ἐσημειώθη.

Τό πλοίον, προσειμένου νά λαδή πιστοποιητικῶν ναυσιπλοίας, ἀδεξιμενίσθη τὴν δην Μαΐου, ἐφρέμησκον δέ σοβαραὶ ζημιαῖς εἰς τρία ἐλάσσοντα τῆς πρώτης, εἰς πάντα πλευρικῶν νομοῖς καὶ εἰς τίνα ἐστατικά διαχωρίσματα. Ζημιαῖς τινάς παρετηρήθησαν καὶ εἰς τάς μηχανᾶς. Τό συνολικόν κό-

στος τῶν ἐπισκευῶν ὑπελογίσθη εἰς 6800 δολλάρια.

Σημειωτέον, διό τό ἀπό «Χαδιώτης» είχε προσκρούσει τὴν 4ην Μαΐου καὶ ἐπί τῆς προκυμαίας Sorel. (Άπρ. 30—Μαΐου 6)

«Στεφανίδος».— «Ἐν προσκράξει εἰς Mayo, διποὺ καὶ ἐγκαταλείψθη. Τό Πορτογαλικόν ναυαγοσωστικόν «Rebellas» φθάσαν παρά τό ναυάγιον, διταν ἐβαλτιώθη ὁ καιρός, ἀνέφερεν, διότι ἐπι τοῦ φορτίου 300 τ. μόνον είναι ἀδλαντές, 2500 τ. είναι βρεγμένοι, ἀλλὰ δύνανται νά διασωθεῖσιν τοῦ φορτίου είναι μεγάλα καὶ δέν καλύπτονται ἐκ τῆς διαθέσιμων τοῦ φορτίου.

Ἐν συνεχείᾳ ἐλήφθη τηλεγράφημα τοῦ πλοιαρχοῦ τοῦ «Στεφανίδος», πληροφοροῦσθεν, διότι τό σκάφος καλύπτεται ἀπό τά ἐκσπαντά ἐπί τοῦ καταστρώματος τοῦ κύματα καὶ σύρεται διαρκῶς πρός τὴν ἀκτὴν θριατάμενον καθ' θυμόν καὶ νέας ζημιάς. «Η ἀνέλκυσίς του είναι ἀδύνατος, ἀλλὰ καὶ ἀσύμφορος. Τό φορτίον του δέντος οὐρανοῖς διαστίζεται τοῦ φορτίου τοῦ θείου. Η ἀπόλεια τῆς Ελληνικού φρεσίτεται εἰς θραύσιν τοῦ τελικοῦ.

«Ελληνικὴ Δημοκρατία».— Μέ φορτίον φυσικῶν διά Κρήτην ἀπώλειας τὴν ἔλικα του παρά τὴν νησίδα Γραμβούσα, διποὺ καὶ ἡγκυροδέλησε. Εἰς βοήθειαν τοῦ ἀπεστάλη ἐκ Χανίων ἔνα βαζικόπλοιον, διπερασθεῖσας καὶ ἐρρυμούλκησης τό σκάφος εἰς Ρέθυμνον, λιμένα διότι προωρίζεται τό φορτίον τοῦ θείου. «Η ἀπόλεια τῆς Ελληνικού φρεσίτεται εἰς θραύσιν τοῦ Πειραιᾶ πρός έπικειμένον.

Κατά τὴν ρυμούλκησην τό ἐν βαζικόπλοιον προσέκρουσαν ἐπί τοῦ σκάφους καὶ ὑποστάθησαν ζημιαῖς διέκοψε τὴν ρυμούλκησην καὶ κατηνθυσθήθη εἰς Χανία. Τό ἀπό «Ελληνικὴ Δημοκρατία» θά ρυμούλκηση εἰς Πειραιᾶ πρός έπικειμένον.

«Μιχαήλ».— Αποκλεύσαν ἔν δάντασικον διά Μεσόγειον μὲ φορτίον γαιανθράκων ἐπανέπλευσεν εἰς δάντασικον πρός έπικειμένον τον ίαντος Μηχαήλ.

«Μιχαήλ Λ.».— «Αναχώρησεν ἔν Μεσογήας διά Παλέρμον πρός δεξαμενούμον καὶ ἐπισκευήν τῶν ἐπρακτεῖσθαις θραύσεων τοῦ πλοίου καὶ ἐπιθεωρηγήν τοῦ Λέση. «Η πατατηρήθησαν κατά τὸν πλοῦν διαρροή ἡτο ἐλαφρά, εὐκόλως δὲ συνεκρατεῖτο ἀπό μίαν ἀντίλιαν. Οταν τό πλοίον ἐφθάσαν εἰς Παλέρμο, θά δεξαμενή ἡτο κατελημένη, θά δὲ εἰσοδος εἰς αὐτήν τοῦ «Μιχαήλ Λ.» θά πραγματοποιηθῇ τὴν 15ην Μαΐου. Μετά τὴν ἐπισκευήν του τό σκάφος θά ἐπαναπλεύσῃ εἰς Μεσόγειον πρός παραλίδην τῶν ἐκφρωτωθέντων εἰς τὴν παραλίαν 1200 τ. γαιανθράκων εἰκόνα τοῦ φορτίου του, μεθ' θ' ἀναγωρήσῃ διά τὸν τελικὸν κύπεον προσφρούμενον. (Άπο. 1—5)

«Πατερίδος ΙΙ.».— «Ἐν Μασσαλίας διά Πειραιᾶ, ἀπώλεια, συνεπειά θραύσεως τοῦ τελικοῦ ἀξονος, τὴν ἔλικα του, εἰς πλάτος 40—3 B' καὶ μήκος 12—22 A., ήτο 80 μίλια μαρκάρων τῆς Νεαπόλεως εἰς τὸν λιμένα τῆς δόποιας καὶ ἐρρυμούλκησην ὑπό τοῦ Ιταλικοῦ τῆς γραμμῆς «Aventino». Η ρυμούλκησης συνεψωνήθη ἀντί άριστης 1000 λιρών. Οι ἀπίδιται τῆς «Πατερίδος ΙΙ.» θά καθαρίσαν πρός ιανόλασης εἰς Πειραιᾶς μὲ τὸ λαζαρέον «Vulcania», προκειται δὲ νά ματαρεθῇ καὶ τό ἐκ 1300 τ. γενικῶν εἰδῶν φορτίον τοῦ πλοίου. Κατά τὴν ἐκθεσιν τοῦ Λέση, συνεπειά θραύσεως τοῦ τελικοῦ ἀξονος εἰς τὸ κωνικὸν ἀπωλεύσθη ἡ Ελλ. Ο κύλινδρος τῆς χαμηλῆς πιέσεως ἐθράυσθη ἀπίσημη, πιθανῶς δὲ καὶ τρήμα τῆς βάσεως του. Αἱ μηχαναὶ θά λυθοῦν πρός ἀπιδέρθωσιν καὶ καθαρισμόν. Τὰ βλαβέντα ἔχοντα μετάλλου μέρη τῶν μηχανῶν, δὲ τελικός δέξιον καὶ θλ. Επί θα λυθοῦν πρός τοποθέτησην. Τό κόστος καὶ διάστημα τῶν ἐπισκευῶν δὲν είναι δυνατόν νά καθαρισθεῖσθαι εἰς τὰ 'Αγγλικά ναυηγαῖς, ἔνθη ἐναντηρήγητη τό πλοίον καὶ θά μεταφερθοῦν πρός τοποθέτησην. Τό κόστος καὶ διάστημα τῶν ἐπισκευῶν δὲν είναι δυνατόν νά καθαρισθεῖσθαι εἰς τὸν Λέση. (Άπο. 2—5)

«Νέλλιος» (Σημαία Παναμᾶ).— «Ἐκ Μπουένος "Άρες δι" Αμβρέσιον προσκρούσεις τηλεγράφημας πλευράς τῆς ζιλέρων Indio, παρά τό χιλιόμετρον 146, ἀνέλκυσθεν διμως ἀνευ βοηθείας καὶ ζημιῶν δέξθησθαις τοῦ πλοίου τοῦ Λέση. (Άπο. 7)

«Υβρόννη» (Σημαία Παναμᾶ).— Κατά τὴν ἔκφροτωσιν ἐν Αλεξανδρεία φορτίον quebraho ἐξηρτ. διά θηραίνεις εἰς αὐτό ζημιῶν καὶ ἐλλείμπατος. «Ἐκ 2000 σάκων διεσθήσαν οι 1700, οι δέ λοιποι είναι σχεδόν κενοί. (Άπο. 8)

«Ζάννες Γούναρης».— «Ἐνθ φερτούστε υπό φόρτωσιν εἰς Σάν Λορέντζο, προσειμένου επ' αὐτοῦ μια οιδηρή φορτηγή. Εν θλασία τοῦ πλοίου ἐβλαστηθεῖ. Επηκολούθησες εἰς θερηγήσις καὶ χορήγησης πιστοποιητικῶν ναυσιπλοίων. (Άπο. 9)

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

29, LEINTER SQUARE, 29

Γ. ΔΕΛΗΣ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τὸ ἀρχαιότερον ἐλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Baywater τοῦ Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτά ἀπό τὴν ἐλληνικής 'Εκκλησίας.— Καθαρόν, εύάρεστον καὶ μὲ δλας τὰς ἀνέσεις.— Περιποίησις ἐν τελῶς οἰκογενειακή.

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι: ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπελευθερωτῶν

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

«Φαέθων» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. διὰ Χούλλ. ἦν Ἀμβέρσαν 14)6, Μαΐου 20—31.

«Μαργαρίτης» ἀπὸ Νερότεραι καὶ Μάρ Ντέλ. Ηλάτα 7000 τ. δι' Ἀμβέρσαν 14)3, Ρόττερνταμ 14)6, Ἀμστερνταμ 14)9, ἐὰν δύο λιμένας 15)—, Μαΐου 10—25.

«Ἀνδρέας» ἐξ Σάντα Λορέντζο 8300 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)—, ἐὰν Ἀμστερνταμ 13)3, ἀ.φ.

«Ωνάση Πηνελόπη» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)—, ὥψιν ἀπὸ Σάντα Φέ 14)3, ἀ.φ.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Ροζάριο 6300 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλλ., Κάρδιφ, Μπλάου, Ἀμβούμπι ἢ Μπέλφαστ, 14)3, Μαΐου 11—25.

«Διλήφ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)6, φόρτωσις Τούνιον 5—25.

«Π. Μαργαρώνης» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)6, Τούνιον.

«Στρυχός» ἐξ Ροζάριο 6400 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλλ., Ἀμβέρσαν 14)—, ἀ.φ.

«Παπαλαμπέδης» ἐξ Ἀντιοχίας λιμένων ποταμοῦ 5500 τ. διὰ Σαναδίνανταν 16)—, ἀ.φ.

«Καλούδων» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6600 τ. δι' Ἀμβέρσαν 13)6, ἀ.φ.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούν. 25—Τούλ. 15.

«Ἀλεξανδρία» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαρέσει λιμένων Ἰολανδίας), Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούλ. 5—23.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούν. 15—28.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούν. 25—Τούλ. 10.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούν. 10—27.

«Γερώγιος Γ.» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 15)—, Τούλ. 1—20.

«Ἀλέκος» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούνιον—Τούλιον.

«Μαρουκών Πατέρα» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούν. 25—Τούλ. 10.

«Θεοφάνω» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούλ. 1—25.

«Ἐλλήφ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούλιον 1—20.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Ροζάριο 6300 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 15)—, ὥψιν δύο λιμένας 16)—, Μαΐου 22—28.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Ροζάριο 6100 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Τούνιον 18—28.

‘Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Ροζάριο 5800 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)6, Τούνιον 12—28.

«Ἀντώνης Γ. Λαζαρίδης» ἐξ Ροζάριο 6500 τ. δι' Χούλλ. 14)9, ὥψιν Ἀμβέρσαν 14)6, Μαΐου 15—28.

«Ἀλίκηρ» ἐξ Μπουένος Ἀϊόρες 7500 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλλ., Λίβερπολ., Μπίρκενχεστερ 13)10 1)2, Μαΐου 23—29.

### —Ἐξ Ἀδριατικῆς—Ἐρυθρᾶς—Μεσογείου

«Αιγαῖον» ἐξ Abu Zenima 6800 τ. μεταλλεύματος διὰ Κάρδιφ ἢ Πόρτ Τάλμποτ 15)—, Μάιον.

«Βασ. Δεστούνης» ἐξ Abu Zenima 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Λουγκέρζιη 15)—, Μάιον.

«Παρθενών» ἐξ Κέρδου 5000 τ. μεταλλεύματος διὰ Βενετίαν 7)9, καντσέλλο 20 Μαΐου.

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

«Νύμφη» ἐξ Ρόττερνταμ 7000—7500 τ. διὰ Γένοβαν — Σαβόνναν 5)7 1)2, ἀ.φ.

«Μαρία Ν. Ρούσσου» ἐξ Κάρδιφ 5200—5700 τ. διὰ Βενετίαν—Παρένναν 7)— ἔνα λιμένα, 7)6 δύο, ἀ.φ.

### —Ἐκ Βαλτικῆς—Λευκῆς Θαλάσσης (διὰ ξυλείαν)

«Ιθάκη» ἐξ Αρχαγγέλου 1700—1800 στάνταρ διὰ Λονδίνον 38)6 νέτ κατὰ στάνταρ, Μάιον.

«Τάσις» ἐξ Wyburg 2000 στάνταρ δι' Ἀλεξάνδρειαν σελ. 40)—, baulks, Τούνιον.

‘Ατμόπλοιον (Ἐλληνικόν) ἐξ Βίμποργκ καὶ 2—3 θέσεων Φινλανδίας 1900 στάνταρ περίπον δι' Ἀλεξάνδρειαν 42)6, Σεπτ. 15—30.

‘Ατμόπλοιον (Ἐλληνικόν) ἐξ 2—3 θέσεων Φινλανδίας 1300 φάδοις πολτοῦ ξυλείας διὰ Σαβόνναν ἢ Γενοβάν 43)6, ὥψιν Βενετίαν 48)—, Τούλιον 1—25.

«Αἰολός» ἐξ Λεινιγραδ 1400 φάδοις πολτοῦ ξυλείας (7 1)2 ο)δο) διὰ Ρόττερνταμ 17 1)4 χρυσᾶ Γερμανικά μάρκα, Τούλιον 1—20.

### —Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Μαρία Νομικού» ἐξ Νοβορωσίσκης καὶ Νιζολάϊεφ 1500 τ. φορτώματος διὰ Γαλάτα 4)9, f.i.o., ἀ.φ.

«Νοέμι—Τζούλια» ἐξ Θεοδόσιας 3600 τ. γχων διὰ Δούναβιν 3)9, f.i.o., Μάιον.

«Λεων. Ζ. Καμπάνης» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5800 τ. γεν. φορτίου διὰ Ρίον Ιανεῖδον—Μπουένος Ἀϊόρες φεύγεις, 9)9, f.i.o., ἔνα λιμένα φορτωσεως, ἔνα έκφορτωσεως, Τούλ. 1—15.

«Ορος Παρνασσός» ἐξ Όδησσον καὶ Νοβορωσίσκης 5350 κ. μ. ξυλείας (ἐντός τῶν κυτῶν) διὰ Μωάμεταν καὶ Βασσόραν 15)—, Μαΐου 12—20.

### —Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Κύνθηρα» ἐξ Δουνάβεως 70 βαγ. ξυλείας διὰ Κενίτρα καὶ Καζαπλάγκαν λ.στ. 11.0.0 καὶ υπόλοιπον 55—60 βαγόνια δι' ἔνα λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς λ.στ. 8.0.0, Μαΐου 20—31.

«Ἀστεμις Πήγτα» ἐξ Δουνάβεως 160 βαγ. ξυλείας διὰ τρεῖς λιμένας Ἐλλάδος λ.στ. 6.5.0 κατὰ βαγόνιον, ἀ.φ.

«Δίμηνη» ἐξ Δουνάβεως 135 βαγ. ξυλείας διὰ τρεῖς λιμένας Νοτίου Γαλλίας λ.στ. 9.10.0, Μάιον.

«Μαΐηντ διφ Σάμορος» ἐξ Δουνάβεως 110 βαγ. ξυλείας διὰ δύο λιμένας Ἐλλάδος λ.στ. 6.5.0, Μάιον.

### —Ἐξ Ινδιῶν

«Αννα Βούλγαρη» ἐξ Μαντζάς 7500 τ. φυστίκια δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 24)6, Τούνιον.

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

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

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

# Τό δεκαπενδήμερον

## τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς

'Εάν έξαιρέοη κανεὶς τὴν ζωηροτέραν κίνησιν, ποὺ προσέλαβεν ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλεῖτκατά τὴν τελευταίαν ἐβδομάδα, αἱ συνθῆκαι ἔργασίας ἀπὸ δύος τοὺς λοιποὺς τομεῖς τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ὑπῆρχον ἀπογοητευτικαὶ καὶ μὲν σποραδικὰς μόνον ναυλῶσεις. Μία ὑπέρμετρης χωρητικότης συσσωρεύεται πρὸς δλας τὰς διευθύνσεις, ὁ δ' ἀνταγωνισμὸς διὰ τὴν ἔξασφάλισιν κάθε ἐμφανιζομένης διαταγῆς δημιουργεῖ τὴν ἀδυναμίαν πρὸς ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν.

Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλεῖτ, συνεπείᾳ τῆς παρατηρηθείσης εὐρυτέρας ζητήσεως ἀραβοσίτου καὶ λιναροσπορού· ἀπὸ τὰς καταναλωτρίας ἀγορᾶς τῆς Εὐρώπης καὶ λόγῳ τῆς ἐλλείψεως τοῦ ἐκ Ρουμανίας συναγωνισμοῦ μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς Ρουμανικῆς κυβερνήσεως ἀπαγόρευσιν τῆς ἔξαγωγῆς δημητριακῶν καρπῶν γενικῶς, ἐπέδειξε ζωηροτέραν κίνησιν ναυλῶσεων, χωρὶς δύως καὶ αἱ τιμαὶ νὰ σημειώσουν, εἰμὶ μικρὰν βελτίσισιν, ίδια δὲ μετὰ τὴν 12ην Μαΐου καὶ διὰ σκάφη μικροῦ μεγέθους. Τόση ὑπῆρχεν δὲ πίεσις τῆς πληθωρικῶς προσφερθείσης χωρητικότητος. Πάντως, εἶνε χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, διὰ αἱ πληρωνόμεναι τιμαὶ τῶν ναυλῶν διὰ φορτώσεις τέλους Μαΐου—Ιουνίου παρέμειναν ἀναλλοίωτοι καὶ διὰ φορτώσεις ἀπωτέρων ἡμερομηνιῶν.

Οἱ ναυλωταὶ ἡδυνήθησαν νὰ καλύψουν εὐκόλως τὰς ἀνάγκας τῶν, τὸ δὲ ἐνδιαφέρον τῶν ἐπεδιχθῆ κυρίων διὰ φορτώσεις ἔγυντέρων ἡμερομηνιῶν καὶ μέχρις Ιουνίου, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ διὰ φορτώσεις Ιουλίου. Τόση ὑπῆρχεν δὲ πίεσις τῆς πληθωρικῶς προσφερθείσης χωρητικότητος. Πάντως, εἶνε χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, διὰ αἱ πληρωνόμεναι τιμαὶ τῶν ναυλῶν διὰ φορτώσεις τέλους Μαΐου—Ιουνίου παρέμειναν ἀναλλοίωτοι καὶ διὰ φορτώσεις ἀπωτέρων ἡμερομηνιῶν.

Προκειμένου διὰ τὴν Ἀργεντινήν, ἡ ἐν αὐτῇ ὑπάρξις μεγάλων διαθεσίμων ποσοτήτων ἀραβοσίτου θά ἦτο δυνατόν νὰ δώσῃ ἔργασίαν εἰς δλα τὰ στρεφόμενα πρὸς τὸ Πλεῖτ σκάφη, θεωρεῖται δύως πολὺ ἀπίθανος ἡ ἐπέκτασις τῆς ζητήσεως φορτίων εἰς τόσον εύρειαν ἀκτίνα. Αἱ περιουσίαι πλούσιαι τοποῖαι εἰσοδεῖται τῆς Εὐρώπης δὲν ἔχεινται θησαυροί εἰσέτι, τὰ δὲ ἀποθέματά των ἔξακολουθοῦν νὰ ἐπηρέαζουν τὰς εἰσαγωγάς. Κατὰ τὸ τετράμηνον Ιανουαρίου—Απριλίου εἰσήχθησαν εἰς τὰς Ἕπειρος καὶ ἀπό τὸν 30.600.000 κουδώτερος γεννημάτων ἔναντι 35 ἑκατ. κουδώτερος τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ π.ε. Ἀλλὰ καὶ τὰ λοιπά ἔξαγωγικό κέντρα ὑπελείφθησαν εἰς κίνησιν. Οὕτω, ἐκ τῆς παραλίας Εἰρηνικοῦ ἐφορτώθησαν κατὰ τὸ ίδιον 4μῆνην 2.603.000 κουδῶτες ἔναντι 4.145.000 κ. τοῦ 1933 καὶ ἐκ τῆς Αὐστραλίας 2.612.000 κ. ἔναντι 4.781.000 κ. τοῦ ίδιου 4μῆνου τοῦ π. ε.

Ἡ Βόρειος Ἀμερικὴ ἐν πλήρει ἡρεμίᾳ, ἀπὸ δὲ τὸ Μόντρεαλ—παρὰ τὸ ἀνοιγμα τοῦ ποταμοῦ—σποραδικά σημειοῦνται αἱ ἀκείθεν ναυλῶσεις. Τὴν αὐτὴν ἡμέραν παρουσίασε καὶ ἡ ἀγορὰ ἔχαρεων τῆς Κούβας. Εἰς τὰς ἀγορᾶς τῆς "Απω" Ανατολῆς μικρὰ ἡ κίνησις, οἱ ναυλοὶ δύως δεικνύουν σταθερότητα. Ἐσημειώθησαν κατὰ διαλειμματα ναυλῶσεις διὰ κυάμους Μαντζουρίας καὶ διὰ δρυζανῶν Saigon, μικρὰ δὲ κίνησις φορτώσεων ἐπεκράτησε καὶ ἀπὸ τὴν παραλίαν Madras. Η Αὐστραλία, μετὰ μίαν ἡρεμίαν ἀρκετῶν ἡμερῶν, ἔναύλωσε, μὲν σταθεράς τὰς τιμάς, μερικὰ σκάφη, ἡ ἀκείθεν δύως ἐργασία δὲν προβλέπεται νὰ προσλάβῃ τὴν περιστινή τῆς ἔκτασιν.

Ἡ Μεσόγειος σχεδὸν ἐν ἀπραξίᾳ, δὲ Δούναβις ἐν πλήρει ὀπραξίᾳ διὰ φορτώσεις γεννημάτων μετὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν ἔξαγωγῶν. Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἀνέψιεν γενικωτέρων ἐνδιαφέροντος παρέσχε μίαν συνήθη ἐργασίαν διὰ γαιάνθρακας καὶ ἔυλειαν διὰ Μεσόγειον καὶ γενικῶν φορτίων διὰ Σαγκάην ἢ Dalny εἰς τὰ 14)—f. i. o.

Κατὰ τομεῖς οἱ ναυλοὶ διεκμάνθησαν, ὡς κάτωθι:

ΠΛΕΙΤ: Αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν σταθεραὶ εἰς τὰ σελ. 14)9 ἔως 15)6, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων καὶ διὰ δλας τὰς θέσεις, ἀπὸ ἄνω λιμένας τοῦ Ποταμοῦ (οὐχὶ δύως πέραν τοῦ Ροζάριο) διὰ Ιαγγλίαν—Κόντινεντ καὶ διὰ φορτώσιν Μαΐου—Ιουνίου. Εἰς τὰς τιμάς αὐτὰς τὰς δύκαδης ἐκλείσθη χωρητικότης (52 πλοία ἐντὸς ἐβδομάδος, ἔξ. δων 24 πλοία τῶν 9ην Μαΐου). Μία ἀνατιμητικὴ τάσις, περιωρισμένης δύως ἀκτίνος ἐξεδηλώθη ἀπὸ τὴν 12ην Μαΐου, ἀφορῶσα δὲ ἀτμόπλοια μικρᾶς χωρητικότητος. Οὕτω Ἐλληνικὸν ἀπ 5500 τόννων, 10 ο.ο., ἐκλείσθη ἀπὸ Ροζάριο διὰ Ιαγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 16)3, ἔτερον δὲ ἀτμόπλοιον 7.000 τ. ἐκλείσθη ἀπὸ Σαν Λορέντζο εἰς τὰ 16)6 διὰ Δουγκέρκην. Ἡ τελευταία σύτη τιμὴ δύως δὲν εἶναι χαρακτηριστικὴ αἰσθητῆς βελτιώσεως, ἔαν δηληθῆ ὅψιν πόσον πολυάσπανος εἶναι οἱ λιμῆναι τῆς Δουγκέρκης.

Ἡ προκύψασα ζωρότης ἀποδίδεται, ὡς καὶ ἀνωτέρω γράφομεν, εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν Ρουμανικῶν ἔξαγωγῶν. Εἰς τὸ μέτρον τῆς τοῦτο προέβη ἡ κυβέρνησις τοῦ Βουκουρεστίου, διότι, λόγῳ τῆς ἀνομβρίας σοβαροὶ διαφαίνονται οἱ κίνδυνοι καταστροφῆς τῆς νέας εἰσοδείας. Δέοντος νὰ προστεθῇ, διὰ εἰς τὰ κλεινόμενα διὰ φορτώσεις γεννημάτων ἐπεκράτησις τῆς ηρήσεως τῶν εἰς Βρατιλαν ἢ Γαλάτοι μὲ σελ. 2)6 ἔξτραπλέον τῆς βασικῆς τιμῆς.

Ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν χαλαραὶ αἱ τιμαὶ, ἔτοιμα δὲ πλοία ἐπληρώθησαν 12)9 διὰ Μαΐου, κατ' εὐθείαν Αμβέρσαν. Διὰ Ιουνίου 12)3. Ἐναυλώθησαν ἐκ Πλεῖτ τὰ ἄλιτα:

«Εἰρήνη Κυριακίδου» ἐκ Ροζάριο 5500 τ. (10 ο.ο.) διὰ Ιαγγλίαν—

Κόντινεντ 16)3, Μαΐου 20—30.

«Πολύμνια» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Δουγκέρκην 16)6, ἀρχὰς Ιουνίου.

«Εψιλον» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ ὥρισμένους λιμένας Αγγλίας 15)3, Μαΐου 20—30.

«Δημητρία» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ Αγγλίας 15)6, Μαΐου.

«Αννα» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ ὥρισμένους λιμένας Αγγλίας 15)3, Μαΐου 20—30.

«Ζαννῆς Λ. Καμπάνη» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Ιαγγλίαν—Κόντινεντ 15)—Ιουλίου 10—30.

«Πανάχραντος» ἐκ Ροζάριο 7000 τ. διὰ ὥρισμένους λιμένας Αγγλίας 14)9, Ιουν. 13—26.

«Απτικός» ἀπὸ Νεκτούσα 5800 τ. διὰ Λονδίνον—Χούλλα—Αβονιού ή Ρότερνταμ 15)3, ἔαν Κάρδιφ, Μπάρρου, Σουάνη ἢ Αμβέρσαν 15)—Μαΐου 16—30.

**ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ:** Διὰ τὰς πτωχάς ἐκ Μόντρεαλ φορτώσεις διετηρήθη ἡ παγία τιμὴ τῶν σελ. 1)4 1)2 τὸ κουδρτερ διὰ Ιαγγλίαν, 1)3 διὰ Αμβέρσαν καὶ 10 σεντς τὰς 100 λίβρας διὰ Μεσόγειον. Διὰ φορτία παλαιοισθήρου ἐκ Νόρδερν Ρέιντζ ἐπληρώθησαν 11), f. i. o., διὰ Ιαπωνίαν καὶ δολ. 3.50 διὰ Ιαγγλίαν.

**ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ:** Μὲ σταθερὸν τὸν τόννον ἡ ἀγορὰ τῶν γεννημάτων Αὔστραλίας, ἐκλείσθησαν δὲ σκάφη εἰς τὰ σελ. 24)3 διὰ Μεσόγειον—Ιαγγλίαν—Κόντινεντ. Απὸ Dalny διὰ πλήρη φορτία κυάμων Ματζουρίας ἐπληρώθησαν σελ. 21)3 διὰ Αμβέρσαν ή Ρότερνταμ, ἀπὸ δὲ τὴν παραλίαν Madras 23)—διὰ Μεσόγειον καὶ 24)6 διὰ Κόντινεντ, φόρτωσιν Ιουνίου—Ιουλίου.

**ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:** Ἡ ἀγορὰ σταθερωτέρα διὰ ἀμέσους φορτώσεις, μὲ τιμὰς ναυλῶν διὰ διὰ Δυτ. Ιταλίαν 7)3 Αδριατικήν, διὰ Πειραιᾶ, διὰ Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ, 7)9 Ρίον Ιανείρου καὶ 8)9 έως 9) ἔως 9) διὰ Μπουένος Αὔρες. Ναυλώσεις φορτηῶν ἐκλείσθησαν αἱ ἀκόλουθοι:

«Γεώργιος Γ.» ἐξ Οὐαλλίας 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανείρου 7)9, Μαΐου.

«Πανάχραντος» ἐκ Ρότερνταμ 6350 τ. διὰ Μπ. Αὔρες—Λά Πλάτανος 8)9, Μαΐου.

«Δημ. Γ. Θερμιώτης» ἐκ Δάντσιγκ 6200 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6)9, ἔαν Μπανιόλη 7)—, οψιόν Αδριατικήν 7)4)1)2, ἀ. φ.

«Ζαννῆς Λ. Καμπάνη» ἐκ Ρότερνταμ 7000 τ. διὰ Ρίον Ιανείρου 7)9, ἀ. φ.

«Εἰρήνη Ν. Ράλλια» ἐκ Ρότερνταμ 5600 τ. διὰ Τσιβιταβέκιαν 5)9, ἀ. φ.

**ΔΟΥΝΑΒΙΣ:** Μετὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν Ρουμανικῶν ἔξαγωγῶν γεννημάτων, διὰ οὓς λόγους ἀναφέρομεν ἀνωτέρω, ἡ ἀγορὰ αὐτῆς κυριολεκτικῶς ἐκλείσθη. Πολλὰ πλοῖα καταπλεύσαντα πρὸς φορτώσειν ἥρχισαν ἡδη ἀναχωροῦντα κενά καὶ ἄλλα μὲ τιμῆς μόνον φορτίου. Τὸ ληφθὲν μέτρον πλήσσει κυάμων τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, ίδια δὲ τὰ μικρὰ σκάφη τὰ ἐκτελοῦντα Μεσογειακούς πλόας βάσιοι τῆς ἐργασίας των τὰ Ρουμανικά γεννημάτα: Διὰ ξυλείαν ἐκλείσθησαν αἱ ἀκόλουθοι ναυλῶσεις:

«Μπρία Νομικού» ἐκ Δουνάβεως 105—110 βαγόνια διὰ Λιμένα Ανατ. Ελλάδος λ. στ. 6.0.0, ἔαν 2 λιμένας λ. στ. 6. 5. 0, Μαΐου 20—Ιουν. 5.

«Τάμεισις» ἐκ Δουνάβεως 6000 τ. (γεννήματα ἐκ διαμετακομίσεως) διὰ Ρότερνταμ 10)3 (berth).

«Ασπ. Νομικού» ἐκ Δουνάβεως 95 βαγ. ξυλείας διὰ 2 λιμένας Ελλάδος λ. στ. 6. 10. 0, Μαΐου.

«Νικόλαιος» ἐκ Δουνάβεως 400 βαγ. ξυλείας διὰ Παλαιστίνη—Συρίαν—Κύπρον—Ρόδον (τρεῖς λιμένας) λ. στ. 6.10.0 κατὰ βαγ. fob., τέλη Μαΐου.

**ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ:** Αἱ Σοβιετικαὶ ἔξαγωγαὶ μὲ συνήθη κίνησιν διὰ δλας ἀκτίνος τὰ εἰδῆ τῶν φορτίων, ίδια δὲ διὰ ξυλείαν κατὰ κύριον λόγον καὶ ἀκόλουθως διὰ γαιάνθρακας, γεννημάτα καὶ γενικά φορτία. Αἱ ἀπικρατήσασι τιμαὶ δείκνυνται ἀπὸ τὰς κατωτέρων ἀντιπροσωπευτικάς ναυλῶσεις:

«Μαιώτις» ἐκ Μαρπόλεως 2600 τ. ἀλατος διὰ Δούναβιν 4)—f. i. o. ἀ. φ.

«Αντ. Βροντίσης» ἐκ Μαριουπόλεως 4400 τ. γαιανθράκων διὰ Αλεξανδρείαν 5)3 f. i. o., Μαΐου.

«Δύο Φίλοι» ἐκ Μαριουπόλεως 5500 τ. γαιανθρ. διὰ Δ. Ιταλίαν 7)—, ἀ. φ.

«Κατίνα» ἐκ Νοβορωσίσκης 3800 κ. μ. πριονισμένης ξυλείας διὰ Βηρυττόν ή Τρίπολιν (Συρίας) 7)—, Μαΐου 20.

«Δημ. Ν. Ράλλιας» (6 συνεχῆ ταξίδια) ἐκ Μαριουπόλεως 500 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 7)3)1)2, έαν Σαβόνναν 7)3)1)2, έαν Νοβαρίτην 7)2)1)2, τὸ α'. ταξίδιον φορτώσις έως 20 Μαΐου.

«Δέσποινα» ἐκ Πότι ή Νικολάεφ 5100 τ. μαγγανέζας διὰ Βουλώνην—Ρότερνταμ 9)10)1)2, Αμβέρσαν ή Ρότερνταμ 9)7)1)2, Μαΐου 20—28.

«Τόνης Χανδρῆς» ἐκ Μαριουπόλεως 4700—5000 τ. γαιανθρ. διὰ Βορδώ ή Λα Ροσέλλ 9)4)1)2, Μαΐου 15—30.

«Νήριτος» ἐκ Μαριουπόλεως 6300 τ. γαιανθρ. διὰ Ιταλίαν 7)—Μαΐου 20—30.

«Αν. Νικόλαιος» ἐκ Μαριουπόλεως 6300 τ. γαιανθρ. διὰ Ρουέν 9)4)1)2, Αμβέρσαν 9)—, ἀμφοτέρους 10)1)1)2, Ιουνίου 1—15.

«Καίτη Χανδρῆ» ἐξ Αρχαγγέλου 1250 στάνταρ ξυλείας διὰ Αλεξανδρείαν 48)6, δροι Ρουσσωνού, (ητοι 6) φορτώσιν, 1)3 ἐκ φορτώσεων, Ιουνίου 4—18.

«Αγιοι Βίκτωρες» ἐκ Νοβορωσίσκης 3500 κ. μ. ξυλείας διὰ Πει-

ραιδ 6/6, στην Αδριατικήν 8/3, όψιόν Δυτ. Ιταλίαν (δχι Βορείως Νεοπόλεως) 8/3, έάν Αλεξάνδρειαν 7/3, Μαΐου 22—30.

«Πόλι» έκ Βατούμ—Νοβορωσίκης 7000 κ.μ. ξυλείας διά Δυτ. Ιταλίαν 7/9, Μαΐου 15—20.

«Άγι. Γεωργαντής» έξι Αρχαγγέλου 1500 στάνταρ δι' Αλεξάνδρειαν 47/6 (δρος Rous owood), Ιουνίου 3—17.

«Γάσσος Κ.» έκ Μαριουπόλεως 4700—5000 τ. γαμανθρ. διά Μασσαλίαν ή Σέπταν 7/4) 1/2, αμφοτέρους 7/9, Ιουν. 10—20.

«Πόλοντς» έκ Μαύρης Θαλάσσης 5200—5500 τ. γεννημάτων διά Νορβηγίαν 10/7) 1/2, Μαΐου 20.

«Πολύκτωρ» έξι Πόλι ή Νικολάεφ 7000 τ. μεταλλ., διά Βουλγαρίαν—Ρότερνταμ Ρόδης (συμπεριλαμβανομένου και Υμουρίντιν) σελ. 9/1) 1/2, Ιουν. 5—15.

«Ναυτίλος» έκ Χερσόνος 7000 κ.μ. ξυλείας (Egyptian balk.) δι' Αλεξάνδρειαν 6/6, Ιουνίου 1—8.

«Κατίγκω» έξι Αρχαγγέλου 950 στάνταρ δι' Αλεξάνδρειαν 50)—, Ιουν. 3—17.

«Μαρή Χρυσόρη» έκ Χερσόνος 3500 κ.μ. τηλεγρ. στύλων διά Βενετίαν 10/—, 750 κ.μ. κουφώματα διέ Όδησσού διά Βενετίαν 10/6 και υπόλοιπον συμπλήρωμα πριονισμένης ξυλείας διά Βενετίαν 8)— μέ 1/9 φορτωτικά, Μαΐου 25—Ιουν. 8.

«Ρίτι Χανδρή» έκ Μαριανουπόλεως 7250 τ. πίσσης διά Γάνδην 9/3, έάν και Ρότερνταμ 9/9, Ιουνίου.

Έκ διαφόρων Μεσογειακών κέντρων έκλεισθησαν διά φωσφάτα, άμμωνισαν, δλας κλπ. φορτία τά κάτωθι φορτηγά μας:

«Θεόδωρος Τ.» έκ Βενετίας 1000 τ. άμμωνισας είς σάκους διά Πειραιά 22/1) λιρέττας, palango—palango, Μαΐου 20—25.

«Ευανδρος» έκ Χουέλβας 5500 τ. φωσφάτων διό Δυτ. Ιταλίαν 7/6, 8.φ.

«Μαρουσιώ» έκ Βόλου 7500 τ. έγχωρίου σίτου διά Πειραιά δρ. 55.50 f.i.o., άμ. φ.

«Αννα Ν. Γουλανδρή» έκ Πειραιώς και Μεσσολογίου 4000 τ. άλατος και λιπασμάτων διά Σάντος και Μοντεβίδεο 10/—, 8.φ.

## Πειραιϊκή ναυλαγορά

Αι ρωσικαὶ ἔξαγογαὶ κατ' εἰδὴ φορτίων και τιμὰς ναύλων διεγνωμόθησαν κατά τὸ α'. 15θήμερον τοῦ Μαΐου οὐς ἔξης:

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.—Λόγο μόνον φορτηγά έναντιώθησαν, τὸ ἐν ἐν Λονδίνῳ, 5000 τ. δι' Αγγλίαν 10/9, δύριον Δανίαν 12/9, καντσέλλο 5 Ιουνίου και τὸ ἄλλο εἰς Πειραιά, 5500 τ. βαρέων γεννημάτων διά 4 λιμένας Νορβηγίας σελ. 10/7 1/2 βάσιν 1 λιμένα, φόρ. Μαΐου. Αέγεται, οὗτοι τὸ δεύτερον ἀτρόπλοιον είναι ζωρητικότητος ἀνω τῶν 7000 τ. και ἐδέχθη διά συνελικήμων φορτίων κατέφεραν τιμήν. Λόγῳ τῆς ἀφθονίας διαθεσμούν ζωρητικότητος ἐνδερεφερθησαν πολλὰ σκάψη διά τὴν ἀνωτέρῳ εἰς Νορβηγίαν μεταφοράν, δι' ὃ και ἐπέτυχον οἱ ναύλωται τόσον ζημιηλὸν ναύλον. Πρός τὸ παρόν δὲν ἐπάρχουν ἀλλα διαταγαὶ και λέγεται οὗτοι και εἰς τὸ προσεχές μέλλον δὲν πρόκειται νὰ παρουσιασθῇ φορτίος ἵσαντι νὰ ἀπορροφήσῃ τὴν καθημερινῶς αἰχομένην ἀργούσαν Ελληνικὴν ζημιητικότητα.

ΓΑΛΑΝΘΡΑΚΕΣ.—Απ' 5000 τ. ἔκλεισθη δι' Ιταλίαν εἰς τὰ 7/4 1/2, η δὲ διαταγὴ τῶν 5000 τ. διά Βορδὼ — Λάρ. Ροσσέλ (ἀρχάς Ιουνίου) ἔκλεισθη εἰς τὰ 9/7 1/2 μὲ 6 πέννας ξεῖται ἐάν δεύτερον λιμένα η εκφορτίσεως. Παρουσιάσθη μία διαταγὴ (καντσέλλο 30 Μαΐου) δι' Αρμέρον—Ρότερνταμ—Αμερικανῶν 5500—6000 τ. ήτις και ἔκλεισθη εἰς τὰ 8/6 μὲ 1000 τ. ἐκφορτωσιν 1)—και 6 π. ξεῖται διά δεύτερον λιμένα η εκφορτώσεως τῆς ιδιαίς χώρας η 9 π. ξεῖται ἐάν ἐτέρας χώρας.

ΠΙΣΣΑΔΑ.—Η διά Μάιον διαταγὴ τῶν 6000 τ. ηρξήη εἰς 7—7500 τ. και ἐπληρώθη δι' αὐτῆς ναύλος 9/3 fot and stoved διά Γάνδην η Ρότερνταμ, μὲ 6 πέννας ξεῖται ἐάν ἀπὸ 2 λιμένας φορτωσθεως.

ΕΥΛΕΙΑ.—Αξιαὶ λόγου ναυλώσεις διά ξύλιναί πτηδοζαὶ αἱ πλευραὶ τρεῖς εἰς Αρχαγγέλου δι' Αλεξάνδρειαν (φορτωσις ἀρχὰς Ιουνίου). Διά τὴν πρώτην (950 στάνταρ) ἐπληρωθησαν 50)— μὲ 6— φορτωτικά συμπεριλαμβανομένων ὅλων τῶν εξόδων τοῦ λιμένος, ἀντὶ 9)— ποὺ ἐπληρώνοντο πέρσοι. Διά τὴν πρώτην (1250 στάνταρ) ἐπληρωθησαν 4/6 και διά τὴν τρίτην (1500 στάνταρ) σελ. 4/7. Τὰ τρία αὐτὰ πλοῖα ενδισχονται διαθέσιμα εἰς Κόντινεν και προστίμησαν τὴν ἀνωτέρῳ ἐφρασίαν ἐπιστροφῆς, ἐλλείψει καλλιτέρας. Εξ Μ. Θαλάσσης ἔκλεισθησαν ἀπὸ 7000 κ.μ. (Egyptian balks) δι' Αλεξάνδρειαν 6/6 μὲ 1/9 φορτωτικά, ἀπὸ 3500 κ.μ. τηλεγρ. στύλων διά Βενετίαν 10/—, μὲ συμπλήρωμα 750 κ.μ. κουφώματον 10/6 και υπόλοιπον πριονισμ. ξυλείας 8)— μὲ 1/9 φορτωτικά. Υπάρχουν και ἄλλα φορτία διά Γιάφαν, Τρίπολιν, Αλεξάνδρειαν και Ιταλίαν, ἐνδιαφέρονται δὲ δι' αὐτὰ πολλὰ ἀτρόπλοια.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ : Υπάρχουν δι' Ιουνίου μερικαὶ διαταγαὶ διά Κόντινεν και πληρώνονται 9)—δι' ἀπὸ 5500 τ. και 8/9 δι' ἀπὸ 7000 τ. δὲν είναι δ' ἀπίθανον ὅτι οἱ ναύλωται θὰ ἐπιτύχουν νὰ κλείσουν εἰς τὰς χαλαρὰς αὐτὰς τιμὰς Ἐλληνικὰ η ξένα στράφη.

ΑΟΥΝΑΒΙΣ : Κατόπιν τῆς ἀπαγορεύσεως τῶν ἔξαγωγῶν γεννημάτων η ἀγορά αὕτη, ποὺ ἀπετέλει προνομιούχον βάσιν ἔργασίας διά τη φορτηγά σας, ἔχεισθαι. Αέγεται, οὗτοι εἰς τὴν Νότ. Ρωσίαν ὑπέστη μεγάλην ζημιάν η νέα ἐσοδεία τῶν γεννημάτων, ἐάν δὲ ἀποδειχθῇ τοῦτο ἀπορίες, θὰ ἐπιφέρῃ ἀμεσον ἀντίτυπον ἐπὶ τῆς ναυτιλίας μας, τῆς ὁποίας σπουδαίως θέλει διογκωθῆ τὸ ἐν παροπλισμῷ τοννάς.

## Καὶ νέα ἀγορὰ φορτηγοῦ

«Vermont» Γαλλικόν, ἡγοράθη παρὰ τοῦ κ. Δ. Καλλινίκου ἀντὶ τιμῆς 9.200 λιρῶν, πρὸς ἀντικατότασην τοῦ πωληθέντος πρὸς διάλυσιν

φορτηγοῦ «Nijl». Τὸ ἀγορασθὲν σκάφος ἔχει κλάσιν Veritas, εἶναι τὸν γηράς 5186, νάτ 3200 τ. και φορτίου 8380 τ., κατασκευασθη ἐτὸ 1919 εἰς τὰ ναυπηγεῖς «Bartram & Sons» τοῦ Σούντερλαντ. Χθέρων διά φορτία γεννημάτων εἰς χῦμα διαθέτει 460.000 κ.π. διά δέρματα 438.000 κ.π. και διά μπανκαρές 8380 κυδ. ποδῆν.

Φέρει δύο καταστρώματα και ἔχει διαστάσεις μήκους 399 π., πλάτους 52.3 και διαγωνίου διάθυμον κυτῶν 28.3 π., μὲ πρόσταγον 39, μεσόσταγον 112 και ἐπισταγον 48 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ κατακυνθῆς «North Eastern Marine Co» και διανάρεσ 369 θυμ. Ιππων., εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27", 44", 73" και διαδρομὴν ἀμβλάου 48" ίντον. Είναι εφουδιασμένον μὲ ραδιογωνισμέτρον και θά παραληφθῇ εἰς Βράτην.

## Ο Ναυλοτιμάριδμος τοῦ 'Απριλίου

Καθ' ὅ διον τὸν παρεβόντα μηδην «Απρίλιον αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων δι' ἀπαντας τοὺς τομεῖς τῆς Ηγυκοσίου ναυλαγορᾶς παρέμειναν εἰς τὰ χαλαρὰ ἐκεῖνα ἐπίπεδα, εἰς τὰ ὅποια εἰχον φθίσει κατόπιν τῆς ἀλληλοειδεῖσχου πιώσεως διαρκοῦντος τοῦ τελευταίου τριμήνου. Οὕτω δὲ μέσος δρος τοῦ ναυλοτιμάριθμος ἐκεῖσται εἰς τὰ διά ορο, έκπιτη 64.09 τοῦ Μαρτίου και 63.45 ορο τοῦ Απρίλιου π.π. Κατὰ τομεῖς η παρατηρηθεῖσα διακύμανσι, ἐν συγκρίσει και πρὸς τὸν Μάρτιον ἔχει ὡς ἔξης :

Θαλάσσα. τομεῖς	Τιμάρ. Διαφ.ο.ο
Εύρωπη	67.96 -1.19
Βόρειος Αμερικὴ	55.62 -0.73
Νότιος Αμερικὴ	63.52 +0.47
Άνατ. Ινδίας·Αφρικὴ	75.24 -1.08
Ειρηνικὸς—Ανταρκτικὰ	57.65 +2.25
Σύνολον	64. -0.14

Οπως και κατὰ τοὺς προηγουμένους μηδας, εἴτε και κατὰ τὸν 'Απρίλιον διακριθεὶσας συντελεστής, ποὺ ἐκράτησε τὴν ναυλαγορᾶν ἐν καταπώσει, ὅπηρεν δὲ ἐλλειψις εἰδηστικήτητος τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Εύρωπης, οἵτινες οὐδέλως ηγύρων τὰς παραγγελίας τῶν πέραν τῶν ὅρων τῶν ἀμέσων ἀνακυρῶν των. Δι' ἓν μικρὸν χρονικὸν διάστημα κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 'Απρίλιου παρουσιάσθησαν μερικαὶ ἐνδειξεις βελτίωσεως τοῦ έμπορίου τῶν γεννημάτων, τὸ γεγονός δ' αὐτὸν παρέσχε λαβὴν εἰς ποιάν τινα ἀνάρρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Ή βελτίωσις δημιουργή και βραχυτάτη, τὸ δὲ τέλος τοῦ μηνὸς εὔρει και πάλιν τοὺς ναύλους εἰς τὴν προηγουμένην χαλαρότητα τῶν.

Οι ναύλοι διά γεννημάτων τοῦ Ηλεῖτη πρόστησαν τὴν ἐπίδειξιν τιμῶν προσωρινῆς τάσσων πρὸς ἀνατίμησιν, ητις δημως πολὺ σύντομα ἀνεκόπη. Περισσότερον ἐνδικέρονται εἰς τὴν τόνωσιν τοῦ μέσου δρου τοῦ ναυλοτιμάριθμου εἰς τὸν τεράδα Αδστραλίας—Ειρηνικοῦ, παρέμεναν πάντοτε εἰς ἐπιπλέα χαλαρά.

Οσον ἀφορει τὰς ἀγορὰς τῆς 'Ανατολῆς, αἱ ἔκπιται διαταγαὶ δὲν ἡδυνήθησαν νὰ καλύψουν τὴν διαθέσιμων και προσερεμένην χωρητικότητα, εἴτε δὲ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ηγολούθησαν μίαν σταθεράν διποτηρητικήν πορείαν.

## NORTHERN SUPERINTENDING CO LTD

(NORDISK KONTROLFORRETNING A/S)

TALLYING AND CHECKWEIGHING FOR SHIP OWNERS :

Grain, Seed, Feedingstuffs, Minerals, Timber and other cargoes in all Ports.

Head Office: COPENHAGEN, Bornholmsgade 8.

### BRANCHES :

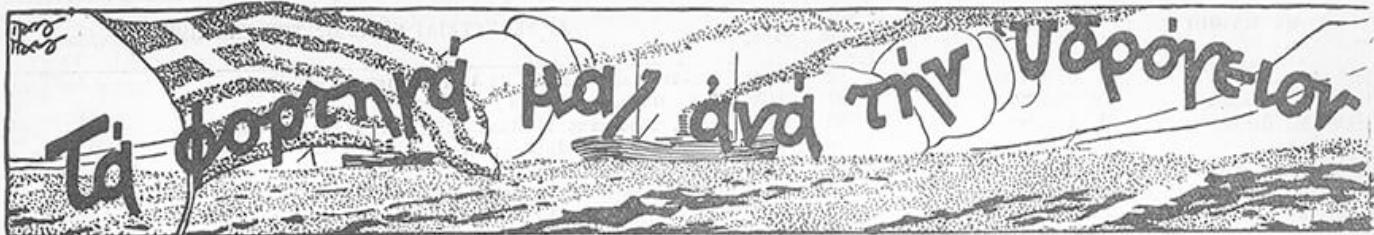
Nordische Kontroll Ges. m. b. H. 45 Catha-	rinestrasse,	HAMBURG
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Am Wei-	dedamm 3,	BREMEN
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Konig-	sdlatz 15,	STETTIN
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Langer	Markt 38,	DANZIG
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Leuve-	haven 80	ROTTERDAM

Telegraphic Address: "Kornopsynas,"

Agency for the U. K.

CARGO SUPERVISORS Ltd.,

Bevis Marks House, Bevis Marks,  
LONDON E. C. 3.



ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άνεγ. Ηειραιά 4 Ματου διά Ρωσίαν
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	άργει Χιονί από 28 Ιαν.
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	εφθ. Χερσόνησα 8 Ματου
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εφθ. Γιεράρχητάρ 22 Απρ. διά Μπ. "Άρρες
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	εφθ. "Αγκώνα 3 Ματου
Άγια Βαθύβρα	Α. Λογοθέτη-Μ. Φακῆ	13	4572	άνεγ. Οράνι 24 Απρ. διά Μπ. "Άρρες
Άγια Θαλασσή	Α. Κεράνη	11	3809	άνεγ. Σαζόνναν 7 Ματου διά Ρωσίαν
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	εφθ. Γιεράρχητάρ 17 Απρ. διά Μπ. "Άρρες
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	άνεγ. Αμερίσων 6 Ματου, Ουζάν 8 διά Βυργιττόν
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπαπάρα	15	3687	άνεγ. Σουάνη 28 Απρ. διά Χαλίφαν
Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	εφθ. Vagnizza 2 Ματου και Ηειραιά 14
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	εφθ. Δάντισκην 19 Απρ., παρέμενε 6 Ματου
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	άργει Ηειραιά από 15 Μαρτίου
Άδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Πειθή	08	4537	έν πλήρει Ροζάριο 15 Απρ. διά Βυργίτην
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκης κλπ.	84	1324	άργει Χιονί από 15 Μαρτ.
Άδελφοτης	Ι. Ν. Ρουλανδήρη	08	3882	εφθ. Ipswich 28 Απρ.
Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	εφθ. Ζαγόλης Κλιν 3 Ματου διά Αιδερπούλ
Άγιοιον	Παλεοννυγαρίου-Σκριβάνου	12	1755	εφθ. Γαλάτας 26 Απρ. φορτώνει
Άιγανες	άδ. Ηατέρχη	17	3792	εφθ. Σουάνη 5 Ματου διά Ηέρτ Τάλρποτ
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	εφθ. Μαρπούλιν 8 Ματου υπό φόρτωσιν
Άινος	Α. Λουζή	10	3551	άνεγ. Πέναρη 27 Απρ. διά Ζαράτ
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	άνεγ. Γιάφαν 25 Απρ. διά Fethiye
Άιτη Γιώργης	Νομ. Σιγάλη	08	2098	εφθ. Σορίαν 5 Ματου
Άδαμας	Μιχ. Λαζαρού	18	4144	άνεγ. Σάν Νικολάς 14 Απρ. διά "Άδσνρου"
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	εφθ. Τάιν 20 Απρ.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	εφθ. Μπ. "Άρρες 2 Ματου
Άλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	εφθ. Ζαγόλην "Αγ. Βικέντιον 5 Ματου διά 'Αμερίσων
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	εφθ. Ζαγόλης Μαζέρας 5 Ματου διά Λονδίνον
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	17	5140	εφθ. Ζαγόλης Μαζέρας 3 Ματου διά Μπ. "Άρρες
Άλκινη	Κα. Ε. Α. Λεμού	95	2701	άργει Χιονί από 29 Ιουν. 1932
Άλκινην	Σ. Λιβανού	20	5116	εφθ. Ζαγόλην "Αγ. Βικέντιον 24 Απρ. διά Μοντεβίδεο
Άλκεφιδης	Μωρή Εμπειρίκου	01	5148	εφθ. Σπέτζιαν 2 Ματου. Παρεδόθη πρός διάλυσιν
Άμβρακικός	Η. Ηραποπαπᾶ	05	2883	εφθ. Ηειραιά 5 Ματου
Άναστασία	Κ. Α. Πατρούτση	99	3025	εφθ. Ζαγόλης Κωνίλιν 30 Απρ. διά Φάλμου
Άναστ. Πετρούτσης	Δ. Πατέρα	14	3382	εφθ. Κάρδιφ 3 Ματου
Άναστ. Πατέρας	Σ. Γ. Ραζή	19	3566	εφθ. Ροζάριο 1 Ματου υπό φόρτωσιν
Άνδρεας	Ν. Κ. Κυδωνιάς	12	4393	άνεγ. Ροζάριο 1 Ματου διά Λάζ Ηάλμας
Άνδριωτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	εφθ. Ζαγόλης Μαζέρας 26 Απρ. διά Ρίον Ιανέρηον
Άννα	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εφθ. Ηειραιά 14 Ματου (θύ πλεύση "Ινδίκες")
Άννα Βούλγαρη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Ηειραιά από 17 Φεβρ.
Άννα Βασιλάκη	άδ. Γουλανδήρη	21	4442	εφθ. Μεσολόγγη 8 Ματου
Άννα Ν. Γεωργαντής	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Ηειραιά από 2 Απρ.
Άννα Μαζαράκη	έτ. Σταθάτου	15	5885	εφθ. Ζαγόλης Sabang 22 Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Άννα Σταθάτου	Κ. Μιχάλου	05	3298	εφθ. Ζόύναν 2 Ματουκαί ζαγ. 9 διά Ηειραιά
Άννα Σταθάτου	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Ηειραιά από 15 Ιαν.
Άντωνιος	I. Βροντίση	04	2690	εφθ. Σύρον 19 Απρ.
Άντώνιος Βροντίσης	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	εφθ. Ζαγόλης Μαζέρας 20 Απρ. διά Μπ. "Άρρες
Άντώνης Γ. Λεμός	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεγ. Λιγνοτύχη 4 Ματου, Νιούζενες 8 διά Γένεσιν
Άντώνης Μιχαλού	Γ. Γεωργαντή	15	3557	εφθ. Γιεράρχητάρ 8 Ματου διά Ρουέν
Άντώνης Γεωργαντής	Δ. Κυδωνιάς	07	3920	εφθ. Βενετίαν 29 Απρ. και Ραθένναν 8 Ματου
Άντώνιος Δ. Κυδωνιεύς	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεγ. Δάντισκην 29 Απρ., Γιεράρχητάρ 7 Ματου διά Γένεσιν
Άντώνιος Σταθάτος	οιος Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	εφθ. Αίγαν 5 Ματου
Άντζουλέττα	Σ. Λιβανού	19	5289	άνεγ. Κάρδιφ 24 Απρ. διά Μοντεβίδεο
Άξιδης	Z. Βαλμέ	05	3607	άνεγ. Πεντογράκησιαν 5 Ματου διά Ρουέν
Άποκια	Άντ. Ρούσου	11	4861	άνεγ. Τάιν 28 Απρ. διά Ηλέτ
Άργεντινα	Μαρή Εμπειρίκου	21	4786	άνεγ. Αρμέρσων 29 Απρ. διά Ηειραιά, εφθ. 12 Μαρτ.
Άργολικός	I. Νικηφόρους κλπ.	05	4319	εφθ. Χεύλλ 7 Απρ. "Επωλήθη εις Ιταλούς πρός διάλυσιν
Άριάδην	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	εφθ. Ζαγόλης Barbados 14 Απρ. διά Ροζάριο
Άριάδην Παντελή	E. Γουλανδήρη	05	3470	εφθ. Ζαγόλης Κλιν 3 Ματου διά 'Αρμές; σκν
Άριστ. Λ. Γουλανδήρη	Πήγητα	06	1433	εφθ. Ηειραιά 31 Μαρτ. Εναντιώθη
Άρτεμισια	Η. Μαχρή	06	4343	άργει Ηειραιά από 2 Απρ.
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	εφθ. Μπάρρου 4 Ματου
Άρχων	Κωστή Λαζαρού	21	1361	εφθ. Χερσόνησα 5 Ματου υπό φόρτωσιν
Άσημίνα Μπάικα	Η. Μπάικα	95	1495	άνεγ. Σουάνη 3 Ματου διά Ρινέστο
Άσια	'Ολιβιέ	92	2893	εφθ. Ηράκλειον από 12 Ιαν. 1932. Σταθμός άνθρακευσεών
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	εφθ. Ρουέν 4 Ματου και Νιούπορτ 11
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	εφθ. Χαλίφαν 30 Απρ.
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	εφθ. Θινίκην 4 Ματου
Άττικος	A. Λουζή	06	4078	εφθ. Σάντος 26 Απρ.
Άφροσσα	Α. Κιρτάτα	05	2485	εφθ. Μαριούπολιν 1 Ματου
Βαλλιάνος	A. Λουζή	08	4731	εφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Ματου
Βάντα	Θ. Επιφανιάδη	03	4190	άνεγ. Σαζόνναν 25 Απρ. διά Ρωσίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γράδες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	διήλθε Σουέζ 9 Μαΐου δι' Εύρωπην
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	εφθ. Όδησσον 8 Μαΐου
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931. Έπωλήθη εις "Αγγλους
Βενιζέλος	άδ. Σιφνίου	10	1005	άνεχ. Σέτταν 8 Μαΐου διά Καλάμας
Βιολαντό Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	εφθ. Μπέλφαστ 6 Μαΐου
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	εις Δούναβι 8 Μαΐου υπό φόρτωσιν
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	άργει Σύρον από 13 'Απρ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	εφθ. Ζουγκουλδάκι 1 Μαΐου
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	άνεχ. Γέρνια 26 'Απρ. Γιεραλτάρ 8 Μαΐου διά Τσελιτσίκιαν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. Ν. Ύδρην 8 Μαΐου διά Πατρών
Γαργελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	εις Γιάφαν 1 Μαΐου
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπικου	18	4289	εφθ. Σάρπιες 7 Μαΐου
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πατρών από 27 'Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιμουρά	96	2187	άνεχ. Πατρών 12 Μαΐου διά Χερσόνα
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Ροζάριο 26 'Απρ. διά Λάζ Ηάλιμας
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	εφθ. Ντουμπρόδην 4 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	εφθ. Ροζάριο 5 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Λιβανδός	άδ. Λιβανδός	28	3831	διήλθε Φ. Νοράνχα 27 'Απρ. δι' Εύρωπην
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σίκ	30	4108	διήλθε Πειρί 19 'Απρ. διά Καρπούτικιαν
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κλπ.	05	4391	άνεχ. Μπουνέος "Άύρας 9 Μαΐου διά Λάζ Ηάλιμας
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεχ. Βεντίτιαν 3 Μαΐου διά Χερσόνα
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανούπολου	90	2538	άργει Πατρών από 3 'Απρ.
Δαναδός	Π. και Γ. Κ. Λεμός	06	4419	φθάνει Mostaganem 16—17 Μαΐου
Δάρμας	άδ. Πήγτα	83	1595	άργει Χίον από 11 Φεβρ.
Δάρφη	Σ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρουάν από 17 Μαρτ. Έπωλήθη εις "Αγγλους
Δάρφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	4882	άνεχ. Μπλάζο 5 Μαΐου δι' Αλεξανδρείαν
Δελφίν	Λω και Ανδραΐδη	06	3816	άνεχ. Χάρτιλεπου 28 'Απρ. διά Εργάστην
Δέσποινα	Κοσμή και Γεωργιάδη	09	4461	φθάνει Ardrossan 14—16 Μαΐου
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	διήλθε Γιεραλτάρ 5 Μαΐου διά Λιθαρπούλ
Δέσποινα	έτ. Μ.χαλινού	06	3016	εφθ. Σύρου 4 Μαΐου
Δημήτρης	Σ. και Η. Λεμού	05	3338	διήλθε Κ)λιν 30 'Απρ. διά Σανίν Λου (Ροδανού)
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άργει Πατρών από 22 'Απρ.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	εφθ. Αμβέρσαν 5 Μαΐου
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	εφθ. Ρόττερνταρ 6 Μαΐου
Δημ. Ιγγλέσης	υίδην Δ. Ιγγλέση	18	5275	εφθ. Μπουνέος "Άύρας 8 Μαΐου
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	άνεχ. Νεσπόλιτην 4 Μαΐου δι' "Ανδρον
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικού	03	1171	εις Δούναβιν 4 Μαΐου υπό φόρτωσιν
Διαμάντιο	άδ. Τατούμπορου	03	2281	εφθ. Γένοβαν 25 'Απρ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	άνεχ. Κάρδιφ 9 Μαΐου διά Πατρών
Διον. Σταθάτος	άταρ. Α. Σταθάτου	19	5450	εφθ. Βεντίτιαν 1 Μαΐου
Διρφύς	Βασ. Πατέρα και Σίκ	06	2795	άνεχ. Βρατίλαν 1 Μαΐου διά Ρουάν
Διώνη	Γ. Ανδραΐδη	06	4227	εφθ. Δάντισγκ 7 Μαΐου
Δούναβις	Λασον. Α. Εμπειρίκου	15	5604	άργει Πατρών από 10 'Απρ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άργει Πατρών από 19 'Απρ. Έναυλώθη
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλάτα	17	4604	διήλθε Φερν. Νοράνγκ 2 Μαΐου διά Ροζάριο
"Εβη	Ν. Γ. Λιβανδός	13	4521	εφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 1 Μαΐου
"Εδισων	'Εθνικής	96	1103	άργει Πατρών από 15 'Ιαν. 1933
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	εφθ. Πατρών 4 Μαΐου
Ειρήνη Κυριακίδηον	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εφθ. "Αγ. Βικέντιον 28 'Απρ. και άνεχ. 9 Μαΐου διά Ηάλιτ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	εφθ. Ταϊτιανέκιαν 3 Μαΐου
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	εφθ. Λονδίνον 9 Μαΐου
'Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	διήλθε Πόρτ Σατή 21 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διήλθε Πόρτ Σατή 1 Μαΐου διά Ρόττερνταρ
'Ελένη	Δ. Λώρη	01	1882	εφθ. Ταϊτιανέκιαν 28 'Απρ.
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Η. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άργει Πατρών από 15 Μαρτ.
'Ελένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπικου	19	5260	εφθ. Ρίον Ιανέρον 5 Μαΐου
'Ελένη Τ.	Α. Τσργ.άζου	97	3039	εφθ. Σύρου 10 Μαΐου
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	εφθ. Πόρτ Σατή 4 Μαΐου και Πατρών 14
'Ελισάβετ Β.	Γ. Γρέγου	04	4649	εφθ. Αδενούπολι 10 Μαΐου
'Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	εφθ. "Αδενούπολι 10 Μαΐου
'Ελληνικό	Ηαπαδημητρίου	04	3059	εφθ. Καζακπλάγκαν 8 Μαΐου
'Εμμ. Σταυρούδης	Κ. Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρου από 27 Δεκ. 1931
'Επαμ. Κ. Εμπειρίκος	Γιοι 'Επ. Εμπειρίκου	27	4385	εφθ. Ροζάριο 2 Μαΐου
'Εργονύλα	Ν. Τατσόδηρου	05	2715	εφθ. Μαριούπολιν 1 Μαΐου
Εδανδρος	Μ. Βαλράς	98	3543	εφθ. Μπουνέο 4 Μαΐου
Εύβοικός	Μαρη Εμπειρίκου	22	4792	εφθ. Αμβέρσαν 21 'Απρ. Φορτώνει
Εύγενος Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	εφθ. Μαρηλάν 4 Μαΐου
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	εφθ. Μπ. "Άύρας Ρότς 8 Μαΐου
Εύγενία Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	4862	διήλθε Λάζ Ηάλιμας 10 Μαΐου διά Νεκότσα
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	άνεχ. Μαντράς 3 Μαΐου διά Πόρτ Σατή (διαταγής)
"Εβρος	άδελ. Λ. βανού	18	5283	άνεχ. Ροζάριο 4 Μαΐου διά Μπάρρου
Εύτυγία	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βεντίτιαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	διήλθε Κ)λιν 30 'Απρ. διά Φάλμουθ
"Εψιλον	Λασον. Ν. Εμπειρίκου	11	5461	εφθ. Μπουνέος "Άύρας 4 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	εφθ. Ροζάριο 30 'Απρ.
Ζαννίς Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	εφθ. Ράντερς 1 Μαΐου
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλάτα	20	5842	άνεχ. Γένοβαν 5 Μαΐου διά Ηάτρας
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	άργει Ροζάριο από 1 Φεβρ. Έναυλώθη
Ζηνοβία	έτ. «Μ.χαλινού»	06	2947	εφθ. Γεύνια 5 Μαΐου
"Ηρων	Χρ. Γ. Σορώτου κλπ.	06	1516	εφθ. Πατρών 4 Μαΐου
"Ηφαιστος	υίδην 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	εφθ. Πατρών 10 Μαΐου
Θάλεια	'Ηλία Συλᾶ	17	4574	άνεχ. Τάιν 2 Μαΐου διά Μπ. "Άύρας.
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	εφθ. Πεσκάρα 5 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	φθάνει Μοντεβίδεο 16—18 Μαΐου
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	Σιγκαύε Μεσσήνην 9 Μαΐου διά Βενετίαν—Παδάνιαν
Θεοφανώ	άδελφοι. Λιθανοῦ	17	4240	διήλθε Φ. Νορόνχι 26 'Απρ. δι' Εύρωπην
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πλαστήρης	10	4427	άνεγ. Ζαΐμπροδυκες 26 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	άνεγ. Ροζάριο 21 'Απρ. διά Λάζ Πάλμας
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	έφθ. Βιλλαν Κ) τουσιον 4 Μαΐου
Θέτις Α.	Γ. Αναρεάδου	10	4111	διήλθε Λαύριον 27 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	διήλθε Κ) λιν 10 Μαΐου διά Καλάμας
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	άνεγ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Γένοβαν
"Ια	Η. Χατζηλία	17	4860	έφθ. Σύρον 22 'Απρ.
"Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Αλεξανδρείαν 27 'Απρ. και άνεγ. 3 Μαΐου δι' Οηγασίου
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	έφθ. Αδρονούθ 14 'Απρ., παρέμενε 7 Μαΐου
"Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	άνεγ. Πιεραιά 12 Μαΐου ζικ Ρωσίαν
"Ιλισσός	Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	άνεγ. Μέθηλ 3 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
"Ιουλία	Η. Χατζηλία	08	3742	έφθ. Σουκάν 11 Μαΐου
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	άνεγ. Ροζάριο 3 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
"Ισιδήνη	Στεριώτη και Σ.α	90	2399	εις Μυτιλήνην 1 Μαΐου
"Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Σπαλάτο 6 Μαΐου και Πιεραιά 14 διά Ρόδον
"Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	διήλθε Νικαράρ 7 Μαΐου δι' Εύρωπην
"Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου
"Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρᾶ	17	3527	έφθ. Θιγίκην 3 Μαΐου
"Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	διήλθε Puerto Obligado 29 'Απρ. δι' Εύρωπην
"Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	610	έφθ. Πιεραιά 2 Μαΐου
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διήλθε Περναμπούκον 8 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
"Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Νικολάεφ 8 Μαΐου
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Πιεραιά 23 'Απρ.
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3095	έφθ. Πιεραιά 18 'Απρ.
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	2948	άνεγ. Μαρ) λιν 4 Μαΐου διά Γάνδην
Καθαριώτισσα	Γ. Καραδία	13	1877	έφθ. Πιεραιά 25 'Απρ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	έφθ. Πιεραιά 10 Μαΐου
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Ιμαγχαρ 7 Μαΐου
Καλουδώ	Γ. Ασημορίτη	04	4921	έφθ. Ροζάριο 30 'Απρ. φορτώνει
Καλυψώ Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	18	5686	διήλθε Γιεραλτάρ 6 Μαΐου διά Μασσάγιον
Καπετάν Στρατῆς	Δ. Κουμπῆ	06	3547	άργει Πιεραιάς από 11 Νοεμ. 1932
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5231	έφθ. Περναμπούκον 3 Μαΐου
Κάσος	άτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	εις Κ) λιν ἀποκινούσεις ζημιάς, Μαΐου 12
Κάτε	Ν. Δυκιαρδοπούλου	18	5197	άνεγ. Πιεραιά 7 Μαΐου δι' "Απω Ανατολήν
Κατερίνα, (τάνκερ)	άτ. «Πετρέλαια»	87	2495	άνεγ. Πιεραιά 11 Μαΐου διά Κ) νιζαν
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	διήλθε Κ) λιν 7 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	άνεγ. Πιεραιά 11 Μαΐου διά Νοβορωσίσκην
Κατίνα Βούλγαρη	Ν.Κ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Μοντεβίδεο 4 Μαΐου
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου	05	3890	διήλθε Γιεραλτάρ 10 Μαΐου διά Λονδίνον—Δάντιγκ
Κεραμιές	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	έφθ. Σπαλάτο 29 'Απρ.
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. "Αλ) δρειαν 5 Μαΐου
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζήδη	11	4153	άνεγ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Τσιδ:ταδέκιαν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άργει Σύρον από 13 'Απρ.
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιάδη	07	3539	έφθ. Όραν 3 Μαΐου και διήλθε Πιεραιά 13
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	10	3562	εις Δούναβιν 5 Μαΐου
Κόρδυτον	Γ. Ν. Λουλούδη	69	2118	εις Βενετίαν 13 Μαΐου
Κούνιοργας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρια-Κυρ. Ξένου	15	4914	άργει Πιεραιάς από 13 'Απρ.
Κύνηρα	Πολιχρ. Κατράκη	02	1070	άργει Πιεραιάς από 17 Μαρτ. Εναυλώθη
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Στινά	12	3994	διήλθε Κ) λιν 30 'Απρ., Γιεραλτάρ 9 Μαΐου δι' Αρντρέσσαν
Κύμα	N. Λιθανοῦ	11	3959	έφθ. Πιεραιά 30 'Απρ. και άνεγ. 7 Μαΐου διά Ρωσίαν
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	άργει Πιεραιάς από 8 'Απρ.
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	διήλθεν Όραν 9 Μαΐου διά Λονδίνον
Κωστής	B. Κατούλα	19	5438	άνεγ. Μπ. Μπλάχιν 15 'Απρ. δι' Ελλαδα
Κωστή	N. Πίσση και M. Weisman	05	3876	άργει Πιεραιάς από 13 Δεκ. 1933
Λάκης Νομικός	Η. Νομικοῦ	01	927	έφθ. Μάλταν 4 Μαΐου κι Μασσάγιαν 5
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	εις Βεριλλαν από 28 'Απρ. φορτώνει
Λεωνίδας ΙI.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	ἀνελκυσθέν, έσορμουλκήθη εις Sassnitz, 8 Μαΐου
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	17	4271	έφθ. Πιεραιά 27 Μαρτ. Εναυλώθη
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	διήλθε Μαζέρας 2 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Λίμνη	Η. Σταυρουλοπούλουκισια	96	1346	έφθ. Καλάμας 6 Μαΐου. Είτε Δούναβιν
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σ.α	10	2143	διήλθε Γιεραλτάρ 5 Μαΐου διά Fedalah
Μαίνητ δφ Σάμος	A. Κουλούρηου	01	1190	άνεγ. Πιεραιά 4 Μαΐου κι Μασσάγιαν 5
Μαίρη II	N. Λιθανοῦ	10	1354	εις Βεριλλαν από 28 'Απρ. φορτώνει
Μαίρη	N. Γ. Λιθανοῦ	09	1459	ἀνελκυσθέν, έσορμουλκήθη εις Sassnitz, 8 Μαΐου
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Πιεραιά 27 Μαρτ. Εναυλώθη
Μαίρη Δευτεραίου	Bχρ. Δευτεραίου	03	1383	διήλθε Μαζέρας 2 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Μαϊώτις	A. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Καλάμας 6 Μαΐου. Είτε Δούναβιν
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	διήλθε Γιεραλτάρ 5 Μαΐου διά Fedalah
Μαλιακός	Μασή 'Εμπειρίκου	12	3903	άνεγ. Πιεραιάς 14 Μαΐου
Μάξη Βόλφ	Πορτόδηνος	17	6694	εις Χαλκίδα από 19 'Απρ.
Μαρη̄ Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	01	2365	έφθ. Γαλάται 22 'Απρ. Φορτώνει δι' Ελλάδα
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανοῦ	89	2187	άργει Αλεξανδρείαν από 17 Μαρτ.
Μαργαρίτης	άδ. Πιεριόδαρά	13	4584	έφθ. Πιεραιάς από 11 'Απρ.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	έφθ. 'Αρδέρον 22 'Απρ. Φορτώνει
Μαρία	K. Λιμοῦ	01	3090	άνεγ. Πιεραιάς από 28 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Περρή—Δ. Τσικτσεράνη	00	1216	έφθ. Ζουγκουλδάκι 6 Μαΐου
Μαρία Μ. Διακάκη	M. Διακάκη	10	4362	άργει Σύρον από 25 'Απρ. 1932
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	έφθ. Κόρκ 2 Μαΐου
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Πιεραιάς 2 Μαΐου κι Ρωσίαν 11
Μαρία Σταθάτου	έπατ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	εις Πότι 5 Μαΐου
Μαριγώ Λ.	N. Λύρα	02	4146	διήλθε Κ) λιν 5 Μαΐου διά Τσιδ:ταδέκιαν. Επωλήθη πρός διάλυσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΓΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Η. Νομικού	19	5241	Σειρήνες Sabang 3 Μαΐου διά Βλαδινστάκι
Μαριέττα	Ν. Ευσταθίου	06	4660	άνεγκ. "Αμδέρσαν 5 Μαΐου διά Νισύπορι, έφθ. 8
Μαρικία Πρωτοπαπά	Η. Πρωτοπαπά	15	4447	Σειρήνες Κολόμπο 4 Μαΐου διά Σαλγκόν
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	άνεγκ. Δάντσιγκ 3 Μαΐου Νιόδερ 7 διά Βιντετίνη
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδεσφών Κιρτάτα	04	4784	έφθ. Γδενία 11 Μαΐου
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	3610	Σειρήνες Παραμπάσκο 5 Μαΐου διά Ρίον Ικνέριον
Μαριουώ Πατέρα	Δ. Πικέρα	17	4269	διεγένεται "Άγ. Βικέντιον 28 Απρ. διά Ρόττερνταμ
Μάριος Τ.	Α. Τεριάζου	04	1128	Σειρήνες Κλήνι 12 Μαΐου διά Ηάρης
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	έφθ. Γένοβαν 29 Απρ. και Πατριάτικ 13 Μαΐου
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	έφθ. Βόλον 4 Μαΐου
Μαρουσιώ Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3356	άνεγκ. Μπάρερ 8 Μαΐου διά Fray Bentos
Μαρτύριος	Π. Μ. Λόδης	04	2134	Σειρήνες Κλήνι 3 Μαΐου διά Σαβόνιαν
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	άνεγκ. Σάνταν 4 Μαΐου διά Πατριάτικ 11
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	έφθ. Πόρτα 29 Απρ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Larvik 3 Μαΐου
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	Σειρήνες Λαζαρίον 2 Μαΐου Γιβραλτάρ 9 διά Ακνίαν
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	άνεγκ. Τοιθιανίδην 3 Μαΐου διά Ζουγκουλδάκι
Μιχαήλ Α.	1. Λιβανού Η. Πρωτοπαπά	13	4160	έφθ. Παλέρμο 2 Μαΐου (Είταν διά Βαντίναν)
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	άνεγκ. Μπάχ. Μπλάγκαν 21 Απρ. διά Εύρωπην
Μιχαλάκης	Ν. Ευσταθίου	19	5234	άνεγκ. Μπ. Μπλάγκαν 26 Απρ. διά Μαδέρας
Μιχάλης	Λ. Φατούη	12	3646	άνεγκ. Δάντσιγκ 7 Μαΐου διά Γένοβαν
Μιχαλιώς Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	έφθ. Δάντσιγκ 5 Μαΐου
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	εἰς Πατριάτικ 14 Μαΐου
Μοντιώρ	Σ. Φαρκούχ	06	3690	άνεγκ. "Αιραταρντάκ 4 Μαΐου διά Δάντσιγκ
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	άνεγκ. Μπάχ. Μπλάγκαν 28 Απρ. διά Πατριάτικ
Μύκονος	Ε. Ν. Βιντιάδη	94	2151	διαλύεται εἰς τὴν Σαβόνιαν
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	εἰς Ζουγκουλδάκι 10 Μαΐου φορτώνει
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Η. Σαχτούρη	02	1953	Σειρήνες "Άδεν 2 Μαΐου διά Βασσάρων
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Βαντίναν 1 Μαΐου
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	εἰς Ζουγκουλδάκι 7 Μαΐου υπό φόρτωσιν
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαραλίοι	12	3451	Σειρήνες "Άγ. Βικέντιον 30 Απρ. διά Βίλλαν Κατσίδην
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	έφθ. Παλέρμο 2 Μαΐου (Είταν διά Βαντίναν)
Νεράϊδα	έτ. Η. Νομικού	03	2759	έφθ. Σαγκάνην 21 Απρ.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εἰς Πατριάτικ 7 Μαΐου και Στρατόν 11
Νέστος	Ν. Λιβανού	19	5764	Σειρήνες Sabang 30 Απρ. διά Βλαδινστάκι
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	έφθ. Μπ. "Αϊρες 7 Μαΐου και Ροζάριο 9
Νηρεύς	"Εμπ. Χατζηλίκια	13	6694	έφθ. Σπάτζιαν 11 Απρ. Παρεδόμη πρός διάλυσιν
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεγκ. Μπάχ. Μπλάγκαν 8 Μαΐου διά 'Αμδέρσαν
Νίκη	Δ. Βεργατζήδη	17	958	έφθ. Κ. ιταν. 25 Απρ. φορτώνει
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	εἰς Πατριάτικ 10 Μαΐου
Νίκος	Α. Γρυπαίοι	14	3892	άνεγκ. Τάιν 2 Μαΐου διά Βαντίναν
Νίκος Τ.	"Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	Σειρήνες Φ. Νορίνχα 24 Απρ. διά Νιάππην
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	έφθ. Βρατλαν 26 Απρ. φορτώνει
Νικόλαος 'Αθανασούλης	χληρ. "Αθανασούλη	01	3572	άνεγκ. Νικολάει 6 Μαΐου διά Λούναδην
Νικ. Γ. Κουλούκουντης	έτ. "Ατλαντικός	17	3201	άγριας "Αιμπελάκι από 7 Μαΐου 1928
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	έφθ. Massowah 3 Μαΐου και άνεγκ. 7 διά Bandar Shahpour
Νικόλαος Πομπός	Μ.χ. Πάργκου	12	4499	εἰς Στυλίδην 1 Μαΐου
Νικόλαος Πάγκος	Μικέ Φιλίνη	04	3111	άνεγκ. Νιούδηρος 21 Απρ. διά Μπ. "Αϊρες
Νικόλαος Φιλίνης	Β. Σ. Ρωσούμου	10	4540	εἰς Ρωσίαν 8 Μαΐου υπό φόρτωσιν
Νικόλας	Ίω. Αγγέλου	12	4351	άνεγκ. Σάνι Νικολάει 26 Απρ. διά Τανερίφφαν
Νικόλας 'Αγγελος	Ν. Ηατέρα	06	3435	άνεγκ. "Αιρέρσαν 2 Μαΐου διά Μπ. "Αϊρες
Νικόλας Πατέρας	άδ. Γιανναγά	15	4732	Σειρήνες Πόρτ Σατέ 24 Απρ. και Όρχαν 6 Μαΐου διά Ρουέν
Νίτσα	Ν. Λουκιαρδοπούλου	21	4504	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Ηατέρα και υιῶν	04	5804	Σειρήνες Λάς Πάλμας 4 Μαΐου διά 'Αμδέρσαν
Οινούσιος	υιῶν Επ. Εμπειρίκου	22	4677	άγριας Πατριάτικ από 10 Απρ.
"Όλγα Έπ. Εμπειρίκου	"Η. Ξενιού-άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
"Ομόνοια	«Τράμπ. Co»	18	5188	έφθ. Νικολάει 26 Απρ.
"Ορος Κύνθος	Μαργαρώνη-έτ. «Ατλ.κόρ»	15	3654	άνεγκ. Πατριάτικ 10 Μαΐου διά Ρωσίαν
"Ορος Παρανασσός	«Τράμπ. Co»	19	5182	άνεγκ. Κάρδιφ 2 Μαΐου διά Ρίον Ικνέριον
"Ορος Ροδόπη				
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεγκ. "Ιμριγχαρ 26 Απρ. διά Μοντεβίδεο
Παγασητικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3457	έφθ. Βραζιλίαν 29 Απρ.
Παναγής	Ν. Λουκιαρδοπούλου	20	5187	άνεγκ. Μπ. Μπλάγκαν 26 Απρ. διά Τανερίφφαν
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	"Ιδε: «ΦΛΩΡΑ»
Παναγ. Θ. Κουμαντάρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	εἰς Πατριάτικ από 19 Απρ.
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούκου	15	4661	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Απρ.
Πάνες	Α. 'Αναστασίου	06	1781	Σειρήνες Ιδε: Καταν. 25 Απρ. διά Port Lyautey
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άγριες Πατριάτικ από 19 Απρ. 1931
Παντελής	Κ. Λευδή	11	3845	άνεγκ. Ροζάριο 28 Απρ. διά Λάς Πάλμας
Παντιάς	άδειλ. Μαργαρώνη	12	5149	άνεγκ. Μόντρεαλ 4 Μαΐου διά Χάμποτον Ρόδης
Παπαλευδός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	εἰς Σάντα Φέ από 11 Απρ.
Παρθενών	άδ. Ηεθή	08	3189	έφθ. 'Αλεξάνθρειαν 9 Μαΐου
Πάτρα	Τσαρκιράνη-Κωνιγκίδη	96	3256	έφθ. Μεσσίναν 23 Απρ.
Παῦλος	Ν. Μπαλδενάκη και Σιά	90	2223	άγριες Νάντην από 23 Νοεμ. 1933
Περδάκης Λ. Καμπάνης	χληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Πατριάτικ 3 Μαΐου
Περσενής	Α. 'Ανδρέατου	18	5172	άνεγκ. Μπάχ. Μπλάγκαν 4 Μαΐου διά Τανερίφφαν
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	έφθ. 'Αλεξάνθρειαν 6 Μαΐου και Πατριάτικ 13
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γρηγοράδη και Σιά	10	657	άγριες Πατριάτικ από 28 Απρ.
Πετρούλη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	03	4634	άνεγκ. "Αιρέρσαν 2 Μαΐου διά Βατούμη
Πετράκης Νομικός	Η. Νομικού	06	4618	έφθ. Aabenraa 1 Μαΐου
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Ραβέννας 8 Μαΐου
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικού	13	4044	άνεγκ. Δάντσιγκ 4 Μαΐου Νίτον 10 διά Τασδικέσκιν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουκούδη	15	1795	έφθ. Βενετίαν 10 Μαΐου
Πηλεύς	Ε. Χατζηλίκια	28	4695	εἰς Ροζάριο 4 Μαΐου υπό φόρτωσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασάς	09	1457	εφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
Πόλη	Μ. Ν. Ροδάδη	97	2861	άνεγ. Ταϊδιταξίκιαν 2 Μαΐου διά Κ)νήσων
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεγ. Χάρτλεπου 2 Μαΐου διά Ηόρτο Βέκιο
Πολύμνια	Ε. Μιχαλίτσιάνου	07	4937	διγλώς Γιεραλτάρ 23 'Απρ. διά Μοντεδίζεο
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	εφθ. Πειραιά 22 'Απρ. Έναυλώθη
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	εφθ. Βατούρη 1 Μαΐου
Ποσειδών	Κυρ. Βανιάδη	09	3895	άργει Νεάπολιν ἀπό 20 Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	άργει Πειραιά ἀπό 14 Φεβρ.
Προμηθεὺς	υιόν 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	εφθ. Ταργεστην 5 Μαΐου
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	11	4346	εφθ. Ρόττερνταρ 5 Μαΐου
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	εἰς Νοθεωτικήν 1 Μαΐου ὑπό φόρτωσιν
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεγ. Πατραιά 12 Μαΐου διά Μπερνιάνων
Ρόκος	Γ. Βεργωτῆ	18	4781	εἰς Χούλλα ἀπό 11 'Απρ.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	εφθ. Βρατλάν 23 'Απρ. φορτώνει:
Σαρωνικός	Μαργή 'Εμπειρίκου	12	3548	εφθ. Αμέρισκαν 3 Μαΐου
Σίφνος	Θεμ. Σταυλοπάτη	17	2004	εἰς 'Οδησσόν 1 Μαΐου ὑπό φόρτωσιν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εἰς Γάζιφαν 1 Μαΐου
Σουλιώτης	Μαλάρη	17	4300	άνεγ. Μπουένος "Άρες 5 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
Σούνιον	Μαργή 'Εμπειρίκου	19	3054	εφθ. Βενετίαν 26 'Απρ. καὶ Πειραιά 12 Μαΐου
Σπύρος	Σ. Γ. Ραζή	18	6629	εἰς 'Οδησσόν ἀπό 20 'Απρ. ὑπό φόρτωσιν
Στανδρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρος	12	5528	διγλώς Γιεραλτάρ 5 Μαΐου διά 'Ελλαδα
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	εφθ. Μάλμο 9 Μαΐου
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λεμού	06	4081	εξέκουτης Μάρτιο 16 'Απρ. 'Εγκατελείφθη
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	εφθ. Σπαλάτη 5 Μαΐου
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκοσίνη	04	3564	άργει Πειραιά ἀπό 31 Μαρτ.
Στυλιανὸς Κουτσοδόνης	Α. Κ. Κουτσοδόνη	05	3076	άργει Θύνικην ἀπό 29 Ιουλ. 1932
Στυλ. Κάστανος	Σ. Καστάνου	15	4196	φθάνει Μπάχιαν Μπλάγκαν 20—23 Μαΐου
Σύλβια	Α. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	άνεγ. Μπουένος "Άρες 20 'Απρ. διά Μαδέρας
Τάκης	Π. 'Αντόππα	04	1698	εφθ. Βενετίαν 29 'Απρ. καὶ Πειραιά 13 Μαΐου
Τάμεσις	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	14	3942	εφθ. Βρατλάν 29 'Απρ. φορτώνει:
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	διγλώς Λάς Πάλμας 4 Μαΐου Γιεραλτάρ 9 διά Πειραιά
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	διγλώς Μαδέρας 6 Μαΐου διά Εύρωπην
Τάσσος Κ.	'Εμμ. Α. Καραδίκη	97	3022	εφθ. Νεάπολιν 4 Μαΐου
Τζέννυν	'Ιω. Λιβανοῦ	12	1859	εφθ. Λαδεσαγάτης 13 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	εφθ. Γαλάτας 1 Μαΐου
Τρίαινα	Γ. Λεμού καὶ Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	εφθ. Κέρκυραν 29 'Απρ.
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	άνεγ. Ροζάριο 20 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Τσιροπινᾶς	Κ. Α. Τσιροπινᾶς καὶ Υιοί	14	3895	φθάνει Μπ. "Άρες 14—15 Μαΐου
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	διγλώς Κ)λιν 12 Μαΐου διά Κατάνην
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξίνου	02	4476	εφθ. Καλκούταν 25 'Απρ.
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	διγλώς Φερνάντο Νερόνχα 4 Μαΐου διά Μοντεδίζεο
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη	08	3404	εφθ. Μοντεδίζεο 30 'Απρ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	άργει 'Αλεξανδρείαν ἀπό 31 Ιουν.
Φλώρωα	έτ. Η. Νομικοῦ	04	2980	εἰς Πειραιάν ἀπό 12 'Απρ., σερένη
Φλωρεντία Σ.	Ε. Ν. Βιντιάδη	97	2024	άργει Νεάπολιν ἀπό 19 Αύγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διγλώς Περιή 3 Μαΐου διά Madras
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	εφθ. Ταργεστην 24 'Απρ. καὶ Πειραιά 11 Μαΐου
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	άργει Πειραιά ἀπό 29 Μαρτ.
Φώτης	Ν. Λουκαρδοπούλου	12	3507	εφθ. Κάρδη 5 Μαΐου
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	εφθ. Πειραιά 3 Μαΐου καὶ δούναδιν 11
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	εφθ. Μόντρεαλ 26 'Απρ.
Χαράλαμπος	υιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	εφθ. Πειραιά 30 'Απρ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3189	άνεγ. Μπουένος "Άρες 8 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
Χίος	Σ. Ηερή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	άργει Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ.
Χλόη	Ν. Αυγιαρδοπούλου	29	4641	άνεγ. Νεγκαπατάρη 30 'Απρ. διά Ρόττερνταρ
Χρήστος Ζ	Ν. Ζωτοπούλου	00	1106	άργει Πειραιά ἀπό 26 Φεβρ.
Χριστίνα	Λ. Βογιατζήδη καὶ Σία	98	3438	εφθ. Πειραιά 22 'Απρ. Έπωλήθη 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	εφθ. Γένοβαν 7 Μαΐου καὶ ἀνεγ. 10 διά Πειραιά
Ωκεανία	M. Καρβίαλη	07	4843	διγλώς Κ)λιν 6 Μαΐου διά Κόντινεντ
Ωνάση Πηγελόπη	'Αριστ. Ωνάση	19	5404	εφθ. Ροζάριο 6 Μαΐου
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ωνάση	19	5439	εἰς Ροζάριο ἀπό 17 'Απρ. ὑπό φόρτωσιν
Ωρωπός	Μαργή 'Εμπειρίκου	13	3475	εφθ. Κων)λιν 2 Μαΐου.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Η. Σταυροπούλου καὶ Υιοί	79	1432	εἰς πλόας ἐν Τουρκίᾳ
Αίγαιον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκιλη-'Αθηνη & Σια	10	1673	εφθ. Γαλάτας 25 'Απρ. φορτώνει:
Αίκατ. Νικολάου Παναματίκον	Ν. Νικολάου	17	5177	άνεγ. Μπάρρο 25 'Απρ. διά Μπάχ. Μπλάγκαν
Αρέθουσα Παναματίκον	Ν.κ. Καρπούρη	11	3693	άνεγ. Ροζάριο 1 Μαΐου διά Μαδέρας
Βιργινία Νικολάου, Παναματίκον	Νικολάου	20	6869	ἐν πλῷ ἀπό Φιλιππίνας διά Παναμάν ἀπό 7 'Απρ.
Γεδργος	Ε. Γ. Σωρπουνιάρη	04	2040	εἰς πλόας Δαλματίας—Παλαιοστίνης.
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	*Ελλήνων Ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν ἀπό 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτες Αγγλικόν	Λύτες	87	1032	άργει Ηειραιά από 15 Οκτ. 1932
Μαρτής Αγγλικόν Μιρένη Παναμαϊκόν Μιρουπάνθη Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή έτ. Ρ. 'Ολιβιέ Μινακούλη και Σιά	94 07 05	2483 3821 2539	έφθ. Γαλάτος 24 Απρ. άνεγ. 'Αλεξανδρείαν 30 Απρ. διά Λονδίνου φορτώνει σεις Βρατλαν από 18 Απρ.
Νέλλην Παναμαϊκόν Νικόλαος Πήγτας, Αγγλ. Νοέμη—Τζουλία, Αγγλικόν	I. Μαργαρώνη άδ. Πήγτας Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	13 12 95	4826 1864 2499	άνεγ. Μπ. "Αύρες 4 Μαΐου δι: 'Αμβέρσαν άργει Ηειραιά από 2 Απρ. έφθ. Θεοδόσιαν 3 Μαΐου
"Ορος Αθως Παναμαϊκόν "Ορος Δίσφυς > "Ορος Έλικων > "Ορος Ιδη > "Ορος Κιθαιρών > "Ορος Οσσα > "Ορος Ολυμπος > "Ορος Ορθούς > "Ορος Πάρνης > "Ορος Πεντελικόν > "Ορος Πέρα > "Ορος Πήλιον > "Ορος Πίνδος > "Ορος Ταύρος > "Ορος Υμηττός >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή «Ατλαντικός» Α. Ε. «Τράπου, Σο» Κοσμέτου—Κουλουκουντή «Τράπου, Σο» Κοσμέτου—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή, έτ. «Θησεύς» Α. Ε. Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ε.Γ. και Σ.Κ. Κωστομένη Κοσμέτου—Κουλουκουντή έτ. «Θησεύς», Α.Ε. «Τράπου, Σο» «Ατλαντικός» Α.Ε. «Γιαντέρ» 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	άνεγ. Μπάρρου 5 Μαΐου διά Μπάχιαν έφθ. Μπ. "Αύρες Ρόδης 3 Μαΐου άνεγ. Μπάχη Μπλάγκαν 6 Μαΐου διά Μαδέρας άνεγ. Αμβέρσαν 26 Απρ. διά Μπ. "Αύρες θεάνει: Ρόττερνταμ 15—17 Μαΐου έφθ. Μπάρρου 5 Μαΐου (διά Ηλάϊτ) έφθ. Μπουένος "Αύρες 5 Μαΐου έφθ. Δουκιέρη 6 Μαΐου άνεγ. "Ιμριγκάρ 4 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες έφθ. Μοντενίδεο 29 Απρ. έφθ. Μπάρρου 7 Μαΐου άνεγ. Μπάχη Μπλάγκαν 21 Απρ. διά Παλέρμο άνεγ. Χούλλ 26 Απρ. διά Takoradi έφθ. Λονδίνου 9 Μαΐου άνεγ. Μπ. "Αύρες 15 Απρ. δι: Εδρόπην
Παντίνα Παναμαϊκόν Πηνελόπη >	P. 'Ολιβιέ Σπ. Παραμύθιώτη	13 19	4920 6566	άνεγ. Γέδωνια 27 Απρ. δι: 'Οράν σεις Ροζάριο 6 Μαΐου όπό φόρτωσιν
Σφάντου Νικόλε Σάν Νικόλα, Ιταλ.	M. N. Βαλσαράκη N. Σταρατίου	06 79	2728 677	σεις Βρατλαν 5 Μαΐου (όπό φόρτ. διά Δανίαν) σεις πλάσις Αιγύπτου—'Αδριατικής
Τάουερ Αμπέϋ, Αγγλ. Τάουερ Κρόδουν, Αγγλ. Τάουερ Μπρίδζ, > Τουσούκα Αγγλικόν Τρεγκόδην Αιγαπτιακόν	«Τράπου, Σο», έτ. «Τόσουερ» έτ. «Τόσουερ» K. Λασσαρίδη—Α. Δαζλλα K. Ευδήλια και Μίλεν	19 19 19 03 03	5328 6723 5161 1828 3075	διήλθε Ηειρί 1 Μαΐου διά Sakhalin έφθ. Νικολάεφ 30 Απρ. διήλθε 970 μίλια Νοτίως Λάδσεντ 5 Μαΐου διά Β. 'Αμερικήν άνεγ. Σφάξ 30 Απρ. και Ηειραιά 10 Μαΐου διά Δαύναδιν διήλθε K)λιν 3 Μαΐου δι: 'Αμβέρσαν
'Υβόννη, Παναμαϊκόν	P. 'Ολιβιέ	12	4235	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 2 Μαΐου
Modig, Νορδ.	Γεώργιος Βεργωτή	17	3759	σεις "Οσλο 8 Μαΐου

## POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

ΤΑΧΕΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΥ

**"POLONIA,"**

TONNΩΝ 14.000

**KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ**

**ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΔΙΝ**

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

**ΝΔΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40838

ΠΛ. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ 1. - ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 21654