

# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1934

Αρ. Φύλλου 85

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 85.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1934

## Τὸ δεκαδενδήμερον

### Προϋποδέσεις έπιτυχίας

Ο έπιλιμενάρχης κ. Κατσαμπῆς ενύρισκεται ήδη έπι νεφαλής της Διευθύνσεως τοῦ 'Εμπ. Ναυτικοῦ. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἀναλαμβάνων τὴν διοίκησιν τῆς ναυτιλίας εἰχε πλήρη ἐπίγνωσιν τῶν ἔξαιρετικὰ δυσχερῶν στιγμῶν ποὺ διέρχεται αὐτῇ, τῶν προβλημάτων ποὺ ἀντιμετωπίζει καὶ πρὸ παντὸς τοῦ τεραστίου ἔργου ποὺ εἶνε ὑποχρεωμένος νὰ ἐπιτελέσῃ διὰ τὴν ὄλην διοικητικὴν ἀναδιοργάνωσιν αὐτῆς.

Εἶνε πράγματι πλήρης βαρυτάτων εὐθυνῶν ἡ ἀποστολὴ τοῦ κ. Κατσαμπῆ. Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ εἰς αὐτὴν θὰ ἔπειπε, κατὰ τὴν γνώμην μας, δῆπος εἰς κάθε ἐνέργειάν του, εἰς πᾶν μέτρον του, προτανεύῃ ἡ ἀντικειμενικὴ τῶν πραγμάτων μελέτη καὶ δῆπος ἐπιδιώξῃ τὴν σύντονον ἄρσιν τῶν ὑφισταμένων διαφορῶν ἀντιλήψεων μεταξὺ τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας.

"Οταν τὴν ὄλην του προσπάθειαν στηρίξῃ ὁ νέος διευθυντὴς τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπὶ τῶν πρωταρχικῶν τούτων προϋποθέσεων, ὅταν τὰ παρ' αὐτὸν ἐκάστοτε λαμβάνομενα μέτρα ἔχουν ἔκτυπον τὴν σφραγίδα τῆς ναυτιλιακῆς μας πραγματικότητος καὶ ἡ ἐφαρμογή των ἔχοται νὰ πληρώσῃ διαπιστωμένας ἀνάγκας, ὅταν τὰ νομοθετήματά του ἀποβλέπουν σταθερῶς εἰς τὴν ἐνυπηρέτησιν τῶν γενικωτέρων τῆς ναυτιλίας συμφερόντων καὶ οὐχὶ τῶν ἐπὶ μέρους τοιούτων, ἀς μὴ ἀμφιβάλῃ ὅτι θὰ ἔχῃ εἰλικρινεῖς συνενογάτας του ὄλους ἑκείνους, ποὺ πονοῦν τὴν ναυτιλίαν μας καὶ ἀντιμετωπίζουν τὰ προβλήματά της μὲ πᾶσαν ἀντικειμενικότητα. "Ας ἔχῃ ἀκόμη ύπ' ὄψιν του ὁ κ. Κατσαμπῆς ὅτι ἡ παρουσία εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν τοῦ κ. Χατζηκυριάκου δημιουργεῖ δι' αὐτὸν μείζονας ὑποχρεώσεις ἔναντι τῆς ναυτιλίας, διότι εἶνε γνωστὸν τὸ θεριδὸν ὑπὲρ αὐτῆς ἐνδιαφέρον τοῦ προϊσταμένου του 'Υπουργοῦ, ἡ προθυμία, μὲ τὴν ὁποίαν συζητεῖ καὶ ἀποδέχεται οὗτος τὰς ὁρθὰς εἰσηγήσεις τῶν ὑπηρεσιακῶν συμβούλων του, καὶ ἡ θεμελιώδης ἀρχὴ τῆς διαλλαγῆς καὶ τοῦ συμβιβασμοῦ τῶν ἀντιτιθεμένων ἀπόψεων καὶ συμφερόντων, ποὺ χαρακτηρίζει τὴν πολιτικήν του. Δύναται, ἐπομένως, ὁ νέος διευθυντὴς, παρ' οἷανδήποτε ἀντίδρασιν καὶ εἶνε φυσικὸν νὰ συναντήσῃ τοιαύτας ἐκ διαφόρων κατευθύνσεων, νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὸ ἔργον, ποὺ ἀνέλαβεν. 'Αρκεῖ νὰ θελήσῃ ν' ἀποδυθῇ μὲ ζῆλον καὶ θεληματικότητα καὶ νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἐφαρμογὴν ἑκείνων, ποὺ ἀπὸ τὴν μακρὰν μελέτην καὶ τὴν ἀδιάλειπτον παρακολούθησιν τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων, ἀπε-

κόμισεν. 'Ημεῖς καὶ πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ναυτιλίας καὶ χάριν αὐτοῦ τοῦ ἴδιου προσωπικῶς τὸ εὐχόμεθα εἰλικρινῶς....

### Νὰ ληφθῇ τὸ ταχύτερον ἀπόφασις

'Εφόσον δυνάμεθα νὰ γνωρίζωμεν ἡ Ἐπιτροπὴ διά τὴν μελέτην τῶν προτάσεων τοῦ κ. Ε. Ἀμπατιέλλου ἐπεράτωσε τὸ ἔργον της, διατυπώσασα τοὺς τεχνικούς δρους καὶ προϋποθέσεις, ὑπὸ τούς διποίους θὰ ἥτο δυνατή ἡ κατ' ἀρχὴν παραχώρησις τῆς προνομιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἐπομένως ἀπόκειται ἡδη νὰ κρίνῃ ἀπὸ γενικωτέρας ἀπόφεως τὸ συμφέρον η μὴ τῆς ἀποδοχῆς τῶν προτάσεων, τὰ δέ ζητηματα τὰ διόπια, καθ' ἡμᾶς, τίθενται ἐνώπιον αὐτῆς προκειμένου ν' ἀποφασίσῃ εἰνε:

α). "Αν καὶ κατὰ πόσον δύναται ν' ἀποβῇ ἔξυπηρετική καὶ ποῖα τὰ διά την οἰκονομίαν τῆς Χώρας ὠφελήματα ἐκ τῆς διατέσσεως τόσον σημαντικῶν κεφαλαίων, ἀνεξαρτήτως ἀν ταῦτα προέρχωνται ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ, διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκάς συγκοινωνίας της.

β). "Αν η παροῦσα δημοσιονομικὴ κατάστασις δικαιολογεῖ τὴν ἀνάληψην ἀπὸ μέρους τοῦ Δημοσίου τῆς ὑποχρεώσεως νὰ καταβάλῃ ἔτησιν ἐπιχορήγησιν 100.000 ἀγγλικῶν λιρῶν εἰς ἀντάλλαγμα τῆς ἔξυπηρετήσεως τῶν ἀγόνων γραμμῶν καὶ τῆς τονώσεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως.

γ). "Αν θὰ παρείχετο θετική ἔξασφάλισις ὅτι ἡ συνομολόγησις τῆς συμβάσεως δὲν θὰ είχεν ως συνέπειαν τὴν ἀποστέρησιν ἐργασίας εἰς τοὺς διστόρους ὑπαλληλικούς, ἐργατικούς, ἐπαγγελματικούς καὶ βιοτεχνικούς κλάδους τούς ἀπασχολούμενους μὲ τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ

δ). "Αν θὰ παρείχετο ἐπίσης θετική ἔξασφάλισις τῆς θέσεως τῶν σημερινῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες, ως καὶ ἄλλοτε ἔτοντισαμένην, κατέχουν ἀπαράγραπτα δικαιώματα, διότι μόνον χάρις εἰς αὐτάς καὶ εἰς τὰ πτωχά μέσα ποὺ διέθετον, κατέστη δυνατόν ν' ἀναπτυχθοῦν αἱ θαλάσσαις τῆς χώρας συγκοινωνίαι.

Ἐκεῖνο τὸ δόπιον ἔχομεν ἡμεῖς νὰ ὑποδείξωμεν εἰνε ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ προέλθῃ τὸ ταχύτερον ἡ Κυβέρνησις εἰς τὴν τοιαύτην ἡ τοιαύτην ὄριστικὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τῶν προτάσεων, ἐφόσον κατέχῃ δῆλα τὰ στοιχεῖα ποὺ εἰνε εἰς αὐτὴν ἀπαραιτήτηα διὰ νὰ κρίνῃ. Παράτοις τῆς ἐκκρεμότητος μὲ τὴν δημιουργηθεῖσαν ἀπόδοσιαν εἰνε ἐπιδήμιος, διότι ἡ ἀβεβαιότης περὶ τῆς τύχης των ἡ ἐπὶ τόσον χρόνον συνεχίζομένη, παρακωλύει τὴν δράσιν τῶν ὑφισταμένων ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ δόλου ἀκτοπλοϊκού προβλήματος.

### Ἀκατανότος ἄρνησις

Προκαλεῖ κατάπληξιν ἡ ἀπόφασις τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Πειραιῶς ἀρνηθέντος τὴν παραχώρησιν δημοτικοῦ γηπέδου εἰς τὸ υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν διά τὴν ἀνέγερσιν τοῦ μεγάρου εἰς τὸ δόπιον, κατὰ τὸ γνωστὸν σχέδιον τοῦ κ. Χατζηκυριάκου, πρόκειται νὰ συγκεντρωθοῦν δῆλαι αἱ σχέσιν ἔχουσαι μὲ τὴν ναυτιλίαν κρατικῶν ὑπηρεσίαι καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικόν Ταμείον.

Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ Συμβουλίου δέν δύναται νὰ δοθῇ ἄλλη ἐρμηνεία παρ' ὅτι οἱ λαβόντες αὐτὴν ἀγνοοῦν τὸν βασικὸν χαρακτήρα τοῦ Πειραιῶς ως πανελλήνιον ναυτικοῦ κέντρου. "Άλλως θὰ ἔσπευδον νὰ συγχαροῦν τὸν κ. 'Υπουργὸν τῶν Ναυτικῶν διὰ τὴν ὠραίαν πρωτοβουλίαν του καὶ θὰ ἐπροθυμοποιοῦντο νὰ συμβάλλουν εἰς τὴν πραγματοποίησιν αὐτῆς, ἀφοῦ η ἀνέγερσις τοῦ Ναυτικοῦ Μεγάρου ἐν Πειραιῇ δχι μόνον θὰ προσέδιδε. Ζωηροτέ-

ραν κίνησιν εἰς τὴν πόλιν, ὀλλά καὶ θά ἔξηπτρέτει τους ναυτιλο-  
μένους συμπολίτας τοῦ κ. Δημάρχου καὶ τῶν κ.κ. δημοτικῶν συμ-  
βούλων, υποχρεουμένους σήμερον να ὑποβάλλωνται, ὡς καὶ ὀλ-  
λέστη ἐτονίσαμεν, εἰς ἀληθῆς περιπτείας διὰ τὴν περασίων τῆς  
ἀπλουστέρας τῶν ὑπόθεσεών των εἰς τὴν πρωτεύουσαν.

Εἰς ἄλλας ναυτικάς Χώρας, δους ἔχει καταστή περισσότερον συνειδητή ή πρός τὴν θάλασσαν προσηλωσίς, οἱ ναυτικοὶ δῆμοι, ἐν ἐπιγνώσει τῆς ἀποστολῆς των ἀλλὰ καὶ τοῦ ιδίου αὐτῶν συμφέροντος, μετέχουν ἐνέργως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, πολλαὶ ἑκδηλώσεις τῆς ὅπιας δέν ἀποτελοῦν παρά ἔργον αὐτῶν τούτων τῶν δῆμων.

Ό κ. υπουργός τῶν Ναυτικῶν δέν πρέπει νά ἔγκαταλείψῃ τήν προσπάθειάν του κατόπιν τῆς ἀκατανοήτου ἀρνήσεως τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Πειραιώς. Ἐχει καθήκον, ἀλλά καὶ δέν ἀπολιπούν εἰς αὐτὸν τὰ μέσα νά φέρῃ εἰς πέρας ἐνα τὴν πρωρισμένον καὶ τὴν ναυτιλίαν, ἀλλά καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς νά ἔχυπηρετήσῃ.

## Ἡ ὑποστολὴ τῆς Παναμαϊκῆς

Η ύποστολή της παναμαϊκής σημαίας και ή ύψωσις της κυανολεύκου είς τά σκάφη του οίκου «Ρεθύμνης και Κουλουκουντής» ἀποτελεῖ γεγονός που θα γνωσθῇ μὲ έξαιρετικήν ικανοποίησιν εἰς δόλους ἔκεινους, οι οποίοι μὲ στοργήν παρακολουθοῦν τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας μας.

Πρό μις δάκρυβδως διετίας ύπο τήν σκληράν ἀνάγκην, τήν ὁ-  
ποίαν εἶχε δημιουργήσει ή κακή ἀπό μέρους τῶν κρατικῶν οργά-  
νων ἐπέμβασις εἰς τὸ ἔργον τοῦ Ἑλληνικοῦ Φορτηγοῦ, καὶ ή ἀν-  
παρίξα πάσος συνενοθεώσας μεταξὺ ναυτεργατῶν καὶ ἑφοπλιστῶν,  
ὑπερεχώθησαν ὡρισμένοι πλοιοκτῆται νά προσφύγουν εἰς τὸ ἔ-  
σχατον μέσον ἀμύνης, ὑποστέλλοντες τήν Ἑλληνικήν σημαῖαν.  
“Ηδη ὅτε ἡ ὑπουραφὴ τοῦ ἔνιαίου μισθολογίου ἀποτελεῖ ἀπαρχὴν  
τῆς ἀποκαταστάσεως καὶ ὀμβαλλότερων σχέσεων ναυτεργατῶν καὶ  
πλοιοκτητῶν καὶ τῆς τάξεως, γενικώτερον, ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας,  
οἱ Ἐλληνες ἑφοπλισταὶ θέβεωρσαν χρέος τιμῆς νά ἐπαναφέρουν  
ύπο τήν ἔθνικήν σημαῖαν τά σκάφη των.

“Ας έλπισωμεν δτι η μελλοντική έξελιξις δέν θα διαφεύση τάς έλπιδας, τάς όποιας καὶ οἱ ἐφοπλιστοὶ οὗτοι καὶ εὐρύτερον ὁ ναυτικός κόσμος στηρίζει εἰς τὰ πρώτα εύοινα σημεῖα μιᾶς ὅμαλωτέρας περιόδου εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλίας μας.

### ΄Απώλεια προσοδοφόρου έργασίας

"Ολαί αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίαι βεβαιοῦν διὶ ή κατά τὴν ἐ-  
φετεινήν θερινήν περιόδον ἐπιβατική κίνησις ἔξι Alyύπτου διὰ τὴν  
Ἐλλάδα θά εἴνε μεγαλείτερα καὶ αὐτῆς τῆς περυσινῆς. Αἱ ἑλλη-  
νικαὶ προενικαὶ ἀρχαὶ τῆς Ἀλεξανδρείας ὑπολογίζουν εἰς 25.000  
ἄτομα τὸν ἐφετεινὸν ὄκριθμὸν τῶν ἐπικεπτῶν.

Τό λυπτήρον είνε διτά κατά μέγιστον ποσοστούν ἡ Ἑλληνική ναυτιλία δὲν πρόκειται νά ἐπωφεληθῇ καὶ πάλιν τῆς ἑξαιρετικῶς ζωρᾶς αὐτῆς κινήσεως, ἣτις κατά πάντα λόγον θ' ἀνήκει εἰς αὐτήν, ἀφοῦ τό πλείστουν τῶν ἐπισκεπτῶν τούτων είνε ὅμογενεῖς, οἱ δ' Αίγυπτοι εὐχαριστῶσ θὰ προετίμων τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, ἀν ύπηρχον τοιαῦτα, ίκανά νά συγκριθοῦν πρὸς τά υπό ξένας οημαίες ἐκτελοῦντα τὴν γραμμὴν Αίγυπτου· Ἐλλάδος

Η ἄπωλεια μᾶς πάντα προσδοδόφρου διὰ τὴν ναυτιλίαν μας καὶ τὴν δῆλην ἔθνικήν οἰκονομίαν ἐργασίας πρέπει νά καταλογισθῇ ἐξ Ἰου ὡς βαρύνουσα καὶ τούς "Ἐλλήνας ἐφοπλιστὰς καὶ τὸ Κράτος. Οἱ πρῶτοι ἐπέτυχον νά περιορίσουν τὴν δραστηριότητά των, δύον καὶ ἀν φάνεται αὐτὴ ἑκτεταμμένη, πρὸς δῆλα τὰ οημεῖα τῆς "Υδρογείου, εἰς μόνην τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, τὸ δέ Κράτος δὲν ἥθελησε νά κατανοήσῃ τὸ μέγεθος τῶν ωφελημάτων, ἡθικῶν καὶ ψλικῶν, ποὺ θ' ἀπεκδικίζεν ἡ χώρα μας ἀπό τὴν ἀνάπτυξιν τῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον ἔξωτερικῶν γραμμῶν.

Αλλά καὶ έκεινοι ἔκ τῶν πλοιοκτητῶν, συγκεκριμένως οἱ ἀκτοπλοϊκοί, πού εἰνε διατεθειμένοι νὰ διευρύνουν τὴν δράσιν τῆς ναυτιλίας μας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν, δέν εὔρον καμμίαν υποστήξιν ἀπό τὸ Κράτος, μολονότι ἐπιμόνως ἐπεζήτησαν ταύτην. Ἀπὸ ἔτους σχεδόν ἑκκρεμοῦν ἐνώπιον τῆς Κυβερνήσεως σχετικαὶ προτάσεις τῶν ἀκτοπλοΐκῶν ἐταῖρῶν, αἱ ὥποιαι ἄν εἰχον γίνει ἀποδεκταὶ καὶ ὠφειλε νὰ ἔχουν γίνει, διότι καμμίαν πραγματικὴν τοῦ Δημοσίου ἐπιβάρυνον δέν ἐδημιούργουν, θὰ ἐπέτρεπον τὴν ἔξειλικτικὴν ἐπὶ συγχρονισμένων βάσεων ὀργάνωσιν τῆς τακτικῆς ἐπικοινωνίας τῆς χώρας μας πρὸς δόλους τούς λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

'Αποκαρδιωτικὸν δέαμα

Αλάνθαστος ἀπόδειξις τῆς παντελοῦς ἐλλείψεως πάσης κατεύθυνσεως εἰς τάς ναυτιλιακάς μας ἐπιδιώξεις—τά δύνηρά κατό παρελθόν παθήματα ουδόλως ἀπέβησαν διδακτικά—είνε καὶ ὁ δημιουργηθεὶς ἐκ τῶν προσφάτων ἀθρόων ἀγορῶν φορτηγῶν σκαρδῶν μικρᾶς χωρητικότητος, πληθωρισμός.

Όρισμένοι πλοιοκτήται κάτοχοι μικρών φορτηγών έπέτυχον

κατά τὰ τελευταῖς ἔτη ἀποδοτικήν, ὥπωσθήποτε ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των αὐτών εἰς τὰς ἐκ Δουνάβεως καὶ Μαύρης Θαλάσσης φορτώσεις. Τὰ ληφθέντα περιοριστικά τῶν εἰσαγωγῶν μετρά ύπό τῶν διαφόρων Μεσογειακῶν Χωρῶν καὶ ἣ ἐκ τούτων μείσωσις τοῦ δύκου τῶν μεταφερομένων φορτίων διημπόλυνε κατά πολὺ τὴν κίνησιν τῶν μικρᾶς χωριτικότητος Φορτηγῶν.

Ή έκ των ειδικών τούτων λόγων άπιτυχης έργασία των σκαφών αύτών προεκάλεσε την άθροισαν άγοράν μικρών φορτηγών, ώστε έντος ένός μόλις έτους να δημιουργηθῇ πληθωρικότης τοῦ προσφερόμενου τοννάκι μὲ τὴν φυσικήν συνέπειαν τοῦ δύστάτου ἀνταγωνισμοῦ πρὸς ἔξασφάλιον μιᾶς ναυλώσεως.

Οι φορτωταί ἐπωφελοῦνται, βεβαίως, τῆς τοιαύτης καταστάσεως καὶ κατόρθωνται νά καλύπτουν τάς ἀνάγκας των, τόσον περιορισθείσας ἐφέτος λόγω τῆς πτωχείας τῶν ρωσικῶν ἔξαγωγῶν καὶ τῆς καταστροφῆς τῆς ρουμανικῆς ἑσδείας, εἰς τὰ χαμηλότερα ἐπίπεδα ναύλων, τά ὅποια δὲν ἔγνώρισαν αἱ μεσογειακαὶ ἄγοραι οὐδὲ κατά τὸ δύντατον οημείον τῆς κρίσεως, τὸ 1932.

Είναι άποκαρδιωτικόν τὸ θέατρα που ἐμφανίζεται, ιδίως κατ' αὐτάς εἰς τούς διαδρόμους τῆς ἐν Πειραιεῖ σοβιετικῆς ἀντιπροσωπείας. Πλοιοκτήται καὶ ναυλομεστίται συνωθοῦνται διά νά ἔξασφαλίσουν μίαν διαταγὴν διά τὰ πλοῖα τῶν, ἀπό τὴν ὅποιαν είναι ζήτημα, μὲ τούς γνωστοὺς μάλιστα καταθλιπτικούς δρους τῶν σοβιετικῶν ναυλοσυμφώνων, ἀν ἐπιτυγχάνουν καὶ αὐτὴν τὴν ίσοσκελούν τοῦ λογαριασμοῦ τοῦ ταξιδίου.

Kai ἄλλη συνέπεια

Αλλά την άθροισαν αύτήν προσφοράν χωρητικότητος έκμεταλλεύονται οι φορτωταί και ίδιως η σοβιετική άντιπροσωπεία, και άπο μιᾶς άλλης πλευρᾶς εἰς βάρος έπαγγελματικῆς τάξεως, η οποία ούσιαστικάς προσφέρει εἰς την ναυτιλίαν υπηρεσίας, τῶν ναυλομεσιτῶν.

Ἐπωφελούμενοι οἱ φορτωταὶ τοῦ μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν ἀναπτυσσομένου ἀνταγωνισμοῦ ἔρχονται εἰς ἄπ' εὐθείας μετ' αὐτῶν συνεννόησεις καὶ ἐπιτυχάνουν ταύτοχρόνως καὶ τὴν μείωσιν τῶν ναυάλων καὶ τὸ ἐπάρθεστέρον τῶν ναυλοσυμφώνων καὶ τὴν παραμέρισν τῶν ναυλομεσιτῶν.

Αλλ' ή υπαρξίες ένν Πειραιεῖ σοβαρῶν ναυλομεσιτικῶν γραφείων, ἔκαρτωμένη σημαντικῶς καὶ ἀπό τάς σοβιετικάς ναυλώσεις, εἶνε πολλαπλῶς ἔξυπηρετική διά τὴν ναυτιλίαν μας καὶ κάθε συμφέρον ἔχουν οἱ πλοιοκτῆται νὰ ύποστηρίζουν ταῦτα. Διότι δὲν πρέπει νὰ λησμονήται ὅτι χάρις εἰς τὰ γραφεῖα αὐτά ὁ Πειραιεὺς τείνει βαθύμδον νὰ ἐξελίχθῃ εἰς τὸ σημαντικώτερον κέντρον ναυλώσεων ἐν τῇ Μεσογείῳ. Πρόσφατα ναυλώσεις αἱ ὅποιαι σύδεποτε θά ἐπετυγχάνοντο ὑπέρ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας χωρὶς τά ἐν Πειραιεὶ ναυλομεσιτικά γραφεῖσ, ἀποδεικνύουν πόσον ὥφειλμοι εἶνει αἱ πρός τοὺς πλοιοκτῆτας ύπηρεσίαι των.

Αἱ Ρωσσικαὶ ναυλώσεις

Συμφόνος πρὸς τὸ *Δελτίον* τοῦ Ἀγγλο—σοβιετικοῦ Ἐμπορικοῦ Επιμελητηρίου, ἐπὶ 110 σκαφῶν, ναυλωθέντων τὸν μῆνα Ἀπρīλιον αὐτὰ τῆς ἐν Αονδίνῳ Σοβιετικῆς ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας, τὰ 78, ἵστο τὰ 70.9 οὐσία τοῦ δόλου ἀριθμὸν ἔχουσαν Ἀγγλικά, 9 δὲ μόνον ἔχουσαν Ἑλληνικά, 6 Νοθρηγικά, 6 Σουνδικά, 4 Ἰταλικά, 2 Ὀλλανδικά, 2 Εσθονικά καὶ ἄνα ἐν Γερμανικοῖς, Λιθουανικοῖς καὶ Βελγικοῖς. Ἡ δὲ ἡ γενικὴ ναυλωθεῖσα ἐν Αονδίνῳ χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 551.593 ὄντων, ἐν τῶν ὁποίων 387.172 τόννοι ἀφεώρων Ἀγγλικά πλοῖα, μὲν ἴσπραξιν ναύλων 217.386 λιρῶν, ἐναντὶ δύλικοῦ ποσοῦ ναύλων 322.27 λιρῶν.

Τὸν Ἀπρίλιον π. ἡ εἰλικρίνη ναυλωθεῖ ἐν Λονδίνῳ 14 μόνον σκάφη 2.590 τόννων, ἐκ τῶν ὅποιων δύο μόνον ἔσαν Ἀγγλικά 10.775 τόννων.

Πλήγη τῶν ἀνωτέρω ναυάλωσεών ἐξείσθησαν τὸν Ἀποίλιον και  
ο ἀκόμη σκάφη εἰς «ταῖμ—τοάρτε» 357.357 τόννων. Ἐξ αὐτῶν τὰ  
7 ήσαν Ἀγγίλια και οὐδὲν Ἑλληνικόν, μὲν ὑπολογιζομένους τοὺς  
ἀνύσης των διὰ τὸν Ἀποίλιον εἰς 79.000 λιρ.Οὔτω, κατὰ τὸ α' 4μηνον  
ο. ἐξείσθησαν ἐν Λονδίνῳ ὑπὸ τῶν Σοβίέτ 221 πλοῖα 1.435.538  
τόννων, μὲν ὅλιζον προὸν ναῦλον 904.707 λιρών. Τὰ 147 ἐξ αὐτῶν,  
ωρητικότερος 959.387 τόννων ήσαν Ἀγγίλια ἀποκοινωναῖς ἐν τῷ

αρχιτεκτονικούς ουσιώδης τοννών πουας Αγγλία αποκομιδάντα εκ των απλών των ποσόν 618.247 λιρών, 32 ίσαν Ελληνικά και 15 Νορβηγικά, ένφ ύ νέ πόλοισα 27 κατενέμοντο εἰς έννεα διαφόρους σημαίας. Κατά το ἀντιστοιχού ληφθησαν τοῦ π. ἐ. εἰλογή ναυλωθεῖ 74 μόνον λιόνα μὲ ναύλους 317.211 λιρῶν και μὲ συμφερούην τῆς Βρετανικῆς αυτιλίας ἀνέλθουσαν εἰς 26 πλοία και εἰς ποσόν ναύλου 150.320

Αφ' έτερου υπό της έν Πειραιεὶ Σοβιετικῆς ἀντιπροσωπείας ἐναύθησα κατά τὸ α'. διηγον 92 Ἐλληνικὰ ἀτρόπλοια 443.954 τόνων, μὲ συνολικὸν ναῦλον 228.273 λιρῶν, ἐνῷ κατά τὸ α'. διηγον οὐ 1932 εἰζον ναυλωθεῖ 140 ἀτρόπλοια 592.496 τόνων μὲ συνολικὸν ναῦλον 305.145 λιρῶν. Εἰς Πειραιᾶ καὶ Αονδίνον ὄμοι ἐναυλώθησαν κατά τοὺς πέντε πρότους μῆνας τοῦ τρ. ἔ. 110 Ἐλληνικὰ ἀτρόπλοια 553.304 τόνων μὲ προϊὸν ναῦλον 286.770 λιρῶν, ἐνῷ κατά τὴν ἀντίστοιχον περισσινήν χρονικὴν περιόδον εἰζον ναυλωθεῖ 174 πλοῖα 00.986 τόνων, μὲ ὀλίξιν ναῦλον 435.384 λιρῶν.

## Τὰ τέλη τοῦ Δουνάβεως

Μάς γράφουν έκ Βραΐλας ότι είς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων της ἡ Ἐπιτοποιή τοῦ Δουνάβεως, κατόπιν τῶν σχετικῶν πρὸς αὐτὴν τῆς διαβήματων, ἐκάλεσε κοινὴν ἀντιπροσώπεων τῶν λιμένων Βραΐλας καὶ Γαλαζίου καὶ συνεζήτησε μετ' αὐτῆς ἐν ἔκτασει τὸ δικόν ζήτημα τῆς μειώσεως τῶν τελών τοῦ Δουνάβεως.

‘Η κοινή ἀντιπροσωπεία ἀποτελεῖται ἐκ τῶν κ. κ. Conrad G. Grupper, Προέδρου τοῦ Χρηματιστηρίου σιτηρῶν καὶ ἐμπορευμάτων, S. Bucurescu, Ἀντιπροέδρου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου, C. Varveri, Ἀντιπροέδρου τοῦ Χρηματιστηρίου σιτηρῶν, Α. Δοσκούλη, I. Μπέζη, A. Taussig, ναυτικῶν πρακτόρων καὶ C. Ga-giulescu, γραμματέως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου διὰ τὸν λιμένα τῆς Βραΐλας καὶ ἐκ τῶν κ. κ. A. Popa, γερουσιαστοῦ, R. Rang, Προέδρου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου, A. Deacon καὶ A. Παπαδάκη, ναυτικῶν πρακτόρων καὶ D. N. Panaïtescu, γραμματέως τοῦ Ἐπιμελητηρίου διὰ τὸν λιμένα τοῦ Γαλαζίου.

Τὰ διατυπωθέντα ὑπὸ τῆς ἀντιπροσωπείας ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς αἰτήματα ἦσαν τὰ ἔξι:

Ιον) Μειώσις τῶν εἰσπραττομένων παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς τελῶν, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν γεννημάτων καὶ τῶν ναῦλων.

Σον) Τὰ μειωμένα ταῦτα τέλη νὰ εἰσπράττωνται κατά τόννον φορτίου βάσει τῆς παραλαμβανομένης ποσότητος καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ σκάφους.

3ον) Καθορισμός ειδικών ἐπί πλέον ἑκπτώσεων διὰ τὰ σκάφη τὰ μέχρι 1.500 τόνων ρέζιστερ, τὰ ἔχοντα βύθισμα οὐχὶ μεγαλείτερον τῶν 18 ποδῶν, ώς τούτο ἴσχυε μέχρι τοῦ 1928.

4ον) Προσδετική μείωσις τών τελών διά τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν ὄποιών τα σκάφη τακτικῶς προσεγγίζουν εἰς τὸν Δούναβιν, ἔστω καὶ ἂν δὲν πρόκειται περὶ ταχυδρομικῶν πλοίων.

50v) Ἡ καταβολὴ τῶν τελῶν νὰ διενεργήται εἰς λεῖ καὶ οὐχί εἰς ξένα νομίσματα.

60ν) Ἀπαλλαγὴ παντὸς τέλους διὰ τὰ σκάφη αἴτινα εἰσέρχονται ή  
εξέρχονται κενὰ, καὶ  
70ν) "Οπως ή 'Ἐπιτροπὴ προσέλθῃ εἰς τὴν ἀγορὰν παγοθραυστι-

Η Εύρωπαίκη Ἐπιτροπή ἀν κοι ἀνεγνώρισε πλήρως τὸ δίκαιον

τῶν ἀνώτεροι αἱ τημάτων ἀπίντησεν ὅτι τὸ ἔλλειψμα τοῦ προύπολογίου  
αὐτῆς δὲν ἐπιτρέπει πρός τὸ παρὸν τὴν μείωσιν τῶν τελῶν. Ἐν  
τούτοις ὅμως η προταθέσις τροποποιήσις τοῦ συστήματος τῆς εἰσ-  
πράξεως τῶν τελῶν θὰ ἡτοί δυνατόν νὰ ληφθῇ ύπ' ὅφισον ἐφόσον θὰ  
επιθυμοῦτο αἱ ἑνδιαφρόνειαι Κυβερνήσεις, αἱ ἐκπροσωπούμεναι εἰς  
τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Δουνάβεως, ὅτι ἐκ τῆς τροποποιήσεως ταύτης  
αἱ εισπράξεις δὲν θὰ ἐμειούντο. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου ή 'Ἐπιτροπὴ  
ἔχηται σεν τὸ πολύβληθῆ σχετικὸν ὑπόμνημα.

"Οσον αφορά τὴν ἀγορὰν" ἐνὸς ἡ περισσότερων παγυθρανστικῶν τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς ὑπερχέθησαν ὅτι θὰ μελετήσουν τὸ ζῆτημα τούτο.

΄Αντί «δαλαμηγού»... φορτηγόν !..

‘Η γειτονική καὶ φίλη Τουρκία είναι γνωστόν, δι τούς διεκρίθη ποτὲ διά τὴν ἔξαιρετικήν πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν της, μολονότι κατὸ τὰ τελευταῖα ἐπὶ ἡ νεαρά Ἐμπορικὴ Ναυτιλία της ἡδύκητη εἰς χωρητικότητα καὶ ἀριθμὸν σκαφῶν, συστηματοποιήσασα κατά τὸ δυνατόν τὴν ἔργασίαν της καὶ πυκνώσασα, εἰς τινὰς δὲ περιπτώσεις καὶ εὐρύνασσα, τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν τῆς. Ἡ ἀποφασιστικὴ ἐνέργεια τῆς Ἀγκύρας ἀπέβη εὐεργετικὴ διά τὴν ἀκτοπλοΐσσαν ἐπιβατηγὸν ναυτίλιαν, τὴν ὥποιαν, διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν ὑπαρχούσων ἑταῖριν ἐις μίαν, ἡμικρατικῆς μορφῆς, διησφάλισεν ἀπὸ τὸν βαρύν καὶ ἐπιζήμιον συναγωνισμόν, συνέτεινε δὲ εἰς τὴν σύμπηξιν καὶ μιᾶς δευτέρας μεγάλης ἑταῖρίας ἀπὸ μέρους τῶν Τούρκων ἐφοπλιστῶν, ἡ ὥποια θά ἔξυπηρέτει τὰς πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν γραμμάς καὶ τάς πρὸς τὴν ἄλλοδαπήν μεταφοράς διὰ τῆς σὺν τῷ χρόνῳ ἰδρύσεως φορτηγῶν γραμμῶν.

Η Ἑδηλούμενη ἐπαίνετη διάθεσις καὶ ὁ πόθος δημιουργίας μιᾶς καλλιτέρας θέσεως διὰ τὴν Τουρκικήν ναυτιλίαν προσκόπτουν ἐν τούτοις εἰς τὴν ἔλλειψιν τῆς πείρας καὶ τῆς ἐμφύτου κλίσεως πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἀπόδειξις, ὅτι συχνὸν οἱ Τούρκοι πλοιοκήται ἐμπίπτουν εἰς ὀλισθήματα πρωτοπειρών εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ὅτινα προκαλοῦν εἰς αὐτῶν μὲν τὰ συμφέροντα ἡμίαν, εἰς δὲ τὸν ἔνον κόσμον τὸ μειδίαμα διὰ τὰς ἀφελεῖς πράξεις των. Πρόσφατον παράδειγμα, ἡ παρὰ τῆς Ἐταιρίας τῶν Τούρκων ἑφοπλιστῶν ἀγορά τοῦ Ἀγγελίαν ἀτμόπλοιου «Dominicus». Ἐπεδίωκον ν' ἀποκτήσουν ἔνα καλὸν ἀτμοβιτόν ἀτμόπλοιον διὰ τὴν γραμμὴν Κωνοπλεως—Μαύρης Θαλάσσης καὶ ζήτησαντες προσφοράς ἀπὸ τὸ ἔωστερικόν, ἐνεπιοτεύθησαν εἰς φωτογραφίας ληφθείσας πρὸ μιᾶς περίπου τριακονταετίας. Βάσει αὐτῶν ἔκλεισαν τὴν ἀγοράν τοῦ «Domitica», ἐργάζομέννου μεταξὺ Βερμούδων νήσων καὶ Νέας Υόρκης, προεκάλεσαν δέ κατάπλουν τοῦ σκάφους τούτου εἰς τὸ

Κάρδιφ πρός έπιθεώρησιν και παραλαβήν, καταβαλόντες καὶ τὸ ποσὸν τῶν 5000 στερλινῶν ὡς «ἀρραβώνα» τῆς συμφωνίας.

Εἰς τὴν Κωνιγμολίν ἔξεθειασθη ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀποκήσεως τοῦ «δυσευρέτου θαλασμηγοῦ» καὶ ὁ τύπος ἀνέγραψε — βάσει τῶν εἰς αὐτὸν διθέντων στοιχείων — μακράς περιγραφάς ἔξαιρων τὰ πλεονεκτήματά του. «Οποία δημως ἐκπλήξις ἀνέμενε τὴν ἐπιτροπήν της παρασλαβῆς καὶ τὸ ἀποσταλέν πλήρωμα, ὅταν ἔθθασαν εἰς τὰ «ντόκες» τοῦ Κάρδιφ καὶ ἀντίκρυσαν τὴν ἀγνώριστον οἰλουέτταν τοῦ πλοίου καὶ ὅποια δύνηρό ἀπογοήτευσις ὅταν τὸ ἐπεοκέφθησαν. «Αντὶ πολυτελούς θαλασμηγοῦ μὲ δῆλο «τὰ κομφόρ», ἐνὸς ουγρονισμένου σκάφους, εὐρέθησαν πρὸ ἑνὸς πάλαι ποτέ ταχυδρομικοῦ, ἔχοντος μετατραπῆ καθεύδη εἰς φορτηγόν καὶ ἀπαιτοῦντος τεραστίαν διαπάνην διὰ νά μεταβληθῇ καὶ πάλιν εἰς πλοίον καταλλήλον διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν.

‘Ως ήτο έπόμενον ή ἀγορά ἐματαίωθη, τὸ *«Dιαινίκα»* ἀπέπλευσε καὶ πάλιν ἐκ Κάρδιφ διά Νέαν Ὑδρκην εἰς τὰς 13 π.μ. Ἰουνίου, καὶ ὡς ὑπόθεσις, ἀρκετά περίπλοκος, ἥχθη ἐνώπιον τῆς Ἀγγλικῆς δικαιοσύνης. Οἱ Τούρκοι ἐφόπλισται ζητοῦν ἐπιστροφὴν τῆς ἁπάντης 5000 λιρῶν προκαταβολῆς των καὶ πληρωμῆν 800 λιρῶν διά τὰ ἔξοδα ἀποστολῆς πληρώματος εἰς Κάρδιφ. Ζητοῦν ἐπίσης καὶ ἀποζημίωσιν διά τὴν ματαίωσιν τῆς ἀγορᾶς, ὑπαιτιόθητι τῆς ιδιοκτητρίας ἑταρίας, ἣτις παρέσχε ἀνύπαρκτα σήμερον διά τὸ *«Desminica»* στοιχεῖα, ἐφόδουν αἱ γεννόμεναι εἰς αὐτό τοῦ ζητητοῦ τὸ μετέφεραν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μικτῶν φορτηγῶν, τῶν ἀπασχολουμένων κατά κύριον λόγον εἰς τὴν μεταφορὰν φορτηγῶν καὶ παρεμπιπτόντως εἰς τὴν μεταφορὰν καὶ μικροῦ τινος ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν.

'Αφ' έτερου ή 'Αγγλική έταιριαί αρνεῖται τὴν ἐπιστροφήν τῆς προκαταβολῆς ισχυριζόμενη, διτί εἰς τὰ βιβλία τοῦ «Λόδεϋ Ρέτζιστερ» δίδεται ἀκριβῆς περιγραφῆ τῶν χαρακτηριστικῶν καὶ τοῦ προορισμοῦ τοῦ «Δυνικής», ζητεῖ δὲ καὶ ἀπόζημωισιν 2.800 λιρών διά τὰς δαπάνας εἰς ἄξ ψεβλήθη εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ πλοίου της ένεας 'Υδροκης εἰς Κάρδιφ καὶ τ' ἀνάπαλιν καὶ τὰ διαφυγόντα κέρδη της ἀπό τὴν ἔξοδον τοῦ πλοίου ἐκ τῆς τακτικῆς αὐτοῦ γραμμῆς. Μὲ πολὺ ἐνδιαφέρον ἀναμένεται ἡδη ἡ ἀπόφασις τῶν 'Αγγλικῶν δικαστηρίων.

Πρὸς τὴν μόνην κατεύθυνσιν

Γύρω ἀπὸ τὸ προσφροφτευον σχέδιον διὰ τὴν παροχὴν τῆς τόσου ἐπιμόνος αἰτιουμένης Κρατικῆς ἀφρώδης πρὸς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, εὑρεῖαι διεξάγονται συζητήσεις μεταξὺ τῶν Ἀγγλικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν διεθνῶν ἐφοπλιστικῶν οὐκλων. Ἡ πρότασις τοῦ κ. Run-ciman διὰ τὴν διάλυσιν ὅλων τῶν ἀντιοκονομικῶν πλατιών σκαφῶν καὶ τὴν ναυπήγησιν πλοίων συγχρονισμένων, ικανῶν ν' ἀντεπεξέλθουν εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν, παρὰ τὴν ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν ἐκδηλωθεῖσαν ἀντίδρασιν, φαίνεται νότι ορίνεται εὐμενῶς ἀπὸ μέρους τῶν ναυπηγικῶν οὐκλων, ἀλλὰ καὶ ἀλλοιν κλάδων σχέσιν ὀπωσδικοτε ἔχοντων μὲ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν. Τονίζεται, μάλιστα, σχετικῶς, ὅτι τὸ σχέδιον διαλύσεων καὶ νέων ναυπηγήσεων δύναται νῦν συνδυασθῆ πρὸς μίαν εὐρυτέραν ἐπὶ διεθνῶν βάσεως συνεννόησιν διλῶν τὴν ναυτικῶν χροῶν, πρὸς τὴν ὁποίαν, ἀλλωστε, τόσον εὐηνῶς ἀποβιλέται καὶ αὐτὸς ὁ Ἀγγλος ὑπουργός τοῦ Ἐμπορίου, ως περισσότερον πρωτικῆς, ἀπὸ κάθε ἄλλην λέσιν καὶ πρὸ παντὸς ἀπὸ τας προτεινομένας τεχνητὰς μεθόδους προστασίας τῆς ναυτιλίας.

Ἐπιδιόλεται, πράγματι, μὲν ἐπίλιδας ἐπιτυχίας αὐτὴν τὴν φορὰν ἡ σύγκλησις μιᾶς Παγκοσμίου Ναυτικῆς Διασκέψεως, ἡ προσ-  
άπειλη δ' αὐτῇ ἑτονώθη τελευταῖς κατόπιν τῆς Γερμανικῆς δηλώ-  
σεως περὶ προθύμου συμμετοχῆς.

Οσον αφορετ την διάλυσιν του πεπαλαιωμένου Ἀγγλικοῦ τοννά, έν συνδυασμῷ πρός νέας κατασκευάς, οι ναυτηγικοὶ κύκλοι τῆς Ἀγγλίας τονίζουν σχετικώς, οι ίδιοι άνωτάτη ικανότης του Βρετανικού Ἐμπορικοῦ στόλου είναι τὸ οὐσιώδεστρον στοιχείον διὰ τὴν κυριαρχίαν τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν θαλασσών καὶ ὅτι οἱ πλοιοκτήται είναι ὑποχρεωμένοι, ὅπτεν η βράδιον, διὰ τὴν προάσπισιν αὐτῶν τῶν συμφερόντων των, νά τραπούν πρός τὴν κατεύθυνσιν πατήτην, ναυπηγούντες νέα καὶ τελειώτατα πλοῖα ἡ συγχρονίζοντες τὰ ὑπάρχοντα, ἐφόσον θὰ είνε τούτο δυνατόν.

Εἰς τ' ἀναπτυσσόμενα παρ' αὐτῶν ἐπιχειρήματα παρατίθενται καὶ ώρισμένοι σταυρικοὶ ἀριθμοὶ, οἱ δέοι, ὅσον καὶ ἂν ἀναφέρωνται κυρίως εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, είνει ἀρκετά χρήσιμοι καὶ διὰ τὴν ὄλην τοῦ ναυτιλιακού προβλήματος μελέτην.

Εύγλωττος διαπιστώντας δι' αὐτῶν ἡ φυσική τροπὴ, πρὸς τὴν ὁποίαν κχρεῖ ἦδη ἡ Παγκόσμιος Ναυτιλία διὰ τὴν μείωσιν τοῦ ὑπεραγθυνούντος τοννᾶς, βραδέως μὲν, ἀλλὰ μὲ πολλὴν σταθεότητα.

Από τὴν σημεική ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἔργουν καταδεικνύεται ὅτι  
αἱ σπουδαιότερα ναυτικά Ἐθνῶν σπεύδουν νὰ ἀπολλαγοῦν τῆς παλαιᾶς  
παθητικῆς χωρητικότητος. Τὸν Μάϊον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν (ἐ-  
χαιρέποντας τὸν Ἀμερικανικὸν) 60 πλοῖα 247.000 τ.γκρός, αἱ δὲ διάλυ-  
σεις ἔφθασαν κατὰ τὸ 5ηνὸν εἰς 225 πλοῖα 824.000 τ. γκρός, ἔναντι  
τερψινοῦ ἀριθμοῦ 212 πλοίων 735.000 τ. διὰ τὰ αὐτὸν 5ηνὸν. Σημαί-  
νει τοῦτο ὅτι πλοῖα 2.000.000 τ. περίπου πωλοῦνται καὶ ἔτος πρὸς  
διάλυσιν, ἡ δὲ τόνωσις αὐτὴ τῶν διαλύσεων ὄφειλεται καὶ εἰς τὴν ἐλ-  
ειψιν ἐπικεδούς ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ γεγονός, κυρίως, τῆς ζητή-  
σεως παλαιοτερῶν καὶ χάλυβος, ἡ τιμὴ τοῦ ὅποιουν ἐν Ἀγγλίᾳ ὑπε-  
ρβιαῖ τὰ 520 λ. κατὰ τόνων.

Κατὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου ἡ Παγκόσμιος ζωοτικός σι-

σκάφη υπερποντίων ταξιδίων (άνω τῶν 3.000 τ. γκρός έκαστον) άνηρχετο εἰς 36.3 έκατ. τόννους γκρός. Η Μεγάλη Βρετανία κατείχε 14.400.000 τ., ητοι τὰ 40 οδοί τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, ή δύοια εἰς τὸ τέλος τοῦ 1920 είχεν αύξηση εἰς 47.5 έκατ. τόννους γκρός, μὲ αὔξησην τῆς Αγγλικής χωρητικότητος, ἀλλὰ καὶ μὲ μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς εἰς τὴν Παγκόσμιον τοιαύτην εἰς 30 οδο. Η Αγγλία κατέληψε τὰς πολεμικάς τῆς ἀπώλειας ἀπὸ τὴν κατοχὴν τοῦ Γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, κυρίως, κατεῖχεν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1931 πλοία 8.200.000 τόννων πολεμικῆς κατασκευῆς, ἔναντι 17, 400.000 τ. γκρός ποὺ κατείχον τὰ ὑπόλοιπα ὄμοιο Κράτη.

Τὸν τομέαν ἀπὸ τακτοκυριασμένον μὲ ὑλικὰ ἔλασσον τοῖς ἀντοχῆς καὶ βεβισμένων, ὑποκείμενον δὲ εἰς ταχυτήν φυσικῶν, κρίνεται παρὰ τῶν τεχνικῶν ὅτι ἔχει περιστροφήν τὸν χρόνον τῆς ζωῆς του ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ πλὴν ἔξαιρεσιν τινῶν είνει καταδικασμένον εἰς διάλυσιν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1933 ἡ ὑπάρχουσα χωρητικότητος πλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς ὑπελογίζετο εἰς 3.400.000 τ. γκρός διὰ τὴν Αγγλίαν καὶ 14.500.000 τόννων διὰ τὰς λοιπὰς χώρας. Οἱ μέσοις δῆρος τῆς ἡλικίας τῶν 17 1/2 τούτων ἐκατομμυρίων τόννων κυμαίνεται γύρω τῶν 16 ἔως 17 ἑτῶν.

"Αν εἰς τὰ πλοῖα τῆς πολεμικῆς κατασκευῆς ἥθελον προστεθῆ καὶ τὰ προπολεμικῆς τοιαύτης ἡ ὅλη χωρητικότητος τῶν πρὸ τοῦ 1920 ναυπηγηθέντων σκαφῶν ἀνέρχεται εἰς 31.2 ἔκατ. τόννους, ἐκ τῶν δοπίων τὰ 5.9 ἐκατομμύρια τελούν ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς σημαίαν.

Ἐλεύ χαρακτηριστική ἡ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1922 μέχρι σήμερον προσδετικὴ ταχύτης τῆς μειώσεως τῆς Παγκόσμιου χωρητικότητος ἐκ διαλύσεων καὶ θαλάσσων ἀπώλειῶν. Κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα ἡ Αγγλικὴ ναυτιλία ἀπώλεσεν —έκ διαλύσεων κυρίως— 3.800.000 τ. γκρός, ἐνῷ δεῖχε πλοῖα χωρητικότητος 4.700.000 τ. γκρός ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς ἔργασίαν. Η σύντοιχη διὰ τῶν παλαιῶν Αγγλικῶν πλοίων ἔκειναν ναυτιλία, ὑπέστη καὶ αὐτὴ ἀπὸ τοῦ 1922 καὶ ἐντεῦθεν τὴν ἀπώλειαν 12.400.000 τόννων.

Ἐάν ληφθῇ ὁδεὶς ὡς βάσις ἡ πενταετία 1929-33 καὶ ὑπολογισθῇ μὲ τὸν τομέαν ρυθμὸν διαλύσεων καὶ φυσικῶν ἀπώλειῶν ἡ νέα ἀπὸ τοῦ 1933 πενταετία, τότε τὸ τέλος τοῦ 1938 θὰ εἴη τὴν Αγγλικὴν ναυτιλίαν κατέχουσαν σκάφη πρὸς διάλυσιν 2.300.000 τόννων, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἀπὸ μετὰ ἓνα ἀκόμη 18ημηνον θὰ κατέληθεν αὐτομάτως εἰς 1.900.000 τόννους. Τὸ συμπέρασμα ἐκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν είνει προκειμένον διὰ τὴν Αγγλικὴν μόνον— ὅτι ἐντὸς τῶν ἔξ προσεχῶν ἑταῖρων οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται θὰ ἐκπούησουν περὶ τὰ 4.000.000 τόννων, χωρὶς νὰ πράξουν τούτο εἰς ἐκτέλεσιν καθώσιμων τινὸς σχεδίου. Η ἐφαρμογὴ συνεπῶς προγράμματος διαλύσεων, ἐνισχυμένουν ἀπὸ τὴν κρατικὴν ἀριθμήν, κατὰ τοὺς ἀντιτιθεμένους εἰς τὸ σχέδιον διαλύσεων καὶ νέων ναυπηγήσεων, δὲν πρόκειται ν' ἀποφέρῃ σπουδαίοτερον τοῦ ἡδη ἀθοῦμβως ἐπιτυγχανομένου ἀποτελέσματος. Πιθανὸν είνει μόνον, ὅτι ἔχει συγκρατήση τὸν σημειώνων τόνων καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν διαλύσεων, διότι ὁ ἀπαλλάξῃ τοὺς μὴ οἰκονομικῶς ἀνέξαρτούς ἐφοπλιστὰς ἀπὸ τὸν διοικητικότατος καὶ τοὺς φόβους περὶ τοῦ τρόπου, καθ' ὃν θὰ ἡδύναντο ν' ὀντικαταστήσουν τὰ παλαιὰ σκάφη των μὲ καινούργη, ἐστω καὶ μικρότερας χωρητικότητος.

## Αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων καὶ ἡ Ιαπωνία

Απὸ πολλῶν ἡδη μηνῶν τὰ Ἱαπωνικὰ Χαλυβουργεῖα καὶ γενικῶς τὰ ἐν Osaka καὶ Kobe ἐργοστάσια διαλύσεων προβαίνουν εἰς τὴν ἀγορὰν σημαντικῶν ποσοτήτων παλαιοσιδήρου ἐκ τοῦ ἔξωτερον, ιδίᾳ δὲ ἀπὸ τὰς Ἡν. Πολιτείας, αἱ ἐκ τῶν δοπίων φορτώσεις προσέλαβον τελευταίως τόσον σύγχρονον χαρακτήρα, ὥστε νὰ παράσχουν λαβὴν εἰς τὸν καταρτισμὸν τοῦ Νομοσχέδιου Faddis, δι' οὐ προβλέπεται ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἔξαγωγῆς ἐκ τῆς χώρας παλαιῶν μετάλλων, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν δὲ ἀποτελούν ταῦτα πολύτιμον ὑλικὸν διὰ τὴν ἐν καιρῷ πολέμου παραγωγὴν τοῦ τόσον χρησίμου λευκοσιδήρου. Απὸ μακρού χρόνου είχε παρατηρηθεῖ διὰ αἱ φορτώσεις παλαιοσιδήρου ἐκ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν διὰ τὴν ἀλλοδαπὴν ηὗξανον προσδετικῶς, πλὴν δὲ μερικῶν φορτών, ἀτίνα σποραδικῶς ἀπεστέλλοντο εἰς τὴν Δυτ. Ιταλίαν, τὴν Αγγλίαν ἢ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, διλαὶ αἱ ἄλλαι, δικιάδεις ἀλληλῶς, ἔξαγωγαὶ ἀπερροφῶντο ἀπὸ τὴν Ιαπωνίκην ἀγοράν.

Τόση ἡτοι ἡ ἔκτασις τῶν φορτώσεων, ὥστε παρ' ὅλην τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς ἀγορὰς καὶ παρ' ὅλην τὴν προσφορὰν διατείσιμου χωρητικότητος, αἱ τιμαὶ τῶν δι' Ιαπωνίαν ναύλων παλαιοσιδήρου, μὲ βάσιν φορτώσεως ἐκ Νόρδεργ Ρέιντς καὶ Κόλπου Μεξικοῦ, δχι μόνον δὲν ἐμειώθησαν, ἀλλὰ τούναντίον ἀπὸ σελ. 103 f.i.o., ἔφθασαν εἰς τὰ σελ. 126 f.i.o. καὶ συνετελέσαν, ἀντιστοίχως, εἰς τὴν ἀνατίμησιν των καὶ διὰ τὰς ἄλλας κατευθύνσεις ἀπὸ δολ. 3.25 κατὰ Φεβρουάριον εἰς δολ. 3.60 διὰ Δυτ. Ιταλίαν σήμερον, ἐνῷ ἀπὸ τοὺς Νοτίους λιμένας τῶν Ἡν. Πολιτειῶν ἐπληρώθησαν δολ. 3.50 διὰ Γδύνια.

Ἡδη, ὅτε εὐρίσκεται ὑπὸ ψήφισιν τὸ Νομοσχέδιον Faddis, οἱ Ιαπωνες εἰσαγωγεῖς προσέδωκαν τόνον ζωηρότητος εἰς τὰς ἀγοράς των καὶ ἐπισπεύδουν τὰς φορτώσεις των. Δι' Ιούλιον καὶ Αὔγουστον κυκλοφορούν πολλαὶ διαταγαῖ δι'. Ιαπωνίαν εἰς τὰ 12)6 f.i.o., λόγῳ δὲ τῆς ἀμφότερας ταύτης ζητήσεως, δύναται σκάφος 7.500 τόνων νὰ ἐπιτύχῃ ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.35 περίπου καὶ ἀπὸ Houston διὰ Γδύνια δολ. 2.50 f.i.o. Είνει χαρακτηριστικὸν, διὰ οἱ Ιαπωνες μὴ περιορισθεντες ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ μὴ ἀρκούμενοι εἰς τὴν ἀπορροφήσιν τοῦ Ἐθνικοῦ των

τοννᾶς, ἔξακολουθούν, ποδὲ κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν των, ν' ἀγοράζουν ἀρκετὰ ἔξανα πλοῖα, ἐστραφόσαν | δ' ἀκόμη καὶ ποδὲ αὐτὰς τὰς Ἰνδίας, ὅπούν ἡγόρασαν ποσότητα παλαιοσιδήρου καὶ ἐναύλωσαν διὰ τὴν μεταφοράν της ἀπὸ Βομβάρην εἰς Κόμπε άπιμπλοιον 3500 τόννων.

Οἱ ἔξαγωγεῖς χάλυβος καὶ οἱ ἔχοντες πρὸς διάλυσιν παλαιά πλοῖα μετ' ἐνδιαφέροντος παρακολουθούν τὴν Ἱαπωνικὴν ἐν τῇ ἀγρεψ δεσμητητη, διότι χάροις εἰς αὐτὴν ἐδιπλασιάσθησαν ἐντὸς ἐνδὲ ἔτοντος αἱ τιμαὶ τῶν μετάλλων, ἐάν δὲ καὶ αἱ Ἡν. Πολιτείαι πηγίσουν τελικῶς τὸ περὶ ἀπαγορεύσεως τῶν ἔξαγωγῶν Νομοσχέδιον, τότε ν' ἔξ Ἱαπωνίας ζητήσεις πρὸς τὰ ἀλλα τέξαντα πηγίσουν τοῦ ἀπὸβηζωροτέρα, οἱ δὲ πολλαὶ παλαιοὶ ύλικοι καὶ πλοῖων προβλέπεται νὰ ἐπιτύχουν τιμὰς περισσότερον βελτιωμένας τῶν οημερινῶν.

## Τὸ νομοσχέδιον περὶ ναυαγιαιρεσιῶν

Ἐλάφρομεν ἐξ Λονδίνου καὶ δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν σημαίνοντος "Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ, διαεκριμένην κατέχοντος θέσιν ἐν τῇ ἐθνικῇ ναυτιλίᾳ, σχετικῶς μὲ τὸ ὑπὸ ψήφισιν νομοσχέδιον περὶ ποντοπλήσιων τῶν ναυαγιαιρεσιῶν εἰς τὰ ἐλληνικά.

### Κύριε Διευθυντά,

Αἱ ληφθεῖσαι πληροφορίαι διὰ τὸν ὁποῖον ἔγκαθίσταται μονοπόλιον ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς σημαίας διὰ τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, βαθεῖαν προεκάλεσεν αἰσθησην εἰς τοὺς ἔνταῦθα ναυτικοὺς καὶ ἀσφαλιστικοὺς κύκλους, ζητοράτη δὲ διεξάγεται συζήτησις, ἡτοι καὶ εἴρεν ἀπῆγοντις τὰς στήλας τῶν ἔγκυροτερῶν ὅρων την παραγομένη ναυαγιστικήν.

Η «Journal of Commerce» τοῦ Λιβερτού πολ. σχολιάζοντα εἰδικόν κύριον ἄρθρον εἰς τὸ χθεσινὸν φύλλον της, τὸ μέτρον τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως παραφέρεται ὅτι είνει προωρισμένον τοῦτον ἀπὸβηζεῖται ἡ ζημιά καὶ τὰς ἀσφαλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας, δοθέντος μάλιστα διὰ τὰς ἐλληνικὰς ναυαγισθεσικά, ὡς γράφει, δὲν ἔχουν οὕτετην ἀπαιτουμένην τεχνικὴν ἔξελιξιν, οὕτε ἔξησηριμένα πληρώματα, οὔτε τὴν ἀπαραίτητον περίτων, τὴν ὅποιαν διανέτουν αἱ θαλάσσαις τῶν παντού.

Η ἐφημερίς συνιστᾷ πρὸς τοὺς ξένους ἀσφαλιστάς ὅπως διὰ πιλωματῶν διαβημάτων πρὸς τὴν Ελληνικήν Κυβερνήσεων εἰς τὴν πατρίδαν.

Διὰ τῶν διαβημάτων αὐτῶν, κατὰ τὴν ἐφημερίδαν, διότι πρόκειται μόνον νὰ ὑποστηρίξουν τὰ ίδια αὐτῶν συμφέροντα, ἀλλὰ θὰ προσαπίσουν συγχρόνως καὶ αὐτήν τὴν ζωὴν τούς τῶν ναυτιλούμενων δοσον καὶ τοὺς ταξιδεύοντος κόσμον, πολλάκις διακινδυνεύοντος ἐκ τῆς μὴ ἀμέσου καὶ ἀποτελεσματικῆς βοηθείας εἰς περίπτωσιν των πλοίων των παντού.

Η «Journal of Commerce» καταλήγει διὰ οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπέδειξαν μέχρι σημερινὸν διὰ τὸν τόπον τὴν ἔκπτωσιν τῶν δύναμιν νὰ ἐπιβάλλουν τὰς δικαιίας ἀπόφειται τῶν ἀνάφεσι τῶν, ἀνάφεσι δὲ ὡς παραδίειμα τὴν ἐπιτυχὴ ἄμμαντα κατὰ τὸν σχεδίων τοῦ Προέδρου Ρούζβελτ περὶ ἀσφαλιστῶν καὶ τὴν ἀργητούν ἀσφαλισθεσιῶν τῶν μεταφερούμενων εἰς Κίναν δόλων καὶ πυρομαχιῶν, ὥστε καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν νὰ δύνανται τὰς διανέρησης αἱ ἀσφαλισταὶ ἀσφείλουν καὶ τὴν ἔκπτωσιν τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τὴν ἀργητούν σημειώνουν τὰς διανέρησης αἱ ἀσφαλισταὶ ὀρείσουν νὰ ζητήσουν παρὰ τὴν Αγγλικήν Κυβερνήσεως νὰ προβῇ εἰς σχετικάς παραστάσεις πρὸς τὴν Ἐλληνικήν, διότι πρόκειται περὶ σοβαρᾶς ὑποθέσεως, ἀφορώσης δχι μόνον τὰ συμφέροντα τῶν ἀσφαλιστῶν, ἀλλὰ γενικῶς τῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ ἐμπορίου. "Αγ τὰ διαβήματα αὐτὰ δὲν τελεσφορήσουν, έσυνέχειον δχι Russell, οἱ ἀσφαλισταὶ ὀφείλουν νὰ ἐφαρμόσουν ἀντίποινα ἐπιβάλλοντες ἐπασφάλιστρα ἐπὶ τῶν ταξιδεύοντων εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας πλοίων, τὰ πλεῖστα τῶν ὅποιων είνει Ελληνικά. Λί συνέπεια τῶν ἀντιποίων αὐτῶν θὰ βαρύνουν τοὺς "Ελληνικαὶ πλοιοκτήταις καὶ ἐμπόρους, οἱ ὅποιοι καὶ θὰ ὑποστοῦν οὕτω σημαντικήν ζημιάν.

Ἄλλα καὶ ἡ γνώμη ὅλων τῶν ἔνταῦθα ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων είνει διὰ πρόκειται περὶ μέτρου τούλαχιστον ἀστόχου, μέλλοντος νὰ δημιουργήσῃ, χωρὶς νὰ πρόκειται νὰ ἔχειησητήσῃ κανένει γενικήτερον ἔθνικὸν συμφέρον, νέα ζητήσαται εἰς τὰς σχέσεις τῆς ναυτιλίας μας μὲ τοὺς ξένους ἀσφαλισταὶς καὶ νὰ ἐμφανισθῶμεν ἐνώπιον τῶν ξένων διὰ τὸν προβάντων εἰς μέτρα ποστατευτικά, ἀπάροντα πρὸς τὴν θέσην τῆς ζητήσεως ναυτιλίας, ἡτοι ἔχει ἀνάγκην πάσης ἐλευθερίας ἵνα δυνηθῇ νὰ διατηρηθῇ τὴν ἔργασίαν της εἰς τὰς ξένας θαλάσσας.

"Αν ν' Τουρκία προήλθεν εἰς τὴν λῆψιν ἀναλόγου μέτρου δὲν πρέπει νὰ παραβλέπεται διὰ οὕτε ναυτιλίαν ἔργασιονένην ἐκτός τῶν θαλασσῶν της ἔχει, οὕτε καὶ συμφέροντα ἐπειδεῖμενα εἰς τὴν ξένην τόσον ζωτικά δύον είνει τὰς ἐλληνικὰς ποιατιά.

"Αν εἰς τὴν Ελληνικήν Κυβερνήσην ἀναπτυχθῇ τὸ ζητήμα ὑπὸ τὴν γενικιστέαν αὐτοῦ δημιουργήσῃ μὲ τὸ ἀμφιβάλλοντες διὰ τὸν μέτρου.

Λονδίνον, 21 Ιουνίου 1934

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΕΛΛΗΝ ΕΦΟΠΑΙΣΤΗΣ



πολημέντα πρός διάλυσιν, ναυαγήσαντα ἡ ἐγκαταλειφθέντα εἰς τὰς Ἀσφαλείας:

**α) Πωλημέντα πρός διάλυσιν**

Όνομα πλοίου	Τ. γραδώ	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυταὶ
Άμβρασικός	Φ 5148	01	5.750	Ἴταλοι
Άριάδην	Φ 4319	05	5.100	>
Ενανδρος	Φ 3543	98	4.100	Ἴταλοι
Διῆμος	E 1499	82	2.300	>
Μαριγό Λ.	Φ 4146	02	4.400	>
Μένονος	Φ 2154	94	2.450	>
Νεῖλος	Φ 4819	12	5.500	"Ἄγγλοι
Νίκιον	Φ 4274	05	5.000	Ἴταλοι
Παντελῆς	Φ 2411	91	1.750	>
Πέτρος	Φ 725	70	650.000 δρ.	"Ἐλλήνες
Χριστίνα	Φ 3438	98	4.000	Ἴταλοι

'Α)π 11 36.476 Α.στ.40.350 και δρ. 650.000

**β) Ναυαγήσαντα ἡ ἐγκαταλειφθέντα.**

Αερούδας II Φ τ.γρο. 5246, ναυπ. 1919, ἐγκαταλειφθὲν λόγῳ ζημιῶν Στεφανίου Φ > 4081, ναυπ. 1906, ναυαγήσαν εἰς Mayo

'Α)π 2 9327

"Η σημερινὴ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας, μετὰ τὰς ἀνιστέρων πεταβολάς, σημειοῦται ὡς ἔξης:

Διαγραφαὶ β'. Ζημίουν	ἀ)π	13	τ. γραδώ	45.803
Προσθῆκαι β'. Ζημίουν	ἀ)π	10	>	30.199
Διαφορὰ ἐπὶ ἔλαττον:	ἀ)π	— 3	>	— 15.604
Δύναμις 1ης Ἀπριλίου	ἀ)π	533	>	1.496.699

Δύναμις 1ης Ιουλίου ἀ)π 530 (%) > 1.481.095 (%)

Οὕτω, διαρκούντος τοῦ α'. Ζημίουν ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων καὶ ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν 33 πλοῖα 122.808 τ. γραδώς, διεγάρησαν δέ 29 πλοῖα 86.683 τ., εἰς τρόπον δύστε ἐπῆλθε καθαρὰ αὐτῆς κατὰ 7 πλοῖα καὶ 36.125 τόννους, ἥτις προστιθέμενή ἐτοῦ τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν τῆς 31ης Δεκεμβρίου, μᾶς δίδει σημερινὴν τουατῆς 530 πλοῖων συνολικῆς χωρητικότητος 1.481.095 τ. γραδώς. Εἶνε χαρακτηριστικὸν, ὅτι ἀπὸ τῆς διαγραφάντα 26 πλοῖα 87.683 τόννους, τὰ 21, χωρητικότητος 62.945 τόννων γκρός, ἐπωλήθησαν πρός διάλυσιν ἄντι τιμῆς 69.550 λιρῶν καὶ 650.000 δραχμῶν, ἀντικατεστάθησαν δέ, κατὰ τὸ πλεῖστον, διὰ τῆς ἀγορᾶς σκαφῶν νευτέρας, σχετικῶς, ἡλικίας.

**Τὰ ὑπὸ ξένας σημαῖας**

"Οσον ἀφορᾷ τὰ εἰς χειρας Ἐλλήνων, ἀλλ' ὑπὸ ξένας σημαίας τελοῦντα σάφει, ἀνήκοντο ταῦτα κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου εἰς 40 τ. γραδώς 161.073, συνεπείᾳ ὅμοις διαφόρων πεταβολῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α'. Ζημίουν ἡμειώθησαν τὴν 1ην Ἀπριλίου εἰς 38 πλοῖα 151.369 τ. γραδώς. Ἐπειτα παρελήφθησαν τὰ ἀπὸ τοῦ α'. Ζημίουν ἀγορασθέντα ἀπὸ «Bothwell» Ἀγγλικόν, 6723 τ. γραδώς (τοῦ 1919) καὶ «Auratan» Ρουμανικόν, 2728 τ. (τοῦ 1906), παραμέναντα δὲ ὑπὸ τὰς διὰς σημαῖας μετονομάσθησαν τὸ μὲν πρότον «Tower Crowe», τὸ δὲ δεύτερον «Sfantu Nicolae». Ἡγοράσθησαν ἐξ ἄλλου κατὰ τὸ β'.

(\*) Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ κατὰ τὴν 1ην Ιουλίου τῷ. ἐ. ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος ἐξ 530 σκαφῶν 1.481.095 τ. γραδώς, δέον νὰ αὐξηθῇ κατὰ 4 εἰσέτι πλοῖα 21.253 τ. γραδώς, μετὰ τὴν ἥδη ἀναγελθεῖσαν ὑποστολὴν τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας ἀπὸ τὰ φορτηγά «Ἀρέθουσα», «Βιργ. Νικολάου», «Ορος Ἐλιζίον» καὶ «Ορος Ὁλυμπος».

Ζημίουν δύο ἀζόμη φορτηγά, τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ «Horus» τ. γραδώς 1439 (τοῦ 1896) παρὸ τοῦ κ. Στ. Χριστοφορίδη ἀντὶ 110.000 λιρῶν καὶ τὸ Γαλλικὸν «Quillebeuf» 1132 τ. γραδώς (τοῦ 1921) ἀντὶ 2000 λιρῶν. Τὸ «Horus» μετονομάσθη τὸ «Nelson» παραμεῖναν ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν, τὸ δὲ «Quillebeuf» τεθὲν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν μετονομάσθη τὸ «Elenη». Τοιοντοτόπως, ἔναντι οὐδεμίας διαγραφῆς, ἐσφιελώθησαν κατὰ τὸ β'. Ζημίουν, εἰς τὴν ἑπέκεινη σημαίαν δύναμιν προσθῆκαν 4 πλοῖων 12.028 τ. γραδώς, διοῦ δὲ μὲ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Ἀπριλίου χωρητικότητα παρουσιάζεται αὐτῇ σημειοῦν μὲ 42 σκάφη 163.397 τ. γραδώς.

Ἐνθα δηλαδή, ἡ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότης, παρ' ὅλας τὰς διαλύσεις, ἡξήνθη κατὰ τὸ α'. Ζημίουν κατὰ 7 πλοῖα καὶ 35.125 τ. γραδώς ἔναντι τῆς 31ης Δεκεμβρίου, ἡξήνθη παραλλήλως καὶ ἡ ὑπὸ ξένας σημαίας τουατῆς κατὰ 2 πλοῖα καὶ 2324 τ. γραδώς. Ἐν τῷ συνόλῳ τῆς κρίσιμην ἡ εἰς τοὺς ξεῖνας Ἐλλήνων χωρητικότης, ἀνεν διαφορίστος σημαίας, ἐμφανίζεται ὡς ἔξης:

1 Τούλιον ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν:	ἀ)π	530	τ. γραδώς	1.481.095
ξένας σημαίας:	>	42	>	163.397
παραλαβὴν	>	4	>	20.449
Σημειωνή συνολικὴ δύναμις:	>	576	>	1.664.941
"Εναντι 1ης Ἀπριλίου:	>	578	>	1.674.165
"Εναντι 31ης Δεκ. π. ἔ:	>	579	>	1.681.815

Καθίσταται ἐκ τῆς συγκρίσεως ταῦτης προσανές ὅτι ἡ χωρητικότητας μας, ἐλαφρῶς μὲν, ἀλλὰ σταθερῶς, ἐλαττούται ἐναντι τῆς 31ης Δεκεμβρίου. Ἡ μείωσις αὕτη φθάσασα κατὰ τὸ τέλος τοῦ α'. Ζημίουν εἰς 1 πλοῖον καὶ 7650 τόννους, ἀνήλθεν εἰς τὸ τέλος τοῦ β'. Ζημίουν εἰς 3 πλοῖα καὶ 16.874 τ. γραδώς. Δύναται νὰ λεχθῇ μετὰ ποιᾶς τινος βεβαιότητος, ὅτι κατόπιν τοῦ σημειωθέντος εἰς τὸ διάστημα τῶν τελευταίων μηνῶν «πυρτόν νέον ἄγονων», χάριν τῆς ἀντικαταστάσεως μὲ μικράν δαπάνην σοβαροῦ ποσοθεοῦ τῆς παλαιοτέρας χωρητικότητος μας, μία ἀνάπλαντα ὃν προσκύψῃ ἡδη, οἱ δὲ προσεχεῖς μῆνες ὃνταν ἔτι περαιτέρω μειουμένην τὴν δύναμιν τῆς ἐμπορικῆς ἡμέραν ναυτιλίας.

Ἡ ἀραιότης τῶν τάξεων τῶν πρὸς ἐκμετάλλευσιν πωλούμενων μεγεισμένων σκαφῶν, ἡ ἐφετικότης τῶν Ἀγγλικῶν πλοιοκτητῶν πρὸς πώλησην εἰς ἀλλοδαποὺς δι' ἐργασίαν τῶν παλαιοτέρων φορτηγῶν των, ἐναργῶς ἐκδηλωθεῖσα ἀπὸ τινος, καθώς καὶ ἡ ὑψωσις τῆς ἀγοραίας τημῆς τῶν πλοίων, θὰ ἔχουν ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπον τῶν ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας. "Αν εἰς τὰ δεδομένα δ' αὐτὰ προστεθῇ καὶ τὸ γεγονός ὃν ἀπομένει εἰσέτι εἰς χεῖρας μας μία ὄγκοδη παλαιά χωρητικότης, ἡ δύναται συντόμως ὃν ἀζητεῖσθαι ὡς ἀνίσανος δι' ἐπικεδή ἐκμετάλλευσιν καὶ ὃν πολημῆ, ὡς παλαιὸν ὄλιγον, χωρίς νὰ δύναται τὸν παρελθόντος εὐχέρειαν, εἴκολον είνε νὰ διδῷ κανεῖς τὴν πρός τὰ κατόπιν μελλοντικὴν πορείαν τῆς χωρητικότητος μας.

**ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ**

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 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 Buildings. HULL: Pudential Buildings.

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

COALING STATIONS AT  
GIBRALTAR  
CEUTA  
ORAN  
ALGIER  
MALTA  
ISTANBUL  
ZONGOULDAK  
FAYAL AZORES  
LAS PALMAS  
ST. VINGENT C.V.  
CANADIAN, UNITED STATES  
SOUTH AMERICAN JAPANESE  
SOUTH AFRICAN FORTS &C. &c.

## Τὸ Ἐθν. Ναυτιλιακὸν Συμβούλιον

Σχετικώς μὲ τὴν ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Μεταξᾶ προταθείσαν ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν μεταξὺ ναυτεργατῶν καὶ ἐποπλιστῶν διὰ τῆς ἴδρυσεως και- παρ ἡμῖν εἰδίκου Ναυτιλιακού συμβουλίου, καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ προκειμένου διατυπωθείσας ὑπὸ τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ἀντιλήψεις, ἐλά- βομεν τὴν ἀζόλουσθον ἐξ Λονδίνου ἐπιστολὴν :

Κύριε Διευθυντά,

Η συνετή πρότασις των «Ναυτικών Χρονικών» περί συστάσεως και παρ' ήρην «Εθνικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου» κατά τὸν ἐν 'Αγγλίᾳ πρότυπον **National Maritime Board**, είναι ὅντως ἀξέπανος και ἀνταποκρίνεται πλήρως πόθος τῆς ἐκ τῶν προσφάτων λαθημάτων — μαζί μάτιον διαμορφωθείσαν ἀνάγκην εἰρηνικῆς και ἐκ τῶν προτίθενται πάντοτε ψυχικήσεως τῶν ἰδιοτυποῦ δικαίων ζητημάτων, ἄπινα ἀπαρχολούν τὸ Προσωπικὸν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ και τὸν Πλοϊστηραν.

Όν. Ν. Β. Μεταξάς, μὲ τὴν διορατικότητα ἡ ὅποια χαρακτηρίζει τὴν βαθυτέραν ἀντίληψιν του ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, εἰτὲ ἐκδύνως συστήσει τὴν σκοπιμότητα τῆς μέσῳ τοιούτου ὁργανισμοῦ ταχτοποιήσεως τῶν ἰδιωτικῶν σχέσεων τούτων, ἀπὸ τετραετίας ἥδη, ἀφ' ἣς τὸ περιοδικὸν τοῦτο είδε τὸ φῶς. Παρ' ἡμῖν διως, ἀτυχῶς, ἡ μεγάλη πλειονότης καὶ τῆς Πλοιοκτησίας καὶ τοῦ Προσωπικοῦ, δὲν ἔστη ἵσανή γ' ἀντιληφθῆται πέραν τῶν ἐφημεροτήτων η νὰ συντλάρῃ τι μείζον τῶν τετραμένων προσειρολογιῶν. Ἰστοις —μᾶλλον τοῦτο δέ— διότι δὲν ἔχει ἡ πλειονότης αὐτῆς τὴν ἀπαιτούμενην ικανότητα νά τὸ πράξῃ, ἀφοῦ η ἵσανότης αὐτῆς μεταφράζεται εἰς προσεκτικὴν μελέτην τῆς ναυτιλιακῆς λειτουργίας, εἰς συγκριτικὴν τοιαύτην τῶν ἑστεόφερων συνθηκῶν τῆς ἴμμετέρας Ναυτιλίας πρὸς τὰς τῶν ξένων Ναυτιλῶν καὶ εἰς ψυχογέραν τῶν πεμφεζομένων ψυχολογικῶν πραγμάτων.

Νόμοι και Διατάγματα και ἐπονοματικαί αποφάσεις ἐκδίδονται ἐπὶ τετραετίαν ἔκτοτε πρὸς φύλμασιν τοῦ μισθολογίου και τῆς τροφοδοσίας τοῦ Προσωπικοῦ, χωρὶς ὅμως τὴν δυνατότητα προσαρμογῆς των πρὸς τὰς ὑπαρχούσας συνθήσας, μὲ φυσικὴν συνέπειαν τὴν πεμφρονητικὴν καταπάτησιν τῶν ἔκπτερων, καταπάτησιν ἐξοπλῶσαν εἰς γενικότεραν φθοράν τῆς ἐννοίας τοῦ «νόμου» και τοῦ πρὸς αὐτὸν ὀφελούμενου σεβασμοῦ.

Δὲν ἐπιτρέπεται οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν νὰ λησμονῆται, ὅτι τὸ ναυτιλια-  
κὸν πεδίον εἶναι διεθνές, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶναι τῷμα τῆς δι-  
εθνοῦς ναυτιλίας καὶ ὅτι μόνον ἐν συμμετρικῇ προσαρμογῇ πρός τὰ  
ἐν τῇ διεθνῇ ναυτιλίᾳ κρατοῦντα εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ καὶ νὰ προ-  
οδεῖνσῃ ἡ Ἑλληνική—τούλαχιστον ἡ φρεγηγος—ἄφ' ἡς ἐποχῆς ἡ διά-  
νοιζες εὐνότερων ὄριζοντων ἐπιδιώξεων εἰς τοὺς πέντε ὕστερους,  
ἥγανχοις αὐτὴν ἀποβάλλῃ διὰ παντὸς τοπικὸν «καβούκι» τῆς καὶ  
τὰ σωματοποιῶται ποὺς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν ἔνων καὶ δορυφο-

Νά πιστεύη τώρα κανείς διτί είνε δυνατόν, μέ την γνωστήν νοοτροπίαν, νά πραγματοποιηθῇ καὶ ἐν Ἐλλάδι ἡ λειτουργία πολιτισμένου καὶ εἰρηνοποιοῦ φραγμού οίον τὸ Βρεταννικὸν· Ἐθνικὸν Ναυπλαιακὸν Συμβούλιον· καὶ ἔξασφαλισθῇ διὰ τούτου ἡ ουθμακή τάξις καὶ ησυχία ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ, πάνυ δὲ διὰ παντὸς ἡ ἀναρρίζα ἡ ποιεῖ διέπει τοὺς ὄρους τῆς προσλήψεως καὶ ἀπολύσεως, μισθοῦ καὶ σφραγῆς τοῦ ναυτικοῦ προσωπικοῦ καὶ ἡ ὅποια ἀπαγορεύεται ἀπὸ τους πατοπάνας κανόνας τοῦ ἐκβιασμοῦ σήμερον καὶ τῆς ἐξημεταλλεύσεως τούτοις;

Είναι προτιμότερον νά είνε κανένας αισιοδόξος μάλλον, παρά νά προσβρέπῃ άδιαφόρως τὴν ὑφισταμένην ἀνόμαλον καὶ φθοροπούν κύλουν. Υπὸ τὸ πνεῦμα τούτῳ ἡ συνηγορία τῶν «Ναυτικῶν Χρονιών» ἐπέρι λειτουργίας καὶ παρ' ἡμῖν τοις κατὰ τὸ ἄγγελικὸν πρότυτον «Ἐπικινού Ναυτιλακού Συμβουλίου» μὲν ἔργοισε πρόδημον εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ δούλωτέρου δυνατοῦ προσδιοικουσῶν τῶν γηγενεῖς.

νων θεμάτων, τὰ ὅποια θὰ ἔδει νὰ ὑπαχθοῦν εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τούτου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», εν τῷ ξήλῳ των πρὸς νιούθησιν τοῦ μέτρου, διεπιπτώσαν τὴν γνώμην ὅπως εἰς τὸ Ε.Ν.Σ. ὑπαχθῆ ἡ μελέτη καὶ φύσισις ὅλων συλλέβδην τῶν ἀφρόνωνταν τὸ 'Ε. Ναυτικὸν θεμάτιον, ὥστε: 1) τοῦ μισθολογίου. 2) τῶν ὄφων ναυτολογίας καὶ ἀπόλονος. 3) τῆς ἐνδιαιτήσεως καὶ τῆς ὑγιεινῆς καταστάσεως τῶν πληρωμάτων. 4) τοῦ κανονισμοῦ τῆς τροφοδοσίας καὶ τοῦ ἐδεσματολογίου. 5) τοῦ κανονισμοῦ τῆς ἐστερεοποίησίας καὶ 6) τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ κώδικος τοῦ 'Ε. Ναυτικοῦ, ὃς καὶ τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν κοινωνική πρόσονταν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν ζητημάτων.

“Ας έπιτραπή όμως ό σύνθησης προς τό Σύνταγμα και τους Νόμους προδιοικουμένως της άρμοδιότητος του Ε.Ν.Σ., ήτις δέν δύναται να έσταθη εφ' δύναν τού μάντεων θεμάτων, καθόσον ούτε τό Καταστατικόν τουν ἄγγλικον Ε.Ν.Σ. προβίλετε τοιαύτην ἐπέτσαιν αρμοδιότητος, ἀλλ' ούτε και η κειμένη νομοθεσία επιτρέπει. Και εξηγοῦμαι :  
Ο καθορισμός τῶν ὅρων προσλήψεως (ναυτολογίας) και ἀπολύτων τῶν πληροφάτων, ο καθορισμός τού μισθολογίου των και τού δεσματολογίου των, είνε τά μόνα ζητήματα ιδιωτικῆς φύσεως, ὑποκείμενα ἐλεύθερως εἰς ιδιωτικάς ουμανίας και δυνάμενα ἐπομένων ὑθυμισθόν, νομιμάτων, ἐπό τού Ε.Ν.Σ. και μόνου.

Τούτο γίνεται καὶ υπὸ τοῦ Ε.Π.Σ. ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐπιτρέποντα δὲ καὶ  
τὴν Ἑλλάδι οἱ νόμοι.

Δέν συμβαίνει ίδιως τότε τον Ποινικὸν καὶ Πειθαρχικὸν κώδικα τοῦ Ἐ. Ναυτικοῦ, οὗτε μὲ τὸν Ἐσωτερικὸν Ὀργανισμὸν (κανονισμὸν ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας) τῶν πλοίων. Διὸς ἀμφότερα ἡ σώματα ταῦτα ἀποτελοῦν κείμενα διατάξεων ἀντιηρῶς δημοσίου δικαίου, ἔστιν ὅτε δὲ καὶ ποινικὸν δικαίον, κείνηται δῆμος μαρῷαν πάσις ἀμοιδότητος οἰονδήποτε Ε.Ν.Σ. καὶ δὲν δύνανται ν' ἀποτελέσουν ἀντικείμενον συζητήσεων η συμφωνίαν ίδιωτικοῦ χαρακτήρος. Ἀμφότερα τὰ θέματα ταῦτα, καὶ παρ' ἥμιν καὶ πανταχοῦ οὐ Κόσμον, ἀνάγονται εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν ἀμοιδότητα τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἐ. Ναυτικοῦ καὶ, δι' αὐτῆς, τὸν Νομοθετικὸν Σωμάτιον.

Περαιτέρω, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ὑμετέρην καὶ ἐνδιάτηρον τῶν πλη-  
ωμάτων, ὁ Ἑσπερικὸς Ὁργανισμός τῶν Πλοίων—ἐφ' ὃσον θὰ ἡτού-  
νται προσήκουν εἰς πληροῦτα καὶ ἐνημερώτητα—δύναται κάλιστα νὰ  
προβεβλέψῃ ἐπαρχών περὶ τούτουν, όντιμιστων τὰς σητειας διατάξεις ἀ-  
πό των διά παντός, ὅπτε γ' ἀποκλείεται οὐδέποτε ἀνάμειξης τοῦ Ε.Ν.Σ.  
πιθέματος, ούτινος τὰ στοιχεῖα οὔτε καθ' ὑμέραν μεταβάλλονται,  
ὅπερ εἰς ιδιωτικὰς ουμαφονίας υπόζεινται ἐν πολιτισμένον κράτει.

- Ταῦτα λοιπὸν ὡς πρὸς τὴν ἀρμοδίητην τοῦ Ε.Ν.Σ., ὅπερ οὕτω  
αλλεῖται νότι επικλημάτων τῶν ἔξις, ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον, ζη-  
ημάτων:

  - 1) Τένω ὄφων προσλήψεως καὶ ἀπολύσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν  
λοιπῶν.
  - 2) Τοῦ πισθολογίου. Καὶ
  - 3) Τοῦ ἐδεσματολογίου.

Δέν άποκλείεται βεβαίως η αρμοδιότης του Ε.Ν.Σ. πρός έγκυρον νομάτευσιν έπι τῶν ποὺς τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν ὑπὲρ τῶν ναυτιῶν σχετιζόμενων θεμάτων, τὴν όποιαν γνωμάτευσιν η Κυβέρνησις ή Χώρας, ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς γενικοτέρας κοινωνικῆς πολιτικῆς, ἐνδέικνυται ν' ἀποδέχεται εὐνενῶς πάντοτε.

Πάντως είς οὐδιδότε αἴφορο τούς δρους προσλήψεως και ἀπολύτους τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίου, τῷ μισθολόγῳν και τῷ ἐδεσματολόγῳν, αἱ ἀποφάσεις ἐνὸς ἔκαστου τῶν ἀρμοδίων τημηάτων τοῦ Ε. Σ. προσκόντος διατυπώμεναι δύνανται ν' ἀποτέλεσον τὸ κείμενον συγχρονισμένων και ἐγνώσθων «συμβάσεων ναυτολογήσεως», δημιούργασθων συμφωνῶν ἐπὶ τῶν δρων τῆς μισθώσεως τοῦ λιοπάρχου και τοῦ Πληρώματος ἐν ἔκαστο πλοίῳ και αἵτινες ἄμα ποτοφαρμόμεναι ὑπὲν ἐνὸς ἔκαστου ἐνδιαιρεθομένου δύνανται νὰ προστῶνται εἰς τὸ Ναυτολόγιον και, ἐν πληρει συμφωνίᾳ πρὸς τὴν ἐνοικιαν τοῦ ἄρδουν 337 τοῦ Ἐμποριοῦ Νόμου, νὰ ἐπέζουν πληρῃ και προσβολήτων τὴν ισχὺν και τὸ κέφος τοῦ ιδίου αὐτοῦ Νόμου, ἀνενθεμάτις ἄλλην διατυπώσεως.

Tά «Ναυτικά Χοονιά», περαιτέρω, διεργάσθησαν τών υγέων μνήσεων.

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΠΑΙΣΤΑΙ - M

BRISTOL

‘Ως ἐφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνυθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ἡμᾶς θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ιδικού μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θὰ είναι ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγουνται.

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

εις το έλληνικόν Ε.Ν.Σ. προστεθούν ώς μέλη απότον, ό Διευθυντής τού Έ. Ναυτικού, είς τῶν παρὰ τῷ Ἀριό Ηάγρῳ δικαιούν καὶ ὁ πρόεδρος τοῦ Βιομηχανικοῦ Επιμελητηρίου Πειραιώς.

Τὸ τοιοῦτον θὰ είνει ἀπολύτως ἀποράδεκτον, καθόσον τοιαῦτα πρόσωπα δὲν μετέχουν οὔτε τοῦ ἀγγλικοῦ Ε.Ν.Σ. καὶ συνεπῶς κατά τε τεμητῶν πλέον δὲν ὑπάρχει λόγος συμμετοχῆς των, ἵνας ἀλλοις τε οὐδαμόθεν δικαιολογεῖται.

Ως γνωστὸν ἔκ τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ **National Maritime Board**, τοῦτο διαιρεῖται εἰς τὰ ἐπόμενα πέντε Τμῆματα, ἀπόνα, συγκροτοῦνται ἐξ ἀντιπροσώπων ἐξελεγομένων ἐκ τῶν οἰκείων ὁργανώσεων ώς ἔξης :

1) Τὸ Τμῆμα Πλοιάρχων (**Masters' Panel**), ἐξ ισαριθμών πλοιοκτητῶν καὶ πλοιάρχων.

2) Τὸ Τμῆμα Ναυτῶν Ἀξιωματικῶν (**Navigating Officers' Panel**), ἐξ ισαριθμών πλοιοκτητῶν καὶ ναυτῶν ἀξιωματικῶν.

3) Τὸ Τμῆμα Μηχανικῶν Ἀξιωματικῶν (**Engineer Officers' Panel**), ἐξ ισαριθμών πλοιοκτητῶν καὶ μηχανικῶν ἀξιωματικῶν.

4) Τὸ Τμῆμα Ναυτῶν καὶ Θερμαστῶν (**Sailors & Firemen's Panel**), ἐξ ισαριθμών πλοιοκτητῶν καὶ ναυτοθερμαστῶν.

5) Τὸ Τμῆμα Βοηθητικοῦ Προσωπικοῦ (**Catering Dept'Panel**), ἐξ ισαριθμών πλοιοκτητῶν καὶ προσώπων βοηθητικῶν ἐπηρεούν.

Λεδομένον ποτὲ οὐ ποτέ εἴναι αὐθινάρχοτον καὶ ἐπιλαμβάνεται τῶν ἀφορώντων μόνον ἔκεινον τοὺς ὅποιους ἀντιπρόσωπεν (ἡ σύνθεσίς του καταδεικνύει τοῦτο οὐαδί), ἔπειτα οὖτις οὐδεμίαν θέσον ἔχει ἐν τῷ Ε.Ν.Σ. οιονδήποτε ἄλλο πρόσωπον ἔχειν πρὸς τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους ναυτικούς καὶ πλοιοκτήτας, οἵτινες οὐτοι μένοντον μόνοι νὰ καθορίσουν τὰ ζητήματά των κατ' ἴδιαν.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διεξέλθοντα τὸ Καταστατικὸν τοῦ ἀγγλικοῦ Ε.Ν.Σ. θὰ ἐστικείσθωσαν οὖτις, κατ' αὐτό, μία ἔνδον τῶν Πλοιοκτητῶν παραχωρεῖται εἰς ἀντιπρόσωπον τοῦ Ναυαρχείου καὶ ἐτέρα ἔνδον τῶν Πλοιοκτητῶν εἰς ἀντιπρόσωπον τῆς Ἐνόποτε τῶν Σιδηροδρόμων, ως καὶ μία ἔνδον τοῦ Τμήματος Ναυτῶν καὶ Θερμαστῶν παραχωρεῖται εἰς ἀντιπρόσωπον τῶν ναυτοθερμαστῶν.

Ἄλλα τὸ μὲν γίνεται διότι ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐν τῷ Ε.Ν.Σ. τὸ τε Ναυαρχείον καὶ οἱ Σιδηροδρόμοι μετέχουν ώς πλοιοκτήται, καθόσον ἀληθῶς ἔχουν εἰς τὴν κυριότητά τουν, τὸ μὲν μεταγονικά, οἱ δὲ ἐπιβατηργά ἀτμόπλοια, ἐπανδρούμενα μὲν προσωπικὸν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ δὲ γίνεται ἵνα συμπληρωθῆται ἡ ἐκπροσώπησις τῶν κατιστέων πληρωμάτων σκάφους καὶ μηχανῆς, ἐν τῷ οἰκείῳ τμήματι.

Μοναδικὸν σημεῖον ἐπὶ τοῦ ὅποιον δύναται, παρ' ἥμιν νὰ δικαιολογηθῇ ἀπόλυτως τροποποίησις τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Ε.Ν.Σ., είναι ὁ ἀριθμός τῶν εἰς ἔκαστον τμῆμα ἀντιπροσώπων ἐκατέφουν μέρους.

Τηρούμενον τῶν ἀναλογῶν δυνατῶν είνει ὅπως, ἀντὶ τῶν δύοδεκα πλοιοκτητῶν καὶ δύοδεκα ναυτικῶν ἔκαστου τμῆματος ἐν τῷ ἀγγλικῷ Ε.Ν.Σ., ὄφισθωσιν εἰς ἔκαστον τμῆμα τοῦ έλληνικοῦ Ε.Ν.Σ. δύο μό-

νον, ἢ τοσῖς, ἀντιπρόσωποι ἐκατέφουθεν. Τὸ τοιοῦτον οὐδόλως θίγει τὰ πράγματα καὶ οὐδόλως ἐπιλεᾶται τὴν ούσιαν, ἢ ὅποια ἐπαρκῶς διαγράφεται εἰς τὸ Καταστατικόν.

Ἡ νῦν ἔνος ἔκαστου Τμήματος διαχείρισις τῶν εἰς τὸ τμῆμα αὐτὸν ἀναγομένων ζητημάτων ἐξουσιαλίζει πλήρως τὴν δικαιοτέραν δυνατήν τακτοποίησίν των.

Οἱ Πλοιάρχοι ἔχουν ζητήματα τελείως ἀνεξάρτητα καὶ ἀφιστάμενα τῶν ζητημάτων τῶν πληρωμάτων, ἢ δὲ ἰδιότης των ώς διουκήδων τῶν πλοιῶν καὶ ἐν ταύτῳ προστόν τῆς Πλουσιοτητούς, ἀποκλείει τὴν συγχέσιον τῶν ζητημάτων τούτων ἐνώπιον τῶν ναυτῶν ἀξιωματικῶν ἢ τῶν μηχανικῶν, ἢ τῶν λοιπῶν προσόπων τῶν πληρωμάτων καὶ αὐτοὶ εἰναι ὁ λόγος ὑπάρχειν ιδίου δι' αὐτοὺς τμήματος, ἐνῷ ἐξ ἄλλου, οἱ ναυτῖλοι ἀξιωματικοί, ὅπως καὶ οἱ μηχανῆς, καὶ τὰ πρόσωπα βιοητικῶν ἐπηρεούν, ἀποτελούν μὲν οὐλήρηδην «πληρώματα» κατά τὴν νομικὴν ἐννοιαν τοῦ ὄρου «πληρώμα», ἔχουν δημος διαφόρουν κλίμακος μισθολόγων καὶ ἐντεῦθεν ὁ λόγος τοῦ σχηματισμοῦ ιδιαίτερων δι' αὐτοὺς Τμήματος, ἀναλόγως πάντοτε τοῦ ἀριθμοῦ τῶν καὶ τῆς ἀναγγελητῆς κατηγορίας εἰς ἣν ἄνηκουν.

Οὓσον ἀφορᾷ τέλος τὰ γενικότερα ζητήματα, τὰ ἐνώπιον τῆς όλης πελείας τοῦ Ε.Ν.Σ. φερόμενα, καὶ τούτων ἡ ἐπίλυσις καὶ τακτοποίησις θὰ εἴναι κατά τὸ δυνατόν δικαία καὶ οὐθολογισμένη, ἀφοῦ πλοιοκτῆται καὶ ναυτικοί θ' ἀντιπροσωπεύνται ισαριθμών των πλοιάρχων.

Πλοιάρχος Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ

**TOWAGE AT HAMBURG**  
**"FAIRPLAY," TUGS**  
 17 POWERFUL STEAM TUGS  
 FOR  
 HARBOUR-RIVER-SEA  
**FAIRPLAY STEAM TUNG OFFICE**  
 11. STEINHÖFT HAMBURG

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.



## Γαλλία

### Το «Νορμανδί» 79.280 τ. γκρός

Εύρυτατα είχε διαδοθῆ τελευταίως — ώς άνεγραφαν καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός των —, διτὶ ἡ «C.G.T.» φιλοδίοδους νὰ περιβάλλῃ τὸ ναυπηγούμενον παρ' αὐτῆς σοῦπερ λάϊνερ μὲ τὴν αἰγλὴν τοῦ μεγαλύτερου πλοίου τοῦ Κόσμου, προέβη εἰς διαφόρους τοῦ πλοίου ἑσωτερικάς μετατροπάς καὶ προσθήκας, διὰ τῶν ὅποιων ἡ γκρός χωρητικότης του θὰ ηὔξανετο ύπερ τὰς 10.000 τ. Αἱ τολμηρότεραι φῆμαι ἀνέφερον, διτὶ διὰ τὴν ἐπαύξησιν τοῦ τοννᾶς θὰ ἐπεμηκύνετο τὸ σκάφος διὰ μετατροπῆς τῆς πρώτης ἡ τῆς πρύμνης του, ἐνῷ ἄλλαι δὲν ἔδισταζαν νὰ ὑποστρίψουν, διτὶ θὰ ἐκόπτετο τὸ πλοίον εἰς δύο, προκειμένου νὰ προστεθῇ εἰς τὸ μέσον του ἔνα νέον τμῆμα.

Ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρία δι' ἀνακοινώσεως τῆς ἐπεβεβαίωσε τὴν ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότητος τῆς «Νορμανδίας», κατόπιν τῆς ἐκτελέσεως ὡρισμένων προσθηκῶν, ποὺ ἐκρίθησαν ἀπαραίτητοι, διέψευσεν ὅμως τὰς ἀποδιδομένας εἰς αὐτὴν προθέσεις, ὅπως ἐξασφαλίσῃ, δηλαδή, τὴν κατοχὴν τοῦ μεγαλυτέρου πλοίου τοῦ Κόσμου.

Τούνεται εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν, διτὶ ἡ «C.G.T.» δὲν ἀποδίδει τόσην σημασίαν εἰς τὸ μέγεθος καὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου, δύον εἰς τὸν ἑσωτερικὸν πλοῦτον καὶ τὸν πολυτελή αὐτοῦ διάκοσμον, διτὶς πρέπειν ἡ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐπιλέκτου ταξιδιωτικοῦ κόσμου τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Τὰς πεποθήσεις ταύτας βασίζει ἡ ἔταιρία εἰς τὸ διτὶ ἀποδοτικώτερον πλοῖον τοῦ στόλου τῆς εἰς τὴν γραμμὴν Χάβρης—Νέας Ὑόρκης εἰνε τὸ πολυτελές λάϊνερ «Ille de France», τὸ ὅποιον ὅμως δὲν εἰνε οὔτε τὸ μέγιστον, οὔτε καὶ τὸ ταχύτερον.

Ἐν τῷ μετεξύ πληροφορίαι λαονδίνου, ἀναφέρουν, διτὶ τὸ «Normandie» ἀνεγράφη ἡδη εἰς τὸ «Λόσδ Ρέτζιστερ» μὲ χωρητικότητα 79.280 τ. γκρός.

### Διὰ τὴν διάνοιξιν δικτύου διωρύγων

Οἱ Γαλλικοὶ λιμένες τοῦ Ἀτλαντικοῦ παρά τὴν καθαυτὸ προνομιούχον θέσιν των, διότι εύρισκονται μεταξὺ δύο διεθνῶν συγκοινωνιακῶν ἀρτηρίων ποὺ φέρουν πρὸς τὴν Βορειοπειρατικὴν Εὐρώπην καὶ πρὸς τὴν Μεσόγειον ὑπόφερουν ἐν τούτοις μεγάλως ἡ τῆς ἐκπτώσεως τοῦ ὑπερβαλαστικοῦ ἐμπορίου καὶ κυρίως, διότι δὲν συνδέονται διὰ φυσικῶν ποταμῶν ὅδῳ μετὰ τῶν κέντρων τῆς ἐνδοχώρας ἐκτὸς μόνον τῶν λιμένων τοῦ Ρουέν καὶ τῆς Χάβρης, οἵτινες ἐπικοινωνοῦν μετὰ τοῦ Σηκουάνα. Μέχρι τοῦδε μερικοὶ μόνον βελτιώσεις ἔγενοντο εἰς τὸ δίκτυον τῶν διωρύγων τῆς Βορείου καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Γαλλίας, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ τῆς Νοτίου καὶ τῆς Νοτιοανατολικῆς.

Οἱ ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, δθεν, Γαλλικοὶ λιμένες περιορίζονται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἑξήπερτην τοῦ ὑπερποτίου Γαλλικοῦ ἐμπορίου, ποὺ ὅποιον ὅμως ουσιεπείᾳ τῆς Παγκοσμίου κρίσεως καὶ τῶν περιοριστικῶν διὰ τὰς εἰσαγωγάς μέτρων ἔχει σημαντικῶς μειωθῆ, καθ' ἥν στιγμὴν μάλιστα μεγάλα ἀδαπανήθησαν ποσὸς διὰ τὴν ἀνακαίνισιν τῶν ἐν λόγῳ λιμένων. Ἡ προσπάθεια, ὅπως ἀποστάσουν ἐνα ποσοστὸν τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἥγαγεν εἰς τὴν ἐκπόνησιν σχεδίου κατασκευῆς συμπλέγματος διωρύγων, προορίζομενων νὰ ἔνουσσον τοὺς Γαλλικοὺς τούτους λιμένας μὲ τὸ συγκρότημα τῶν διωρύγων καὶ πλωτῶν ποταμῶν ὅδῳ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

Συζητεῖται ἡδη ἡ σύνδεσις τοῦ Σαλι Ναζαρ καὶ τῆς Νάντης μὲ τὴν Βασιλείαν, ὑποστηρίζεται δὲ διτὶ ἡ πλωτὴ αὐτὴ δόδος, καλῶς διατηρουμένη, θέλει προσθέση εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν Γαλλικῶν λιμένων τὰς ἀνάγκας ὠρισμένων πλουσίων περιφερειῶν, αἱ πρὸς τὴν θάλασσαν ουγκοινωνίαι τῶν ὅποιων στρέφονται σήμερον πρὸς τὸν Ρήνον καὶ τὸν Δούναβιν. Ἐπειδὴ ὅ ποταμὸς Λείγον δὲν εἰνε πλωτὸς μέχρι τοῦ τμήματος Νάντης—Λάγκρ, εἰς πολλὰ δὲ σημεῖα παρουσιάζει ἀμμώδεις προσχώσεις, προτείνεται διὰ τὰς σχεδιαζομένας νέας ἑσωτερικάς ουγκοινωνίας νὰ διανοιγοῦν νέαι διωρύγες.

Ἀ' ἔτερου, κρατεῖ σκέψις ἑκβαθύνσεως τοῦ Ροδανοῦ, ώστε νὰ καταστῇ οὕτος πλωτὸς καὶ νὰ ἀποκαταστήσῃ μίαν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ Μασσαλίας καὶ Βασιλείας. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἰδρύθη ἀπό ἔνδος καὶ πλέον ἔτους ἡ «Ethniki Etaireia τοῦ Ροδανοῦ», ἡ ὁποὶ ἐκτὸς τῆς ἀνωτέρω ἀποστολῆς τῆς, σκοπεύει νὰ χρησιμοποιήσῃ καὶ τὸν ποταμὸν διὰ τὴν παραγωγὴν δυνάμεως πρὸς ἡλεκτροκίνησιν τῶν ἐργοστάσιων τῆς κοιλάδος τοῦ Ροδανοῦ.

Ὦς πρὸς τὸν κύριον σκοπὸν τῆς ουστάσεως τῆς, σκέπτεται νὰ

έκβαθυνη τὸν ποταμὸν ἡ ἐν ἀνάγκῃ νὰ προβῆῃ εἰς τὴν κατασκευὴν πλευρικῆς διώσουγος μεταξὺ τῶν ἑκβολῶν τοῦ Ροδανοῦ καὶ τῆς Λυδίας. Πάντως αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι δὲν ἡρχισαν, ἀφοῦ ἄλλωστε δέν έχουν ἀκόμη καταστρωθῆ καὶ τὰ ὄριστα σχέδια.

### Πλωτὸν ἐργοστάσιον δερμικῆς ἐνεργείας

Ἐλεν γνωσταὶ αἱ ἐπιστημονικαὶ προσπάθειαι διὰ τὴν ἐξμετάλλευσιν τῆς διαφορᾶς τῆς θερμοκρασίας τοῦ βάθους καὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν Τροπικῶν θαλασσῶν, υγιαινούμενης ἀναλόγου τοῦ βάθους μεταξὺ 4—50 καὶ 26—28ο βαθμῶν, πρὸς παραγωγὴν ἐνεργείας. «Ολαι αἱ θεωρητικαὶ δυσκολίαι κατενικήσαν καὶ αἱ πρακτικαὶ δυσχέρειαι παρεκάμψθησαν, οὐτας ωστε καθ' αὐτὰς πρόκειται νὰ λειτουργήσῃ τὸ πρώτον πλωτὸν ἐργοστάσιον παραγωγῆς ἐνεργείας. Τὴν προσπάθειαν ἐφερεν εἰς εντύχεις πέρας ὁ κ. Claude, δότις καὶ ἐκάλεσε πρὸ τοῦ της Γαλλίας νὰ παρακολουθήσουν τὰς γενομένας μετατροπὰς ἐπὶ τοῦ ἀπ' «Tunisie» ἀγορασθέντος πρὸ τοῦ παρ' αὐτὸν καὶ διασκευασθέντος εἰς πλωτὸν ἐργοστάσιον.

Εἰς τὸ σέντρον τοῦ πλοίου ἔχει ἐγκατασταθῆ ἓνα φρέαρ ἀπὸ τὸ ὅποιον δι' ἔνδος ὑπεριεγένθυς σωλήνος 630 μέτρων βάθους, ἀποτελεσμένος ἀπὸ τὴν σύνδεσιν τεμαχίων μήκους 6 μέτρων καὶ διαμέτρου 2.12 μέτρων, θὰ ἀντλήσαι τὸ ὑδωρ ἀπὸ τὸ ἀνάλογον βάθος τῆς θαλάσσης. Ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ 10 μέτρα ἀνωθεὶ τῆς επιφανείας τοῦ ὑδατος ἐγκατεστάθησαν αἱ ἀντλίαι, ἀπολέβητες καὶ ὑδροπόροι, ἀναγκαῖοι διὰ τὴν παραγωγὴν κινητήρων δυνάμεως. Εἰς τὰ κύτη τοῦ σκάφους μὲ τὴν οὔτο ἐπιτυγχανούμενην κινητήρων δύναμιν θὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ ἡμερησία παραγωγὴ 1000 τόννων πάγου, δυναμένη βραδύτερον νὰ αὐξηθῇ εἰς 2000 τόννους.

Ὑπολογίζεται, ὅτι τὸ «Tunisie» θὰ είνε καθ' ὅλα ἔτοιμον τὸν Λύγουστον ἡ ἀπολεύση διὰ τὸ Ρίον Ιανείου πρὸς ἔναρξην τῆς λειτουργίας του παραγωγῆς πάγου διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Βραζιλίανης πρωτευούσης.

### Τὰ κέρδη τῆς «Μεσσαζερῆ

Αἱ εἰσπράξεις τῆς Γαλλικῆς ἔταιρίας «Μεσσαζερῆ» ἀπὸ τὴν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἑκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν τῆς ἀγθίκαν ἔνα καθαρέσσι περίσσευμα 2.674.000 φράγκων, ἔναντι 325.000 φρ., τῆς χρήσεως 1932. Μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν ποσοστοῦ 5% οἱ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ τακτικοῦ ἀποθεματικοῦ, τὸ ὑπόλοιπον διετέθη δι' ἀποσθέσεις τοῦ πλωτοῦ διλικοῦ τῆς ἔταιρης, ἡ ἔν τοις διελθοῦσι ἀναγραφομένη ἀξία τοῦ πλοίου, ἀνερχομένη τὸ 1932 εἰς 75.000 ἑκατομ. φράγκων, κατήλθη μὲ τὴν ηδησίαν 71.9 ἑκατ. φρ., ἐπὶ τακτικοῦ μιστοχικοῦ κεφαλαίου 80 ἑκατ. φράγκων.

### Γερμανία

#### Ἡ ναυτικὴ νομοδεσία

Τὴν Ιηνίου συνήλθεν ἐν 'Αμεριγών ἡ ἐπὶ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου 'Επιτροπὴ τῆς 'Ακαδημίας τοῦ Γερμανικοῦ Δικαίου. 'Η ἐπιτροπὴ συνεζήτησε περὶ τῶν μερῶν ἑκείνων τοῦ ναυτικοῦ Δικαίου τὰ ἀποτελέσματα πρὸς μεταρρύθμισιν. 'Ησογελήθη ἡ ίδια περὶ τῶν τριῶν μεγάλων Σιενῶν συμφωνίων τῶν Βρυξελλῶν ἀναφορικῶς πρές τὴν περιωρισμένην εἰδύνην τῶν πλωτοκητῶν, τὰ δικαιώματα τῶν διανειστῶν τοῦ πλοίου καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν κατά δουλήγοντας διατυπωμένων δρών τῆς φορτωτικῆς. 'Η ἐπιτροπὴ ἀπετάνθη ὑπὲρ τῆς ἀποδοχῆς τῆς διεθνοῦς συμφωνίας τῆς ἀρχοφώνης τὴν περιωρισμένην εἰδύνην τῶν πλωτοκητῶν, ἵνα παύσῃ πλέον ἡ νομικὴ σύγχυσις ἡ διαρροήσουσα σήμερον λόγῳ τῆς υπάρξεως εἰδίας νομεθεσίες κατὰ χώραν. 'Η διεθνής συμφωνία τῶν Βρυξελλῶν πρεσβείης διεῖ: μέχρι τὰς ἀξίας τοῦ σκάφους καὶ τοῦ κνούλου, εἰς πλείστας δημοσίες πρές τοῦ συνοδικοῦ ποσοῦ τῆς διεθνῆς τοῦ πλοίου ὑπολογιζόμενης τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ καὶ τιμωμένης πρές δικαίου (8) ἀγγλικαὶ λίραις κατὰ τόνον.

Διὰ τὸν καταλογισμὸν εὑθύνης τοῦ πλωτοκητοῦ ἡ ἐπιτροπὴ, ἐπιμένειεις τῆς διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ 'Οσλο, συνιστώσης δημοσίας διεθνῆς λαμβάνησαι: ὅπ' ζεψει: διλέκτηρον τὸ (αὐτότοτε) τρῆμα τοῦ δικαίου μεταξύ τοῦ πλωτοκητοῦ καὶ τὰς ἀληταλογήσεις δι' ἑκατοντάριθμον παραλειψίες ἡ ἀμέλειαν τοῦ πληρωματος, τούναντίον δὲ πάσχει τὸν εὐθύνην δι' ἀμέλειαν περὶ τὴν πλαισιότητα τοῦ σκάφους καὶ περὶ τὴν ἐκφράστωσιν. 'Ο πλωτοκητὸς τοῦ λοιποῦ φέρει τὸ δάρος τῆς ἀποθεσίας πρές ἀπόκρυψιν τῆς εὐθύνης του διὰ διλάδας περὶ τὴν ἐκφρά-

στησίαν.

τωσιν, άπαλλασσομένου έφερε τού μετέχοντος εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν δημοσίευσην διαθέτειν δια τοῦ ἀνθρώπου τοῦ πλαισιού τοῦ εἶναι υπαίσιος τῆς περὶ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Ἐν τέλει ἡ Ἐπιτροπὴ ἡγοχολήγη μὲ τὰν νέαν νόμον περὶ ἐξατάσσεως νυκτιών ἀποχρήματον. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἔκτροφην ὑπὲρ τῆς γεράνησεως τοῦ δικαιώματος τῆς ἐφέσους εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ ἀποράσιων τῶν Ναυτικῶν Δικαιοτητῶν ἐν δυοῖς δὲν ἐπιβάλλεται μὲν οὐέργαις τοῦ διπλώματος ἀλλ᾽ ἀπλῷ; ἀπαγγέλλεται ἐνοργή περὶ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματος ἐν συγκεκριμένῃ περιπτώσει.

### Ο πρώτος πλωτὸς ἀεροπορικὸς σταθμὸς

Τὸ εἰς πλιστὸν ἀεροπορικὸν σταθμὸν μετατραπὲν ἀτρόπολον Βεταφαλία τῆς Γερμανικῆς ἀεροπορίας Χάνσα μετὰ πολὺμην παραμονῆν ἐν ἐπισταθμῷ εἰς τὸν Νότιον Ἀτλαντικὸν ἐπανέπλευσε τὴν διηρέουσαν τὴν Τσίριαν. Κυρίως εἰπεῖν, ἐν δὲν ὑπολογισθῇ ὁ χρόνος τοῦ ἀπόλου καὶ τοῦ κατάπλου, ἡ «Βεταφαλία» ἔμενε επὶτι μῆνας ἐν τῷ Ἀτλαντικῷ, καὶ ὁ διάστημα προσενθήσαν ὀκτὼ ἀεροπλάνα τὰ ὄποια καὶ μετὰ τὸν ἀνεψιδιασμὸν τοῦ ἐξηκολούθησαν τὴν πτήσιν των. Ἡ «Βεταφαλία» πρόσκειται νὰ παραμείνῃ ὀλίγας ἑβδομάδας εἰς Βρέμην καὶ νὰ ἀποπλεύῃ πάλιν εἰς Νότιον Ἀτλαντικὸν ὅποις ἐπαναλäßῃ τὴν ὑπηρεσίαν σταθμοῦ τῶν ἀεροπλάνων.

Καὶ οὗ δὲν τὸ ἐπτάμηνον διάστημα οὐδὲν ἐσηδήλωθη μεταξὺ τοῦ πληρώματος τοῦ ὅποιον ἀποτελεῖται εἰς ἔξικοντα ἀνδρῶν. Αἱ μηχαναὶ καὶ πᾶσαι αἱ μηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις τοῦ σκάφους ἐλειτούργησαν ἔξαιρετα, μηδέμιας παρατηρηθεῖσῆς βλάβης. Τὸ πληρωμα κατὰ τὴν ἀφίξην τοῦ εἰς Βρέμην, ἔχαιρεταισαν ὁ διευθυντὴς τῆς ἀεροπορίας Χάνσα καὶ ἀντιπρόσωπος τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἀεροπορίας. Εἰς γένηα δὲ δοθὲν πρὸς τιμὴν τῶν ἀνδρῶν τοῦ σκάφους ὁ διευθυντὴς τῆς Χάνσα ἐξέφρασε τὴν ἴκανοτοίσιν καὶ τὴν εὐγνωμοσύνην τῆς ἑταίριας πρὸς αὐτούς, διέτειμε δὲ ἀναμνηστικὰ δῶρα.

### Η Γερμανικὴ σημαία εἰς τὴν "Απω Ανατολὴν

Ο πρόεδρος τοῦ «Βερειγερμανικοῦ Λόδοῦ» δόκτωρ Rudolf Firlle, ἐπιστρέψας τελευταῖς ἀπὸ Ἰανακρίου ἀνά τὴν "Απω Ανατολὴν τοῦ ἐξιδόντος, ἔγένετο πρὸς ἡμερῶν δεκάντων εἰς ἀκρόσιον ἐν Βερολίνῳ ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν τῆς Συγκοινωνίας, εἰς τὸν ὅποιον καὶ ἀνέπτυξε τὸς ἀντιπλάσιος καὶ παρατηρηθῆσας του, τὰς ἀναφροράμενας ἵστια εἰς τὴν θέσιν τοῦ Γερμανικοῦ πλοίου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην τοῦ Κέρκρου, θέσιν ἀρκετά μειονεκτικὴν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ποιοτικόν ἀντικεφαλον καὶ συγχρονισμὸν πλωτῶν ὀλικῶν ποὺ διαθέτουν αἱ ἀλλαὶ ἔναντι ἑταῖρισιδιὰ τὰς πρὸς τὴν "Απω Ανατολὴν ὑπηρεσίας των. Ἀργά ἡ γρήγορα — κατὰ τὰς ἀντιλήψιες τοῦ κ. Firlle — ἡ Γερμανικὴ σημαία θὰ ἀκτοπισθῇ ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῆς, ἐν δὲν λίθῃ ἐγκαίρως μέτρῳ ἀντικαταστάσεως τῶν διατιθεμένων πελάτων πλοίων καὶ δὲν προδῆται εἰς τὴν ναυπήγησιν καὶ ἀλλων λάδινες, πλὴν τῶν δύο ηδη τελεύτων ὑπὸ κατασεύην καὶ προσεξομένων διὰ τὰ πρὸς τὴν "Ανατολὴν Ασίαν ταξίδια.

Τὰς εἰδεῖς ἀκόμη εἰς τὸν Γερμανὸν ὑπουργὸν ὁ δόκτωρ Firlle, διὰ τὸ πρός τὰ φορτηγὰ γραμμῆς, ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία ὑστερεῖ ἀπὸ δύο τὰ ἀλλακταὶ τῆς Κράτης εἰς τὸ ἡγεμονὸν τῆς τεχνητῆς των, ἐρχομένη τελευταῖς, διὰ τὸ «Βερειγερμανικοῦ Λόδοῦ ἀπώλεσεν δλοσχερῶς — λόγῳ τοῦ πολέμου — τὴν ἐργασίαν καὶ τὴν ἐπιρροήν του εἰς τοὺς τομεῖς τῶν ἀγροῦν τῆς "Απω Ανατολὴν, ὑπέστη δὲ καὶ ἔκπτωσιν τίνα εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ Ειρηνικοῦ, δημοσίευρον παῖδεσσον πρωτεύοντα ρόλον αἱ σημαῖαι τῆς Ιαπωνίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἀναγνώρισεν διὰ τὴν ἀπαρχήν αὐθούσα εἰς τὸν τομεῖς αὐτῶν πληγματικὴν χωρητικότης καθιεστὴ προσδηματικὴν καθεδρήν.

Χερζὴ ἐργασίαν. Μία ἦται παρατέρω — εἰπε — αὐθησίς τοῦ ἐκεὶ ὀπασχολουμένου τοντοῦ καὶ δισίδους ἐπέρων ξάνθων πλοίου θά — ἐπέγειρε πλήρη ἐκπιστούσας τῆς ἐργασίας καὶ οὐκ ἐπιτάχυνε τὴν κατάρρευσιν τῶν ναύλων.

Μηρὰ τὰς ἀνωτέρω ἀπέψιτες, οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἔχουν τὴν γνώμην ὃς διεσταντεῖ πιθανότητας εἰδούσιμου ἐργασίας διὰ τοῦτο φορτηγά, προσκαμένου διὰ μεταφοράς φορτιῶν ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς ἐν τῷ Εἰρηνικῷ Ἀντιτολικῆς Αμερικανικῆς ἥπατος μέσω τοῦ Πανορμᾶ ἢ διὰ τοῦ Βίργινικοῦ ἐν συνδυσμῷ πρέσσης ἐργασίας, μεταξὺ τῆς Εὐρώπης, κινήσις καὶ διὰ τοῦ Ουτού Αμερικῆς καὶ τῆς "Απω Ανατολῆς. Κατὰ τοὺς αὐτούς κύκλους αἱ βιοτικέτεραι πιθανότητας μελλοντικῆς ἐργασίας τῶν Γερμανῶν πλοίων — μετά τὴν ἐκπτώσην τῆς ἐργασίας εἰς τὸν Βίρτσον Ατλαντικόν — συγκεντρώνται πρέσση τοῦ μεταφορικοῦ ἐμπόρου τῆς "Απω Ανατολῆς καὶ τοῦ Ειρηνικοῦ.

Ἡ παχύσορις σίκινονικὴ κρίσις καὶ αἱ δυοχέρειαι ὃποιες τὸ τέλος ἀνείπεται σύμμερον τῷ ὑπερβαλλόσιον ἐμπόρῳ δύσκον, κατὰ φυσικὴν συνέπειαν, τὸν ἀντίτυπον τῶν εἰπεῖν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, ἡ ὅποια ἐλένηδην ἐνδιήλητη νὰ ἐνσυχνήγη τὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς θαλάσσας τῆς "Απω Ανατολῆς. "Ενας πρόσθιτος ἀκόμη λόγος τούτου είναι καὶ τὸ διὰ τὴν Γερμανικὴν ναυτιλία τείνει νὰ εύρισκεται εἰς μίαν σταύρην ἐπαργήν πρέσση τοῦ "Εθνικοῦ λιμένας, μὴ ἐπιδιομένη εἰς συνεχῆ ταξιδία μεταξύ λιμένων τοῦ Εἴσωτεροῦ. "Απὸ τῆς πλευρᾶς δὲ αὐτῆς αἱ ἀντωπώσεις τοῦ δρος Firlle παρήγαγεν συδικάρων αἰσθήσιν μεταξὺ τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων.

### Ηνωμ. Πολιτεῖαι

#### Η πορεία τῶν διαλύσεων

Εἰς τὰς τελευταῖς δημοσιευθεῖσας στατιστικὰς ὑπὸ τῆς "Αμερικανικῆς οὐηγερειας τῶν «Ἐμπορικῶν διὰ Θαλάσσας Μεταφορῶν» ἀναφέρονται ἐνδιαφέρουσαί πληροφορία: περὶ τῆς προσενθετικῆς πορείας, τὴν διόπλισην πρέσσης τῶν παλαιῶν καὶ ἀργήσιον πλοίων. Κατὰ τὸ 12ημένον χρονικὸν διάστημα τὸ σημαντικότερὲν τὴν 30ην Ιουνίου 1933 είχον πραγματοποιήθη διαλύσεις "Αμερικανικῶν σκαφῶν χωρητικότητος 1.800.000 τ. γκρές, συμπεριλαμβανομένων καὶ πλοίων 71.400 τόννων, ἀπόντας ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ 6ην Ιουνίου 1932 παρὰ τὸ "Shipping Board". Αἱ διαλύσεις αὗταις τῆς περιόδου 1ης Ιουλίου 1932 μέχρι 30ης Ιουνίου 1933, ἤσαν ἀνώτεραι: τῶν 1.102.000 τ. γκρές (1931—32) καὶ 1.032.000 τ. (1930—31). Η πρόσδος αὕτη τῶν διαλύσεων ὀργιζεται καρίσιμης εἰς τὴν ἀπὸ μέρους τῆς κυβερνήσεως τῆς Βασιγκτόνος ἐπιδιωγμοῖσχειρον πρωτεουλίαν διὰ τῆς παρ' αὐτῆς ἀθρόας ποληγεισις μεγάλου διγκού Κυβερνητικοῦ σκαφῶν.

Τὸ πρόγραμμα τῶν διαλύσεων τῶν παλαιῶν σκαφῶν ἀποτελεῖ πλέον εσιτικὴ πολιτικὴν ώριμότων κρατῶν, φάνεται δὲ διὰ συντέμως καὶ ἀλλα: γῆρας: θά τὸ ἀκολουθήσουν. Η Γερμανικὴ κυβέρνησης προσήλθεται εἰς συμφωνίαν διαλύσεως σκαφῶν 400.000 τ. γκρές, χάριν τὶς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὀλικοῦ τηγανίτης, ἀλλαὶ καὶ θεωρημένη απὸ τὸν πόθεν ν' ἀνακουφίσῃ τὴν καυσίαν / πολιτικὴν τῆς θαλάσσης. Η "Ιταλικὴ κυβέρνησης παρέσχεν ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν διάλυσην 100.000 τόννων, ἀνανέωσε δὲ τελευταῖς τὴν σχετικὴν πίστωσιν διὰ τέστρες 200.000 τόννων, καλύψωσα σημαντικῶν ποσοστῶν τῆς διὰ παλαιῶν μέταλλον ἀνάγκης τῆς ἀγορᾶς της, καὶ δὲν χρειάσθησαν μάλιστα τοιχαὶ τοῦ παλαιούσιον διατηρεύοντο εἰς γαμηλὰ ἐπιπλέοντα. Η Κυβέρνησης τοῦ Τόκιο γράνθισε καὶ αὐτὴ διὰ τῆς κρατικῆς θεωρημένων τὴν διάλυσην παλαιῶν πλακαῖς "Ιαπωνικῆς χωρητικότητος 400.000 τ. γκρές ἐν συνδυσμῷ πρέσση τὴν κυβερνήσεων κακινούργειας τοιχαύτης 200.000 τ. ἐπι-

**ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT ANTIFOULING COMPOSITION FOR SHIPS' BOTTOMS**

**REGULARLY SPECIFIED by LEADING GREEK SHIP OWNERS**

**THE RED HAND COMPOSITION CO.**  
4, CARLTON GARDENS LONDON S.W.1  
CONTRACTORS TO THE BRITISH ADMIRALTY

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

τυχούσα την έτινι μέτρων άνανθωσιν της ναυτιλίας της.  
Αλλά και η Σουηδική δουλή αποχορηγήθη από την αρχών το 1933 μέ  
μπαν πρότασιν έφαρμογής σχεδίου διαλύσεων, έδειξε της κυβερνητικής έσο-  
θεσ, ή δε σχετική κίνησις έπικεντρωτικής νάνθησης.

## Ίταλία

### Ο απολογισμός των έπιχορηγήσεων

Η κυβέρνησης της Ρώμης, ένδιαφερομένη για την επικοινωνία της υπερβολι-  
κής—ώς έχαρκτηρισθηκεν—είδησε, πού έκυροι φόροι σαν είς τη διεπαρτι-  
κόν και έχον απήγαγον από πλείστον δργανα τούς ίμπρησον και περιοδικού  
ναυτικού τύπου της Εύρωπης και της Αμερικής, περί την υπεράγκων έ-  
πιχορηγήσεων πρός την Ίταλική ναυτιλία, πρέση εἰς την δημοσίευσιν  
στατιστικού πίνακος παρέχοντος μίαν συγκριτικήν είκονα της Κρατικής πρός την Έθνική πλοια ἀρώγης από τον οικονομικόν έτονα 1928—29 μέχρι του 1932—33. Διά της δημοσίευσις των παραπάνω επιδιότεκνας νά πάροδησική, θητεί η Ίταλία παρέχει πολὺ μικρότερα χρηματικά ποσά πρέση είναι σημείον της ναυτιλίας της, έναν συγκρίσι: πρέση δεις πληρόνουν ωρίσμεναι ἀλλα: ναυτικού Χωρί. Ο πάντα των Ίταλικων έπιχορηγήσεων της τελευταίας τετραετίας έχεις ώς έξη, έναντι την πρέση την ναυτιλία των παριχορέ-  
νων έπιχορηγήσεων υπό την κυβέρνησην της Βασιλευόνος, την Παρισίων και το Τόκιο.

Xώροι	1929—30	1930—31	1931—32	1932—33
Ηνωμ. Πολ. δολ.	—	13.068.000	16.818.000	22.402.000
Γαλλία	φρ. 151.850.000	195.145.000	203.402.000	407.500.000
Ιταλία	γιαν. 10.823.000	13.914.000	13.500.000	13.672.000
Ίταλία λ)τα:	224.736.000	222.882.000	211.957.000	207.485.000

Διά την αύτην άκριδον αιτίαν Ίταλός άρθρογράφος έπιχειρήσεις νά καταρρίψῃ τους ισχυρούς των Άγγλων ναυτικών κύκλων, και' ούς, ένθη αι Βρετανικούς έπιχειρήσεις οφίστανται έπαρταντον τέναν ένας Παγ-  
κοσμίου κρίσιων και τούς αφορούν έμέρους την έπιχορηγούμενον σημαν-  
τικού συναγωνισμού, άντικτου, αι Ίταλικαι τοιούται, χάρις εἰς την Κρα-  
τικόν προστατευτικόν εύρισκονται εἰς πλεονεκτική θέση. Πρέση τούτο  
συνεκτικός των άπακτούμαν στοιχείων περι την οικονομικήν καταστάσεων και της διαχειρίσεως του μεγαλύτερον τημάτων των Ίταλικων ναυτικών έπιχειρήσεων και συνέκρινα τά αποτελέσματα της χρήστων 1932—33 πρέση  
της άποτελέσματικ, άτινα έπειταν κατά το αύτον έτος αι δροίας φύσεων Άγγλικαις έπιχειρίται.

Εἰς την μελέτην του ταύτην δ' Ίταλός άρθρογράφος παραβέτει τους ισολογισμούς των έξι μεγάλων Ίταλικων έπιχειρίτων τακτικών έπιβατηγμών γραμμών, αιτίνες άποσθούσιν 172 σκάφη (χωρητικότητας άνω των 2.000 τ. γκρέ, έκαστον) και συνολικής τοιαυτης 1.034.951 τ. γκρέ, μέι κεφά-  
λαια 1.455 έκατ. λιρετών, άποθεματικά 45.312.630 λιρετών, μέι οπο-  
χρώσις 2.804.424.398 λιρετών και μέι έξιαν τού στόλου των αναγγεγρα-  
μένων έντος βιδλίοις 2.398.678.517 λιρετών. Τα 172 πλοιά, μίσης ή-  
λικίας 13 έτῶν, κατανέμονται ός έξης εἰς τὰς έπιχειρίται:

«Adriatica»	33 τ. 43.794	«A. Γρεβετίνο»	53 τ. 257.832
«Κέδουλιτς»	18 > 150.073	«Τορρένια»	41 > 142.326
«Ίταλία»	23 > 408.867	«Τρανσατλάντ.»	4 > 32.059

Τα κέρδη της έκμεταλλεύσεων των κατά την χρήστων 1932—33 άνηλθον αι 18.248.021 λιρετών, μέταν δέ τας τακτικάς άποσθεσιες των σκαφών, άνελθουσες εἰς 35.326.957 λιρετών, άπειραιν μέι τελική ζημία 16.988.936 λιρετών. Σημειώσανται, δητεί η «Κέδουλιτς» και η «Ίταλία», των δοπιών οι ισολογισμοί περινούσικων κυθαράν ζημίας 25 έκατον λιρετών, εἰς ού-  
δερίαν άποσθεσιες της άξιας των σκαφών των προΐσχεσιν. Θά έχειται άνοντο, άλλων, δι' αι άπτην ποσόν 79.600.000 λιρετών.

Έπιχειρίται φορτηγών τακτικών γραμμών έλλήγμοναν εἰς την τελέτην του Ίταλος άρθρογράφου δικώ, μέι κατατεθειμένα κεφάλαια 241.500.000 λιρετών, μέι άποθεματικά 21.093.108 λιρετών, άποχρώσις 293.831.931 λιρετών, και μέι έξιαν τού στόλου των —εἰς 101 σκάφων, συνολικής χωρη-  
τικότητος 505.124 τ. γκρέ και μέσης ήλικίας 14 έτῶν— άναγγεγραμένην έντος βιδλίοις των μέι κενδύλιοις 399.683.290 λιρετών. Αι έπιχειρίται αι-  
τιανέπειράν κέρδη 7.989.103 λιρετών, μέι τελική ζημία 13.499.110 λιρετών, κατόπιν των πραγματοποιήσεων άποσθεσιον αιτίνες άνθηλον ποσόν 5.510.007 λιρετών μάνον, διότι έξης προέδεινον εἰς κανονικάς άποσθεσιες, ή δε έχειται ποσόν 25.084.603 λιρετών.

Έπιχειρίται έχουσαι διό την κατοχήν των σκάφη τραπς έλληγμοναν 26, μέι στόλον 121 πλοιών μέσης ήλικίας 17 έτῶν και συνολικής χωρητικότητος 553.293 τ. γκρέ, άποχρολοθοικού κεφάλαια 189.411.357 λιρετών, μέι άποθεματικά 16.170.630 λιρ., άποχρώσις 146.731.864 λιρ. και μέι έξιαν τού στόλου άναγγεγραμμένην έντος βιδλίοις των μέι 208.123.226 λιρετών. Αι πεκάμουν αι 26 κατάριται ζημίας 5.525.674 λιρετών, αιτίνες μετά την πραγματοποιήσεων άποσθεσιον διά ποσόν 21.343.999 λιρετών, άν-  
θηλόθεσιον εἰς διλάρια ζημίας 26.869.653 λιρετών. Τηπελογισμούνται τέλος και 31 θεξαμενόποστα 126.051 τ. γκρέ, έμφωνσίσινα και μέτα ζημίας 4.501.514 λιρετών. Η κατάστασις, ούτω, τού άνωτέρω Ίταλοκού τοννάς συνοικιών αρινομένου, έμφωνται: από τον Ίταλον άρθρογράφον ός έξης:

Σκάφη 128, μέσης ήλικίας 15 έτῶν και συνολικής χωρητικότητος 2. 219.419 τ. γκρέ. Κατατεθειμένα κεφάλαια 1.946.011.357 λιρετών, μέι άποχρώσιες των ένδιαφερομένων έπιχειρίτων 3.278.829.696 λιρετών και μέι έξιαν τού στόλου τούτου, άναγγεγραμμένην έντος βιδλίοις των, έκ 3. 079.147.581 λιρετών. Τελική άποσθεσιος της διαχειρίσεων κατά το 1932—  
33 των οικενότων τούτου τοννάς έπιχειρίσεων έκερδος 24.205.800 λιρετών, διότι μάρω μετά της γενομένων άποσθεσιον 78.075.910 λιρετών, παρου-  
σίας ζημίας 53.870.110 λιρετών. ή δροία θά άνηγκετο εἰς τά 178.296. 961 λιρετών έξης έπραγματοποιήσοντο κανονικαί άποσθεσιες.

Περαιτέρω δ' άρθρογράφος προβαίνει εἰς την σύγκρισιν των στοιχείων

πού έδημοισιεύθησαν εἰς το «Fairplay» διά τα αποτελέσματα των Αγγλι-  
κών ναυτικών έπιχειρίσεων είναι κατά πολὺ μεγαλύτεραι, παρ' έλας τάς παραχο-  
μένας όποι της κυβερνήσεως της Ρώμης χρηματικά ένιοχόσιες, τούτο ζει  
διότι λόγη της έκπτωσιος της στερλίνας, το κατότο της έκμεταλλεύσεως και  
της διαχειρίσεως των Ίταλικων πλοίων έπειστρονθη αισθητών. Ούτοι, 83  
Βρετανικοί έπιχειρίσεις πλοίων κεφάλαια 136.620.132 λιρετών (ήτοι 1056  
λιρέττας κατά τη παραχώσιαν άπασχολούν κεφάλαια 2.10 ορο), αι έτοις 1106  
λιρέττας κατά τη παραχώσιαν άπασχολούν κεφάλαια 136.620.132 λιρετών (ήτοι 928  
λιρέττας κατά τόννον γκρές), έναντι θά έπιχειρίσεις πλοίων κεφάλαια 2.061.087.317 λιρετών (ήτοι 928 λιρέττας κατά τόννον γκρές) είναι μεγαλιτερέας υποχρεώσιες και εἰς βαρύτερα  
έξοδο έκμεταλλεύσεως.

Οι ισολογισμοί των κατότο των Αγγλικών έπιχειρίσεων είναι παραστατικόν πλόδοιον 2.433.062 λιρετών, ένθη τούναντιον είσισοιοισοι των Ίτα-  
λικών άργηκα παθητικόν πλόδοιον 65.631.760 λιρετών, ητοι: οι μέν  
Βρετανικοί είχον έπι τού κεφάλαιον των κέρδος 2.10 ορο, αι έτοις 1106  
λιρέττας κατά ζημίας 1.37 ορο. Η δηλητησία οικονομική χρήστων 1932—33 παρου-  
σίεται διά τας μηνηθησίας «Αγγλικάς έπιχειρίσεις μέι ακαθάριστα κέρδη  
4.478.395 λιρετών, ητοι: 19.29 λιρετών κατά τόννον γκρές, μετά δέ τας  
άποσθεσιες παρέμεινε και θά συνολικόν πλόδοιον 430.208 λιρετών, ώς  
καθημένον κέρδος, ένθη άντιθέτως διά τας Ίταλικής έπιχειρίσεις μέι ακαθάριστα  
ζημίας 19.41. λιρετών, ητοι: 17.63 λιρετών τούναντιον κατά τόννον γκρές, μετά δέ τας  
άποσθεσιες είσισοιοισοι των Ίταλικών φορτηγών παρουσιαζούν μίαν ζημίαν 2.031.324 λιρετών, ητοι: 2.99 λιρετών κατά τόννον γκρές, ή δροία, μετά δέ τας γενομένας άποσθεσιες, άναδιθησται: εἰς  
31.317.167 λιρετώτας.

Κατά δ' Ιταλός άρθρογράφος έπιχειρίσεις αιτίνες έχουν έποι την κατοχήν των καθημένων έπιχειρίσεων των ιαπωνικών φορτηγών, αι μέν Βρετανικοί έπιχειρίσεις έπιχειρίσεις των κέρδος 155.023 λιρετών, ητοι: 5.65 λιρέττας κατά τόννον γκρές, μετά δέ τας παραπάντας αιτίνες γενομένας άποσθεσιες, μίαν συνολικήν ζημίαν 194. 575 λιρετών, ένθη τούναντιον αιτίνες γενομένας άποσθεσιες 1.317 λιρετών, ητοι: 2.99 λιρετών κατά τόννον γκρές, ή δροία, μετά δέ τας γενομένας άποσθεσιες, άναδιθησται: εἰς 31.317.167 λιρετώτας.

### Διά το καταλληλότερον φορτηγόν

Εἰς προηγούμενον τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» είχομεν άναγρά-  
φεις την πληροφορίαν, δητεί αι έπιχειρίσεις της συζητουμένης άνανθωσιεως τού πλωτού άλικον της Ίταλικής φορτηγού ναυτιλίας, είγεις πρεσηγή ή Ίτα-  
λική κυβερνήσεως είσι την Αγγλικών, άπο πάσης άπειριας, οι δέ Ίταλοι έπιχειρίσεις παραπάντας διά τας μηνηθησίας άποσθεσιες μεταξύ των κέρδος κατά την έπιχορηγούμενον φορτηγού, προτερήσματα των γυνωτών τόπων, έπι συνδυασμού πρός μίαν υπερτέρων ικανότητα μέι οικονομικωτέρων έκμεταλλεύσεων. Άναγγέλλεται: ήδη, θητεί τό τού στοιχείων σεριές περι απονημής πραξιδειού 10.000 λιρετών διεπροπονήθη. Ή δε σεριές δέ, άντι ένδες, δύο πραξιδειού 120.000 λιρετών και τό δεύτερον έκ 80.000 λιρετών. Εἰς τόν διαγωνισμόν δύνανται νά πατάσσουν δροίαντος της Ίταλοι ναυπηγοί, ναυτικοί αρχιτεκτονες και μηχανικοί άποθεμαν, τά δέ οικείδια των δένον προβλέποντος φορτηγών πλοίων 8000 έως 9000 τόνων d.w., έμπαιριτικής οικονομικής ικανότητος, κατάλληλον διά τόν μεταφοράν φορτηγών είς χώμα και μέι μεριπτών βύθισμα εύχι άνωτέρων τών 7.30 μέτρων διά τά έχοντα χωρητικότητα 8000 τόνων, άναλόγως δ' ηδημένον, άλλη δηλητον τών 7.60 μ. διά τά οικείη τών 9000 τόνων. Η έκλογη την μηχανών προσώσιων άριντεται εἰς την έπιθυμην των διαγωνισμούσοντος, διά τήν δύ-  
κην είτε τό μημπορτον πλοίον τού πλούτου 12 μείων έποι έμπαλος κατηρικάς ουνθηκας. Κύριοι παράγοντες της έπιθυμησμένης οικονομίας, είναι ή έλατ-  
σωσις τού άρχικου κέρδους της κατασκευής τού οικείου και ή μείωσις των τακηνών έκμεταλλεύσεων του.

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

**ΕΦΟΠΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

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

Scott' 1906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Sedient.  
Boe. Telephone. Stettin 2560: (5 line). Swinemundē, 2036.

## Ή ασφάλεια των φορτίων είς τὴν Γένοβαν

Εἰς τὸν διευθύνη ναυτικὸν καὶ ἐμπορικὸν κόσμον εἶναι γνωστόν, ὅτι ὑπῆρχεν ἐποχὴ—ϊδίας κατὰ τὴν πεντετεῖαν 1918—22, καθ' ἣν προβληματικὴ καθίστατο ἡ ασφάλεια τῶν ἐκφορτωνομένων εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας ἐμπορευμάτων. Συμμορίαι ὅλαις κακοποιῶν ἐνήργουν ἀληθῆ λεηλασίαν τῶν ἀποθηκῶν καὶ τῶν σιδηροδρομικῶν βιαγονίων. Ή κλοπὴ εἶχεν ἔξειλην τὴν ἐπάγγελμα καὶ προσελαμβάνει τὸν χαρακτῆρα ἐπικερδοῦς ἐπιχειρήσεως, ενούσουμένης καὶ ὑποθαλπομένης ἀπὸ ἐνίους κώνιλους. Αὗταί αἱ ὄργανοι ἐξελίξαν πολλάκις τοὺς ὄφραλιμούς ἢ ἥσαν ἀνίκανοι ν' ἀναγαπτίσουν τὰς ὁργανωμένας συμμορίας, αἵτινες ἀπετέλουν σύγμα διὰ τὸν λιμένα τῆς Γένοβας καὶ τὴν ἐν τῷ ἐξωτερικῷ φίμην του. Ὑπελογίζοντο εἰς 40.000.000 ἵστεται τὰ χορηματικὰ ποσά, ἀτίνα κατέβαλον ἐπηρίσιος αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι δι' ἀποτημώσεις κληρόνομῶν ἐμπορευμάτων, δὲν ἦτο δὲ καθόλου περιέργων ὅτο τὰς περιστάσεις αὐτὰς, ὅτι ἡ Γένοβα κατεῖχε τὴν πρότην ὑσίου εἰς τὸν μαρῶν πίνακα τῶν ἐπιφαλῶν λιμένων διὰ τὴν τούχην τῶν ἐμπορευμάτων. "Αἱρεσος τούτου συνέπεια ἡτο ἡ ἐφαρμογὴ προσθέτου ἐπασφαλίστρου, τὸ ὅποιον ἐν οὐδεμῷ περιπτώσει ἡτο μικρότερον τοῦ 1/4 τῶν κανονικῶν ἀσφαλίστρων.

"Οταν κατέβασθε τὴν ἀρχὴν ὁ φασισμός, ἡ κυβέρνησης τῆς Ρώμης ἀνεγνώσθη ἀμέσως τὴν ἀνάγκην, διότις ἐκκαθαρισθῆ ὁ λιμὴν τῆς Γένοβας ἀπὸ τὰ στίφη τῶν ἀτάκτων. Πρὸς τοῦτο κατηρτίσθη ἰδιαίτερον στρατιωτικὸν σώμα διὰ τὸν λιμένα, ἀνεξάρτητοι δὲ ὄμάδες θαρραλέων φασιστῶν, ἐπέτυχον βιαίως καὶ κατόπιν σκληρῶν ἀγώνων καὶ μέσων, τὴν προστασίαν τῆς ἰδιοτητῆς καὶ τὴν ἐπιβολὴν συμμορίας καὶ τάξεως εἰς τὰς λιμενεργατικὰς ἐργασίας. Πόσον τεραστία ὑπῆρχεν ἡ συντελεσθεῖσα μεταβολὴ καὶ πόσον ἀποτελεσματία ἥσαν τὰ ἐφαρμοσθέντα μέτρα καταστολῆς τοῦ κακοῦ, ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ γεγονότος ὃτι κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο, διότις ἐκφορτώθησαν εἰς τὴν Γένοβαν δ. 401.581 τόνους ἐμπορευμάτων, συνοικίης ἀξίας γύρω τῶν 15 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, αἱ παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν πληρωθεῖσαι ἀπατήσεις διὰ κλοπᾶς, ἀνήλθον εἰς 84 καὶ ἀντιποσώπευον ἐν τῷ συντόφῳ τῶν τὴν ἀσήμαντον ἀξίαν τῶν 48.850 λιρετῶν. "Ἐκλεισε τοιουτοῦ πόπος μία μελανὴ διὰ τὴν Γένοβαν ἐποχὴ καὶ ὅχι μόνον ἐξέλιπε βαθμηδὸν ἡ παλαιά πεποιθησίς, ἀλλ' ἀντεστράψθησαν ἀρδην καὶ οἱ ὄροι, θεωρουμένους οὐμερούς τοῦ λιμένος της, ὡς ὑποδειγματικὸν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν φορτίων.

## Μεγάλη Βρεταννία

### Τὰ πορίσματα ἀπὸ τὰ τρία «Ἀρκφορμ»

Εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον ἐκτείνουσαν πρὸ ἡμέρων τὰ ἐπιταυγόντα ἀποτελέσματα ἐκ τῶν συμπλήρωθέντων πρώτων ταξιδίων τῶν τριῶν φορτηγῶν τύπου «Arcform», τῶν ναυπηγηθέντων ὑπὸ τοῦ sir Joseph Isherwood. Ἐπεράθησαν ταῦτα κάθις προσδοκίαν καὶ κατέληγαν εἰς τὴν διαμόρφωσιν θετικῶν συμπεραρκάτων διὰ μίαν ἀκόμη πλέον οἰκονομικὴν διλτίσιον τοῦ νέου τύπου, εἰς τα τὸ κόστος τῆς κατακονεῦτης, δύον καὶ εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου λόγου. Τὸ πρώτων ἐκ τῶν τριῶν πλοίων, τὸ «Arcwear», 7068 τόνους φορτίου κατεσκευασθεῖσα εἰς τὰ ναυπηγεῖσα τῶν κ.κ. Short Brothers, μὲ μηχανής τρικυλινδρικούς παλινδρομικάς, τῶν ἕργοστασιών «North Eastern Marine Engineering Co», ἐφωδιασμένας δι' ὑπερθεματήρων.

Τὸ παρθενικὸν του ταξιδίον ἐκτελεσθεῖν ἐξ Ἀγγλίας διὰ Πλέιτ ἐνεργάτιος μέσον δρον ταχύτητος τοῦ σκάφους 10.64 μιλῶν τὴν ὥραν μὲ μέσον δρον καταναλώσως 19.55 τόνους γαιανθράκων τὸ 24ωρον. Κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν του ἐκ Πλέιτ εἰς Εὐρώπην τὸ «Arcwear» ἐταξίδευσε, χάριν δοκιμῶν καὶ παρατηρήσεων, μὲ ἡλικτωράνην ταχύτητα 9.36 μιλῶν, δηπότε ἡ κατανάλωσις του πειρατούρων εἰς 14 τ. γαιανθράκων Bar. Ἀγγλίας (Township). Πρὸς ἐκτέλεσιν καὶ δευτέρου δοκιμαστικοῦ πλοῦ διὰ τὴν ἐπαλήθευσιν τῶν δεδομένων τοῦ πρώτου ταξιδίου, ἀπέτιστεν ἐς αὖ Ιshewood τὸ πλοίον του καὶ πάλιν εἰς Ρίμερ Πλέιτ, ἐκ Σούντερλαντ, μὲ τὴν ῥητὴν ἐντολὴν, δηπότε διὰ τὴν πρώτων γίνεται χρήσις τοῦ ἐνός μόνον λέπτητος. Αἱ παρὰ τοῦ «Arcwear» παρασκευασθεῖσαι ραδιοτηλεγραφικαὶ πληροφορίαι, ἀνέφερον διὰ τὸ σκάφος, χρησιμοποιούν γαιανθράκων ποιότητος Tanfield, αἵτινες τῷ ἐδέθησαν μὲ τὴν σύστασιν διὰ ἡ ποιότητος των εἰς

καλὴ διὰ μπῶνκερ καὶ εὐθηνοτέρα τῶν γαιανθράκων North—East Coast, ἀνέπτυξε μέσον δρον ταχύτητος 8 1/2 μιλῶν μὲ κατανάλωσιν 9 1/2 τόνους τὸ 24ωρον. "Η καλύτερα ἡμέρα των εἰχεν ἀπόδεσιν διανύσσεως 231 μιλῶν μὲ ἀναλογίαν καταναλώσως 9.50 τ. γαιανθράκων τὸ 24ωρον, ἀνταποκρινομένην εἰς ταχύτητα 9.54 μιλῶν τὴν ὥραν.

Τοιούτον ἀποτέλεσμα οὐδέποτε μέχρι σήμερον ἐπετεύχθη παρὰ φορτιγοῦ ἀτμοπλοίου χωρητικότητος 7000 τόνους βάρους καὶ ἔχοντος ὑπὲρ αὐτοῦ ὡς ἴδιατερον πλεονέκτημα τὴν «ὑπερθεμανού», ἐάν δύναται νὰ ὀνομασθῇ σύτῳ ἐναὶ πλεονέκτημα κοινῆς χρήσεως διὰ πλεῖστα δύο σκάφη. "Οταν ἀπέπλευσαν εἰς Σούντερλαντ είχε παραλαβεῖ 800 τ. μπῶνκερ διὰ τὸ πλοῦ του πέρι τὴν Ἀγγλίαν, δύον καὶ διὰ τὴν ἐκεῖθεν ἐπιστροφὴν του. Οι ὑπολογίσμοι τῶν πλεονεκτητῶν του ἀπεδειχθήσαν ὑπερβάλλοντες τὴν πραγματικότητα, ὅφει τὸ σκάφος, σταν ἔφθασεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος "Άρεσ, εἰχεν ἀκόμη εἰς τὰς ἀποθηκας του 500 τόνους γαιανθράκων, πολονότι κατά τὸ ταξίδιον του ζέν συνήγητος εὐνέκτιας καιρικάς συνήθηκας.

"Ἐάν ἀπό τὴν κατανάλωσιν του ταῦτην ἀφαιρεθῇ ἡ χρησιμοποιούμενα ποστής γαιανθράκων κατὰ τὴν παραροήν τεῦ πλοίου ἐις λιμένι καὶ ἐπὶ πλέον ἀποτιθεῖσα ἀπὸ τὸς ἀνωμάλους καιρικάς συνήθης, ἀπεδειχθεῖται, διὰ ἡδύτερον νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς τὸ Πλέιτ καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ ἐκεῖθεν εἰς τὴν Ἀγγλίαν μὲ ταχύτητα 9 μιλῶν χωρίς νὰ παραπέμψῃ ἀνάγκην προεγγύεσσαν εἰς ἐνδιάμεσον λιμένα πρές ἀνθράκων. Διὰ τὰ μὴ θεωρηθῆσθαι ἡ ἀνατέρω περίπτωσις ὡς συμπτωματική, ὑπεδειχθῆσται τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Aegon», ἀπεπλέσσαν τρεῖς ἡμέρας κατέπιν τεῦ «Arcwear» ἐκ Καρδίτη διὰ Πλέιτ παρέλασε καὶ αὐτὸς 800 τ. Οὐαλλικούν μπῶνκερ καὶ ἐπραγματοποιήσαν, δηπό τὰς ἀκόμης συνήθης συνήθηκας καὶ μὲ κατὰ τι καλλιτέραν ταχύτηταν, κατανάλωσιν 9 1/2 τόνους γαιανθράκων.

Τὸ τρίτον πλοίον του τύπου τούτου, τὸ «Arctees» τὸ αὐτὰ ἀπέδειξεν ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, διαφέρον μόνως χαρακτηρού. "Ἀποπλεύσαν εἴς Νικολάεφ, ἔνθα καὶ παρέλασε φορτίον ἀνθράκων εἰς Βαλτιμόρην. Μὲ κατανάλωσιν Ρωσίκων γαιανθράκων καὶ μὲ καικοκαρίαν καθόλη τὴν διάρκειαν τοῦ ἐκ τοῦ Ρωσίας ταξίδιον του, ἀνέπτυξε τοῦ πλού τοῦ μὲ κατανάλωσιν 14 1/2 τόνους τὸ 24ωρον. Κατὰ τὰς καιροτέρας ἡμέρας τοῦ ταξίδιον του (τὴν 8ην καὶ 9ην Μαΐου) ἡ ταχύτητα τοῦ πλοίου είχε μεταβολή εἰς 5.66 μιλια τὴν πρώτην ἡμέραν καὶ εἰς 5.87 τὴν δευτέραν. "Ο ἀναρος ἐπνεύσεν ἀπὸ τὴν ἀριστεράν πρωραίαν πλευρά του μὲ ταχύτητα 25 καὶ 30 μιλῶν ἐκάστην τῶν δύο συμμετοχών ἡμέρων, μὲ θάλασσαν τεταραγμένην καὶ μὲ ὄψος κύματος 14 ποδῶν τὴν δύο την μίαν ἡμέραν καὶ 18 τὴν ἀλλην. Είναι ὁρίσονταν τοῖν, διὰ ἡ μέση γωνία κλινωνούμενος τοῦ πλοίου εἰς 5.66 μιλια τὴν πρώτην ἡμέραν καὶ εἰς 5.87 τὴν δευτέραν. "Ο ἀναρος ἐπνεύσεν ἀπὸ τὴν ἀριστεράν πρωραίαν πλευρά του μὲ ταχύτητα 25 καὶ 30 μιλῶν ἐκάστην τῶν δύο συμμετοχών ἡμέρων, μὲ θάλασσαν τεταραγμένην καὶ μὲ ὄψος κύματος 14 ποδῶν τὴν δύο την μίαν ἡμέραν καὶ 18 τὴν ἀλλην. Είναι ὁρίσονταν τοῖν, διὰ ἡ μέση γωνία κλινωνούμενος τοῦ πλοίου εἰς 5.66 μιλια τὴν πρώτην ἡμέραν καὶ εἰς 5.87 τὴν δευτέραν. "Ο ἀναρος ἐπνεύσεν ἀπὸ τὴν ἀριστεράν πρωραίαν πλευρά του μὲ ταχύτητα 25 καὶ 30 μιλῶν ἐκάστην τῶν δύο συμμετοχών τοῦ πλοίου εἰς 5.66 μιλια τὴν πρώτην ἡμέραν καὶ εἰς 5.87 τὴν δευτέραν.

### Μὲ δύο ἢ μὲ ἓνα μόνον λέβητα;

"Ἀπό τὰ δεδομένα τῶν πρώτων ταξιδίων τῶν τριῶν φορτηγῶν ἡγέρθη τὸ ζῆτυμα, ἐάν ἡ ταχύτητα ἀποτελεῖ ἐνεργητικὸν καθάλαιον διὰ τὸ πλοίον, ἐφόδου είναι γνωστὸν διὰ οι ναυλωταί, διὰ τὸ δρίζουν τὴν τιμὴν ναυλοῦ τοῦ παρὰ αὐτῶν κλινωνούμενος σκάφους, πολὺ δὲ λίγον ἡ καθόλου δὲν λαμβάνουν ὅπ' ὅψι των τὴν ταχύτητα του. Θεωρεῖται διὰ τὸν συμφέρον νὰ ναυπηγηθῇ ἔνα σκάφος ἐφωδιασμένον μὲ ἔνα μόνον λέβητα καὶ ἔνα βοηθητικὸν τοιστόν, δυνάμενον νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης, δηπότε φέρη διασταύρωσης τῶν τριῶν «Arciform», θά δύναται λέγουν οι Ἀγγλοι τεχνικοί—νὰ παραλάβῃ πειραστέρων φορτίον, ἐάν είναι ἐφωδιασμένον μὲ ἔνα κύριον λέβητα, ἀντὶ δύο, καὶ μὲ ἔνα βοηθητικόν, ἐκτός δὲ τῆς οἰκονόμιας ἐκ τῆς δέξιας καὶ τοῦ βάρους τοῦ λέβητος, θά ἔχῃ τὸ πλοίον καὶ μικρότερας μηχανάδες εἰς τρόπον διὰ τὸ κόστος τῆς ναυπηγῆσεώς του θά μειωθῇ περισσότερον τῆς μισής λίρας κατά τὸν διών d.w.

"Πιστογρίζεται, ἐν προκειμένῳ, διὰ λ.χ. τὸ «Arctees», διὰ τὸ οχέδιον «λόγγο—μπρίτζ» καὶ δύναται νὰ παραλάβῃ φορτίον 7300 τόνους βάρους, μετατρέπομένον εἰς «σέλτερ—τάνκ» καὶ ἐφωδιαζόμενον μὲ ἔνα μόνον λέβητα, θά δύναται τὸν διών τοῦ 24ωρον καὶ νὰ παραλάβῃ φορτίον 8000 τόνους βάρους. Εἰς τὸ παραλόν είχον ισχυρισθεῖ μερικοὶ πλοιοκτῆται, διὰ ἑκάρδιαν τὰ χρήματα των μὲ τὰ βραδύπλοια σκάφη. "Οταν ἡ ταχύτητα ἡδήθη, ηδήθησαν καὶ αἱ δαπάναι κινήσεως ἔνδος πλοίου, ἀλλ' οὐδεὶς ναυλωτής

## ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ, ΕΠΙΣΤΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΙΩΝ,  
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ, ΛΕΜΒΟΥΧΙΚΩΝ Κ.Α.Π.  
ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙΑ-  
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΕΥΘΥΝΟΥΤΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. Α. E. SHEPPARD

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

MCKINLEY, WALLACE & CO.

TELEGRAMS 15, CORPORATION STREET, BELFAST **WALMAC**  
STEAMSHIP & GENERAL SHIPPING AGENTS

FORWARDING - CUSTOMS - INSURANCE BROKERS  
PASSENGER AGENTS

TELEPHONES: BELFAST 8209

PRIVATE-BANGOR 423 & MALDEN 266

έφανη διατεθειμένος νά πληρώσῃ 3 η 6 πέντες ἐπί πλέον, γάριν τῆς ταχυτέρας μεταφορᾶς τοῦ φορτού του.

"Πόλος τοιωτάς συνήθηκες θεωρεῖται: πιθανόν τονίζουν οἱ "Αγγλοι τεχνικοὶ διτι, οὐδὲν δέ επιστῇ δικαιρό διὰ νέας καυπηγήσεις θά εὑρεθοῦν μερικοὶ πλοιοκτήται, οἵτινες θά έχουν τὸ θάρρος νά κατακευάσουν φορτηγά μέντη μόνον λάθηται καὶ μέ τὰ ἀνάλογα δεδομένα, δέδαιοις δυτες, οἵτινες τὸ πλοίον αὐτῷ θά είναι οἰκονομικώτατον καὶ ίκανόν νά ἀποδέσῃ κέρδος ἀπό ένα περιφερικόν του ταξιδίου, ἐκεῖ δηνού εἴναι ἄλλο σκάφος κατακευάσεθεν πρὸ τριῶν η τεσσάρων ἔτην θά ἀποδέσῃ ζημίαν.

### Αἱ βελτιώσεις τῆς ἀτμομηχανῆς

Εἰς τὰ Σκωτικὰ μηχανουργεῖα «D. Rowan & Co, Ltd», τῆς Γλαυκόβριχτς, κατασκευάσθη ἀτμομηχανή παρουσιάζουσα σημαντικάς βελτιώσεις, ως πρός τὴν ἀποτυγχανομένην μεγίστην δυνατήν οἰκονομίαν. Σιά τῆς προσήκης ἐπὶ τῶν πελτινδρομικῶν μηχανῶν ἔνδει ἀτμοστροβίλους ἔξατμισμος, διτις ἔχει μέχρι τοῦδε ἐπιτυχῶς ἐφαρμοσθῆν ἐν Συνηδίᾳ ὅπο τῶν μηχανουργείων Γεωτευκεῖν καὶ ἐπὶ τριῶν ἐπι τῷ νεοκαπηγήσαντον φορτηγῷ ἀτμοπλοίων τῆς ἑταίρειας Harrison. Η νέας ἐφαρμογή του παρὰ τῶν μηχανουργείων Rowan ἔγεντο ἐπὶ τῶν μηχανῶν τοῦ ἀτμοπλοίου «Καμπόλε», ἔκτελέσκοντος πρὸ θύμερῶν μὲν ἐπιτυχίαν τὰς δοκιμάς του εἰς τὸν ποταμὸν Κλάδο.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ «Kambole» εἰργάσθησαν ἐπὶ τετράμορφον ἀνεν τῆς χρήσεως τοῦ στροβίλου—συμπιεστοῦ (turbo—compressor), κατεμπρήσθη ἐπὶ τῆς προγραμματικῆς αὐτῶν ἐπίδοσες. Εἰναι γνωστόν, διτι: δύναται νά διάρχην ἀκριβεῖα ἐπὶ δοκιμῶν βραχέος χρονικοῦ διαστήματος πρός ἔξαρθρωσιν τῆς καταναλώσωσης γιανάνθρακος παρ' ἔνδει πλείου, οὕτως ὡστε αἱ δοκιμαὶ τοῦ «Kambole» δέν ἀφεύρων τὴν ποσότητα καταναλώσωσης γιανάνθρακος, ἀλλ' ἐστράφησαν εἰς τὴν καταναλώσην τῶν μενάδων θερμότητος αἱ δοκιμαὶ ἔχεταις αὐτοῦν διὰ τὴν διάληξην λειτουργίαν τῆς ἀτμομηχανῆς τοῦ πλοίου. "Ἐπετεύχθη τοῦδε διὰ τῆς καταναλώσης αἱ τοῦ προγραμματικοῦ ποσοῦ χρήσεως τροφοδοτοῦ θύματος, τῆς προγραμματικῆς πίεσεως τοῦ εἰσερχομένου εἰς τὴν μηχανήν ἀτμοῦ καὶ τῆς ἐνδικατηκῆς δυνάμεως ἐπιπον, τῆς ἀναπτυχθεῖσῆς παρ' αὐτῆς, ἀλαμδάνσοντο δὲ σημειώσεις τῶν ἀποτελεσμάτων ἀνά 10' λεπτά ἐπὶ τεσσάρες ὥρας.

Ἀκολούθως ἵσθι τοῖς λειτουργίκην διαστόλο—συμπιεστής, ὅποτε καὶ ἀκριβήθησαν ἀλλογοὶ σημειώσεις ἐπὶ τοῖς χρονικῶν διάστημα καὶ μὲ τὴν μηχανήν ἀναπτύσσουσαν — ἔφεσον ἡτο τοῦδε δυνατόν— τὴν ίδιαν δύναμιν ἔνδεικτικῶν ἐπιπον ἀξεσονος (i.h.p.). Ἀτο τὴν σύγκρισιν τῶν ἀποτελεσμάτων προσκυψίν, διτι: ή καταναλώσεις, μὲ τὸν στροβίλοσυμπιεστήν ἐν λειτουργίκη, ἔδεικνυνται ἔνα μέρος ἀνω τῶν 20 σο) ἔναντι: τῆς καταναλώσωσης ἐπὶ τετράμορφον ἀνεν τῆς χρήσεως τοῦ συμπιεστοῦ. Τὸ «Καμπόλε» ἀνεγκρήσθησεν ἀνεπίσημος ἀνεπίσημος θύματος, τῆς προγραμματικῆς πίεσεως τοῦ εἰσερχομένου εἰς τὴν μηχανήν ἀτμοῦ καὶ τῆς ἀναπτυχθεῖσῆς παρατήρησαν τὸ νέον σύστημα, μολονότι ἀπό τὰ μέχρι τοῦδε ἀποτελεσμάτων τῶν δοκιμῶν ἐμφράσθη ἡ βεβαιότης, διτι: ἀπό τα τῆς τεχνηκῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀπόφεως, θεωρεῖται: ἡ ἐφαρμογή του συμφέρουσα.

Πρόκειται, πιθανῶς, περὶ τοῦ πλέον οἰκονομικοῦ συστήματος τῶν στροβίλων ἔξατμισμος (exhaust turbine), ποὺ ἐφηρμοσθῆ μέχρι σύμμερον. Ο στροβίλος τῆς ἔξατμισμος κινεῖ ἔνα συμπιεστήν τοποθετημένον ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ μὲ τὸν στροβίλον ἀξεσονο, δὲ ἐσ συμπιεστής λαμβάνει τὸν ἀτμὸν ἀπὸ τὴν ἔξατμισμον τοῦ κυλίνδρου τῆς ὑψηλῆς πίεσεως (H.P.) καὶ ἀφος ἀνυψώσῃ αὐτὸν εἰς ἀνωτέραν πίεσιν καὶ ὑψηλοτέραν θερμοκροσίαν τὸν ἐπιστρέψει εἰς τὸν ἀποδέκτην τῆς μέσης πίεσεως (M.P.). Εκείθεν, ἀφος θέλει οὗτος διὰ τῶν κυλίνδρων τῆς μέσης καὶ τῆς χαμηλῆς πίεσεως (M.P. καὶ L.P.) κινεῖ τὸν ἰδιον τρόπον, ἐκτονούται: περισσότερον εἰς τὸν στροβίλον τῆς ἔξατμισμος, πρὶν διοχετευθῆ εἰς τὸ φυγεῖον (condenser).

Τοιουτοτρόπος, ἀρκετὸν μέρος τῆς ἐνεργείας τοῦ ἀτμοῦ, ποὺ δέν ἡδυντο πιθανῶς νά χρησιμοποιηθῇ ἐν τῷ παλινδρομικῷ μηχανῆ, διασώζεται. Πρόκειται: περὶ προσθήκης ἀπλουστάτης καὶ εὐκόλου χρήσεως,—κατά τοὺς "Αγγλοὺς τεχνικούς,—, ητις,—λόγῳ τῶν Ιανουαριανῶν ἀποτελεσμάτων της— ἀποτελεῖ μίαν θετικὴν πρόσθιον διὰ τὴν ναυτικὴν ἀτμομηχανήν.

### Πρωτότυπος μέθοδος καθαρισμοῦ τῶν διπυμένων

Παραλλήλως πρός τὴν προοδευτικὴν ἴξελιξιν εἰς τοὺς τύπους τῶν νεωτέρων σκαφῶν, τὴν ἐπανέξησιν τῆς ταχύτητος των, τὴν ἐπιτεντην οἰκονομίας εἰς τὴν κατανάλωσην παρ' αὐτῶν κανονιου ὥλης κλπ., ἀνάλογοι ἀναπτύξεις σημειοῦνται καὶ τοῖς τὰ τεχνικὰ οἰστήματα διὰ τὰς ἐπισκευαντές τῶν πλοίων. Μίαν ἀπὸ τὰς νεωτέρας εἰς τοῦ ἀντικειμένου τούτου πρόσδοσιν, ἀρκετὴ δὲ ἡ πραγματιστικὴ διὰ τὴν προτοτύπην τῆς, θά μάναφεν μετατέθησεν κατοτέρω. Λίγην ἔλαβε ζηρῶν πρὸ ημέραν εἰς την προσήμενην κατοτέρων πρόσδοσιν, τὸ τέλος τοῦ Σεπτεμβρίου, τοῦ Τάιν, ἔχουσαν μῆκος 400 ποδῶν καὶ πλάτος 60. Η δεξιαίνη, ἐντὸς τῆς ποσότητας εἰσῆλθε τὸ ἀτμόπλοιον «Royal Star», χωρητικότητος 7800 τόννων, μετεβλήθη κυριολεκτικῶς εἰς μίαν... τεραστίαν ζηταν, μὲ ζανήν ποσότητας θύματος, ὅπερ ἐθερμάνθη καταλλήλως καὶ τὸ ἀτμόπλοιον... ἐβρασε!

Ἄντικειμενικὸς οποτός τοῦ πειράματος, ήτο νά καθαρισθοῦν τὰ διπύμενα καὶ τὰ ἀπόστατα ἀπὸ τὰς ἐργατικάς γείρας διάκενα τὸν κυτῶν, ἀπὸ τὴν εἰς αὐτὰ πεπρημένη ποσότητα ἐλαίων, ή ἐξαγωγὴ τῆς ὁποίας φυσικῶς καὶ τεχνικῶς ἦτο ἀδύνατος καθ' οἰνοήποτε ἀλλοὶ τρόπον. "Οταν τὸ σάραφος ἐδεξαμενίσθη, ἐπληρώθη ἡ δεξαμενή μέχρι σημείου τυνὸς ἀπὸ ἕδωρ, ἐτέθησαν δὲ ἐν λειτουργίᾳ, οἵ λεβῆτες τοῦ σάρφους, οἵτινες καὶ διωχτέτενσαν δι' ἀντλιῶν ἀτμὸν ἐντὸς τοῦ θύματος.

Αἱ λεπτομέρειαι τοῦ πειράματος καὶ οἱ τεχνικοὶ συνδυασμοὶ τηροῦνται εἰσει μυστικοί, μὲ γνωσθέντος ἀκούη τοῦ βαθμοῦ τῆς ξεσαφαλισθείσης ἐπιτυχίας, ή δὲ θερμοκρασία μεταδούσεια εἰς τὰ μετάλλινα ἐλάσματα τῶν θύματων τοῦ πλοίου συνετέλεσεν εἰς τὴν τιμὴν τῶν πεπηγμένων ἐλαίων τῶν διπύμενων καὶ τῶν ἀφανῶν πρόσδοσιν, όπότεν κατόπιν τοῦ πλοίου.

### Νορβηγία

#### Κινεζικά πληρώματα εἰς Νορβηγικά σκάφη

Τὸ παρόντος σεβαστοῦ ἀριθμοῦ ἀνέργων Νορβηγῶν ναυτιλλομένων καὶ ἡ ἀπασχόλησης ἀρκετῶν δεσπόδων Νορβηγικῶν σκαφῶν εἰς δρονικάς ναυλώσεις διὰ τοπικὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς "Απο Ανατολῆς, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν παρὰ τὸν πλοίου αὐτῶν πρόσδοκην Κινεζικῶν πληρωμάτων, παρέσχε λαβῆν εἰς τὸν ὑπουργὸν τοῦ 'Εμπορίου' ἀπενδύνη ἐργάτημα εἰς τὴν "Ενωσίν τοῦ 'Εφοπλιστῶν τοῦ 'Οσλο', ἔναν καὶ κατὰ πόσον θά ἡ θυματή ἡ ἀντικατάστασις τῶν Κινέζων διὰ Νορβηγῶν ὑπὸ τὴν Κρατικήν ἀφογήν. 'Ανελάμβανε, δηλαδή, η Νορβηγική κυβέρνησης καρδίαν τῆς άναγκασίσεως τῶν ἀνέργων, νά καταβάλῃ τὰ ἔξοδα τῆς ἀποστολῆς τῶν πληρωμάτων, τῆς παλινοστήσεως τῶν ἐν τῆς "Απο Ανατολῆς καθὼς καὶ τὰς δαπάνας διὰ τὰ ταξίδια τῶν ἔκστατος ἀσθενούντων η λαμβανόντων ἀδειαν.

Τὸ "Ενωσίς τῶν Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν" ἀπέρχονται τὴν κυβερνητικὴν πρότασιν, διη μή πραγκιτήν διά τὴν εἰς "Απο Ανατολῆς ἐργασίαν τῶν Νορβηγῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ὡς ἀσύμφορον διὰ τὰ δημόσια οἰκονομιά. Εἰς τὴν "Απο Ανατολῆς ἐργάζονται 60 ὁσ 80 Νορβηγικῶν πλοίων, μὲ μέσον δρονὸς πληρωμάτων 16 ἀνδρῶν ἔκστασον καὶ σύνολον τοιούτον 1120 περίστον. Μὲ ὑπόλογοισὸν 18μήνου παραμονῆς τῶν ἀποστελλομένων πρὸς ἐργασίαν Νορβηγικῶν πληρωμάτων, θά προέκυπτε μία ἀναλογία ἐτήσιας δαπάνης 1.700.000 κορωνῶν διὰ μόνον τὸ ταξίδιον τῶν, εἰς δὲ τὸ ποσόν αὐτῷ θά ἔδει νά προστεθῇ η ἔπιτακτος δαπάνη διὰ τὴν παλιννόστησην τῶν ἀσθενούντων καὶ τῶν ἀπειλούχων 3.500.000 κορωνῶν.

Τὸ κονδύλιον αὐτῷ, ἀντιπροσωπεύοντον 260 κορώνας μηνιαίως δι' ἔπιτακτον τῶν 1120 ἀνδρῶν, ητο διπλάσιον ποσὸν τῆς μισθοδοσίας των, ἐκριθῆ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ώς μία ὑπέροχης κυριερητικὴ δαπάνη. Θά προστιθετον σφρόδων συναγωγισμῶν. "Η τῆς θερμαστῆς τοῦ Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν εἰς 22.152 κορώνας κατ' ἔτος δι' ἔπιτακτον πλοίον, ητο ἐν συνόλῳ 1.550.000 κορωνῶν, πρότερον ἀρκετοῖς δαπάναις δαπάνης πρὸς τὴν παλιννόστησην τῶν κληρονόμων καὶ τῶν 250.000 κ., θά ἀπητεῖτο τελικῶς μία ὀλική δαπάνη πρὸς τὴν παλιννόστησην τῶν κληρονόμων 3.500.000 κορωνῶν.

Τὸ ἀπατάλληλον διὰ τοὺς Νορβηγοὺς ναύτας κλίμα τῆς "Απο Ανατολῆς, ιδίᾳ δὲ διὰ τοὺς θερμαστῆς καὶ τοὺς ἀνθρακεῖς θά ἐπέδρα διπλασίαν τὴν γέγεναν τῶν, οἵ δ' ἀσθενούντες ἐξ αὐτῶν διαφορῶν συνεννόσησις. "Η πετσηρίζηθη τέλος, οἵ τονούς οἰκεῖοι ναυτικοί, διη καὶ τοὺς οἰκεῖοι ναυλωταὶ μὲ πολλὴν δυσαρέσκειαν θά ἔβλεπον τὸ Νορβηγικά πληρωμάτα, καὶ ἀσφαλῶς θά ἀντέδρων,

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

**A. ΛΟΥΖΗΣ**

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**A. LUSI**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

**B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ**

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ  
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

διότι κατά συνήθειαν παλαιόθεν ὑφισταμένην ἔχει καθιερωθεῖ πλέον ἡ ἐργασία Κινεζικῶν πληρωμάτων εἰς τὰ ἐνοικιαζόμενα διὰ τούς τοπούς ἐκεῖ πλάσις Νοθηγηκά πλοῖα.

## Όλλανδία

### Ο προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλίας

Αἱ οσιβαραὶ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι, τὰς ὁποίας ἀπό τίνος ἀντιμετωπίζουν αἱ 'Όλλανδικαὶ ναυτικαὶ ἑταῖραι, ἡνάγκασσαν πρὸ ἡμέρων τὴν 'Ἐνωσιν τῶν Ἐφοιτιστῶν' τῆς Χάγης νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν μὲ τὴν κυβέρνησιν καὶ νὰ ζητήσῃ παρ' αὐτῆς, ὅπως ἔλθῃ ἀρώγος εἰς τὸ χειμαζόμενον 'Ἐθνικὸν πλοῖον'. 'Ἐξ ἀφορμῆς τοῦ διαβήματος τούτου ἐκυκλοφόρησαν παντοῖαι φῆμαι, μία τῶν ὁποίων ἀνέφερεν, ὅτι ἐζητήθη ἡ παροχὴ 20 ἔως 25 ἑκατ. φιορινίων δι' ἀμοιβάς ναυσιπλοίας καὶ διὰ νέας ναυπηγήσεις ἡ ἀνακαίνισεις ὑφισταμένων οσκαφῶν.

Τὸ μόνον ἐν προκειμένῳ ἀλήθες εἶναι, ὡς ἔξηκτη μία οἰκονομικὴ πρὸς τὴν ναυτιλίαν βοήθεια, χωρὶς δύμως νὰ καθορισθῇ οὔτε ὁ τρόπος, οὔτε καὶ τὸ ποσόν. 'Ὑπενθυμίζεται ἐπ' εὔκαιριᾳ ὑπὸ τοῦ 'Όλλανδικοῦ τύπου ἡ πρὸ ὀλίγου μόλις χρόνου διεδαχθεῖσα συζήτησις εἰς τὴν γερουσίαν ἐπὶ τίνος σχεδίου ναυτικῶν ἐπιχορηγήσεων 60 ἑκατ. φιορινίων. Ἐλέγε τότε τονισθῇ, ὅτι κατ' ἀρχὴν ἀποκρούονται αἱ ἐπιχορηγήσεις καὶ ὅτι, πάντως, ἡδύνατο νὰ μελετηθῇ τρόπος βοήθειας τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγῆς, ἀλλ' ἐπὶ διαφόρων βάσεων καὶ ἀντιλήψεων δι' ἐκάστην τῶν δύο τούτων βιομηχανιῶν.

### Ο χρυσὸς τῆς φρεγάτας «Λουτίνε»

Περὶ τοῦ χρυσοῦ τῆς Βρετανικῆς φρεγάτας «Lutine», βυθισθεῖσης πρὸ τριῶν περίποι αἰώνων εἰς τὰ 'Όλλανδικά παράλια, πλησίον τοῦ Τέρσελιγκ, εἴχον καὶ ἀλλοιούσι κατ' ἐπανάληψιν ἀσχοληθεῖ τὰ 'Ναυτικά Χρονικά, δταν κατά τὸ παρελθόν ἦτος κατεβλήθη μία ἀνεπιτυχῆς προσπάθεια διασώσεως τοῦ ἐν αὐτῇ χρυσοῦ διὰ πρωτόπου ναυαγιστρεισιακῆς μεθόδου, καλύψεως δηλαδὴ τὸν ναυαγίου διὰ κωνοειδοῦς θάλαμου, δστις, καθιστάμενος ὀδατοσταγῆς, θά ἐπέτρεψεν ἀκολούθως τὴν ἐργασίαν εἰς ἐργάτας καὶ οὐχὶ εἰς δύτας. 'Ἀναγγέλλεται ἡδη, ὅτι αἱ ἐργασίαι ἐπανελήφθησαν, αἱ δὲ βυθοκόροι «Tess I» καὶ «Volharding» ἀφαιρέσσασι λεπτῶν στρῶμα ἀμμοῦ, ποὺ ἐκάλυπτε τὰ λείψανα τοῦ ναυαγίου, κατώρθωσαν ν' ἀνασύρουν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν διάφορα μικροαντικείμενα, ἥτοι τειμάχια ἔυεισας, οκωρείας μικράς καὶ μεγάλας σφαιρᾶς τηλεβόλου κλπ. Πέριξ τοῦ ναυαγίου ἐγένοντο αἱ ἀπαραίτητοι ἔκοκαφαι τῆς ἀμμοῦ, τὸ δὲ σκάφος ἀπεκαλύψθη σχεδὸν ὀλόκληρον εἰς τοὺς δύτας, ἐκτὸς μόνον ἐνὸς τμῆματος τῆς πρύμνης. Εἰς τὸ πρυμνάν τοῦτο τμῆμα ἐργάζονται ἡδη οἱ δύται, διότι ποτὲ ἄλλοτε δένειται εἰς τοῦτο ἐρευνηθεῖ.

Πρόκειται περὶ οωροῦ λειψάνων ψφους 4 μέτρων, ἀπορτιζομένου ἀπὸ ξελείαν καὶ συμπαγῆ μάζαν οκωρείας καὶ διαφόρων ἀντικιμένων, λόγῳ δὲ τοῦ διαφαινούμενου σχῆματος του ἐνιοιχύεται ἡ βεβαίότης τῶν δυτῶν, ὅτι τὸ τμῆμα τοῦτο τοῦ σωροῦ ἀφορᾶ τὴν πρύμνην. Εἰς τὴν ίδιαν θέσιν ἀνευρέθη τμῆμα ναυαγίου βάρους 50 τόνων, διὰ τὸ ὅποιον οἱ δύται φρονοῦν, τὸ δὲν ἐνδεχόμενον νὰ περικλείῃ πολύτιμα ἀντικείμενα καὶ τὸν χρυσόν. Θά ἐπιδιωχθῇ ἡ ὀνέλκυσί του εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ἐάν δύμως ἡ ἐργασία αὐτῆς προσκόψῃ εἰς τεχνικὸς δυσχερείας, τότε κρατεῖται σκέψις ν' ἀνανορθῇ τοῦτο τμῆμα. Εν τῷ μεταξύ συμπληροῦται εἰς Τέρσελλιγκ ἡ κατασκευὴ τοῦ νέου κωνοειδοῦς θάλαμου, δστις—έάν τὰ ἡδη διατίθεμαν μέσα ἀποτύχουν—θά ριφθῇ κατακορύφως εἰς τὴν θέσιν τοῦ ναυαγίου, θά καλύψῃ τὰ λείψανα τῆς φρεγάτας καὶ μετά τὴν ἀντλησιν τῶν ὁδάτων, θά ἐπιτρέψῃ τὴν κάθοδον ἐργα-

τῶν καὶ τὴν παρ' αὐτῶν—βοηθείᾳ ισχυρᾶς ἐντάσεως ἡλεκτρικῶν λυχνιῶν—εὔχερη, ἄνετον καὶ λεπτομερειακήν ἔρευναν τοῦ ναυαγίου.

### Η διὰ τοῦ ἀσυρμάτου καθέλκυσις

Τὴν 16ην Ιουνίου καὶ κατά τὴν τακτὴν ὥραν ἐπραγματοποιήθη ἡ ἐν τὸν ναυπηγείων τοῦ 'Αμστερδαμοῦ ὑπεροχεινίου «Bloemfontein» 17.000 τόνων, καθ' ὃ τρόπον εἴχοντες ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. 'Ο ἀνάδοχος τοῦ σκάφους Νοτιαμερικανὸς πρωθυπουργὸς στρατηγὸς καὶ Herjog πρέσβης τῆς Pretoria ἔνα κομβίον τοῦ ορδιοφυνικοῦ πομποῦ ἐξαπέστειλεν 'Ερτζανά κύματα, ὑπὸ τὴν ἐνέργειαν τῶν δούλων καὶ γάρις εἰς ἓνα εὐρύτατον ουνδυνασμόν, τὸ «Bloemfontein» ὀλίσθησεν ἀπὸ τὴν ναυτηρικὴν ἐσχάραν τοῦ 'Αμστερδαμοῦ πρὸς τὴν Θάλασσαν. Εἶναι γαραντημένη εἰς τὴν συντελεσθεῖσαν ἐπιτυχῆ ταῦτην ἐξ ἀποτάσσεσθαι τῶν δλῶν μιλίων καὶ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου καθέλκυσιν, ή ἐπιτευχεῖσα ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν ορδιομηχανικῶν ἐπιληπτικὴν ἀρρίβειαν συγχρονισμοῦ τῆς ὥρας.

## Σοβιετικὴ Ρωσσία

### Η ναυσιπλοΐα εἰς τὸν Ἀρκτικὸν ὥκεανὸν

Πληροφορίαί εἰκόνας, ἀναφέρουν, δτι συνεχίζεται πυρετωδῶς ἡ προεργασία διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἐνὸς ἀκόμη διάπλου τοῦ 'Αρκτικοῦ ὥκεανοῦ, μὲν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν ἔξακριβωσιν τοῦ βασίμου ἡ μὴ τῆς θεωρείας περὶ ὑπάρχεως θερμῆς θαλασσίας λωρίδος κατὰ μῆκος τῆς Πολικῆς ἐκτάσεως, μέσω τῆς ὁποίας θόριο, ἐνδεχομένων, δυνατή ἡ ναυσιπλοΐα καὶ κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον. Συμφώνως πρὸς τὴν κρατούσαν μεταξὺ τῶν ἐπιστημονικῶν κύκλων θεωρίαν, μία ζώνη θύρμοι δύστος διέρχεται διὰ μέσου τοῦ 'Αρκτικοῦ ὥκεανοῦ, πρὸς ἀνεύρεσιν δ' αὐτῆς θά ἐκπλεύσῃ τὸν προσεχῆ Αβγούστον ἐκ Murmansk τὸ Σοβιετικὸν μότοροποιοῦ «Kairovitch». Εἰς περίπτωσιν ὑπάρχεως τῆς, σπουδαῖα ωφελήματα θά προέλθουν, διότι μία νέα πλωτὴ δόδος θά καθιερωθῇ εἰς τὴν ΒΑ περιοχὴν τοῦ 'Αρκτικοῦ ὥκεανοῦ, κατὰ 3000 μίλια συντομώτερά τῆς ὑπαρχούσας Βορείας διόδου, δόδος δυναμένη νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀπὸ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν, μέσω τῆς ὁποίας θ' ἀποταστατθῇ μία σύντομος ἐπικοινωνία δύο Κόδωνων, διὰ τῆς κορυφῆς τῆς 'Ασίας πρὸς τὴν 'Ανατολικὴν Σιβηρίαν καὶ τὸν Βερίγγειον πορθμόν.

Τὸ «Kairovitch», κατασκευασθέν τὸ 1929 εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ μὲ ισχυράν ἀντοχὴν τῶν ἐλασμάτων του διὰ ταξιδία μέσω τῶν πάγων, θά κατευθυνθῇ ἐκ Murmansk πρὸς τὴν Γῆν τοῦ 'Αγίου Φραγκίου, ὅποθεν θά πλεύσῃ πρὸς τὴν Βόρειον Πολικὴν Χώραν καὶ ἀν αἰ καιρικαὶ συνθῆκαι τὸ εύνοήσουν, θά συνεχίσῃ τὸν πλοῦτον του πρὸς 'Ανατολάς διὰ τὰς νήσους τῆς Νέας Σκωτίας. Δέοντα νά σημειωθῇ, ὅτι μέχρι τοῦδε τὰ ἀτμόπλοια παραπλέουν τὴν ἀκτὴν τῆς 'Ανατολικῆς Σιβηρίας, ἀφοῦ προηγούμενως διαπλέουσσυν τὴν θάλασσαν τοῦ Kara, ἡ δόδος δύμως αὐτῆς, δὲν εἰνε ἀνοικτῆ, παρὰ εἰς ωρισμένην μόνον ἐποχῆν τοῦ ἔτους, συγχρόνων δὲ περικλείει καὶ σοβαρούς κινδύνους. Διὰ τῆς νέας δόδου θά δύνανται τὰ πλοῖα νά πλέουν πρὸς Βορρᾶν κατὰ μῆκος δῆλης τῆς Πολικῆς περιοχῆς, ἐπωφελούμενα τῆς ζώνης θύρμοι δύστος τῆς προερχομένης—κατὰ τὴν θεωρίαν—ἀπὸ τὴν προέκτασιν ἐκ τοῦ 'Ατλαντικοῦ τῶν θερμῶν ρευμάτων τοῦ περιφήμου «γκόλφ στρήμ». Αἱ ἐν προκειμένῳ παρατηρήσεις τῆς ἐπιστημονικῆς ἀποστολῆς, ποὺ διεχειμασσεν εἰς τοὺς αἰώνιους πάγους τῆς χώρας τοῦ Φραγκίου 'Ιωσηφ, εἰς τὴν Βόρειον Γῆν καὶ εἰς τὴν νήσον Βράγκελ, τείνουν εἰς ἐπιβεβαίωσιν τῆς θεωρίας, καθ' ἣν εἰνε δυνατή καὶ κατὰ τὸν χειμῶνα ἡ διατήρησις τῆς ναυσιπλοΐας, διότι εἰς τὴν ζώνην τοῦ θερμοῦ ρεύματος θά ύπαρχη θαλασσία λωρίς, ἐλευθέρα πάγων, Βορείων τῶν δινατέρων θέσεων. Τὸ «Kairovitch», ἐφοδιαζόμενον μὲ πάσσαν ἐπιμέλειαν, θά κυβερνᾶται κατὰ τὸ τολμηρὸν του ταξιδίου ἀπὸ τὸν πλοῖο αἰρόν Ποπώφ, ἐμπειρόν θαλασσοπόδρον εἰς τὰς ζώνας τῆς ὑπερβορείου Πολικῆς περιοχῆς.

### ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

## CAMREX,,

### ANTICORROSION COMPOSITIONS.

### "TROVICO,, ANTIFOULING COMPOSITION "FAR EAST,, BRAND ANTIFOULING COM- POSITION.

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

Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΝ

HARROWBY TREET CARDIFF "H

CAMREX PAINT PRODUCTS C°  
SUNDERLAND

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

## LIVERPOOL

### REALIMITED.

Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

## Έμποριον, λιμένες και ναυτιλία

Πληροφορία Σοβιετικής πηγής αναφέρουν, ότι ή κυβέρνησης της Μόσχας αναγνωρίζουσα την ιδιαιτέρων δύναμης σοβαρότητα, πού ένέχει ή ναυτιλία διά την οίκονομίαν της χώρας και τὸν κεφαλαιώδη ρόλον της εἰς τὴν ἐπινομήν και τὴν διεύρυνσιν τῶν διὰ θαλάσσης Σοβιετικῶν μεταφορών, καθώσιε τοὺς κυριαρχόντας πρόστις τοὺς ὄποιούς δέοντας νὰ στραφῇ ἡ μελλοντικὴ προσπάθεια τοῦ Ρωσικοῦ Έμπορικοῦ στόλου και οἵτινες διαγράφονται ὡς ἔξης: 'Η εἰσαγωγὴ ιὰ καὶ ἡ ἔξαγωγὴ πραγματοποιούνται κατὰ ποσοστὸν 90—95ο) διὰ Σοβιετικῶν σκαφῶν. Νὰ διευκολυνθοῦν αἱ μεταφοραὶ ἀπὸ τὰ σοβαρὰ παραγωγικὰ κέντρα τῶν Βορείων Ρωσικῶν περιοχῶν και τῆς 'Απω Ανατολής (Σακαλίν, Καρπιάκα κ.λ.π.) Νὰ πυκνωθῶν τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον, ἐν συνδυασμῷ πρός τὰς ποταμίους συγκονωνίας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἔξασφαλισθῇ στενὴ ἐπαφὴ τῆς ἐνδοχώρας πρός τὰ λιμενικὰ κέντρα τῆς Μάρος Θαλάσσης και τῆς Ἀζοφικῆς.

Αναγνωρίζεται ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῶν θαλασσίων λιμένων και ἡ ἔνισχυσις τῆς ναυτιλίας ἔξαπτωνται ἀπὸ τὴν οίκονομικὴν εὐημερίαν τῆς χώρας και ἀπὸ τοὺς στενοὺς και πλικοὺς δεσμοὺς τῶν Σοβιέτ πρός τὰ λοιπὰ Κράτη, τονίζεται δὲ ὅτι ἡ αὔξησις τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τῆς ἐνδοχώρας και ἰδίως τῶν γειτονικῶν πρός τὴν θάλασσαν περιοχῶν, προσελεύει τὴν κατά 100 ο) αὔξησιν τῶν ποταμίων μεταφορῶν κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν και παρέσχε τὸν καὶ κίνησιν εἰς διαφόρους Σοβιετικοὺς λιμένας. 'Η τόνωσις τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν και ὁ κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν περιορισμὸς τῆς εἰσαγωγῆς ἔξων προϊόντων ὀφείλεται εἰς τὴν σταθερὰν ἔκβιομηχανοποίησιν τῆς Ρωσίας και τῆς ὀλονέν ἀποκτωμένης εἰς εύνυτέρων κλίμακα οίκονομικῆς ἀνεξαρτησίας της.

Εἰς πιστώσιν τῶν ἀνωτέρω παρατίθενται και σχετικοὶ στατιστικοὶ ἀριθμοί. Οὕτω αἱ ἔξαγωγαι ἀπὸ 15.7 ἑκατ. τ. τὸ 1913, αἱ δὲ εἰσαγωγαι ἀπὸ 5.5 ἑκατ. τόνων (1913) ἐμειώθησαν εἰς 800 χιλ. τόνων κατὰ τὸ π. ἕτος. Προπολεμικῶς, αἱ ἔξαγωγαι γεννημάτων ἀντιπροσώπευον τὰ 53 ο) τοῦ συνόλου τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ 1933 ἀπετέλουν τὰ 12.5 ο) μόνον, ἡ δὲ ἑκατία, τὰ ἔλαια και ὁ γαϊάνθραξ ἀπὸ ποσοστὸν 27.8 ο) ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 1913, ἐσημειούντο τὸ 1933 μὲ 71 ο). Προπολεμικῶς τὰ 2) τῆς δῆλης εἰσαγωγῆς γαιανθράκων ἀντιπροσώπευεν ὁ ἔνος γαιανθράκης, ἐνῷ δῆλη μόνον ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ ἀνεκόπη, ἀλλὰ και προσέλευτης γαραντηριστικῆς ἔκτασιν ἡ ἔξαγωγὴ Ρωσικοῦ γαιανθράκου. 'Η εἰσαγωγὴ ἔξῃ ἀλλού μηχανημάτων, μετάλλων και μεταλλικῶν προϊόντων ἀπὸ 4.1 ο) προπολεμικῆς εἰσαγωγῆς ἐφθασε τὸ παρελθόν ἕτος εἰς 68.8 ο).

'Η αὔξησα οἵμως οίκονομικὴ ἀνεξαρτησία τῶν Σοβιέτ ἀπεικονίζεται — κατὰ τὰς στατιστικὰς τῆς Μόσχας — ἀπὸ τὴν αὔξησιν τῶν διὰ Σοβιετικῶν σκαφῶν μεταφερούμενων φροτίων. Τὸ παρελθόν ἔτος ἡ συμμετοχὴ αὐτῆς τῶν Ρωσικῶν πλοίων εἰς τὰς ἔξαγωγᾶς ἀνήλθεν εἰς ποσοστὸν 14.3 ο) ἔναντι 8 ο) τοῦ 1932, τὸ δὲ σύνολον τῶν μεταφορῶν παρὰ τῆς Σοβιετικῆς σημαίας (εἰσαγωγαι και ἔξαγωγαι) ἡδεῖη κατὰ 28 ο) τὸ 1933, της αὐξήσεως ταύτης ὀφειλομένης εἰς τὴν προσθήκην ἀρκετῶν πλοίων ἐκ ναυπηγήσεων, κυρίως δὲ ἐκ νέων ἀγορῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

## Ἡ ἔνισχυσις τῆς ναυτιλίας και τῶν λιμένων

'Αναφέρεται περαιτέρω, ὅτι τὸ Σοβιετικὸν τοννᾶς ἡδεῖη τὸ 1933 κατὰ 28 ο), περιλαμβάνει δὲ σήμερον πλοία χωρητικότης ἀνωτέρας τοῦ 1.000.000 τόννων, ἔναντι 362.000 τ. τοῦ 1929. 'Ο μέσος ὅρος τοῦ μεγέθους τῶν Ρωσικῶν πλοίων ἡδεῖη ἐπίσης ἀπὸ 1520 τ. τὸ 1930 εἰς 2200 τ. κατὰ τὸ 1933, μὲ αὔξησιν και τῶν μότοροπιπτῶν παρελθόντων 14.3 ο) ἔναντι 8 ο) τοῦ 1932, τὸ δὲ σύνολον τῶν μεταφορῶν παρὰ τῆς Σοβιετικῆς σημαίας (εἰσαγωγαι και ἔξαγωγαι) ἡδεῖη κατὰ 28 ο) τὸ 1933, της αὐξήσεως ταύτης ὀφειλομένης εἰς τὴν προσθήκην ἀρκετῶν πλοίων ἐκ ναυπηγήσεων, κυρίως δὲ ἐκ νέων ἀγορῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

'Η ἐμπορικὴ κίνησις τῶν Ρωσικῶν λιμένων παρουσιάζεται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἀρκετὰ βελτιωμένη ἔναντι και αὐτοῦ τοῦ 1933. Αἱ στατιστικαὶ τοῦ α' 3ηνού δεκαετίου αὔξησιν 53 ο) ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ π. ἔ., αἱ δὲ διὰ Σοβιετικῶν σκαφῶν μεταφοραὶ αὔξησιν κατὰ 51 ο). Παρὰ ταῦτα ἀναγνωρίζεται, ὅτι ὁ Σοβιετικὸς στόλος δὲν δύναται ν' ἀνταποκριθῇ ἀκόμη πρός τὰς ἐπιδιώξεις και τὰ σχέδια τῶν κυρεωντων τῆς Μόσχας. Τὸ τμῆμα τοῦ 5ετοῦ σχεδίου διὰ τὸ α' 3ηνον τοῦ τρ. ἔ. δὲν κατωθεῖται νὰ ὀλοκληρωθῇ και παρόμοιόν τοῦ ὅτι τὸ β' 3ηνον, δι' αὐτοῦ δὲν ἀκοιβῶς τὸν λόγον ἐλληφθούσαν μέτρα ὅπως κατὰ τὸ β' 3ηνον πραγματοποιηθούν μὲν ἐντατικὴν προσπάθειαν αἱ δὲ διάλκηδον τὸ ἔτος προβλέψεις.

Συμφώνως πρός αὐτὰς πρέπει τὰ Σοβιετικὰ πλοία νὰ μεταφέρουν κατὰ τὸ τρ. ἔτος 24.6 ἑκατ. τ. ἐμπορευμάτων, ἦτοι ποσοῦ κατὰ 1 1/2 φορὰν ἀνωτέρων τοῦ 1933, ὅπως δὲ τοῦτο συντελεῖται, τότε μόνον ὅταν θεωρηθῇ ἡ Σοβιετικὴ ναυτιλία, ὡς φθάσασα εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν μᾶλλον προηγμένων βιομηχανιῶν τῆς Χώρας.

## Σουηδία

### Ἡ δέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

'Απὸ μίαν ἀνασκόπησιν τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς Σουηδίας ναυτιλίας δημοσιευθεῖσαν εἰς τὴν ἐφημερίδα «Norges Handels og Sjofartsidende», παραλαμβάνομεν τὰ κάτωθι ἀνδιαφέροντα σημεῖα: 'Η ἐργασία τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν παραμένει: ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ μὲ τὰ Νορ-

ηγικά λάινερς ἐπιπέδου, δεδομένου ὅτι ὑφίσταται στενὴ συνεργασία μεταξὺ τῶν ἀνδιαφερούμενών Σουηδῶν και Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὰς περιστοράς γραμμάς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου, ἐνῷ και δὲ ἡ αὐτάς ἐτι: τὸς βραχυτέρους γραμμάς ὑπάρχει ἐπίσης ἰδιαιτέρα συμφωνία.

'Αντιδέτως πρές δι: τι συμβαίνει μὲ τὰς ἐπιτριπτὰς τῶν λάινερς, εἰς ἐπιλογὴ διάφορος ἡ μεταξὺ τῶν δύο τούτων χωρῶν θέσις τῶν tramps φορτηγῶν των και ἀλλοίοι: αἱ συνθήκαις τῆς ἐργασίας των. Εἰς τὴν Νορβηγίαν ἡ κίνησις τῶν φορτηγῶν εἶναι πολὺ ἀνωτερά τῆς τῶν λάινερς, ἐν δύναται: δὲ νὰ συγκριθῇ μὲ τὴν κίνησιν τῆς Σουηδίας φορτηγοῦ ναυτιλίας. 'Η τελευταία αὐτὴ περιορίζεται εἰς ἓνα μικρὸν ἀριθμὸν φορτηγῶν σκαφῶν, ἐνῷ δὲ ἡ Νορβηγία κατέχει και σοδαρέν χωρητικότητα τάνκερ, η Σουηδία ἀντιπροσωπεύεται: εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν μὲ 50.000 τόνους μόνον.

'Η φορτηγής ναυτιλία τῆς Σουηδίας — ἔταιρες τοῦ μεγάλου στόλου τῆς ἔταιρας «Grangesberg», διστὶς ἀποσχούεται εἰς τὰς μεταφορᾶς πεταλλεύματων — ἔργαζεται ἀποκλιτικῶς εἰς τὴν Βαλτικήν, τὴν Βόρειον και τὴν Λευκήν Θάλασσαν, ἐνῷ δὲ ἡ χωρητικότητα τῶν λάινερς ἀνήκει εἰς δύλιας μεγάλας ἐπιτριπτὰς, η ναυτιλία τῶν tramps εβρίσκεται κατανεμημένη μεταξὺ μεγάλου ἀριθμοῦ ἰδιαιτητῶν, πολλοὶ τῶν ὑπάρχουν δύο η και ἓνα μόνον σκαφές.

'Τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰναι κυρίως παλαιά Ἀγγλικά, κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν ἔυλετας και γαληνόθρακων. 'Η ἀγορά των χρονολογεῖται ἀπὸ τὰ τελευταία προπολεμικά ἔτη. 'Εκτοτε δὲ τὰ παλαιά αὐτά σκάψη ἔργαζονται: συνεχῶς μη ἀντικατασταθέντα διὰ νεωτέρων, παρὰ εἰς ἐλαχίστας περιπτώσεις, εἰναι καλῶς διεπηρημένα και ἔχουν ἀποσεισθῇ κατὰ τὸ πλεῖστον, εἰναι ἔργολογούσθεν δὲ ἔργολογες εἰς πεινερές μέρες ἔταιροις στοιχείωσις.

'Η Σουηδία, παρὰ δηλού τὴν νεωτέραν, σχετικά, και τάξις, δην και ἡ Ἐλλάς, τὸν πολαιότερον ἔργον των πετροχειρών στόλον τοῦ Κέρου, μολονότι δὲ τὰ παλαιά φορτηγά της εἰναι καλῶς συντηρημένα, ἐν τούτοις δὲ σχάσια τῶν δύλιον ὑπέχει τῆς τοῦ παλαιοῦ διάνοιας της εἰς τὸ πεσσότεν τῆς ποιοτικῆς ἐκπτώσεως.

'Ουδεποτε ἐπιχορήγησις παρέγεται: εἰς τὴν Σουηδίανην ναυτιλίαν. Τὸ ὑφίσταμενον κεφαλαιον διὰ τὴν παροχήν ναυτικῶν δυνατῶν ἐπὶ ὑπόθηκη τῶν πλοίων, δὲν δύναται νὰ καρακτηρισθῇ ὡς ἐνέχον τὴν μορφήν ἐπιχορήγησεως. 'Η «Ἐνωσίς τῶν Σουηδῶν Εποπλιστῶν» ἔζητος ἀπὸ τὴν κυριότηταν τῆς Στοκχόλμης νὰ πρέπειν εἰς προστατεύεται διὰ τῆς τεθωναίας τῆς Εθνικῆς ναυτιλίας μέτρα, εἰς τὴν περίπτωσιν ἡ Μεγάλη Βρετανία θὰ ἀθίσπιζε τὰς ἐπιχορηγήσεις. Παρομοία Ἀγγλική ἀπόφασις, θὰ είχεν ἀμεσον ἀντίκτυπον ἐπὶ τὴν Σουηδίανην φορτηγήν, θὰ ἐπηρίζεται τὰς συχερεσίας των και ἡ δεσμορέσιδης οὐσία σημειώνεται νὰ σημειώνεται νὰ κατέπιπτον δὲ εἰς ἐπίπεδα καταστρεπτικῶν, δὲν ἡ Μεγάλη Βρετανία προσεχώρει: εἰς συστήματα προστατευτικού.

'Ως αἰσιόδεσμος πρέπειν τὴν μελλοντικήν πορείας τῆς νοτιοτικῆς ἐργασίας, κρίνεται τὸ γεγονός, δι: ἡ ἔταιρα «Johnson Line» τῆς Στοκχόλμης παρηγγείλει τελευταίας εἰς τὸ ναυπηγεία τοῦ Gotaverken τὴν κατασκευὴν τεσσάρων νέων σκαφῶν, ταχυτήτος 15 μιλῶν διὰ τὰς πρός τὴν Νότον Αμερικῶν γεραμάτης της, ἐνῷ και πολλοὶ ἀλλοί Σουηδοὶ προστιθέται: ἔχουν ύπο ναυπηγήσιν ἀνὰ ἐν ἡ και περισσότερα πλοία.

## Ἡ ἀργούσα χωρητικότης

'Η τελευταία στατιστικὴ τῆς «Ἐνωσεως τῶν Σουηδῶν Εποπλιστῶν», ἀναφέρει δι: ἡ κατὰ τὴν Ἰηνίου παρεπολιστική χωρητικότης περιλαμβάνει 121 πλοία 172.988 τ. γκρές και 256.594 τ. φορτίου, ἐκ τῶν δύο πλοίων τὰ 111 πλοία 126.453 τ. γκρές και 180.432 τ. d.w. ησαν μικρότερα τῶν 3000 τόννων.

## Τουρκία

### Αἱ διελεύσεις πλοίων ἐκ Κων(λ)λεως

'Τὸν Μάιον διῆλθον ἐκ Κων(λ)λεως 746 πλοία 1.638.018 τόννων νέτ. Εξ αὐτῶν τὰ 362 πλοία 821.928 τόννων πρέπειν ἐκ δαρδανειλίων και τὰ πλέοντα 384 τόννων 813.120 πρόχρονον ἐκ Βεστόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κων(λ)λεως προσήγγισαν 227 μένον πλοία πρός διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων, ἐνῷ τὰ λοιπά 51 διῆλθον ἐκείθεν τράνιζετο. 'Η ναυτιλία κατηγορίας τοῦ Μάιου κατανέμετο μεταξὺ 25 σημειῶν, ἐκ τῶν δύο πρώτων: κατὰ οιστράν εἶναι αἱ ἀκόλουθοι:

Σημεῖα	Πλοία	T. νέτ	Σημεῖα	Πλοία	T. νέτ
Ιταλική	108	288.168	Σοβιετική	51	116.111
Νορβηγική	69	240.596	Ρουμανική	37	66.622
Ἀγγλική	109	239.878	Γερμανική	27	58.538
Ελληνική	138	227.449	Ισπανική	15	52.597
Τουρκική	105	128.642	Γαλλική	19	46.954

'Είναι χαρακτηριστική ἡ μείωσις τῆς θέσεως τῆς Ελληνικῆς σημαίας ἡ οποία ἀπὸ τὴν διενέργειαν θέσεως μετέπειτα τὸν Μάιον εἶναι τὴν τετάρτην, ὡς πρός τὴν διελεύσην χωρητικότητα, μολονότι ὡς πρός τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων ἡλθε πρώτη. 'Η κατὰ Μάιον ἀπράξια τὸν διενέργειαν και ἡ κατὰ σοδαρέν ποσοστόν περιστολή τῶν Σοβιετικῶν ἔξαγωγῶν ησαν αἱ μόνοι παράγοντες, σίτινες ἔσχον τὸν ἀντικτυπόν των ἐπινήθεισης της.

# ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ  
ΟΔΟΣ ΤΟΡΚΑΖΟ 26

## ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

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

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

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

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

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

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

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

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

LARGE — RUBBLY GULM. — BILLY BREAKER — BILLY DUFF

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΗΛΕΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ : ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΑΙΑΣ 1.

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

"NAFTIKA CHRONIKA,  
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

## 'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

'Η σύγκρουσις «Νέστου» καὶ «Νηρέως»

Ένδοπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔξεδικάσθη πρὸς ἡμερῶν ὑπόθεσις τῆς συγκρούσεως μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηρῶν «Νηρέως» καὶ «Νέστος», ἢτις ἔλαβε χώραν τὸν νύκτα τῆς 23ῆς Φεβρουαρίου εἰς τὴν περιοχὴν Γροιλαντίας τοῦ Ταμέσεως. Ἐναγοντες ἥσαν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Νηρέως» καὶ ἐναγόμενοι οἱ τοῦ «Νέστου», οἵτινες ὅμως ἀνταπήσαν τὰς προξενηθεῖσας εἰς τὸ σκάφος των ζημιάς. Υπετορικὴν ὑπὸ τῶν δευτέρων, ὅτι τὸ ἄλιτρο «Νέστος» εἶχεν εἰδοποιήσει διὰ τῶν νομίμων συνηγορῶν περὶ τῆς κυνήσεως του πρὸς στροφήν καὶ ὅτι τὸ ἄλιτρο «Νηρέως», ὅταν ἔφθασεν ἐγκαρδίωσις πρὸς τὸν «Νέστον», ἐστάθμευσεν, ὡς ἔαν εἶχεν ἐγγίσει η πρόνυμα του τὸν βυθὸν, τὸ δὲ «Νέστος» παρασυρθέν ὑπὸ τῆς παλιρροίας ἐκτύπωσε μὲ τὴν πρόσων του τὴν δεξιὰν πλευράν τοῦ «Νηρέως» πρὸς τὸ μέρος τοῦ μηχανοτασίου.

Τὸ ἄλιτρο «Νηρέως» 6694 τ. γκρός ἀνενέρωε ἐκ τῶν σημαντηρίων τοῦ Γροιλαντίας στρεψόμενον, ὅπως θέτῃ πρόσωπαν πρὸς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος, ἵνος δὲ κενὸν φορτίου καὶ θά κατηρθνύνετο εἰς τὸ Πλέιτ. Διὰ τοὺς ἔλιγμούς του ἐβοηθέσθη ἀπὸ ρυμουλκά, ἀτίνα ἐστρεψαν τὴν πρόμνυναν του πρὸς θορόδαν οὐρανού, ὅταν δὲ ἡ πρόνυμα του τὸν βυθὸν, τὸ δὲ «Νέστος» παρασυρθέν ὑπὸ τῆς παλιρροίας ἐκτύπωσε μὲ τὴν πρόσων του τὴν δεξιὰν πλευράν τοῦ «Νηρέως» πρὸς τὸ μέρος τοῦ μηχανοτασίου.

Τὸ ἄλιτρο «Νέστος» 4399 τ. γκρός, προϊόρχετο ἐκ Μπουνέγος "Αὔρες μὲ φροτίον 7391 τὸν λνοσπόρουν καὶ κατηρθνύνετο εἰς τὸ Λονδίνον. Εἰς τὴν ἀντέρειαν ἀποφίνεται τοῦ «Νηρέως» ἀντέταξαν οἱ συνήγοροι τῶν ἐναγορῶν, ὅτι οἱ ἐπὶ τοῦ «Νέστου» ἀξιοματικοὶ τῆς φυλακῆς ἀφοῦ ἤπουσαν τὸ διὰ συρέγμου σῆμα τῆς στροφῆς τοῦ «Νηρέως», διέκριναν διὰ εἰς ἀπόστασιν 400 ὑαρδῶν τὸ πράσινον φῶς τοῦ ρυμουλκοῦ τῆς πρόμνυντος τοῦ «Νηρέως», ἀπὸ ἀλλα ζωηρᾶ φῶτα πρὸς τὴν ἀριστεράν πλευράν του ἴδιουν πλοίουν, ἐμόρφωσαν δὲ τὴν πεποιησην τοῦ τὸ «Νηρέως» ἐστρεψε τὴν πρόμνυναν του κατὰ πλάτος πρὸς τὴν πορείαν τοῦ «Νέστου». Ἐπειδὴ ἡ ἀπόστασις ἡ χωρίζουσα τὰ δύο σκάφη ἵνος μηροῦ καὶ ὁ κίνδυνος τῆς συγκρούσεως ἀμεσος, τὸ «Νέστος» ἐξινησε τὰς μηχανάς του ὀπισθεν διλοτάχως, ἐπότισεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του, τὸ δὲ ρυμουλκὸν τοῦ ἐγκαρδίωσε τὸν κάλω τῆς προσδέσεως. Τὴν στιγμὴν ἐκείνην ἐφαίνετο, ὅτι τὸ ἄλιτρο «Νηρέως» εἶχε προσαράξει.

Τὸ δικαστήριον ἀφ' οὐ ἱκουσε τὰς ἀνωτέρων ἀπόψεως τῶν διαδίκων μερῶν, ἔξήτασε τὴν ἐπομένην ἀρκετοὺς μάρτυρας καὶ διέκοψε τὴν συνεδρίασιν διὰ 15 ἡμέρας, ἵνα προσέλθουν καὶ ἄλλοι οὐσιώδεις μάρτυρες, ἀναμενόμενοι ἐν τῷ μεταξύ.

'Υποστέλλεται ἡ Παναμαϊκὴ σημαία

Πληροφορούμενα, ὅτι ὁ Ἐφοπλιστικὸς Οίκος τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη, κατόπιν τῆς ὑπογραφῆς τοῦ νέου μισθολογίου τῶν πληρωμάτων καὶ τῆς ἐπελθούσης δι' αὐτοῦ ρυθμίσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ ζητήματος, προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως τὸ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν του τελοῦντα μὲ Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν Κυανόλικον, νηολογούμενα εἰς τὴν Σύνορα.

Τὴν ἀπόφασις αὕτη τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη καὶ τῶν μετ' αὐτῶν συνεργαζομένων ἐφοπλιστῶν θὰ πραγματοποιηθῇ τηματικῶς, διὰ τεχνικοὺς λόγους. Ἀπαρχὴν τῆς ἀλλαγῆς τῆς σημαίας ἀπετέλεσε τὸ διαβιβασθὲν πρὸς τινῶν ἡμερῶν σχετικὸν ἔγγραφον τῆς ἑταίριας πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. δι' οὐ αἰτεῖται αὕτη τὴν ἀναγνώρισιν ὡς Ἑλληνικὸν καὶ

τὴν νηολογησίν των εἰς τὴν Σύνορα, τεσσάρων ἐκ τῶν Παναμαϊκῶν φορτηγῶν τῆς, συνολικῆς χωρητικότητος 21.253 τόννων γκρός. Τὰ πλοῖα ταῦτα είνε τὰ ἀκόλουθα:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Ίδιοτηται
«Ἀρέθουσα»	3693	11	Νικ. Καμπούρη
«Βιργ. Νικολάου»	6869	20	Ν. Νικολάου
«Ορος Ἐλικών»	5525	18	Τράπη, Σο.
«Ορος Ὄλυμπος»	5166	20	Ρεθύμνη-Κουλουκουν.

Α) π 4: 21.253

Τὰ τέσσαρα ταῦτα φορτηγὰ θὰ παραμείνουν καὶ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὑπὸ τὰ ἴδια αὐτῶν ὄντα. Ο Οίκος τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη διετήρει ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν 20 φορτηγὰ 100.755 τ. γκρός, ἔκτος τῶν πρὸς καροτσοῦ τεθέντων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀλιτρὸν «Ορος Κύνθος», «Ορος Παρνασσός» καὶ «Ορος Ροδόπη», μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν τριῶν φορτηγῶν καὶ τοῦ ἄλιτρο π «Ορος Τανγκέτος», ὅπερ ἐγκατελεῖσθαι δριστικῶς εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλείας καὶ παρ' αὐτῶν εἰς τοὺς Χιλιανοὺς ναυαγούσωστας, διὰ λόγον τῶν ὀπίους ταξιδεύει ηδη. Μετά τὴν ἀφίεσην τῶν τιθεμένων ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τεσσάρων φορτηγῶν, παραμένουν εἰσέται ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν 16 φορτηγὰ 79.502 τ. γκρός, ἀτίνα σὺν τῷ χρόνῳ θὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Τὰ ὑφαλοχρώματα «Βίβεχοωμ»

Πολλὰ ἐπαινετικὰ λόγια ἀκούομεν διὰ τὴν ἀριστητὴν ποιότητα τῶν ὑφαλοχρωμάτων τῆς ἑταίριας «Βίβεχοωμ» τῶν κ. κ. Στ. Πατέρα καὶ Σια. Ἡδη, ὁ πλοιαρχὸς τοῦ ἄλιτρο π «Φρίντον» κ. Γ. Μπέης, μᾶς πληροφορεῖ ὅτι κατ' ἀμφοτέρους τους δεξαιμενούς τοῦ πλοίου τούτου ἐχομηποιήθησαν χρώματα «Βίβεχοωμ» ἀπόδοσαντα ἵανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ὡς πρὸς τὴν ἀριστητὴν ποιότητα καὶ τὴν διάρειαν.

Είνε αξιοημένωτος ἡ ἐπιτελευτεῖσα πρόδος εἰς τὸ βιομηχανικὸν τοῦτον κλάδον καὶ χαρακτηριστικὴ ἡ ποιότητα ἀπόδοσης τῶν προϊόντων τῆς «Βίβεχοωμ». Εἴηθα τῆς γνώμης, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ πλοιαρχοὶ, πεπισμένοι πλέον περὶ τῆς ἐμπιστοσύνης, ποὺ παρέχουν τὰ ὑφαλοχρώματα «Βίβεχοωμ», ἔχοντας ὑποχρέωσιν νὰ τὰ προστηρίξουν, στεφεοντες πρὸς τὴν προτιμησίαν των.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἑποτάν ζημίας εἰς τὰ Δαρδανέλλια ἐξ συγκρούσεως καὶ ἀργοῦν εἰς Πειραιά ἀπὸ 26ῆς Φεβρουαρίου τοῦ ἔτους 1900, μικρὸν φορτηγὸν «Χρῆστος Ζ.» τοῦ κ. Ν. Ζωϊοτούλου, τ. γκρός 1106 καὶ ναυπηγήσεως 1900, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 1370 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὴν Σαβδόνναν.

—Ἐπίσης, τὸ δυνάμει τοῦ Νόμου 5301 ἀχροντευθὲν ἀτμόπλοιον «Καλδῶν» τ. γκρός 250 καὶ ναυπηγήσεως 1865, ἐπωλήθη εἰς Ἑλληνας πρὸς διάλυσιν εἰς Πειραιά ἀντὶ 162.750 δρ., ἡτοι πρὸς 651 δρ. κατὰ τὸν προστηρίξειν τοῦ προστηρίξειν τοῦ Νηρέως.

Πλειστηριασμὸς τῆς «Σοφίας Κωστάλα»

Τὸ φορτηγὸν «Σοφία Κωστάλα» τ. γκρός 856 καὶ ναυπηγήσεως 1884, ὅπερ εἶχεν ἑποτή εἰς Πειραιά ζημίας ἐξ πνοκαΐας, ἐκτεθὲν πρὸς πόλησιν διὰ δημιορθοσίας, κατεκυρώθη ἐπ' ὄνόματι τῆς ἑταίριας «Μιγαλινός» ἀντὶ 610.000 δρ., ἡτοι 1160 λιρῶν.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Α. Καλλινίκου Γαλλικὸν φορτηγὸν «Mont Genèvre» τ. γκρός 5154 (τοῦ 1918) παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν μετωνομάσθη «Νήσιον». Τὸ σκάφος τοῦτο ἀντιτατέστησε τετρον ὑπὸ τὸ ἄντον ὄνομα, ὅπερ ἐπωλήθη τελευταίως εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν.

Τὸ φορτηγὸν «Pencisely»

Τὸ παρὰ τοῦ κ. Λύφα ἀγορασθὲν ἀντὶ 11.350 λιρῶν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Pencisely» τ. γκρός 3689 (τοῦ 1916) μὲ σεφβέν No 1 τοῦ 1932, ἀνεχόρησε τὴν 9ην Ιουνίου ἐξ Ροζάριο δι' Ἀγγλιαν, ὅπου καὶ θὰ παραληφθῇ κατόπιν δεξαιμενοῦ καὶ ἐπωμεωήσεως. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε παληγθεῖ τὸν Αὔγουστον π. ε. ἀντὶ 9.800 λιρῶν καὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1922 ἀντὶ 45.500 λιρῶν.

Οἱ ἀγορασταὶ τοῦ ἄλιτρο «Ἐλένη»

Πληροφορούμενα, ὅτι τὸ Γαλλικὸν ἄλιτρο «Quillebeuf» 1138 τ. γκρός (τοῦ 1921), ὅπερ ἐτέθη ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν μετωνομάσθεν «Ἐλένη», ἡγοάσθη παρὰ τῶν ἐν Ρουμανίᾳ κ. κ. Νιζουρέζου καὶ Κ. Καμπάνη.

Ἐπωλήθη ὁ «Στέφ. Κωστομένης»

Τὸ ἄλιτρο «Στέφ. Κωστομένης» τ. γκρός 5409, φορτηγόν 8715 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σεφβέν No 2 τοῦ 1931, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ. κ. Ε. Γ. Κουλουκούντη καὶ Σ. Κωστομένη εἰς τὸν κ. Ι. Νιζηφόρον ἀντὶ 7000 λιρῶν περίπον. Τὸ σκάφος θὰ παραληφθῇ ἀπὸ τὸν νέον ἰδιοκτητὴν του εἰς τὴν Γένοβαν, ὁ ἀντιτατοποιηθεὶς δὲ τὸ πωληθὲν παρὰ τοῦ κ. Νιζηφόρου πρὸς διάλυσιν εἰς Ιταλούς ἄλιτρο «Αριάδνη» 4319 τ. γκρός (τοῦ 1905), ὅπερ καὶ παρεδόθη ἡδη εἰς τὴν Γένοβαν.

## Νέαι άγοραι φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν

‘Ηγοράσθησαν παρ’ Ἑλλήνων τὰ ἀκόλουθα πλοῖα:

«Munorway» Νορβηγικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ γραφείου τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κονδυλουκούντη δί' ἐφοπλιστὰς τῆς Σύρου ἀντὶ τιμῆς 6.000 λιρῶν καὶ ὑπὸ τὴν αἰρεσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως. Εἶναι σκάφος 3514 τ. γκρός, 2224 τ. νέτ, καὶ 6300 τ. φορτίου, μὲν ἐμφορτον βύθισμα 21.8 ποδῶν, ἐναυπηγήθη τὸ 1912 (Μάιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Campbelltown & Co, Ltd», ἔχει δὲ παρὰ τῷ Δόῦδῳ κλάσιν 100 Al. Χώρον διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χώμα διασθέτει 318.000 κ.π., διὰ δέματα 294.000 κ.π. καὶ διὰ μπάνκερς 17.220 κ.π., ἔρμα δὲ ὅδας τοπισμοποιεῖ 1022 τόννους.

Φέρει ἐν καταστροφα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 348 ποδῶν, πλάτους 49.9 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 23.4, μὲν πρόστεγον μῆκους 36 ποδῶν, μεσόστεγον 90 καὶ ἐπίστεγον 29 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατιταξευή; «J. G. King & Co, Ltd», τοῦ Γρεζηνοῦ, καὶ δυνάμεως 322 ὄνοι, ἐπεινὲν εἰναι τρικύλινδροι, μὲν διάμετρον κυλίνδρων 24'', 40'', 65'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45'' ἵντσιδων. Λέρητας φέρει τοῖς, πιέσεως 180 κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσιδων.

«Ardena» Ἀγγλικὸν ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Εὐαγγ. Τόγια ἀντὶ 5800 λιρῶν καὶ τελεῖ ὑπὸ παραλαβῆν ἐν Ἀγγλίᾳ. Εἶναι σκάφος 1092 τόννων γκρός, 841 τ. νέτ, ἐναυπηγήθη δὲ τὸ 1915 (Οκτωβρίου) εἰς τὰ ναυπηγεῖα A. McMillan, τοῦ Dumbarton, εἰναι καλύβινον, μὲν δύο καταστρώματα καὶ διαστάσεις μῆκους 250.1 ποδῶν, πλάτους 33.1 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 17.3 ποδῶν μὲν πρόστεγον 63 ποδῶν. “Ἐρμα δέδατος χρησιμοποιεῖ 71 τόννους.

Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «D. Rowan & Co» τῆς Γλασκώβης, καὶ δυνάμεως 350 ὄνοι, ταπων, εἰναι τρικύλινδροι, μὲν διάμετρον κυλίνδρων 21 1/4'', 35'' καὶ 58'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 27'' ἵντσιδων. “Ἐξει πρώμαν καταδρομικὸν καὶ εἰναι ἐφωδιασμένον μὲν συσκευὴν ἀσυμμάτου τηλεγράφου.

## ‘Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Μὲ ἀρκετὴν ζωηρότητα, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς τελευταίους μῆνας, διέρευσε διὰ τὴν ἀγοράν τῶν πωλήσεων μεταχειρισμένων πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν τὸ β'. 150ήμερον τοῦ ‘Ιουνίου. Οἱ Ἀγγλοι πλοιοκτῆται, παρὰ τὴν ἐπιφυλακτικότητὰ των, ἐπώλησαν ἀρκετά πλοῖα εἰς ἀλλοδαπούς, ἐν οἷς καὶ εἰς «Ἐλλήνας ἀγοραστάς τὸ ἐπιβατηγόν ἀπ' «Ardena». Πορ' Ἐλλήνων ἐπίσης, ὃν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ ἀναγράφωμεν, ἡγοράσθη καὶ τὸ Νορβηγικὸν φορτηγόν «Munorway». Χαρακτηριστικῶτεραι πωλήσεις ἦσαν τοῦ ἀπ' «Cedrus» 7850 τ. d.w. (τοῦ 1928), ὅπερ ἡγόρασαν Ἰταλοὶ ἀντὶ 28.000 λιρῶν (ἐναντὶ κόπτους ναυπηγήσεως 65.000 λιρῶν) καὶ τῶν Ἀγγλικῶν ἐπιβατηγῶν ἀπ' «Lormont» καὶ «Landes», ἀδελφῶν σκαφῶν, 1276 τ. γκρός ἔκαστον (τοῦ 1920), ἀτίνα ἡγόρασαν Φιλανδοὶ ἀντὶ 13.000 λιρῶν ἔκαστον.

Παρὰ τῶν Σοβιέτ ἑξηκολούθησεν ἡ ἐνίσχυσις τῆς ναυτιλίας των, ἡγόρασαν δὲ τὰ Ἀμερικανικά ναυαγοσωστικά «Bathalum» καὶ «Baumead» 426 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1919 καὶ τὸ Ἀγγλικόν φορτηγόν «Brocondile» 3087 τ. γκρός, 5050 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲν σερβέῳ No 3 τοῦ 1930. Τὸ τελευταῖον τοῦ 1927 εἶχε πωληθεῖ ἀντὶ 26.000 λιρῶν. Ἐσημειώθη καὶ μία σημαντικὴ πώλησις ἀλιευτικῶν. Τὸ Νορβηγικὸν πλωτὸν συνεργεῖον ἐπεξεργά-

σίας φαλαινῶν «Antarctic» 9593 τ. γκρός (τοῦ 1906) καὶ τὰ ἀλιευτικά «Galicia» 218 τ. (τοῦ 1924), «Leslie» 224 τ. (τοῦ 1926), «Sitka» 192 τ. (τοῦ 1912) καὶ «William Wilson» 221 τ. (τοῦ 1925), ἡγοράσθησαν παρ' Ἰταπώνων ἀντὶ 1.000.000 Νορβ., κορωνῶν, ἢ τοι 50.000 λιρῶν.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον εἰναι αἱ ἀκόλουθοι:

«Scandinavie» Γαλλικόν, 4389 τ. γκρός, 7800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904, μὲν σερβέῳ No 3 τοῦ 1933, ἡγοράσθη ἀπὸ Γαλλικὴν ἑταῖρων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 7000 λιρῶν.

«Trevaylor» Ἀγγλικόν, 4283 τ. γκρός, 7780 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲν σερβέῳ No 1 τοῦ 1930, ἐπωλήθη εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἑταῖρων Lensen ἀντὶ 9.000 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Frederica Lensen». Κατὰ τὸν παρελθόντα Ἰτανούάριον τὸ ἀδελφόν αὐτοῦ σκάφος «Treglisson» εἴχε πωληθῆ εἰς Ἰταλοὺς ἀντὶ 8500 λιρῶν.

«Cedrus» Ἀγγλικόν 4094 τ. γκρός, 7850 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1928, μὲν σερβέῳ No 1 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 28.000 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς τὸ Φάλμουθ μετωνομάσθη «Eugenio C.».

«Lormont» Ἀγγλικόν, 1276 τ. γκρός, 2010 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲν σερβέῳ No 3 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδῶν ἀντὶ 13.000 λιρῶν.

«Twedd» Ὁλλανδικόν, 2695 τ. γκρός, 4970 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1926, μὲν σερβέῳ No 1 τοῦ 1930, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλων ἀντὶ 18.000 λιρῶν. Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1927 εἴχε πωληθῆ ἀντὶ 47.500 λιρῶν, ἐνῷ τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως του κατὰ τὸ 1926 εἴχεν ἀνέλθει εἰς 41.000 λιρῶν.

«Karin» Γερμανικόν, 4301 τ. γκρός, 7913 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲν σερβέῳ No 1 τοῦ 1930, ἀργοῦν δὲ ἀπὸ τῆς Ἄγρης Ἀπρίλιον τρ. Ε. ἐπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος εἴχε πωληθῆ τὸν Ἰτανούάριον τοῦ 1933 ἀντὶ 8250 λιρῶν.

«Borneo» Ἀγγλικόν μικτῶν ἀτμόπλοιον, 2163 τ. γκρός, 2500 τ. φορτίου, διαθέτο θέσεις καὶ δι' 80 ἀπόδατος, ναυπηγήθη ἐτο 1902 καὶ ἀναπτύσσον ταχύτητα 10 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 20 τόννων Ἰαπωνικοῦ γαϊάνθρακος, ἀπασχολούμενον δὲ ἀπὸ ἑταῖρων τοῦ τοπικούς πλόας ἀνά τους λιμναῖς τῆς Ἀπο Ἀνατολῆς, ἐπωλήθη εἰς Κινεζικὴν ἑταῖρων ἀντὶ 104.000 δολαρίων τοῦ Χόγκ—Κόργ.

«Garibaldi» Νορβηγικόν, 776 τ. γκρός, 1050 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1902, διελθὼν σερβέῳ πρὸ ἐνός μηνὸς, ἐπωλήθη ἀντὶ 75.000 Νορβ. γιανθρ. καρωνῶν.

«Baltmor» Αιττονικόν, 2671 τ. γκρός, 4930 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἐπωλήθη εἰς Αιττονικήν ἑταῖρων ἀντὶ 4300 λιρῶν. Τὸν Ἰούλιον τοῦ 1924 εἴχεν ἡγοράσθη τὸ σκάφος τοῦτο ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν.

«Bommestad» Νορβηγικόν, 1115 τ. γκρός, 1760 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1915, ἐπωλήθη ἀντὶ 155.000 Νορβηγικῶν καρωνῶν.

«Tsunehiko Maru» Ιαπωνικόν, 678 τ. γκρός, 1050 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Ιαπωνικ. ἀντὶ τιμῆς 135.000 γιάν.

«Fortunatus» Σουηδικόν, 1375 τ. γκρός, 1950 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1884, μὲν σερβέῳ No 2 τοῦ 1930 καὶ ἀναλεῖθωσιν τοῦ 1903, ἐπωλήθη ἀντὶ 60.000 Σουηδικῶν καρωνῶν.

«Planet» Γερμανικόν, 725 τ. γκρός, 860 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1881, μὲν αναλεῖθωσιν τοῦ 1898, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Μεσογείου ἀπὸ 12.000 χρυσῶν μάρκων.

«Aberdeen Coast» Ἀγγλικόν ἐπόπειτακόν, τόννων γκρός 1091, φορτίου 1090 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1903, μὲν σερβέῳ No 3 τοῦ 1929 καὶ ταχύτητα 10 1/2 μιλίων, διαθέτον δὲ θέσεις διὰ 40 ἀπόδατος, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Μάντζεστερ ἀντὶ 2500 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Efeser».

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,,

## Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

## Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Μὲ ἀδιάπτωτον ζωηρότητα ἔξηκολούθησαν αἱ πωλήσεις παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, τὸν δὲ κυριαρχὸν τὸν εἶχον οἱ Ἰάπονες διαλυταὶ καὶ μετ' αὐτοὺς οἱ Ἰταλοὶ καὶ οἱ Ἀγγλοί. Οἱ Ἰάπονες μὴ ἀρκεσθέντες εἰς τὴν ἀγορὰν φορτίων παλαιοστίδησον ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ τὰς Ἰνδίας καὶ ἀπὸ τὴν ἀγορὰν 5 Ἰαπωνικῶν σκαφῶν 23.053 τόννων γκρός, ἐπανῆλθον εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἔλεισαν 4 Ἀμερικανικὰ φορτηγὰ λάΐνες. Τὰ πωληθέντα κατὰ τὸ β' 150θέμερον πρὸς διάλυσιν σκάφη ἀνάλθουν εἰς 34, τ. γκρός 133.180, κατανέμονται δὲ εἰς τὰς κάτωθι 11 σημαίας:

'Αμερικανικὰ 6	τ.	γκρός 29.762	'Ισπανικά 3	τ.	γκρός 7.864
'Αγγλικά 6	>	25.778	Γαλλικά 2	>	6.311
'Ιαπωνικά 5	>	23.053	'Τουρκικά 1	>	3.379
'Ολλανδικά 2	>	13.629	'Ελληνικά 2	>	1.356
Νορβηγικά 3	>	12.428	Σουηδικά 1	>	1.173
'Ιταλικά 3	>	8.447	Σύνολον: 34	>	183.180
Σύνολον: 34 133.180 78.820					

Τὰ πλοῖα ταῦτα ἐπωλήθησαν ἀντὶ 78.820 λιρῶν, 622.500 γιέν. 261.000 δολλαρίων, 319.000 πεσετῶν, 50.000 φιορινίων καὶ 162.750 δρ. εἰς διαλυτὰς 12 διαφόρων χωρῶν, ὡς κάτωθι:

Διαλυταὶ	Πλοῖα	Τ.	γκρός	Τιμὴ	£	Λοιπὰ νομίσματα
'Ιάπωνες	9	47.218	—	622.550	γιέν.	245 κιλ. \$
'Ιταλοί	8	25.180	29.470	—		
'Αγγλοί	5	23.567	26.500	—		
'Ισπανοί	3	7.864	—	319.000	πεσεταί	
'Ολλανδοί	1	5.796	—	50.000	φιορινία	
'Αμερικανοί	2	5.597	2.200	16.000	δολλάρια	
Γάλλοι	1	5.280	6.000	—		
Γερμανοί	1	4.686	5.250	—		
Νορβηγοί	1	4.358	4.500	—		
Κινέζοι	1	2.211	3.600	—		
Σουηδοί	1	1.173	1.300	—		
'Ελληνες	1	250	--	162.750	δραχμαί	
Σύνολον:	34	133.180	78.820			

'Ιάπωνες διαλυταὶ ἤγόρασαν τὰ 'Αμερικανικὰ ἀπὸ «Sierra» 6023 τ. «Sōzōma» 5985 τ. καὶ «Ventura» 5986 τ. γκρός (ἀπαντα τοῦ 1900) ἀντὶ 60.000 δολλαρίων ἔσαστον καὶ «Fort Wayne» 6231 τ. (τοῦ 1918) ἀντὶ 65.000 δολλαρίων. Ἐπίσης ἤγόρασαν τὰ 'Ιαπωνικά «Tomi Maru» 5444 τ. γκρός (τοῦ 1900) ἀντὶ 141.600 γιέν., «Yūtai Maru» 2825 τ. (τοῦ 1889) ἀντὶ 76.300 γιέν., «Hakkai Maru» 4903 τ. (τοῦ 1901) ἀντὶ 129.700 γιέν., «Kaga Maru» 5860 τ. (τοῦ 1901) ἀντὶ 158.300 γιέν καὶ «Tenshin Maru» 4021 τ. γκρός (τοῦ 1909) ἀντὶ 118.600 γιέν.

'Ιταλοί διαλυταὶ ἤγόρασαν τὰ 'Ιταλικά ἀπὸ «Ammiraglio Viale»

3302 τ. γκρός (τοῦ 1893) ἀντὶ 3500 λιρῶν, «Tobruk» 1081 τ. (τοῦ 1899) ἀντὶ 1600 λιρῶν καὶ «Chiabrera» 4061 τ. (τοῦ 1898) ἀντὶ 4.600 λιρῶν. 'Ηγόρασαν ἔπιοις τὰ φορτηγὰ: «Euroz» Νοεβ., 3381 τ. γκρός (τοῦ 1898) ἀντὶ 3800 λιρῶν. «Oudekerk» 'Ολλανδ. 7833 τ. γκρός (τοῦ 1915) ἀντὶ 9.500 λιρῶν, «Vatan» Τουρκιών, 3379 τ. (τοῦ 1892) ἀντὶ 3800 λιρῶν καὶ τὸ «Ville de Sousse» Γαλλ., 1081 τ. (τοῦ 1892) ἀντὶ 1400 λιρῶν καὶ τὸ 'Ελληνικόν «Χρήστος Ζ.» 1106 τ. (τοῦ 1900) ἀντὶ 1370 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Αντ. Ἰταλίαν.

'Αγγλοί διαλυταὶ ἤγόρασαν τὰ 'Αγγλικά ἀπὸ «Levenpools» 4844 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἀντὶ 5.500 λιρῶν, «Lo d' Antrim» 4333 τ. (τοῦ 1902) ἀντὶ 5.300 λιρῶν, «Shelley» 4476 τ. (1911) ἀντὶ 5.700 λιρῶν, «Kemmel» 4526 (τοῦ 1914) ἀντὶ 5.000 λιρῶν καὶ «Pennyworth» 5.388 τ. (τοῦ 1916) ἀντὶ 5000 λιρῶν, ὡς ἐστὶ καὶ εἰρίσσεται μὲν ζημίας. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σαράφος εἶχε πολημένη τὸν Αγγουστον τοῦ 1917 ἀντὶ 200.000 λιρῶν, τὸ δὲ ἀπὸ «Shelley» ἵπτο τὸ πρώτη Γερμανικὸν «Altmark» καὶ εἴχε παραδοθῆν τὸν Φιλον τοῦ 1921, ἐπιτυμηθὲν μὲν ἀξιαν 50.000 λιρῶν.

'Ισπανοί διαλυταὶ ἤγόρασαν τὰ 'Ισπανικά ἀπὸ «Felipe» 5335 τ. γκρός (τοῦ 1897) ἀντὶ 200.000 πεσετῶν, «Everest» 691 τ. (τοῦ 1888) ἀντὶ 24.000 πεσετῶν καὶ «Tordeira» 1838 τ. (τοῦ 1878) ἀντὶ 95.000 πεσετῶν. «Ολλανδοί ἤγόρασαν τὸ 'Ολλανδ. «Rietfontein» 5796 τ. (1917) ἀντὶ 50.000 φιορινίων. 'Αμερικανοί τὰ 'Αμερ. ἀπὸ «City of Atlanta» 1971 τ. (τοῦ 1907) ἀντὶ 2200 λιρῶν καὶ «Boston» 3626 τ. (τοῦ 1904) ἀντὶ 16.000 δολλαρίων καὶ Γάλλοι τὸ Γαλ. ἀπὸ «Saint Jean» 5282 τ. (τοῦ 1915) ἀντὶ 5600 λιρῶν, ὅπερ καὶ μετεπώλησαν εἰς 'Αγγλον ἀντὶ 6000 λιρῶν.

Γερμανοὶ διαλυταὶ ἤγόρασαν τὸ Νοεβ., «Rena» 4648 τ. (τοῦ 1911) ἀντὶ 5250 λιρῶν, Νορβηγοὶ τὸ ἀπὸ «Pontos» Νοεβ. 4358 (τοῦ 1890 ἀντὶ 4.500 λιρῶν, Κινέζοι τὸ 'Αγγλικόν «Lisan» 2211 τ. (τοῦ 1903) ἀντὶ 3.600 λιρῶν, Σουηδοί τὸ ἀπὸ «Atlantic» Σουηδ., 1173 τ. (τοῦ 1907) ἀντὶ 1300 λιρῶν καὶ 'Ελληνες διαλυταὶ τὸ ἀπὸ «Καλυδὼν» 250 τ. γκρός (τοῦ 1865) ἀντὶ 162.750 δραχμῶν.

## HARRY A. NIESSINK ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ - ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ  
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ & ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ  
ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1872

Η μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυᾶται ἀριστα  
ἀποτελέσματα καὶ σοβαράν ἐργασίαν.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: MINPHOCHAR-ROTTERDAM

## ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ  
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIETE D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαὶ ἐκτὸς συναγωνισμοῦ

Ανδράκευσις ἀμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

# Η άργοντα χωρητικότης τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας

## Στατιστική τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν»

Εἰς τὸ τέλος τοῦ β' Ζημῆνον τῷ ἔ. εὑρίσκοντο παρωπλισμένα εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Ἐσωτερικοῦ 58 φορτηγά μας χωρητικότης ἄνω τῶν 500 τόννων γρός έκαστον) 199.769 τόννων γρός και εἰς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς ἐφερε β φορτηγά 24.521 τόννων, εἰχοντες δηλαδή σύνολον ἀργούσης χωρητικότητος 64 συάρθρων 224.290 τ. γρός. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ α' Ζημῆνον τῷ ἔ. ή ἀργοῦσα αὕτη χωρητικότης δεινώνει αὐξησιν κατὰ 19 πλοῖα και 95.261 τ. γρός, ἔναντι δὲ τῆς 1ης Πανουρίου αὐξησιν κατὰ 42 πλοῖα και 149.738 τ. γρός, μολονότι ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου β' Ζημῆνον τοῦ 1933 ἐμφανίζει μειώσιν κατά 9 πλοῖα και 14.218 τόννους. Ο ἀξόλονδρος πίναξ ἐμφανίζει τὸν ὄγκον τῆς ἡδη ἀργούσης χωρητικότητος κατὰ λιμένας ἀργίας και ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὸ προηγούμενον Ζημῆνον τῷ ἔ. και πρὸς τὸ ἀντιστοίχον β' Ζημῆνον τοῦ 1933:

	Λιμένες ἀργίας β' Ζημῆνον 1934	α' Ζημῆνον 1934	β' Ζημῆνον 1933			
	Πλοΐα Τ.γρός	Πλοΐα Τ.γρός	Πλοΐα Τ.γρός			
Πειραιεὺς	40	139.831	30	79.991	39	123.703
Σύρος	8	33.202	6	22.378	8	30.837
Χίος—Οίνοσαι	6	16.698	2	4.251	7	20.723
Θεσσαλονίκη	1	3.076	1	3.076	1	3.076
Κρήτη	1	2.893	1	2.893	2	5.116
Χαλκίς	1	2.187	—	—	1	1.187
Πόρος	1	1.882	—	—	—	—
Ίθάκη	—	—	—	—	1	4.083
Αργοστόλι	—	—	—	—	3	12.458
Πάτραι	—	—	—	—	1	2.282
Χέλι	—	—	—	—	1	2.238
Λαϊρίου	—	—	—	—	1	2.041
Ἐσωτερικὸν	58	199.769	40	112.589	65	207.744
Ἐξωτερικὸν	6	24.521	5	16.440	8	30.764
Σύνολον:	64	224.290	45	129.029	73	238.508

Τὸ ἀργοῦν τοννᾶς τοῦ α' και β' τημῆνον τοῦ τῷ ἔ. παρουσιάζει τὴν ἀκόλουθον θέσιν συγκονόμενον πρὸς τὴν κατὰ τοιμῆνα παρωπλισμένη χωρητικότητα κατὰ τὴν διαφεύγασαν τοιετιαν τῆς Παγκοσμίου κρίσεως:

### Έτος 1931

A' Ζημῆνον	B' Ζημῆνον	G' Ζημῆνον	D' Ζημῆνον
Πλοΐα	T. γρόδς	Πλοΐα	T. γρόδς
124	379.900	97	300.133
			26
			75.933
			33
			101.351
			"Έτος 1932"
92	292.781	164	562.062
			112
			376.651
			43
			164.579
			"Έτος 1933"
69	206.458	73	238.508
			36
			125.094
			22
			74.552
			"Έτος 1934"
45	129.029	64	224.290
			—
			—
			—

Εἶναι προφανές, ὅτι ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου π. ἔ., ὅτε ἐσομειώθη τὸ κατώτατον ὄγκον ἀργίας ἔναντι τοῦ γ' Ζημῆνον τοῦ 1931, ἥρχοις προδεινοτικῶς αὐξανομένη ἡ ἐν παρωπλισμῷ χωρητικότης μας. Καὶ εἰναι μὲν αὕτη μειωμένη ἔναντι ὅλων τῶν ἀντιστοίχων τομήνων τῶν τριῶν προγενεστέρων ἐτῶν, δέον διως νὰ ἴμητον ἐπ' ὅπερ δύο σοβαροὶ

συντελεσταὶ τῆς τοιαύτης μειώσεως: "Η ἀθρόα πώλησις κατὰ τὸ α' βιηνὸν τῷ ἔ. πρὸς διάλυσιν μιᾶς παλαιᾶς χωρητικότητος μας 62.945 τόννων γρός και ἡ ἀπρόσποτος ἀναβίωσις τῆς ζωηρότητος τοῦ Πλέετ κατὰ τὸν Ιούνιον. "Η ἀγορὰ αὐτῆς ἀπερρρόφησεν 7 ἀργοῦντα φορτηγά εἰς Πειραιᾶ 36.033 τόννων, παρέσχε δὲ ἐργασίαν και εἰς ἕτερα πλοῖα μας, ἀτινα ἐκφράστωντα εἰς Μεσογειακά κέντρα, ἐπρόσειτο—ἐλλείψει τανόλου— νὰ κατευθυνθοῦν εἰς Ἑλλάδα πρὸς παρωπλισμόν. Τοιαῦτα φορτηγά μας, ἐκ μόνης τῆς Δυτικῆς Ἰταλίας, ἀπέπλευσαν κενά διὰ Πλέετ 5 τόνων 22.137, οὗτος ὡστε ἔξηλθον τὸν Ιούνιον ἐκ τῆς ἀργίας και δὲν εἰοῦλον προοριζόμενα διὰ παροπλισμού, 12 φορτηγά μας 58.170 τ. γρός.

Δέον νὰ προστεθῇ ὅτι η παντελὴ ἔλλειψις ἐργασίας ἐκ τοῦ Δουνάβεω, λόγῳ τῆς ἀπαγορεύσεως ἐσαγωγῆς γεννημάτων, προεκθύνοντος ἀπὸ τὴν πρόβλεψιν κακῆς ἐσδείας, ἀντιμετωπίσθη ἐν μέτρῳ ἀπὸ τὴν ἀγορὰν τῆς Νοτίου Ρωσίας, ὡς πότιον ναὶ μὲν περιέστειλε σπουδαῖως τὰς φορτώσεις σιτηρῶν και σπόρων, διετήρησεν ὅμως μὲ ἀρκετὴν εὐρύτητα τὰς διαταγάς μεταλλευμάτων, γιαννιθράτων και ξυλείας, ἵδια δὲ τὰς ἀποστολὰς ἀλλά και γενικῶν φορτίων διὰ τὴν Ἀπο Ανταλόνην. "Ἐνας σημαντικός ἀριθμός τῶν διαταγῶν αὐτῶν διὰ τὸν παρωπλισμόντας ἀποσχόλησαν, ἐκλείσθη παρ' Ἑλληνικῶν φορτηγῶν.

"Ως πρὸς τὴν ἡλικίαν, ἡδη ἀργοῦσα χωρητικότης μας κατανέμεται ὡς κατωτόντων, ἐν συγκρίσει και πρὸς τὰ α' Ζημῆνον τῷ ἔ. και β' Ζημῆνον π. ἔτους:

Ναυπηγήσεις	β' Ζημῆνον 1934	α' Ζημῆνον 1934	β' Ζημῆνον 1933	
Ἐτη	Πλοΐα Τ.γρόδς	Πλοΐα Τ.γρόδς	Πλοΐα Τ.γρόδς	
1930—1920	3	13.231	2	2.047
1919—1915	6	27.200	2	7.211
1914—1910	5	21.391	4	12.961
1909—1905	24	82.202	11	35.742
1904—1900	13	40.706	13	30.133
1899 και πέραν	13	32.560	13	31.935
Σύνολον:	64	224.290	45	129.029
			73	238.508

"Ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὸν στατιστικὸν αὐτὸν πίνακα, ὅτι ὁ κύριος ὄγκος τῆς ἀργούσης χωρητικότητος μας ἀναφέρεται εἰς πλοῖα ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν, ἐνῷ ἀπὸ τὰ 9 πλοῖα 40.431 τόννων, ἀτινα ἔχουν μικροτέραν τῶν 20 ἐτῶν, δὲν ἀργοῦν πολλὰ ἐλλείψει, ἀποκλειστικῶς, ἐργασίας, ἀλλά και διότι ἐπεκτείνει εὐρυτέρας κλίμακος ἐπισκενάς, ὡς λ.χ. τὰ ἀπ' "Ια.", "Ζεύς", "Νύμφη" και "Κάσος". "Ο χρόνος ἐξ ἀλλού τῆς ἀργίας τοῦ ἡδη παρωπλισμένου τοννᾶς δείνεται ἀναλυτικῶς ἀπὸ τὸν ἀνόδον πίνακα:

Χρόνος ἀργίας	Πλοΐα	T. γρόδς
"Απὸ τῶν ἀρχῶν Ιουνίου τῷ ἔ.	7	25.123
Διαρροῦντος τοῦ Μαΐου τῷ ἔ.	16	60.979
"Απὸ τὸν μηνὸν Ἀπριλίου τῷ ἔ.	11	40.407
"Απὸ τριῶν μέχρι τὸ μηνὸν	12	34.199
"Απὸ τοῦ μέχρι διδέκτη μηνὸν	5	15.460
"Απὸ ἔνδον και πλέον ἔτους	13	48.122
Σύνολον ἀργοῦντων:	64	224.290

"Ἐχομεν, δηλαδή, ἑνα πάγιον πυρηνὰ ἀργούσης χωρητικότητος ἀπὸ τριῶν και πλέον μηνῶν ἐξ 30 σαραφῶν 97.781 τόννων, ἐν τὸν ὅπειρον πάλιν τὰ 13 πλοῖα 48.122 τόννων γρός παραμένουν ἐν ἀργίᾳ ἀπὸ ἔνδον και πλέον. Πέρισσα κατὰ τὸ ἀντιστοίχον τοιμῆνον ὑπῆρχον ἐν ἀργίᾳ ἀπὸ τριῶν και πλέον μηνῶν 49 πλοΐα 158.585 τ., ἐν τῶν ὅπειροι πόποιν πάλιν τὰ 20 χωρητικότερον 69.708 τόννων γρός παρέμενον ἐν ἀργίᾳ ἀπὸ ἔνδον και πλέον ἔτους. Εὐνισκόρεμα ὅμετον ἐνώπιον μιᾶς αἰσθητῆς μειώσεως τῆς παγίως ἀργούσης χωρητικότητος, ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν, τοῦτο δὲ ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν πρόσοδον τῶν διαλύσεων.

# 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 C<sup>o</sup> Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ἐφοπλιστής, πλοιοκτήτης καὶ ἀσφαλισταὶ

Κατόπιν τοῦ νανάγιον τοῦ ἀλ-«Fatima» εἰς τὰς ἀπτὰς τῆς Λιβύης, ὁ ἐφοπλιστής αὐτοῦ τὸ ἐγκατέλειψεν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς ἀπατῶν τὴν πληρωμὴν τῆς ἀσφαλείας. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἤρνησαν τὴν καταβολὴν καὶ ὁ ἐφοπλιστής, προσωρινῶν εἰς τὰ δικαστήρια ἐπέτυχε παρὰ τὸ Πιωτοδίκειον τῆς Νεαπόλεως ἀπόφρασην ὑποχρεούσαν τοὺς ἀσφαλιστὰς εἰς τὴν πληρωμὴν. Τὴν ἀπόφρασιν ταῦτην οἱ ἀσφαλισταὶ ἀνένοικαν ἔνοπλον τοῦ Ἐφετείου μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, ὅτι τὸ νανάγιον δὲν ἐπρεπε ν' ἀποζημιωθῇ, ἐφόσον ὁ πλοίαρχος τοῦ σκάφους κατεδώκετο ποινικῶς δι' αἰμάτων και ἀπειρίαν ἐν τῇ ἐπετέλεσι τῶν καθηκόντων του καὶ διότι ἡ πρᾶξις τῆς ἐγκαταλείψεως δὲν ἦτο λογικά, ὡς γενομένη παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀντὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ ἴδιοκτήτου τοῦ πλοίου.

Ο τελευταίος οὗτος ἐπενέβη τότε διὰ νά ἐπικυρώσῃ τὴν πρᾶξιν τῆς ἔγκαταλείψεως, οἱ δὲ ἀσφαλισταὶ ἀντέκουσαν τὴν τοιαύτην παρεμβασίν του προσθήλοντες καὶ τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον ὡς πλαστὸν, ἐφόδου τοῦτο ἔγεντο ἐπ' ὅντιμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ οὐχι, ὡς ἔδει, ἐπ' ὄντιμα τοῦ πλοιοκτήτου.

Τό «Εφετείον τοῦ Παλέρμου ἐδέχθη διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ ὡς  
ἰσχυρὸν τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, δεδομένου ὅτι ἀπεδείχθη, ὅτι  
οἱ ἀσφαλισταὶ ἐγνώκαν ἐκ τῶν προτέρων τὸ γεγονός, ὅτι δηλαδὴ ὁ  
ἐφορπλιστὴς ἐνήργει καὶ υπέγραψε διὰ λογοφράσιμον τὸν πλοιοστήτον.  
Ἐξ ἀλλού ἀπέδοριψε τὸ «Εφετείον τὰς αίτιάσεις τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ  
τὴν μὴ καταβολὴν τῆς ἀσφαλίσεις, μὲ τὸ σκεπτικὸν ὅτι ἀπελείστη  
διὰ τὸ ὑπὸ κρίσιν ναυάγιον κάθε στοιχείον δόλου, ἐφόδον μάλιστα  
καὶ ὁ πλοίαρχος είλεν ἐν τῷ μεταξὺ ἀπαλλαγῇ τῆς ἐναντίον του κα-  
τηγορίας δὲ ἀπειριαν καὶ ἀμέλειαν. Ἐν τῇ ἀποφάσει τοῦ τὸ «Εφετείον  
κατώφυσεν, ὅτι τὸ ναυάγιον τὸν «Fatima» ὠφείλετο ἀποκλειστικῶς  
καὶ μόνον εἰς τὴν ἔξαιρετικὴν κακοκαιρίαν καὶ τὴν τρικυμιώδη θά-  
λασσαν.

Απεφαίνετο ἐξ ἄλλου ὅμως, διὶ τὸ ισχυρά ἡ πρᾶξις τῆς ἑγκαταλείψεως τοῦ σκάφους ἡ γενομένη παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐφόσον οὗτος μὴ ἔχων τὴν δικαιοτητὰν τοῦ πλοίου, δὲν εἰσεῖ καὶ τὸ δικαιώμα να διαθένῃ ἔνην πειρουούσαι. Ἡρώηθ δ' ἀκόμη τὸ Ἐφετεῖον καὶ τὸ ισχυρὸν τῆς ἐπικυρωσίας τῆς πρᾶξεος ἑγκαταλείψεως ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, χαρακτηρίσαν αὐτὴν παράτυπον καὶ γενομένην μετά τὴν ἐπιπονὴν τῶν νομίμων προθεσμιῶν.

Τό Δικαστήριον ἐν τούτοις ἀπέδεχθη τελικῶς, διτί ὁ πλοιοκτήτης μετά τὴν οὐντω ἀκυρωθεῖσαν πρᾶξιν ἐγκαταλείψεως, ἡδύνατο νὰ ἔγειρῃ ἄγωγιν γενικῆς ἀβαρίας καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον διετάχθη ἡ ἐνέργεια μιᾶς πραγματιγνομοσύνης πρὸς διαπίστωσιν τῶν ζημιῶν, τάς ὅποιας ὑπέστη ὁ ἡρακλινένος πλοιοκτήτης, λόγῳ τῆς ἀπολείας τοῦ ἀτμοπλοίου του «Fatima».

Ο "Αρειος Πάγος, πρὸ τοῦ ὅποιον κατέφυγον ἀμφότεροι οἱ διάδικοι, ἐπεινύωσε τὴν ἀπόφασιν ταύτην τοῦ Ἐφετείου τοῦ Παλέοντος.

— Καθυστέρησις πλοίου και ήμεραργία.

Τὰ δικαστήρια τῆς Κοπεγχάγης ἡσχολήθησαν πρό τυνος ἐπὶ τῆς ἀκολούθου διενέξεως, ἀφορώσης καθορισμὸν ἡμεραργίῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λένινγραδ. "Ἐν ἀτμόπλοιον ἐναυλώθη ὑπὸ τῶν Σοβίετ διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου ἐλαιοπλακούντων ἐκ Λένινγραδ εἰς Kolding, τὸ δὲ ναυλούμψιφον περιτίχε τὸν ὄρον: «Χρόνος φορτώσεως ὅταν ἀρχίσῃ ὑπόλογοιζόμενος 24 ὥρας μετὰ τὸν κατάπλοον τοῦ σκάφους εἰς τὴν Λένινγραδ καὶ τὴν ἀγκυροβολίαν του εἰς τὴν θέσην φορτώσεως, ἀφοῦ προηγουμένως δοῦθη ἔγγραφος περὶ τούτου εἰδόποιήσις παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν κατ' ἐντολὴν του ἐνεργούντων, πρὸς τὸ ἀμύδριον Ρωσσικὸν γραφεῖον καὶ κατὰ τὰς ἐργασίμους ὥρας τούτου».

Τὸ ἀτμόπλοιον κατέπλευσεν εἰς Λένινγραδ τὴν 10ην π. μ. τῆς 2ας Δεκεμβρίου, διετάχθη δὲ παρὰ τὸν λιμενικῶν ἀρχῶν νὰ προσδέσῃ εἰς τοὺς σημαντήρας, τιθέμενον ἐν ἀναμονῇ, διότι ἡ κατα μῆκος τῶν λιμενιπολιθών ὑπὲρ ἀριθ. 37-45 προκύπται ἡτοι κατειλημμένη παρ' ἄλλων σκαφῶν. Τὴν ἐπομένην ὁ πλοίαρχος εἰδοποίεις τοὺς φροτωτάς, ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον τον ἡτοι ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, οἱ δὲ φροτωτάι ἀπήντησαν, ὅτι δὲν ἡτοι ἐλευθέρα ἡ θέσις τῆς φορτώσεως καὶ οἵτι θὰ ἡτοι δυνατόν ν' ἀρχίσῃ αὐτῇ εὐθὺς ως ἐπεργατούτῳ ἐνὸς ἔτερον φορτώνοντος ἀτμοπλόιού.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὴν δην Δεκεμβρίου καὶ πρὶν ἡ τὸ ἑτερον πλοίον περιπόσω τὴν φόρτωσίν του, διετάχθη ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀναμένοντος καὶ προσδεδεμένου εἰσέτι εἰς τοὺς σημαντήρας να μεθορμίσῃ τὸ σκάφος του εἰς ἄλλην θέσιν τῆς προκυμαίας, ἡ ὥποια καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἀναμονῆς ἦτο ἔλευνθέρα. Πράγματι μεθωρμίσθη τὸ σκάφος εἰς τὴν ὑπόδειχθείσαν θέσιν καὶ ἤρχισε τὴν φόρτωσίν του, ὅταν δὲ τὴν ἡ φόρτωσί του ἐτέρον πλοίον, τότε κατέλαβε τὴν θέσιν τούτου, ἀνήκουσαν εἰς τοὺς φροτοτάς καὶ ἐκεῖ ἐπεργάτωσε τὴν παραλαβὴν τοῦ φροτίου του τὴν 11.30' π.μ. τῆς 15ης Δεκεμβρίου.

Κατά τὸν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου συνταχθέντα πίνακα ἡμεραργιῶν, ὁ χρόνος τῆς φορτώσεως—ἔναρξις 5 Δεκεμβρίου 10 π.μ. καὶ λήξις 15 Δεκεμβρίου 11.30<sup>η</sup> π.μ.—ὑπερέβαινε τὸν καθορισθέντα διὰ τὴν φόρτωσον κατὰ 3 1/2 ἡμέρας, διὰ τὰς ὥρας καὶ ἔγινε 57 λίρας δι' ἕδρας στατιλίων. Οἱ φορτωταὶ δὲν ἀνέγνωρισαν τούτο καὶ ἡ ἡρήθησαν ληφθωμήν, ὑπόστησαντες ὅτι κατὰ τὸν ἀνωτέρῳ ὅρον τοῦ ναυσυμφώνου καὶ καὶ κατὰ τοὺς γενικοὺς κανόνας, ὁ ὑπολογισμός τοῦ χρόνου φορτώσεως ἀφεταὶ ἀπὸ τῆς στιγμῆς, καθ' ἣν τὸ πλοῖον θάττευρισή παρὰ τὴν προκυμαίαν, πρᾶγμα ποὺ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἐγένετο τὴν περισσαὶ τῆς 7ης Δεκεμβρίου. Ἐπὶ πλέον ὑπετοθῆκαν οἱ φορτωταὶ, ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον, ὅταν κατέπλευσεν εἰς τὸ Λένινγκραδ, ἐπρεπε νά ἀναμένῃ τὴν στιγμὴν, καθ' ἣν ήλευθεροῦτο ἡ προκυμαία πρὸ τῶν ἀποθηκῶν, διότι ἡ θέσις ἀκριβῶς αὕτη ἔδει νὰ θεωρηται ὡς ἡ συνήθης διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν ἐλαστικῶντων. Προσέθεσαν μάλιστα, ὅτι ἐπρεπε ν' ἀναγνωρισθῇ, ὡς καὶ ἡ διάθεσις τῶν ναυλωτῶν, τὸ γεγονός, ὅτι ἐδέχθησαν νὰ φορτώσουν τημῆμα τοῦ φορτίου ἀπ' εὐθείας ἐκ τῶν βαγγίων ἀπὸ μίαν κομισθεῖται ποσότητα ἐλαστικωύντων καὶ ἔξ αλλής θέσεως ἀπὸ ἐκείνην εἰς τὴν ὥραν ὑπογεωτικῶς μᾶλιστα.

Τότε Δανιδών δικαιάστηκαν ἔκπινεν, ὅτι ήταν ἐν τῷ δρόμῳ τοῦ ναυλοσυμφέροντος ἀρχιτεκτόνης φράσις «εἰς τὴν θέσιν τῆς φορτώσεως», δὲν δύναται ἄλλη εμμηνεύθη σαφῶς, ώς ὁ διζησμός μίαν δρισμένην προκυμαίαν ἢ μέρος καύτης. Συνεπὸς δέοντος νὰ θεωρηθῇ νόμιμος ἡ κατά τὴν Ζην Δεκευμένου παρασχεθείσα ίππο τοῦ πλοίουχον εἰδοποίησις πρός τοὺς φροντιστάς, ὅτι τὸ πλοίον τοῦ ἦτο ἔτοιμον πρός φροτώσιν, ἀδιάφορον ἐάν κοῦντο ἥτο προσδεδεμένον εἰς σημαντήρας. Κατὰ τοὺς ὅροὺς τοῦ ναυλοσυμφώνου ὁ χρόνος τῆς φορτώσεως ἀρχεται —ἀπέφανθη τὸ δικαστήριον-ἄπο τῆς Δεκευμένου καὶ συγνεπότε εἶνε νόμιμος ἢ ἀξιώσις τοῦ πλοίουχον, αἰτούντος τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως διὰ στάκιας, ὑπατιούρητι τῶν φορτωτῶν.

NORTHERN SUPERINTENDING CO LTD

(NORDISK KONTROLFORRETNING A/S  
TALLYING AND CHECKWEIGHING FOR SHIPOWNERS:

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

Head Office: COPENHAGEN, Bornholmsgade 8.

## **BRANCHES :**

Nordische Kontroll Ges. m. b. H., 45 Catharinenstrasse,  
HAMBURG

Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Am Weidedamm 3,  
BREMEN

Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Konigsplatz 15,  
STETTIN

Nordische Kontroll Ges. m. b. H., LangerMarkt 38,  
DANZIG

Telegraphic Address: «Kornopsynas»

**Telegraphic  
Agency for the U. K.**

CARGO SUPERVISORS Ltd.

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

Tel. No. AVENUE 5877  
Tel. Adr. "CARGOSUVIS"

## Ἡ ἀπώλεια τοῦ “Δρέσδη”

## εἰς τὰ Νορβηγικά φιόρδ

Δύο άξιοσημείωτα ναυάγια μεγάλων σκαφών έσημειώθησαν κατά τό δεύτερον 15θήμερον τοῦ Ιουνίου, τοῦ Γερμανικοῦ υπερωκεανού «Dresden», ωντισθέντος, κατόπιν προσκρούσεως, εἰς τὰ Νορβηγικά φιόρδ και τοῦ Νορβηγικοῦ «Knut Hamsun» ἐγκαταλειφθέντος, συνεπεία πυρκαϊάς, ἀνοικτά τῆς Κολομβίας. Τὸ «Dresden», σκάρος 14.690 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1914, ἀνήκον εἰς τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδδη» και ἡσαφαλισμένον ἀντί 375.000 λιγών, είχε παραλάβει 1000 ἔργατας τῆς περιοχῆς τοῦ Σάσσο, πρὸς ἀνάψυχη τῶν ὀπίοντων ἐπέτελε ἕνα περίπλουν τῶν Νορβηγικῶν φιόρδων. Τὴν 20ὴν Ιουνίου ἐγκύειλεν ἐπὶ βραχώδους θέσεως εἰς τὴν ἔξοδον τοῦ φιόρδ Ηvindnigsö, ἐνῷ χρόνῳ ἔπλεε μὲν ἵκανην ταχύτητα, ἀνειλκύσθη δὲ εὐθὺς ἀμέσως ἄνευ μὲν βροτείας, ἀλλὰ μὲ σοβαρὰ ὄγκματα εἰς τὰ ὑφαλά τον καὶ μὲ ακατάσχοντον τὴν ἔξ αὐτῶν διαροήν, ητις καὶ καθίστα τον ποβληματικὴν τὴν διάσωσιν τοῦ πλοίου.

Ἐνώπιον τοῦ ἀμέσου κινδύνου ὁ πλοιαρχὸς τοῦ «Dresden» διέταξε τὴν ἐκπομπὴν τοῦ S.O.S., ἐνῷ συγχρόνως, μεριμνῶν διὰ τὴν διάσωσιν ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ἐσπευσε νά προσαράξῃ τὸ πλοῖον τον εἰς τὴν θέσιν Karmoy. Μεταξὺ τῶν ἐπιβατῶν ἐπεκράτησε σύγχυσις καὶ πανικός, χάρις ὅμως εἰς τὴν ἐπειδεχθείσαν ψυχοραιμάτων ἀξιωματικῶν καὶ τὴν πειθαρχημένην ἔργασίαν τοῦ πληρώματος, κατεβιβάσθησαν ἐποτῆδη, ἀλλὰ καὶ μετὰ τάκεως, αἱ ναυαγοσωστι-

καὶ λέμβοι, αἴτινες καὶ μετέφερον τοὺς ἐπιβάτας εἰς τὴν ξηράν. Δὲν ἀπέφευχθσαν ἐν τούτοις καὶ τὰ ἀνθρώπινα θύματα. Δύο ἐπιβάτες ὑπέστησαν οξεῖαν νευρικήν κρίσιν καὶ βραδύτερον ἀπεβίωσαν, ἔτερα δὲ ἀπέθανεν ἐκ συγκοπῆς, ἐνῷ χρόνῳ μετέφερετο ἀπὸ τὴν παραλίαν ἐπὶ τὸν οπεύδοντος Νορβηγικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ «Kong Haakon».

Εἰς βοήθειαν τοῦ «Dresden» ἔσπενσεν τὸ Γαλλικὸν θεωρητὸν «Ardent» καὶ τὰ νορβηγικὰ ἀκτοπλοϊκὰ «Kong Haakon» καὶ «Kronprinzesse Martha», ἄτινα μετὰ τοῦ «Kong Haakon» μετέφεραν τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα εἰς τὸ «Οσλο». Ἐπὶ τοῦ βυθιζόμενον πλοίου παρέμειναν μέχρι τῶν τελευτῶν αὐτῶν στιγμῶν ὁ πλοίαρχος καὶ 50 ἄνδρες, οἵτινες καὶ τὸ ἐγκατείλεψαν ὅταν πλέον ηὔκουσε γογγὸς νά καταπονήσεται. Τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόιδηδον» ὡς ἀνηγγέλθη τὸ δυστύχημα, ἀπέστειλεν εἰς «Οσλο» τὸ ὑπερωκεάνειον «Stuttgart» διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ναυαγῶν εἰς Γερμανίαν.

Ἀναφορικῶς μὲ τὸ δυστύχημα ὃ ἐν τῇ ὑπεροειδεῖ ἀξιωματικὸς ναυσιπλοῖας τοῦ «Dresden» ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἡ ὄφατότης ἦτο καλή, ἀλλ' ὁ σφοδρὸς Βρόχος ἀνεμος καὶ τὰ ισχυρὰ θύεματα παρέσυραν τὸ σκάφος ἀπὸ τὴν κανονικὴν αὐτοῦ πορείαν. Ἐξ ἀλλοῦ εἰς τὰς ἐνεργητήσας ἐν Kopervik πρόσανακρίσεις, ὁ πλοίαρχος τοῦ σκάφους καὶ Peter Müller κατέθεσεν ὅτι ἐχρησιμοποίει διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν χάρτην τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου, δύσις ὅμως δὲν ἐσημείωνε τὰ ἀβαθῆ ἐπὶ τῶν ὀποίων προσέκρουσε τὸ «Dresden». Κατέθεσεν ἀκόμη ὅτι τὸ σκάφος ἐκυβερνάτο ἀπὸ τὸν Νορβηγὸν πλοηγὸν Jacobsen, δύσις ὅμως μὴ ἔχων ἀδειαν πλοηγίας διὰ τὸ φιόρδ Ryfylke προσελήφθη ἐκ κακῆς συνεννοήσεως.

### Τὸ ναυάγιον τοῦ «Κνούτ Χάμσουμ»

Τὸ δεύτερον δραματικὸν ναυάγιον ἦτο τοῦ νορβηγικοῦ ἀπὸ «Knut Hamsund» 5272 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911, ἡσφαλισμένον δὲ ἀντὶ 25.000 λιρῶν. Τὰ σκάφους τούτο ἀποπλεύσαν ἐκ Tocopilla μὲ 8500 τ. νιτράτων Χιλῆς ἡσφαλισμένης ἀξίας 55.000 λιρῶν, καὶ κατευθυνόμενον εἰς Jacksonville, ἐγκατείλεψην πυροπολούμενον 30 μίλια N.A. τοῦ Roncador εἰς τὴν θάλασσαν Caribbean. Πρὸ τῆς ἐγκαταλείψεως ἐδόθη τὸ σῆμα κινδύνου καὶ τὸ ἀκριβὲς στίγμα τοῦ πλοίου, ἔσπενσε δὲ εἰς βοήθειαν τὸ Αμερικανικὸν ἀπόπλοιον «Zapata». Τοῦτο ἀνέψευ καὶ διέσωσε μίαν λέμβον τοῦ Νορβηγικοῦ μὲ τὸν πλοίαρχον καὶ 16 ἄνδρας. Ἡ ἐτέρα λέμβος μὲ τοὺς ὑπολοίπους 17 ναυαγούς είχεν ἔξαφανισθῆ, μετὰ πολυώρους δὲ ἀκάρπους ἐγεύνας ἐθεωρήθη ἀπωλεσθεῖσα, δεδομένου δὲ ἐπεκράτει ἔξαφετην κακοκαιρία, μὲ τὸν σφοδρὸν καὶ θάλασσαν κυματῶδη. Πέντε ὥμερος βραδύτερον ἔναν ἀπόπλοιον τῶν τοπικῶν γραμμῶν ἀνέψευ τὴν λέμβον ταύτην εἰς τὰ παράλια τῆς Κούβας, παρέλασε δὲ τοὺς 17 ναυαγούς καὶ τὸν πλοίαρχον εἰς Santa Cruz del Sud. Οἱ 17 ναυαγοί ἦσαν κατεξηντλημένοι, ἐστερούντο δὲ τροφίμων καὶ ὕδατος καὶ είχον ἀνάγκην ἀμέσου νοσοκομειακῆς περιθάλψεως.

### Ατυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

Κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον ἐσγημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ σκάφη:

«Μιχαηλίδος Ξυλᾶς».— Ἐκ Δάντοιγκ διὰ Σαδένναν, ὡς ἀνεγράφησαν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μαρ., προσράχθη εἰς Cabo Huertas, συνεπής νέας πυρκαϊᾶς εἰς τὰ γαιανθρακοστρούτον. Κατὰ τὴν διαβαθμίσεων ἀναφοράν τὸ πῦρ ἐνεφανίσθη εἰς τὸ κύτος Νο 2 καὶ εἰς τὸ «ντίπ τάκη», ἐμμέλεσθο δὲ μετὰ ταχύτητος. Αἱ ἀντίλιαι τοῦ σκάφους τεθίσαι εἰς λειτουργίαν κατέκειντο τὰ φλεγόμενα κύτη, παρέστη δὲ ἀνάγκη προσχρέσεως τοῦ πλοίου, ἵνα μὴ βυθισθῇ εἰς τὸ πέλαγος. Ἔνοικιάσθη ἐπίσης μία ἀτροκίνητης ἀντίλια τοῦ Ισπανικοῦ δημοσίου, δύος παράσχον τὰς βοηθείας της, ἔσπενσε δὲ ἐκ Γιραράτρα καὶ τὸ ναυκαροστικόν «Geir». Ἡ θύεις τῆς προσχρέσεως ἦτο 300 μέτρα μακρά τῆς ἀκτῆς, βορείος τοῦ λιμένος «Αλικάντε» καὶ εἰς βυθόν ἀμπλόδη καὶ ἀλλοσχοῦ πετρώδη, ἔχοντα βάθος ὅτιοτον 25 ποδῶν. Παρὰ τὸν «Μ.χ. Ξυλᾶν» ἔφθασαν καὶ τὰ Ισπανικά ρυμουλάκα «Canailejas» καὶ «Rio Urumea».

Τὸ πῦρ κατεσβόθη τελικῶς τὴν 11ην Ιουνίου, ἐπότε καὶ ἥρχισαν ἡ ἐκφότεσσι τημήματος τοῦ φορτίου γαιανθράκων ἐπὶ ιστιοφόρου, παρουσίαι καὶ τοῦ ἀφιχθόντος ἀντιστροφούν τοῦ Λόιδη. Εὐτυχῶς, καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς προσχρέσεως τοῦ πλοίου ἐπεκράτει καλός καιρός καὶ θάλασσα γαληνής, σύτο δὲ τὸ μὲν σκάφος δὲν ὑπέστη ζημικής εἰς τὰ διφαλα, ἢ δὲ ἀνέλκυσίς του ἐπετεύθη ἀνευ βοηθείας ναυαγοσωστικοῦ καὶ ρυμουλκοῦ. Εθύνες κατόπιν ἔπλευσε τὸ πλοίον ὅποι ίσιον αἰμόν, ἀλλὰ μὲ κλίσιν 12 μοιρῶν πρὸς τὴν ἀριστεράν πλευράν, εἰς τὸν λιμένα «Αλικάντε», ὅπου καὶ ἡγκυροσβόλησεν εἰς ἀσφαλή θύειν.

Διαρροή τῶν θυάλων δὲν ἐσημειώθη, τὰ ὕδατα τῶν κατωτῶν ἡγιανθήσαν καὶ ἥρχισεν ἡ ἀπαναρότωσις 250 τόννων περίπου γαιανθράκων, οἵτινες είχον ἐκφορτωθῆ ἐπὶ ιστιοφόρου. Δύται ἐπιτεωρήσαντες τὰ ὕδατα εὑροῦν αὖτα ἀσθανῆ, αἱ δὲ ζημιές τοῦ σκάφους ἐκ τοῦ πυρὸς ἡσάν αἱ ἀκόλουθοι: «Ενα ξύλινον διαχώρισμα κατεστράψη, ἐλαφραὶ ζημιές ἐσημειώθησαν εἰς τὸ κατάστρωμα, τὸ διακρίσμα τῶν ἀξιωματικῶν ὑπέστη ψφόρων ἀπὸ τὰ διάτακτα, τὸ δωμάτιον τοῦ φυγείου ἐκάλυψε, ἐλλάσθη δὲ καὶ μία ποστής τροφίμων. Τὸ πλοίον ἀνεκχώρησεν τὴν 17ην Ιουνίου διὰ τὸν προσορισμὸν του.

Τὸ σκάφος κατέπλευσε τέλος εἰς τὴν Σαδένναν, ὅπου δημιώσθη ἀνέλκυσή εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 3 κύτος του. (Ιουν. 14—26)

«Δωρίς».— Μετὰ τὴν πρώτην τοῦ προσάρτου εἰς Πλέιτ, προσγράψε καὶ ἐκ θευτέρου, ἀνέλκυσθεν μετὰ 4ήμερον, καθυστέρησος δὲ κατόπιν καὶ

εἰς Recalada, λόγῳ τῶν χαμηλῶν ὕδατων, κατορθώσαν ν' ἀπεπλεύσῃ τὴν 13ην Ιουνίου, ὅπότε μὲ τὴν παλίρροιαν ὑφάσμη ἡ στάθμη τοῦ θαλάσσου ἀσφαλεῖται. (Ιουν. 14)

«Υδραίος».— Κατέπλευσεν εἰς Port Okha, μὲ ὑπερθέρμανσι τοῦ ἑξικοῦ γαιανθρακοῦ φορτίου του, ἐκ τοῦ ὅπου 3000 τ. προωρίζοντο διὰ τὸν λιμένα αὐτὸν καὶ 4000 τ. διὰ Navalakhi. Τὸ ὑπερθερμανθὲν τρῆμα τοῦ φορτίου ἀφεώρησεν 1767 τ. τοῦ κύτου No 4, ἐγένετο δὲ ἡ κατάλληλος ἐργασία πρὸς αποφυγὴν τῆς ἀφαλέσθεως. (Ιουν. 14—15)

«Γεωργός».— Μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν του ἐρρυμουλκήθη εἰς Ντουμπρόνικον πρὸς δεξικανισμόν, ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκεψήν. Τὸ πλοῖον δὲν ἔγινετο δεκτὸν πρὸς δεξικανισμόν, ἐάν προγραμμάτισης ἔχειριγματικοῦ τοῦ τόπου τοῦ φορτίου τοῦ ζημιάς διὰ τὴν ἀπατούμενόν του πανάγη. Εἳς ἀλλού ἐκαρορμός τοῦ πλοίου τοῦ ζημιάς διένεντον νὰ πραγματευθῆται, πρὶν δὲ τοῦ ἀκφερτοῦθη καὶ εἰσέλθῃ εἰς τὰς δεξαμενάς. Εἰδηλώθη μέτο τοῦ πλοίου, διὰ τὸ σκάφος του είναι ησαφαλισμένον διά τον γενικήν ἀδειάν. (Ιουν. 14—17)

«Ἐλένη» (Καλλινίκου).— Ἀποπλεύσαν ἐξ Ἀμερίκης μὲ γενικέν φορτίον διὰ Συρίαν, Παλαιστίνην καὶ Κωνίλιον ἡ γναγάσθη νά ἀπανταλέσῃ εἰς τὴν Ἀμερίκαν πρὸς ἐπισκεψήν τῆς θρησκείας τοῦ Βαλτίσθος τοῦ κοιλινέρου τῆς γαργαλῆς πιέσασε. (Ιουν. 16—18)

«Ορος Πίνδος» (συμαία Παναρά).— Κατευθυνόμενον ἀπὸ Takoradi εἰς Καλαί μὲ φορτίον μεταλλεύματος εἰσέπλευσεν εἰς Λάς Ηάλλας πρὲς παροχήν ιατρικῆς βοηθείας εἰς μέλη τινὰ τοῦ πληρώματός του προσδηλώντας ἀπό δέλτας πυρετούς. Μετὰ παραμονὴν ὥρων τινῶν εἰς Λάς Ηάλλας πάρα τὸ σκάφος εἶηκολούθησε τὸν πλοῦν. (Ιουν. 18)

«Φιλομήλα».— Κατευθυνόμενον ἐξ Σασσοθάρμποτον κανόν εἰς Ἀδομάσιον πρὸς φόρτων τους συνεκρούσθη, λόγῳ τῆς πυκνῆς δριμύλης, μὲ τὸ Ἀγγλικόν φορτηγόν «Willo Dole» παρὰ τὸ Trevoe Head. Τὸ Ἀγγλικόν πανέπλευσεν εἰς Μπάρρο Ρόδης μὲ ζημιές εἰς τὴν πρώσσων καὶ εἰς τὴν διαστρέψαν κύτον πλευράν. Εἰχε τοῦτο ἀρχικῶς ἀναχωρήσεις ἐκ Μπάρρου μὲ Οὐαλλικέν γαιανθρακαὶ διὰ Βορέω, ἐάν δὲ τῆς ουγκρασίας ὑπέστη ζημιάς παρὰ τὸ κύτος Νο 1 καὶ ρήγης μηκούς 3 ποδῶν εἰς θέσην καιριμένην. Ή πάσας της ισάλων γραμμῆς, «Ελλήδην» ἐπίοντος καὶ τὸ ποδόσταυρον τῆς πρώτης προύξαντος ἐπὶ τῆς πρώτης προστριβῆς ζημιάς τινὰς εἰς περικάλα τούτης προστριβῆς. (Ιουν. 17)

«Οστρακον».— Προσήρχεται εἰς τὴν Ποσειδωνίαν τῆς διώρυγος Κορίθου, ἀλλ' ἐπέτρεψε νὰ ἀνέλκυσθει ναυαγοσωστικοῦ. (Ιουν. 18)

«Στέφ. Κωστομένης».— Ἐκ Δάντοιγκ διὰ Σαδένναν, μὲ φορτίον γαιανθράκων, εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κάλλιορ: συνεπέλα πυρκαϊδῆς εἰς τὸ φορτίον τοῦ πρωταρίου κύτου του. Μετὰ τινὰς ὥρας τὸ πῦρ κατεσβόθη καταστρέψαντας εἰς τὴν πρώτην της πρώτην της προστριβής. (Ιουν. 23—25)

«Ζέρφυρος».— Τὸ Ἀγγλικόν «Eppingham» καὶ τὸ Ἑλληνικόν «Ζέρφυρος» συνεκρούσθησαν ἰλαφρῶς εἰς τὸν Τάμεσιν υποστάντα μικροζημάτα. Τὸ Ἀγγλικόν καταπλεύσαν εἰς Κάρδιτφ ἀδειάσμενόθη. (Ιουν. 26)

### Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον

Ιαπωνικά 3 τ. γκρές	6397	Οὐγγρικά 1 τ. γκρές	3733
Νορβηγικά 3 >	5698	Σουηδικά 1 >	1512
«Ελληνικά 1 >	4081	Σύνολον	9 > > 21.421

Κατὰ τὸν μῆνα μῆνα ἐσημιώθησαν γενικῶς 376 ἀδειάτων πλοίων, ἔναντι 320 τοῦ 'Απρίλιου π. ἔ., ἔναντι 398 τοῦ 'Απρίλιου 1932 καὶ 432 τοῦ 'Απρίλιου 1931. Αἱ ἀδειάτων τοῦ 'Απρίλιου τρ. ἔ. ἐφειλονταις εἰς τὰς κάτωθι: αἵτις:

Ζημιάται συνεπέλα τρικυμίας	25
Ναυάργα καὶ ἀγκατασείψεις	1
Ζημιάται κατόπιν προσκράψεως	96
Συγκρούσεις καὶ προσκράψεις	81
Πυρκαϊδή καὶ ἀκρήνεις	22
Εἰς ἄγνοιαν (ἀπτανδρος ἀπώλειαι)	3
Ζημιάται μηχανῶν, ἀξενος καὶ πηδαλίου	54
Βλάβαις ἐκ παντού τούν ἀλλον ἀφορμῶν	94
Σύνολον ἀδειάτων 'Απρίλιου	376

Τὸ ὄλικος ἀπολισθὲν 'Ἑλληνικόν είναι τὸ ναυαγῆσαν εἰς Mayo φορτηγό «Στεφανίδης» (εκ «Πρωτεύεται») τ. γκρές 4081 (τοῦ 1906). Ἐπίσης εἰς τὸν πίνακα τῶν σοβαροτέρων ἀδειάτων ἀναφέρονται καὶ τὰ 'Ἑλληνικά φορτηγά «Μιχαήλ Α.» προσαρέπαν εἰς Μεσσήναν, «Λεωνίδας ΙΙ.» ἐξεκλήσαν εἰς Arcona καὶ «Κάσσος» συγκρουσθέν μὲ τὸ Ιταλικόν «Premuda» εἰς τὸν Βόσπορον.



# THE SIGRI COALING C° LTD

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων "FLOTSKY,"

## ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

## ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

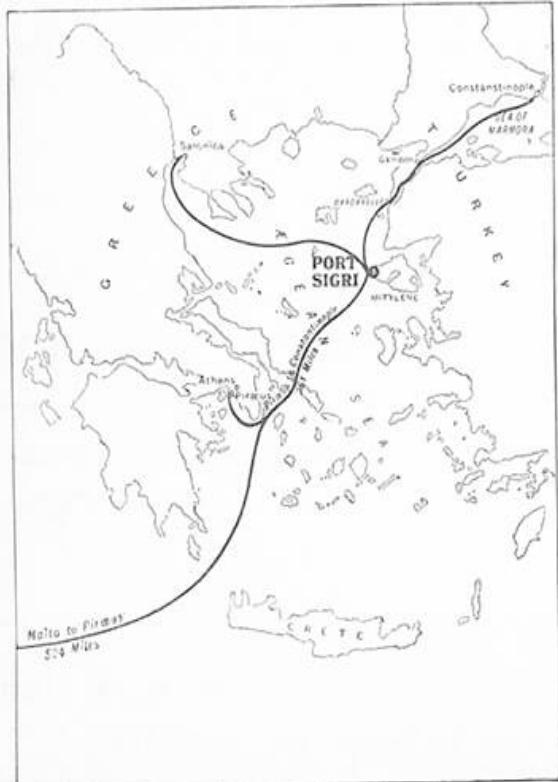
Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

## ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

## ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

## ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΥΝΑ



## ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

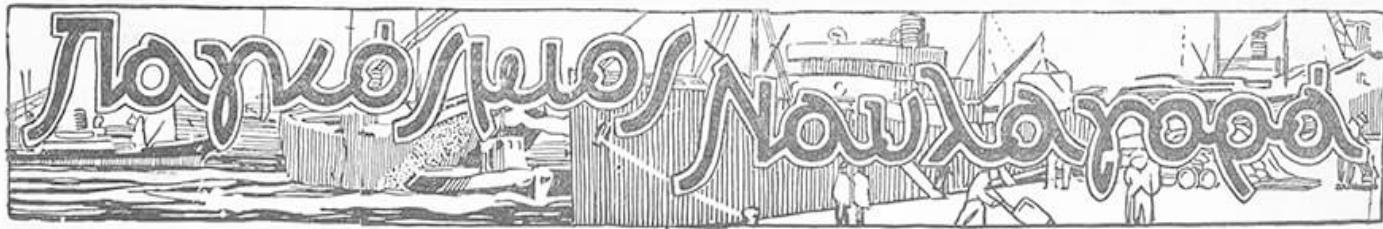
16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL-SIGRI

TOMEHRY-PIRAEUS



## Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς

Διετηρήθη σταθερός ὁ ιόνος τῆς ναυλαγορᾶς καὶ κατὰ τὸ β'. 150ήμερον τοῦ Ἰουνίου, παρὰ τὸν περιορισμὸν τῶν ναυλώσεων, αἵτινες δὲν ἡδυνήθησαν νὰ προσλάβουν τὴν ἔκτασιν ποὺ παρουσίασαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ Ἰουνίου. Ἡ ἀνακούφισις, ἣτις ἐπῆλθε εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ ἐκ τῶν προηγουμένων ἀθρόων ναυλώσεων σκαφῶν καὶ ἡ ἐπιφυλακτικότης τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὰ νάστεύσουν νὰ κλείσουν τὰ σκάφη των, εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σταθερότητα τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Γενικῶς πιστεύεται, ὅτι ἡ μελλοντικὴ ἑξέλιξις τῆς ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας θὰ ἐξαρτηθῇ ἀμέσως ἐκ τῆς πορείας τῆς ἀγορᾶς τῶν γεννημάτων καὶ τοῦ τελικοῦ ἀποτελέσματος τῶν ἑσδειῶν εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς χώρας καὶ εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν. Ἐάν αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι, καὶ συγκεκριμένως, ἔαν ἡ παρατηρηθεῖσα τὸν Ἰουνίου ἐργασία συνεχισθῇ, εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι μία εύρυτέρα μεταφορά γεννημάτων θὰ προκύψῃ διὰ τὴν Εὐρώπην καὶ συνεπῶς θέλει ἐπέλθει ἀνάλογος βελτισμός εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν.

Ἐν τῷ μεταβολῇ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ τὸ ἔτοιμον τονάζεται, διὰ τὸν περιωρισμένον, αἱ δὲ ἀμέσως φορτώσεις ἀποτελοῦν καὶ πάλιν τὴν προνομιούχον ἐργασίαν εἰς τὰς ἑκεῖθεν φορτώσεις. Ἡ ζῆτησις χωρητικότητος ἐκτείνεται καὶ μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου. Δέοντας προστεθῆ, ὅτι ἡ ἐλλειψίς συναγωνισμοῦ ἀπὸ μέρους τοῦ Ρουμανικοῦ ἀριθμούσιτον πρός τὸν τῆς Ἀργεντινῆς, διευκολύνει σπουδαῖς τὰς ἑκατὸν τοῦ Πλέιτ φορτώσεις, δεδομένου μάλιστα, διὰ τοῦ προφατοῦ τῶν κτηνῶν εἰς τὰς Εὐρώπης ὑπέστησαν τόσην καὶ αὐταὶ μειώσιν τῆς παραγωγῆς των, ὥστε—κατὰ τὰς ὑπαρχόνδιας πληροφορίας—ὅλα τὰ ἐν πλῷ φορτία καὶ τὰ ὑπὸ φόρτωσιν τοιαῦτα ἔχουν ἥδη διατεθεῖ. Ἡ κατάστασις αὕτη τῶν ἀγορῶν γεννημάτων ὑπῆρξεν εὐεργετική καὶ διὰ τὰς ἑκατὸν Νοτ. Ἀφρικῆς φορτώσεις, ὑπόθεν,—λόγω καὶ τῆς καλῆς ἑκεῖθεν ἑσδείας—μία ζωηροτέρα κίνησις ἀναμένεται διὰ τὸ προσεχές μέλλον.

Ἐν ἀντιθέσει ὅμως πρός τὴν ζωηρότητα τοῦ Πλέιτ, αἱ ἀγοραὶ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Καναδᾶ παραμένουν ἐν χαλαρότητι, μὲ μικράν, πρὸς τὸ παρόν, ἐργασίαν. Πάντως, ἔαν αἱ τιμαὶ τοῦ οἴτου βελτιωθοῦν—λόγω κακῆς ἑξελίξεως τῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἐν Εὐρώπῃ—προβλέπεται ὅτι ὁ Καναδᾶς θ' αὔξηση τὰς ἑ. Μόντρεαλ φορτώσεις.

Ἡ Ἀπο 'Ανατολὴ ἑστερημένη διαταγῶν, ἐκτός τοῦ τομέως Saigon, ὅπθεν συνεχίζονται αἱ φορτώσεις ὄρυζης, μὲ ποιάν τινα μάλιστα καλυτέραν ζῆτησιν καὶ μὲ τιμάς ἐλαφρῶς βελτιωμένας. Αἱ ἔξι Αὐστραλίας φορτώσεις γεννημάτων μὲ περισσοτέραν κίνησιν, αἰσθανθεῖσαι καὶ αὐταὶ τὸν ἀντίκτυπον τῆς ζωηρότητος τοῦ σιτεμπορίου.

Ἡ κατάστασις εἰς τὸν Δούναβιν, παρὰ τὴν αὐξησιν τῶν τιμῶν τῶν γεννημάτων καὶ τὴν ἑκοῦλωθεσίσαν ζῆτησιν—μετὰ τὴν ἄρσιν τῶν ἀπαγορευτικῶν μέτρων—παραμένει ἀβεβαία πάντοτε, πρὸσα δ' ἐσαγωγὴ καθισταται ἀδύνατος, λόγω τῶν μικρῶν Ρουμανικῶν ὀποθεμάτων, ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῆς Χώρας. Περὶ τὰ τέλη τοῦ Ἰουνίου τρία μόνον σκάφη ἐφόρτων εἰς τὸν Δούναβιν δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, ἐνώ ὄκτω ἀλλα 60.000 τόννων d. w. παραμένουν εἰσέτι ἀργοῦντα ἡ τελοῦν ὑπὸ ἐπισκευήν. Ἡ θέσις τῆς ἀγορᾶς τοῦ Δουνάβεως εἶνε λίαν κρίσιμος καὶ δὲν ἀναμένεται καμμία βελτίωσίς τῆς μέχρι, τούλαχιστον, τοῦ Φεβρουαρίου. Ἡ ἔκστοτε σποραδική κίνησις διὰ μερίδας φορτίων ἀπορροφᾶται ἀπὸ τὰ λαῖνερα. Ἀντιθέτως πρὸς τὰ γεννημάτα, αἱ ἐξαγωγαὶ τῆς Ρουμανικῆς ἔλεισας ἐβελτιώθησαν, ὑπολογίζεται δ' ὅτι κατὰ τὸν πέντε πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἔτους ἑξῆκοτην 7606 βαγόνια ἔναντι 6310 βαγόνιων τοῦ ἀντιτοίχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ π. Ἑ. Αἱ φορτώσεις έλεισας δι' Ἑλλάδα καὶ γενικῶς διὰ λιμένας τῆς Ἐγγύς 'Ανατολῆς συνεχίζονται ικανοποιητικῶς, οἱ δὲ ναύλοι στρέφονται ἥδη εἰς τὰς λ. ὅ. 6 δι' Ἑλλάδα κατὰς βαγόνια, 6 ἔως 6.5 διὰ Συριαν., Παλαιστίνην, 5.5 δι' Ἀλεξάνδρειαν, 8.10 διός Σικελίαν—Δυτ. Ἰταλίαν, 7.15 διά Βόρ. Ἀφρικήν καὶ γύρω τῶν λιρῶν 8.15 διά Μασσαλίαν.

Ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν ἔνα μόνον σκάφος ἐφόρτωσε δι' Ἀμβέρσαν πρὸ διλγάνων ήμερών, οὐδεμία δ' ἀλλή κίνησις σημειούται. "Οοσον ἀφορᾶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ὁ περιωρισμένος χαρακτήρος τῶν ἑκατὸν Νοτίου Ρωσίας ἐσαγωγῶν ἑσπεριούθει, αἱ δ' ὀλίγαι ἐμφανιζόμεναι εἰς τὴν ἀγορὰν διαταγαί, δῆ μόνον κλείσονται μὲ μεγίστην εὐχέρειαν, ἀλλὰ καὶ γίνονται πρόξενοι συναγωνισμοῦ τῶν πλοιοκτητῶν, μὲ φυσικήν συνέπειαν τὴν παρ' αὐτῶν ἀποδοχὴν μειωμένων ναύλων.

Γενικῶς κρινομένη ἡ Ναυλαγοράδα, δὲν παρουσιάζεται κρατημένη εἰς ίκανον ποιητικά ἐπίπεδα ναύλων, διατηρεῖ δύμας σταθερόν τὸν τόνον της καὶ παρέχει δεδομένα διὰ θετικῶν προβλέψεων σταθερότητος, δύον ἀφορᾶ τὰ ὑπερπόντια ταξίδια καὶ διὰ τὰς ἀμέσους, ίδιας, φορτώσεις. Πάντως, ἡ πορεία αὐτῆ τῆς ναυλαγορᾶς ἐξαρτᾶται πάντοτε ἀπὸ τὴν ἑξέλιξιν τῶν καιρικῶν συνθηκῶν καὶ τὴν ἔξ αὐτῶν ἀνάλογον ἐπίδροσαν εἰς τὰς νέας ἑσδείας τῶν γεννημάτων. Ἡ ἀγορά τῆς Μεσογείου —ἡ ὁποία καὶ συγκεντρώνει σοβαρόν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἐνδιαφέρον—ἐμφανίζεται δυσμενεστάτη, κατόπιν τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἐξαγωγικῆς ίκανότητος τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοῦ Δουνάβεως.

Ἀναλυτικώτερον κατὰ τομέας ἀγορῶν οἱ ναύλοι διεκυμάνθησαν εἰς τὰ ἀκόλουθα ἐπίπεδα :

ΠΛΕΙΤ.—"Ἐνα σοβαρὸν ζῆτημα, ποὺ ἀπασχολεῖ εἰσότι τὰ εὐριοκόμενα ἡ κατευθυνόμενα πρὸς τὸ Πλέιτ σκάφη, εἰνε ἡ μείωσις τῆς στάθμης τῶν ὑδάτων τοῦ ποταμοῦ Παράνα, δυσχεραίνουσα κατὰ πολὺ τὰς φορτώσεις ἀπὸ τοὺς ἄνω λιμένας τοῦ Πλέιτ καὶ δημιουργούνσα συγχρόνως μίαν ἀστάθειαν τῆς ἀγορᾶς, λόγῳ ἀνεπαρκείας τῶν πρὸς ἐξαγωγὴν φορτίων εἰς τοὺς κάτω λιμένας. "Οοσον ἀφορᾶ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, κυμαίνονται αὖται διὸ σωσ δίδουν φόρτωσιν ἀρχῶν Ιουλίου εἰς τὸ σελ. 17)—ἔως 176, ἀναλόγως μεγάθευσι πλοίων καὶ λιμένων ἀκορτωσεως. Διὰ φορτώσεις Ιουλίου—Αύγουστου τόνος σταθερότητος ἐπικρατεῖ, ἐπληρώθησαν δε σελ. 16—]έως 17)—δι' Ιούλιον—Αύγουστον. Σημειώτεον, δτι λόγῳ τοῦ μετρίου δύκου τῆς οφισταμένης ἀναυλώτου χωρητικότητος, δυναμένου εὐχερέστατα τὰ ισορροπήσαν πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ζητησεως, ἡ ἀγορά τοῦ Πλέιτ παρουσιάζεται υγειστέρα. Τριάκοντα καὶ πλέον σκάφη ἐκλείσθησαν ἀπὸ Σάν Λορέντζο καὶ διὰ μὲν φόρτωσιν τέλους Ιουλίου ἐπληρώθησαν σελ. 16] κατ' εύθειαν Ἀμβέρσαν, διὰ δέ τὰς ἀρχὰς Ιουλίου 17] ἔως 179 διὰ Σκανδιναύσιν καὶ δι' Ιούλιον—Αύγουστου 15] 12 ἔως 16] δι' Αγγλίαν.

"Ἀπὸ Ροζάριο διὰ Σκανδιναύσιν (Ιούνιον) ἐπληρώθησαν σελ. 18)—καὶ δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16] διὰ β'. 150ήμερον Ιούλιον, μεγάλοι σκάφη, ἐκλείσθησαν δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ εἰς τὰ 15] δι' Ἀπὸ Ροζάριο ἐπίσης, διὰ φόρτωσιν Αύγουστου ἐπληρώθησαν σελ. 14] δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ ἀπὸ Μπουένος Αὔρες κατ' εύθειαν Λίβερπουλ 13] 9, ἔαν Αγγλίαν—Κόντινεντ 14]. "Ἀπὸ Μπάχιον Μπλάγκαν δι' Ιούλιον 14] δι' Αγγλίαν 13]—δι' Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ (Αύγουστον) καὶ 14] δι' Αὔγουστον 15] 12 ἔως 16] δι' Αγγλίαν—Σμβριον.

Αἱ νεώτεραι ἐκ Λονδίνου πληροφορίαι ούδεμίαν ἀλλοίωσιν τῶν ἀνωτέρω τιμῶν τῶν ναύλων ἀναφέρουν. Προστίθεται μόνον, δτι αἱ τόπους λιμενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Πλέιτ, προκειμένου νὰ διευκολύνουν τὴν ἀσφαλῆ κάθισθων τῶν ἐμφόρτων πλοίων ἀπὸ τοὺς ἄνω λιμένας τοῦ Ποταμοῦ πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν διέθεσαν ἀρκετά πλωτά μέσα διὰ τὴν τηματικήν ἐκφόρτωσιν τῶν φορτηγῶν, εἰς δσα σημεῖα ἡ στάθμη τῶν ὑδάτων τοῦ ποταμοῦ Παράνα εἰνε μικροτέρα τοῦ βυθίσματος των. Τὰ πλοία παραλαμβάνουν κατόπιν τὸ φορτίον των ἀπὸ ἔτερα βαθύτερα σημεῖα τοῦ ποταμοῦ καὶ συνεχίζουν τὸν πλοῦν των περιοριζούμενης κατὰ τὸ δυνατόν τῆς καθυστερήσεως των. Διὰ τὴν ἀναγκαστικήν αὐτήν ἐν τῷ ποταμῷ τηματικήν ἐκφόρτωσιν καὶ ἐπαναφόρτωσιν, καθωρίσθησαν μιωμέναι διαπάναι.

Ἡ τελευταία ἐκ Πλέιτ ναύλωσις 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ἦτο ἡ τοῦ ἀπὸ «Περσεύς» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀμβέρσαν 15]—, δψιόν Ρόττερνταμ 15], Αύγουστου 1—15.

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ.—Τὸ Μόντρεαλ μὲ ἐλαχιστην κίνησιν διὰ μερίδας, ίδια, φορτίων καὶ μὲ τιμὰς ναύλων 5] 2 σέντς τὸς 100 λίβρας διὰ Ρόττερνταμ καὶ σελ. 1] 3 τὸ κουωρτερ δι' Αγγλίαν. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας μὲ καλήν σχετικῶν ζῆτησιν, λόγῳ τοῦ διὸ ὅμως τὰς πρὸς τὰ ἑκεῖ διαθέσιμα σκάφη δὲν δύνανται νὰ εύρουν εὐχερῶς ἀπασχολήσιν ἐξ ἀλλών γειτονικῶν τομέων, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων παρέμειναν εἰς τὰς χαλαρά ἐπίπεδα τῶν σελ. 12] 9 ἔως 13]—δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ καὶ 12)—ἀπὸ San Domingo, μὲ πρόβλεψιν δμως βελτιωσεως δι' Ιούλιον—Αύγουστον. "Ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ ούπροχον διαταγαὶ διὰ φορτία παλαιοσιδήρου, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν διὰ τοῦ διὰ ναύλων περιεστρέφοντο εἰς τὰ σελ. 12] 6 ἔως 12] 9 f.i.o. δι' Ιαπωνίαν.

ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.—Οὐδεμία μεταβολὴ ἐπῆλθεν εἰς τὰς τιμὰς τῶν ἔξ Αγγλίας ναύλων διὰ φορτία γαιανθράκων, τόσον διὰ τὴν Μεσογείον, δσον καὶ διὰ τὴν Νότιον Αμερικήν, προβλέπεται δμως διὰ τοῦ διὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Ιούλιον, ἔων ἡ ἐκ Πλέιτ ζῆτησις συνεχισθῇ, θά βελτιωθοῦν οἱ έξ Αγγλίας διὰ Μεσογείον ναύλοι, διότι ἡ ηδη ἔχει καταστη ἑκδηλος ἡ τάσις τῶν πλοιοκτητῶν ὑπὸφεύγουν φορτία γαιανθράκων διὰ τὴν Μεσογείον, δψιόθεν θ' ἀναγκάζωνται κατόπιν νὰ ἔχαποτέλλουν τὰ ἄπι κε-

νά πρός το Πλεύτ, δεδομένου ότι ναύλος έπιστροφής έκ Μεσογείου δυσχερώς δύναται νά έξευρεθῇ.

**ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ—** 'Από την Νότιον Αύστραλιον έξησφαλίσθη μία χωρτικότης εἰς τά σελ. 23/6 (μερίδας φορτίου γεννημάτων) δι' Αγγλίαν, εἰς τὴν ιδίαν δὲ τιμήν προσφέροντα καὶ μερίδες φορτίου ἀπό τὴν Δυτικήν ἀκτήν διά Μεσογείου—'Αγγλίαν—Κόντινεντ. Δι' δρυζαν Saigon πληρώνονται διά Γαλλικήν Μεσογείου αἱ ἐλαφρώδες βελτιωμέναι τιμαὶ τῶν σελ. 23/9. 'Από Durban (ἀραβόσιτον) δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 15— μέ φόρτωσιν Αργυρούστον—Σιμβριον καὶ 15/6 διά Σιμβριον—'Οκτώβριον, ἐκλείσθη δὲ καὶ μία ναύλωσις ἀπό Beira διά Βενετίαν εἰς τὰ 17— μέ φόρτωσιν ἀρχάς Σεπτεμβρίου. Διά Μαντζουριανούς κυάμους καὶ φορτία σπόρων ἀπό τὴν παραλίαν Madras ἀπραξίᾳ.

**ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ—** Αἱ Μεσογειακαὶ ἀγοραὶ μὲ ἐλαχίστην κίνησιν, περιορίζομένην καὶ αὐτήν εἰς τὰ φορτία μεταλλευμάτων. 'Επληρώθησαν ἀπό Κύπρον σελ. 8/9 εἰς ἄπ 4000 τ. διά Ρόττερνταμ, Ιούλιον. 'Από Χουέλβαν διά Garston ἀπ 4500 τ. ἐκλείσθη εἰς τὰ 6/4/2 δι' ἀμεσον φόρτωσιν καὶ ἀπό Μπόναν ἄπ 4500 τ. (φωσφάτα) διά Δουβλίνον καὶ μέ φόρτωσιν τέλους Ιουνίου, ἔδεχθη σελ. 7/—.

'Ο Δούναβις ἐν τελείᾳ ἐκπτώσει διά φορτία γεννημάτων ἡ δέ Μαύρη Θάλασσα ἐλαχίστην προσέφερεν ἔργασίαν εἰς τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν. Πτωχοὶ οἱ ἑκεῖθεν ναύλοι καὶ ἀραιαὶ αἱ ἐμφανίζομεναι διαταγαί, οὐδὲν τὸ ίδιαιτερον ἐνδιαφέροντον ἐνεῖχον. Τὸ ἄπα Αἴγαντον ἐκλείσθη ἐκ Μαριουπόλεως 1500 τ. γαιανθράκας εἰς τὰ σελ. 4/— f.i.o. διά Γαλάτους ή Βρατίλαν, μέ συμπλήρωσιν ἐκ Χερσοδόνος 1200 τ. γενικῶν εἰδῶν εἰς τὰ σελ. 4/6 f.i.o.

Δι' Ἑλληνικά μεταλλεύματα ἐκλείσθη τὸ ἄπα. 'Ελλάς (εκ «Παντελῆς») ἐκ Θεσσαλίκης 3500 τ. διά Τύνιδα σελ. 4/9 f.i.o., ἀμεσον φόρτωσις καὶ ἀκολούθως ἀπό Σφάξ 3500 τ. φωσφάτων δι' Αγκόνα λιρέττας 9.25, Ιούλιον 15—25. 'Εξ Αγκόνος τὸ σκάφος τοῦτο θά παραδοθῇ εἰς τοὺς ἀγοράσσαντας αὐτὸν Ιταλούς διαλυτάς.

### Ἡ κοινοπραξία τῆς Βαλτικῆς διά τὴν ξυλειαν.

Ἡ συγκροτηθεῖσα κοινοπραξία μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν Βαλτικῶν Χωρῶν, τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς μεταφορὰς ξυλείας ἐν Βαλτικής καὶ Λευκής Θαλάσσῃ, σκοπὸς τῆς ὁποίας εἰναι διατήρησις τῶν ναύλων εἰς ἵκανοποιητικὰ ἐπίπεδα, ηδρύνθη τελευταίως διὰ τῆς συμμετοχῆς τοῦ μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ τῶν Γερμανῶν, Λιθουανῶν καὶ Ἐσθονῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν δοπίων τὰ σκάφη ἀπασχολοῦνται εἰς παρόμοια ταξίδια.

Κατόπιν τῆς τοιαύτης συμμετοχῆς ὁ Ὀργανισμὸς τῆς Κοινοπραξίας, εἰς ἥν μετεῖχον ἀπὸ τῆς Ιδρύσεως του (9 Μαΐου) μένον οἱ Σκανδινανοὶ καὶ Φινλανδοὶ ἐφοπλισταί, συγκεντρώνει σήμερον τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητος τῆς ἐργαζομένης εἰς τὰς μεταφορὰς ξυλείας. Τὰ μετέχοντα σκάφη ἔχουν συνολικὴν μεταφορικήν ἵκανότητα 830.900 standards.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτης κοινοπραξίας κατέστη ἀπό τινος ἔκδηλον εἰς τὰς κυαλίωσις ξυλείας. Αἱ τιμαὶ ἐβελτιώθησαν σημαντικά, ἐφόσον οἱ φορτωταὶ δὲν δύνανται νὰ καλύψουν εὐχερῶς τὰς ἀνάγκας των ἀπό χωρητικότητα μὴ μετέχουσαν τοῦ Ὀργανισμοῦ.

### Πειραιϊκή ναυλαγορά

Μὲ παντελὴ σχεδὸν ἔλλειψιν διαταγῶν διὰ γεννήματα, ἐστεργμένα: ἐνδιαφέροντος καὶ μὲ χαλαράς τὰς προσφερομένας τιμὰς τῶν ναύλων, διέρρευσαν, ως κάτωθι, κατ' εἰδη φορτῶν καὶ ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἐξαγωγαῖ, διαρκοῦντος τοῦ 6'. 15θημέρου τοῦ Ιουνίου.

**ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ:** Οὐδεμία ἀξία λόγου πρᾶξις ἔλαθε χώραν, ἡ δὲ ζῆτησις τοννάζ διὰ μεταφορὰν γεννημάτων ὑπῆρχεν ὀνοματεική, μὲ προσφερομένους ναύλους τελείως ἀσυμφόρους. 'Πηρχον καὶ ὑπάρχει ἀκόμη μία διαταγὴ 6000 τ. maxima, δι' Ἀμβούργου κατὰ πλάνων πιθανότητα, λόγῳ ὅμως τῶν Γερμανικῶν περιοριστικῶν τῆς ἐξαγωγῆς συναλλάγματος μέτρων, ἀλλὰ καὶ διότι: διὰ λιμήν τοῦ Ἀμβούργου είναι πολυάπανον, οἱ πλοιοπιθηταὶ: σύδολως ἐνδιεφέρθησαν δι' αὐτήν. Σημειώθεν ἀκόμη διὰ μέχρι τῆς στιγμῆς δὲν ὑφίστανται καὶ ἐνδείξεις διὰ μελλούσας ἐξαγωγᾶς Ρωσίαν γεννημάτων, ἡ δὲ ἀρχούσα εἰς τὸν λιμένας μας σεβκοτή χωρητικότης, φείνεται διὰ δυσκόλως θέλει: ἀπορροφηθῆ.

**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:** Πληγροφορούμεθα, διὰ πάραγουν διαταγαὶ δι' Ιταλίαν, Βελγίου, Ολλανδίαν καὶ Βόρειον Αμερικὴν διὰ τὴν μεταφορὰν ωρισμένων ποσοτήτων γαιανθράκων ἡ ἀνθράκιτος, δὲν ἐγγίζεται καὶ ἐνδείξεις διὰ μελλούσας ἐξαγωγᾶς Ρωσίαν γεννημάτων, ἡ δὲ ἀρχούσα εἰς τὸν λιμένας μας σεβκοτή χωρητικότης, φείνεται διὰ δυσκόλως θέλει: ἀπορροφηθῆ.

**ΣΥΛΕΙΑ—** Δι' Ἀλεξανδρειαν, Γιάφαν, Χάϊφαν καὶ Δυτ. Ιταλίαν ὑπάρχουν μερικαὶ διαταγαὶ, ἀλλὰ προσφέρονται δι' αὐτὰς τοῦ ναύλου: ἀσυμφόροι. 'Εδον οἱ ναυλωταὶ ἐπιμίσουν εἰς αὐτούς, δὲν ἐλπίζεται, διότι θά δυνηθεῖν γὰρ ἐξασφαλίσουν σκάφη.

Διὰ ξυλείαν ἔξ Ἀρχαγγέλου ὑπάρχουν διαταγαὶ τινὲς διὰ σκάφη μετρίας χωρητικότητος μὲ προσφέρονται τὴν Ἀλεξανδρειαν, δὲν ἐγγίζει διάμως μέχρι τῆς στιγμῆς, ἐὰν ἐκλείσθησκαν.

**ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ—** Υπάρχουν μὲ φόρτωσιν Αργυρούστοι μερικαὶ διαταγαὶ διὰ Κόντινεντ καὶ Σουηδίαν, ἀλλὰ προσφέρονται δι' αὐτὰς τοῦ ναύλου ἀσυμφόροι. Εδον οἱ ναυλωταὶ ἐπιμίσουν εἰς αὐτούς, δὲν τοῦ διτ: δὲν πρόκειται περὶ ἀμέσων φορτώσεων, φροντίζουν οἱ ναυλωταὶ νὰ ἐπιτύχουν τὰς τιμάς των.

### Αἱ δίκαιαι διά τὰ ναυάγια

Ἐκ Λονδίνου μᾶς πληροφοροῦμεν, διότι ἀρχούται ἐκδικαζόμενα: ἐνώπιον τῶν Αγγλικῶν δικαστηρίων αἱ ὑποθέσεις ναυαγίων διατάχουν Ελληνικῶν σκαφῶν. Πρώτη ἐκ τῶν ὑποθέσεων τούτων είναι ἡ τοῦ φορτηγοῦ «Μιχ. Ν. Μαρζή». Σημειώθεν διότι δι' ὅλα τὰ ἐκδικασθησόμενα ναυάγια δὲν ὑπάρχουν ἀσύμη σχετικαὶ ἀποφάσεις τοῦ εἰδίκου ἐν Αθήναις ἀνακριτικοῦ συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ΚΑΤΑΒΑΘΜΕΙΣΙ ΑΠΟΖΗΜΙΟΣΕΙΣ  
MP. 36.000 000



ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΑΠΟΒΕΜΑΤΙΚΑ  
MP. 15.000.000

### “TZENEERAL,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΤΔ  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ—ΠΥΡΟΣ—ΖΩΗΣ  
ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟ 1885

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

“Ι.Δ.ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ, Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ—ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ ΙΙα ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΝΟΤΑΡΑ 95  
(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 21-741)

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

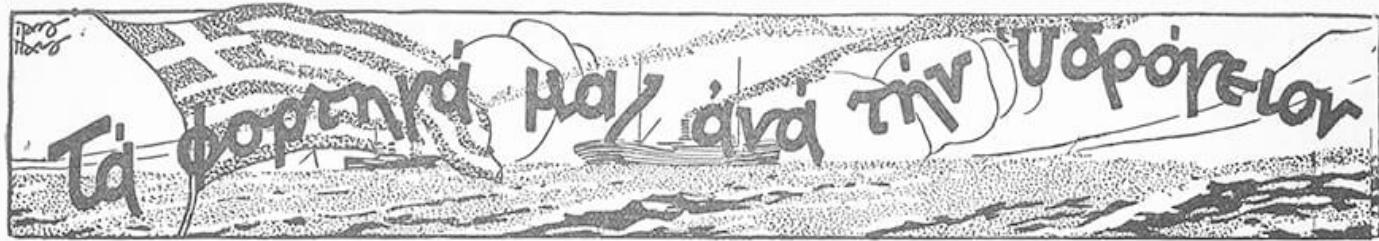
ΕΠΙ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ, ΕΝΟΙΚΙΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΕΠΙΠΛΩΝ  
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ Κ.Α.Π.

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΓΓΥΗΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ, ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΡΑΓΣΕΩΝ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΚΛΟΝΗΣ Κ.Α.Π.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ





ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόνος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Έπιφανιάδη	11	1656	άνεγκ. Λιθορόντα 29 Ίουν. διά: Ρωσίαν
Άγιος Βίκτωρες	Κ. Καρούζη	95	1550	έφθ. Ηπειρώτα 2 Ίουν. και άνεγκ. 20 διά Ρωσίαν
Άγιος Βλάσιος	Ίων. Χανιώρη	07	3227	άνεγκ. Βασιλίαν 17 Ίουν., Γέρακτάρη 27 διά *Αρχάγγελον
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεγκ. Σάν Νικολάς 2 Ίουν. διά: Μαδέρας
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άργειτ Ηπειρώτας άπό 22 Μαΐου
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λευθέτη—Μ. Φακη	13	4572	διήλθος Λάζ Πάλμρις 27 Ίουν. διά: Γένοβαν
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	άνεγκ. Ρόττερνταρ 21 Ίουν. διά: Καλλιάρε:
Άγια Μαρίνα	έπ. «Κάσσος»	12	4151	διήλθος Μαδέρας 24 Ίουν. διά: Λονδίνον
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίτη	19	4514	διήλθος: βραχτάρη 26 Ίουν.
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διήλθος Καλύβης 14 Ίουν., Γέρακτάρη 24 διά Ρουβί, φθάνει: 1 Ίουλ.
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άργειτ Ηπειρώτας άπό 11 Μαΐου
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	έφθ. Ηπειρώτα 15 Ίουν.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	άργειτ Ηπειρώτας άπό 15 Μαρτ.
Άδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Ηπειρού	08	4537	άνεγκ. Bureia 22 Ίουν. διά: Viipuri
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούσα κλπ.	84	1324	άργειτ Χίον άπό 15 Μαρτ.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άργειτ Ipswich άπό 28 Απρ.
Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	έφθ. Άλεξανδρείαν 16 Ίουν. και Ηπειρώτα 26.
Άιγαιον	Πελοποννησίου-Σκριβάνου	12	1755	έφθ. Girgenti 6 Ίουν., Ραβένναν 17 και Ηπειρώτα 28
Άιγανες	άδ. Πατέρα	17	3792	άνεγκ. Μπάρρο 7 Ίουν., Λάζ Πάλμρις 15 διά Σάντος
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	διήλθος Αλιώροις 13 Ίουν. διά: Ρωσίαν
Άινος	A. Λούζη	10	3554	άνεγκ. Μη. "Άρρες 16 Ίουν. διά: Μαδέρας
Άιόλος	N. I. Λόρα κ.λ.π.	02	3051	έφθ. Στοκχόλμην 12 Ίουν. και Ηπειρώτα 14 διά Λένινγκραδ
Άις Γιώργης	Νορ. Σιγάλα	08	2098	διήλθος Αλιώροις 20 Ίουν. διά: Καζαρπλάγκαν
Άδαμας	Μηχ. Αλιμού	18	4144	άνεγκ. Μπάρρο 8 Ίουν., Λάζ Πάλμρις 16 διά Ροζέροι
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσκου	13	4342	διήλθος Γέρακτάρη 15 Ίουν. διά: Ηλέτ
Άκτη	έπ. «Κάσσος» A. E.	20	4261	διήλθος Μαδέρας 18 Ίουν. διά: Ρόττερνταμ, έφθ. 28
Άλεκος	N. Κωττακη	06	4395	άνεγκ. Ρόττερνταμ 5 Ίουν. διά: Ρίον Ιανέσιρον
Άλεξανδρα	K. Καρρά	13	4355	άνεγκ. Μπάρρο 1 Ίουν. διά: Σάντος
Άλικη	N. Γ. Λιβανού	17	5140	άνεγκ. Μη. "Άρρες 6 Ίουν. διά: Λάζ Πάλμρις
Άλκυων	Κα. Ε. Λ. Λεμού	95	2701	άργειτ Χίον άπό 29 Ίουν. 1932
Άλφειδος	Σ. Λιδιανού	20	5116	έφθ. Μη. Μπλάχικαν 12 Ίουν. και άνεγκ. 17 διά Μαδέρας
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	διήλθος "Οράνι 21 Ίουν. διά: Εμπεν
Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτη	99	3025	έφθ. Κέρνοντ 14 Ίουν.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργειτ Οινούσας άπό 8 Ίουν.
Άνδρέας	Σ. Γ. Ραζή	19	3566	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Ίουν. και άνεγκ. 20 διά Γέδυνα
Άνδριωτης	Ν. Κυδωνιάσω	12	4393	έφθ. Στρατεύσαντα 11 Ίουν. και Ηπειρώτα 17
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Μη. "Άρρες 7 Ίουν. και άνεγκ. 14 διά: "Αγ. Βικέντιον
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Madras 10 Ίουν. και Cocanada 21.
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	άργειτ Ηπειρώτας άπό 17 Φεβρ.
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Μαζαράκη	21	4442	διήλθος Γέρακτάρης 17 Ίουνίου διά: Σάντας Μοντεβίδεο.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	διήλθος Γέρακτάρη 17 Ίουν. διά: Μη. "Άρρες
Άννα Σταθάτου	έπ. Σταθάτου	15	5885	έφθ. Legaspi (Άπω Άντιλη) 13 Ίουν.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	K. Μιχάλου	05	3298	άνεγκ. Σάρφεν 16 Ίουνίου διά: Servola, έφθ. 23
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργειτ Ηπειρώτας άπό 15 Ίουν.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Άλεξανδρείας 7 Ίουν. και άνεγκ. 16 διά Μαρζλίν
Άντωνης Γ. Λεμού	Σ. και Λ. Λεμού	11	4410	έπ. πλήρ. έπ. Ροζέροις διά: Κόντινγεντ 28 Ίουν,
Άντωνης Μίχαλος	K. Μιχάλου	01	3511	άργειτ Ηπειρώτας άπό 11 Μαΐου
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Αγοράγγελον 6 Ίουν. και άνεγκ. 15 διά: Αλγυρίσταν
Άντωνιος Δ. Κυδωνιεύς	Δ. Κυδωνιάσω	07	3920	άργειτ Σάρον άπό 20 Μαΐου
Άντωνιος Σταθάτου	άδ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεγκ. Ηπειρώτας 26 Ίουν. διά: Ηλέτ
Άντζουλεττα	μήσ. Άντ. Γιαννουσιάτου	07	2693	άργειτ Ηπειρώτας άπό 16 Μαΐου
Άξιδης	Σ. Λιδνού	19	5289	έφθ. Μη. "Άρρες 15 Ίουν. διά: Λάζ Πάλμρις
Άποκια	Z. Βαλιά	05	3607	έφθ. Σαζόνιαν 21 Ίουν. και άνεγκ. 28 διά Ηπειρώτα
Άργεντίνα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	άνεγκ. Μη. "Άρρες 12 Ίουν., Σάντος 22 διά Λάζ Πάλμρις
Άργολικός	Μαρ. Έμπειρηκου	21	4786	έφθ. Βρατλαν 11 Ίουν. (διά: Αμδέραχν)
Άρδεμουσα	Ν.κ. Καρπούρη	11	3693	έφθ. Κάρδιφ 23 Ίουν.
Άριάδην	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	έφθ. Σπέτζεν 21 Ίουν. Παρεδόμη πρόδις διάλυσιν
Άριάδην Παντελή	έπ. «Μαρμαρά»	10	4445	άνεγκ. Ροζέροι 1 Ίουν. και Ντεκάρ 23 διά: 'Οράν
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Γένοβης 14 Ίουν. και άνεγκ. 23 διά: Ντέρερ
Άρτεμις Πήττα	Ηύττη	06	1433	έφθ. Βρατλαν 21 Ίουν. (διά: Κατάνη)
Άρτεμισία	Π. Μακρή	06	4343	έφθ. Θηνίκη 13 Ίουν.
Άρχαγγελος	άδ. Λιδνού	17	4349	έφθ. Μη. "Άρρες 7 Ίουν.
Άρχων	Κωστή Λαζαρού	21	1364	έφθ. Γαλάτας 22 Ίουν. (διά: Ηπειρώτα)
Άσημίνα Μπάτικα	Π. Μπάτικα	95	1495	έφθ. Θηνίκη 25 Ίουν.
Άσία	'Ολιδιέ	92	2893	έπ. Ησπέλακον άπό 12 Ίουν. 1932. Σταθμός άνθυσεκένσεων
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	διήλθος Φραν. Νορδάνα 7 Ίουν. διά: Μη. "Άρρες, έφθ. 20
Άστασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	διήλθος Καλύβης 14 Ίουν. διά: Καλλιάρχης—Καλλιάρχης—Θήρων 27. Φεβ.
Άστης	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	έφθ. Όθησσον 23 Ίουν.
Άττικός	A. Λούζη	06	4078	άνεγκ. Νεσάτσας 9 Ίουν. διά: Αγ. Βικέντιον
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	άνεγκ. Σύρον 19 Ίουν. Καλύβης 21 διά: Ρωσίαν
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	έφθ. Σάντος 15 Ίουν.
Βάντα	Θ. Έπιφανιάδη	03	4190	άργειτ Σαζόνιαν άπό 17 Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόνος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Η. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεγ. Λιάνιγραδ 19 Ιουν. "Ελαινόρ 23 διά Τάνι ̄φθ. 26
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	̄φθ. Ληδ 11 Ιουνίου.
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	άργει Σύρον ἀπό 14 Μαρτ. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους εἰς πλάστη Έλλαδος—Σάτας (οίνοι)
Βενιζέλος	ἀδ. Σιφναίου	10	1005	̄ηγλήθε Ζευπρούγκα 28 Ιουν. διά Cotrone
Βιολαντή Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	̄ηγλήθε Κλιν 20 Ιουν. διά Νεσπλίν—Τρίπολιν
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκη	17	1918	άνεγ. Ν. Γόρκην 18 Ιουν. καὶ Χάρπτος Ρότη 21 διά Μπ. "Αύρας
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	άργει Σύρον ἀπό 13 Απρ.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σωμοθράκη	05	3885	̄φθ. Πειραιά 18 Ιουν. καὶ άνεγ. 20 διά Ρωσίαν
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	̄φθ. Σαργκουλάδην 17 Ιουν.
Βόρις	ἕτ. «Βλάσσος»	17	5166	̄φθ. Ν. Γόρκην 19 Ιουν.
Βύρων	Έθνικής	14	9272	
Γαρδελάνι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	διηγλήθε Κλιν 15 Ιουν. διά Λιξόρνο
Γαρουφαλιά	Μάρκου Λαζαρού	14	4708	άνεγ. Νιούπορτ 14 Ιουν. διά Μπ. "Αύρας
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεγ. Ηλέναρη. 2 Ιουν. διά Ρίον Ιανέτρον
Γεώργιος Η.	Θ. Επιφανίδη	03	4052	άργει Πειραιά ἀπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς	Ν. καὶ Γ. Σιμπουρά	96	2187	̄φθ. Λιξόρνο 8 Ιουνίου καὶ άνεγ. 18 διά Όζηςσον, ̄φθ. 27
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	̄φθ. Ημιαγχρα 15 Ιουν. καὶ άνεγ. 22 διά Μπ. "Αύρας
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διηγλήθε Κοντοπούλειν 12 Ιουν., Γιβραλτάρ 20 διά Δανίκων, Niton 26
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διηγλήθε Λάζ Πάλμας 20 Ιουν. διά Ρότερνταμ
Γεώργ. Μ. Λιβανός	ἀδ. Λιβανοῦ	28	3831	̄φθ. Μπουένος "Αύρας 21 Ιουν.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	εἰς λιμένας τῆς "Άπω Ανατολῆς ἀπό 26 Μαΐου
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κλπ.	05	4391	διηγλήθε Όρχη 9 Ιουν. διά Βενετίαν, ̄φθ. 17 καὶ Ραζένιαν 28
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρης	01	2238	̄φθ. Σαργκουλάδην 18 Ιουν.
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλικανοπούλου	90	2538	̄φθ. Πειραιά 17 Ιουν. καὶ Καλάμις 25
Δαναδές	Η. καὶ Γ.Κ. Λεμές	06	4419	διηγλήθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Ηλέτ
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	άργει Χίον ἀπό 11 Φεβρ.
Δάφνη	Γ. Λουκαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρουέ, ἀπό 17 Μαρτ. 1933. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Δάφνη	Ν. Λουκαρδοπούλου	18	4882	άνεγ. 'Αλεξανδρείαν 11 Ιουν. καὶ Όρχη 19 διά Χούλλ
Δελφίν	Λῶ καὶ Αγριβάσση	06	3816	άργει Πειραιά ἀπό 1 Ιουν.
Δέσποινα	Κορσάκ καὶ Γεωργιλή	09	4461	άνεγ. Ardrossan 12 Ιουν. διά Munksund, ̄φθ. 20
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	̄φθ. Ηλένη 8 Ιουν. καὶ Βόλον 15 καὶ Πειραιά 28
Δέσποινα	ἕτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	̄φθ. Δαυγκέρην 15 Ιουν. καὶ άνεγ. 20, Τάνι 22 διά Μούρικων
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λεμές	05	3338	άργει Οινόσους ἀπό 1 Ιουν.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεγ. Ηλένη 23 Ιουν. διά Ηλέτ
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ Κ. Δανιόλου	06	3824	̄φθ. Ρότερνταμ 16 Ιουν. καὶ άνεγ. 25 διά Τοιθαδένιαν
Δημ. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	̄φθ. Ραζένιαν 16 Ιουν.
Δημ. Τιγγλέσης	σίδην Δ. Τιγγλέση	18	5275	άνεγ. Μπ. "Αύρας 7 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλιας	99	3534	̄φθ. Μαρζλιν 17 Ιουν.
Δημ. Νομικός	Λευκά Νομικοῦ	03	1171	̄φθ. Γαλάτεια 22 Ιουν. (διά Θεονην)
Διαμάντων	ἀδ. Τακτοδόμορου	03	2281	διηγλήθε Κλιν 16 Ιουν. διά Σαρδίνιαν.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	̄φθ. Χερσόνηα 20 Ιουν.
Διον. Σταθάτος	έταρφ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	διηγλήθε Κονιγκλιν 11 Ιουν., Πειρία 21 διά Σιγκαπούρην
Διόφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	̄φθ. Ρότερνταμ 18 Ιουν. καὶ άνεγ. 20 διά Kemi
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρέαση	06	4227	̄φθ. Νεάπολιν 11 Ιουν. καὶ Πειραιά 28
Δούναβις	Ασων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	διηγλήθε Γιβραλτάρ 12 Ιουν. διά Μπάχ, Μπλάγκων
Δύο Φίλοι	Ρωπάτακη καὶ Ρούσσου	03	3547	̄φθ. Βενετίαν 14 Ιουν., καὶ άνεγ. 28 διά Κ.πολιν
Δωρίς	Ήλ. Χατζηλία	17	4601	άνεγ. Πλέιτ 13 Ιουν. διά Ταννερίφαν
"Εβη	Ν. Γ. Λιδνού	13	4521	̄φθ. Λιρεπούρι 15 Ιουν. καὶ άνεγ. 22 διά Viipuri
"Εδίσων	"Εθνικής	96	1103	άργει Πειραιά ἀπό 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	διηγλήθε Κονιγκλιν 22 Ιουν. διά Αματαρέταρη
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεγ. Ροζάριο 6 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλιας	08	3860	̄φθ. Ροζάριο 19 Ιουν.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4161	̄φθ. Πόρτ Σάιτ 17 Ιουν. καὶ Πειραιά 29 διά Ηλέτ
'Εκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	εἰς Βλαχιδεστόν 20 Ιουν.
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	έπανέπλευσεν Αμδέρσον 17 Ιουν.
'Ελένη	Δ. Λως	01	1882	άργει Πόρον ἀπό 14 Ιουν.
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άνεγ. Πειραιά 25 Ιουν. διά Ρωσίαν
'Ελένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	άνεγ. Μπ. "Αύρας 1 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας.
'Ελένη Τ.	Δ. Τεργ:άζου	97	3039	άνεγ. Πειραιά 25 Ιουν. διά Σαργκουλάδην, ̄φθ. 27.
'Ελισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά ἀπό 14 Μαΐου
'Ελισάβετ Β.	Γ. Γρέγου	04	4619	άργει Πειραιά ἀπό 14 Απρ. 1933
'Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	̄φθ. Ρίον Ιανέτρον 23 Ιουν.
'Ελληνηκό	Παπαδημητρίου	01	3059	̄φθ. Βόλον 6 Ιουν.
'Εμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον ἀπό 27 Δεκ. 1931
'Επαμ. Κ. Εμπειρίκος	Υιοί Επ. Εμπειρίκου	27	4385	̄φθ. Ασνίδον 18 Ιουν. καὶ άνεγ. 25 διά Σούντερλαντ
'Εργονύλα	N. Τακτοδόμορου	05	2715	̄φθ. Πειραιά 7 Ιουν.
Εύβοϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	̄φθ. Χατζηφαν 7 Ιουν.
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	̄φθ. Μαρζλιν 10 Ιουν.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	φθάνει Λονδίνον 1 Ιουλ.
Εύγενη Χανδρή	Ίων. Χανδρή	20	4862	διηγλήθε Φ. Νορδίνηα 18 Ιουν. διά Γένοβην
Εύθαλια	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3653	̄φθ. Ρότερνταμ 11 Ιουν. καὶ άνεγ. 20, Γιβραλτάρ 26 διά Αγκόνων
"Εβρος	ἀδελ. Λ. βιζνού	18	5283	̄φθ. Μπάρρηα 12 Ιουν.
Εύτυχία	Γ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	Γρ. Βεργωτῆ	09	2993	άνεγ. Μπάρρηα 10 Ιουν. διά Αρχαγγελον. ̄φθ. 18
"Εψιλον	Ασων. Ν. Εμπειρίκου	11	5461	διηγλήθε Ήπικαν 12 Ιουν. διά Μάντζεστερ ̄φθ. 26
Ζάννες Γούναρης	ἀδ. Γούναρη	07	4407	̄φθ. Μπλέφαρον 10 Ιουν.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	̄φθ. Ρίον Ιανέτρον 11 Ιουν.
Ζεὺς	"Ηλ. Χατζηλία	20	5842	άργει Σύρον ἀπό 3 Ιουν.
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	̄φθ. Λονδίνον 12 Ιουν., καὶ Κάρδιφ 22
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	̄φθ. Μουρμαλάνα 12 Ιουν. καὶ Κωνιγκλιν 21
"Ηρων	Χρ. Γ. Σορότου κλπ.	06	1516	διηγλήθε Γιβραλτάρ 23 Ιουν. διά Ρουέ, ̄φθ. 26
"Ηφαιστος	σίδην Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεγ. Αλεξανδρείαν 19 Ιουν. διά Πότι, ̄φθ. 25
Θάλεια	"Ηλία Συλλ	17	4574	άνεγ. Νεκότεσα 21 Ιουν. διά Αμβέρσαν
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	̄φθ. Σύρον 17 Ιουν. καὶ Καντιλι 23

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	άνεχ. Μπ. "Άδειας 16 'Ιουν. δι' "Αγ. Βικέντιον
Θεόδωρος Τ.	Λ. Τεριάζου	12	3109	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
Θεοφανός	χρεσλαφ. Λ. Ιωαννού	17	4210	άνεχ. "Ιμαγγάρη 9 'Ιουν. διά Ρίον "Ιανέτρον
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σπ. Πολλέμης	10	4427	άνεχ. Ροζάριο 7 'Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινού	11	3726	άνεχ. Μπάρρυ 16 'Ιουν. διά Μπέλφαστ, έφθ. 22
Θέτις	Ε. Χατζηλάζης	30	4123	άνεχ. Νέρνσον 19 'Ιουν. δι' "Αλεξάνδρειαν
Θέτις Α.	Γ. Άνδρεαδης	10	4111	άνεχ. Ηεράπαλ 30 'Ιουν. διά Γαλάτας:
Θράκη	Λ. Τεριάζου	17	982	έφθ. Στρατών: 18 'Ιουν.
Θρασύβουλος	Λ. Βογιατζής	12	3693	άνεχ. Μπ. "Άδειας 16 'Ιουν. δι' "Αγ. Βικέντιον
"Ια	Η. Χατζηλάζης	17	4860	άργεις Σύρους ἀπό 22 'Απρ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Χερσόνεζα 18 'Ιουν.
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	έφθ. Λαγκίνον 20 'Ιουν.
Ιθακος	Γ. Δρακούλης	06	4070	άνεχ. Σαρδηνίας 10 'Ιουν. δι: "Οδησσόν, έφθ. 19
Ιλισσός	Τσ. Γ. Α. Ιωαννού	15	4724	έφθ. Ροζάριο 15 'Ιουν.
Ιονία	Η. Χατζηλάζης	08	3742	φθάνει: Σάντα Φέ 1—2 'Ιουν.
Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	έφθ. Βενετίαν 13 'Ιουν. και Ραδένναν 21
Ισημήνη	Στεριώτη και Σιά	90	2399	έφθ. Θεσσαλίην 7 'Ιουν.
Ιωάννα	Ελ. Βελλιώτη	01	1192	σιγ. Γαλάτας: 23 'Ιουν. (διά Τρίπολην—Τόνιδα)
Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	έφθ. Ηεράπαλ 14 'Ιουν. και άνεχ. 21 διά Ρωσίαν
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4118	έφθ. Νεκτάσεων 17 'Ιουν.
Ιω. Καρράς	χρεσλ. Καρράς	17	3527	έφθ. Μαργαρίταν 11 'Ιουν.
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	έφθ. Santander 11 'Ιουν. και Κάρδιψ 19
Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	610	άνεχ. Ηεράπαλ 26 'Ιουν. διά Ζουγκουλδάκη
Ιω. Π. Γουλανδρής	χρ. Γουλανδρής	10	3750	έφθ. Ardrossan 18 'Ιουν. και άνεχ. 21, Wick 23 δι: "Αρχάγγελον
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεχ. Τάνι 16 'Ιουν. διά Βέρ. Θάλασσαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άργεις Ηεράπαλ από 23 'Απρ.
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3095	άργεις Ηεράπαλ από 18 'Απρ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2918	έφθ. "Αρχάγγελον 10 'Ιουν. και άνεχ. 23 δι: "Αλεξάνδρειαν
Καθαρίωτισσα	Γ. Καραβία	13	1877	έφθ. Τάνι 12 'Ιουν. και άνεχ. 14 δι: "Αρχάγγελον, έφθ. 23
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άργεις Ηεράπαλ από 10 Μαΐου
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Μπ. "Άδειας Ρόδης 13 'Ιουν.
Καλουόδη	Γ. Ασημαρίτη	01	4921	σιγήλος Αλές Πάλμας 11 'Ιουν. διά Λάζ
Καλυψός Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	σιγήλος Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Ηλέιτ
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3514	άργεις Ηεράπαλ από 11 Νοεμ. 1932
Καρράς	χρ. Καρράς	18	5251	έφθ. Ροζάριο 3 'Ιουν. και Μπ. "Άδειας 12
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	άργεις Ηεράπαλ από 16 Μαΐου (Επισκευή ζημιών)
Κάτε	Ν. Λουκαρδοπούλου	18	5197	σιγήλος Σαγκάην 15 'Ιουν. διά Βλαδιμεστόκη
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2195	έφθ. Ηεράπαλ 10 'Ιουν.
Κατίγκω	Κ. Χατζηλάζης	96	2578	έφθ. Αρχάγγελον 12 'Ιουν. και άνεχ. 22 δι: "Αλεξάνδρειαν
Κατίνα	N. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	άργεις Χίον από 7 'Ιουν.
Κατίνα Βούλγαρη	Ν. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άνεχ. Μπ. "Άδειας 16 'Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Κέηπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Δάντσιγκ 6 'Ιουν. και Hammershus 22
Κεραμίδης	Ν. Λουκαρδοπούλου	17	5085	σιγήλος Κωνιάτων 13 'Ιουν., Σουέζ 18 διά Βλαδιμεστόκη
Κεχρέας	Θ. Επιφυνιάδη	12	1968	έφθ. Ηεράπαλ 10 'Ιουν.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	σιγήλος Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Κόντινεντ
Κονδύλης	Γ. Κενδύλη	14	4439	άνεχ. Madras 9 'Ιουν. διά Γένοβην
Κονίστρα	Θωμάς "Επιφανιάδη	07	3539	έφθ. Σαρδηνίαν 9 'Ιουν. και άνεχ. 18 διά Ηεράπαλ, έφθ. 23
Κοριγιδιακός	Μαρή "Εμπειρίκου	10	3562	άνεχ. Βρετανίαν 5 'Ιουν. δι: "Αμβέρσαν, έφθ. 23
Κόσθιον	Γ. Ν. Λευκούδη	09	2118	άνεχ. Γιάλφρων 27 'Ιουν. διά Μακαρίου
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Νικολάϊφ 6 'Ιουν.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	άνεχ. Γαλάτας: 13 'Ιουν., Κλήν 15 διά Καζαππλάγκων
Κύμα	I. Χαθούλη—Μ. Σιτινᾶ	12	3994	έφθ. Μέθηλ 17 'Ιουν. και άνεχ. 22 διά Μπ. "Άδειας
Κύμα	N. Δ. Ιωαννού	11	3959	έφθ. Μαργαρίταν 18 'Ιουν.
Κωνοτανάνινος Η.	"Ηλ. και 'Αθ. "Ηλιοπούλου	05	2716	έφθ. Αλεξάνδρειαν 16 'Ιουν.
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρής	22	4697	άνεχ. Γερμανίαν 9 'Ιουν., Γιβραλτάρ 16 διά Βηρυττόν, έφθ. 26
Κωστής	Μουσουράκης και Βενιαράκη	19	5438	έφθ. Κέρκυραν 18 'Ιουν.
Κωστή	N. Πίσση και M. Weisman	05	3876	άργεις Ηεράπαλ από 13 Δεκ. 1934
Λάκης Νομικός	Η. Νομικού	01	927	έφθ. Κέρκυραν 19 'Ιουν.
Λακωνικός	Μαρή "Εμπειρίκου	14	3803	διγήλος Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 21
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	άργεις Sassnitz από 8 Μαΐου. Μέ ζημιάς
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Μαργαρίταν 2 'Ιουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	άνεχ. Μπ. "Άδειας 20 'Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Λίμνη	Π. Σταυρούλοπουλουκιών	96	1346	έφθ. Τουλωνα 18 'Ιουν. και Σκιάν Λου (Ρεσκούν) 20 άνεχ. 22 διά Κάννας
Λουκία, τάνκη	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	(Κάννας)
Μαίντη διφ Σάμος	A. Κουλούρης	01	1190	άνεχ. Ηεράπαλ από 3 'Ιουν.
Μαίρη	N. Δ. Ιωαννού	09	1459	έφθ. Ηεράπαλ 17 'Ιουν. και άνεχ. 26 διά Ρουμανίαν
Μαίρη II	N. Δ. Ιωαννού	10	1354	άνεχ. Ηεράπαλ 23 'Ιουν. διά Ροστίναν
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	άνεχ. Λιθερπουλ 6 'Ιουν. διά Ροζάριο
Μαίρη Δευτεραίου	Bασ. Λευτεράκου	03	1383	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 8 'Ιουν.
Μαϊώτις	A. Συνοδινού	88	1709	σιγ. Βρατίλων 23 'Ιουν. (δι: "Ελλάδα)
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	διγήλος Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. δι: "Αμβέρσαν, έφθ. 22
Μαλιακός	Μασή "Εμπειρίκου	12	3903	έφθ. Βρατίλων 22 'Ιουν. (διά Κόντινεντ)
Μανούλα	Γ. Καραβία	20	2012	παρελήφθη σιγ. Νάντην, Ιουν. 28
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	άνεχ. Μπ. "Άδειας 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Μαροή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	άργεις Χαλκίδης από 19 'Απρ.
Μαρογαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	άνεχ. Μάρ. Ντάλ Πλάτα 6 'Ιουν. δι: "Εδρώπην
Μαρογαρίτης	άδ. Περιθολάρη	13	4584	άργεις Ηεράπαλ από 28 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	έφθ. Μαργαρίταν 15 'Ιουν.
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	έφθ. Μαργαρίταν 19 'Ιουν.
Μαρία	S. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	έφθ. Ηεράπαλ 19 'Ιουν.
Μαρία Μ. Διακάνη	M. Διακάνη	10	4362	άργεις Σύρουν από 25 Δηρ. 1932
Μαρία N. Ρούσσου	Κύρ. Βενιζέλου	09	3729	έφθ. Ηεράπαλ 19 'Ιουν.
Μαρία Νομικού	Λουκή Νομικού	99	1165	έφθ. Ηράκλειον 19 'Ιουν.
Μαρία Σταθάτου	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διγήλος Ηεράπαλ 19 'Ιουν. διά Σιγγκαπούρην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Η. Νομικού	19	5241	Σφ. Dairen 20 Ίουν. και άνεχ. 26 διά Σουέζ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	Σφ. Μπ. "Άρης 12 Ίουν. και Ροζέρο 21
Μαρίνα Πρωτοπαπά	Η. Πρωτοπαπά	15	4447	άνεχ. Saigon 9 Ίουν. διά Γαλλίαν
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	άνεχ. Βιντείαν 9 Ίουν. διά Ηπειρώ, Σφ. 13
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφον Κιρτάτη	04	4784	Σιγκαύ Βιρραλτάρ 11 Ίουν. διά Βιντείαν, Σφ. 21
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	3610	Σιγκαύ Μοντερίζο 2 Ίουν. και Λάξ Ηλλαράς 27 διά Ταϊλάν
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Ίουν. διά Μπ. "Άρης
Μάροις Τ.	Α. Τερζίδης	01	1128	άνεχ. Ηπειρώ 25 Ίουν. διά Ρουμανίαν
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	άργει Ηπειρώ από 13 Μαΐου
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Ηλάγκου	02	4152	εις Ηπειρώ από 5 Ίουν.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	άνεχ. Ροζέρο 23 Ίουν. διά Λάξ Ηλλαράς
Ματθαίος	Η. Μ. Λάδης	04	2143	άνεχ. Ηπειρώ 26 Ίουν. διά Ρωσίαν
Ματρόννα	Ν. Βεγιατζή	02	2816	άργει Ηπειρώ από 11 Μαΐου
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	Σφ. Rossgump 6 Ίουν. και Δάντοιγκ 23
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	Σφ. Ηπειρώ 9 Ίουν.
Μερόπη	'Ανδρ. Ηπειρά	11	4181	Σφ. Μπ. "Άρης Ρόδης 23 Ίουν.
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	Σφ. Σουγκουλάδης 14 Ίουν.
Μιχαήλ Α.	I. Λιβανού Η. Πρωτοπαπά	13	4160	εις Βιντείαν από 28 Μαΐου
Μιχαήλ Α. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Ίουν. διά Μπ. "Άρης
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	Σφ. Κάρδιφ 10 Ίουν. και άνεχ. 22 διά Μπ. "Άρης
Μιχάλης	Δ. Φατούη	12	3646	Σιγκαύ Βιρραλτάρ 7 Ίουν. διά Ηλέτ
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	Σφ. Άλικατά 14 Ίουν. και Σαββίναν 20
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	Σφ. Benisaf 17 Ίουν. και Ναύπλιον 28
Μοντιώρ	Σ. Φαρσκούχ	06	3690	Σφ. Μεζδέλερπρο 21 Ίουν.
Μόσχη Α. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	εις Ηπειρώ από 3 Ίουν.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	Σφ. Σουγκουλάδης 24 Ίουν.
Νανδροχος Γ. Σαχτούρης	Η. Σαχτούρη	02	1953	άνεχ. Βισσόραν 2 Ίουν., Ηπειρώ 20 διά Οδησσόν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταύρου	06	4313	άργει Ηπειρώ από 22 Μαΐου
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	Σιγκαύ Κ)λιν 19 Ίουν. διά Αλεξανδρείαν
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	άνεχ. Βιλλαν Κ)τούσιον 6 Ίουν. διά Αγ. Βικέντιον
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	εις Μπόλχερσταν από 28 Μαΐου
Νεράϊδα	έτ. Η. Νομικού	03	2759	άνεχ. Στρατών 27 Ίουν. διά Τεργέστην
Νεμέα	Γ.Ν. Σταύρου	19	5101	εις Βλαδιβοστόκ 20 Ίουν.
Νέστος	Ν. Λιβανού	19	5761	Σιγκαύ Μαζέρας 12 Ίουν. διά Ipswich, Σφ. 20
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Ίουν. διά Ηλέτ
Νηρένης	'Εμμ. Χατζηγιάνη	13	6694	Σφ. Αμβρέσων 8 Ίουν. και Ρόττερνταμ 25
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεχ. Γαλάτας 6 Ίουν., Κ)λιν 9 διά Βηρυττόν
Νίκη	Α. Βογιατζή	17	958	Σφ. Γαλάτας 14 Ίουν. (φορτώνει διά Ναύπλιον—Πάτρας)
Νικοκλής	Ν. Γ. Μερατή	21	3576	άργει Σύρον από 30 Μαΐου
Νίκος	Α. Γρυπαίος	14	3892	άνεχ. Μπάρρο 7 Ίουν. διά Σάντος
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	Σιγκαύ Βιρραλτάρ 11 Ίουν. διά Λουδίνον, Σφ. 21
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άνεχ. Γαλάτας 6 Ίουν., Κ)λιν 9 διά Βηρυττόν
Νικόλαος Αθανασούλης	καηρ. Αθανασούλη	01	3572	άργει Αμπαλάκι από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	Σφ. Port. Okha 5 Ίουν. και άνεχ. 15 διά Καλκούταν
Νικ. Μπάικας	Ηεθ. Μπάικα	20	2012	παρελκήθη εις Ρόττερνταμ 29 Ίουν.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	άνεχ. Ηπειρώ 23 Ίουν. διά Βάρναν
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	άνεχ. Ροζέρο 1 Ίουν. διά Αγ. Βικέντιον
Νικόλαος Φιλίνης	Μικ. Φιλίνη	04	3111	Σφ. Βισσόραν 18 Ίουν.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολόμου	10	4510	Σφ. Κατάνην 14 Ίουν. και άνεχ. 21 διά Ηλέτ
Νικόλας Αγγελος	Ίω. Αγγελού	12	4351	Σφ. Μπουνός "Άρης 2 Ίουν.
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	Σφ. Αρχαγγελον 19 Ίουν.
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	Σφ. Μπ. "Άρης 24 Ίουν..
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	Σφ. Ηπειρώ 11 Ίουν.
Οινούσιος	Ν. Πατέρα και υιών	04	5804	φθάνει Μοντερίζο 29-30 Ίουν.
"Ολγα" Έπ. Έμπειρικον	νιών Έπ. Έμπειρικου	22	4677	Σφ. Μπάχ. Μπλάγκαν 23 Ίουν.
Όμρόνια	Η. Εινιόβ-άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεχ. Βιντείαν 11 Ίουν. διά Κ)λιν
"Ορος" Ελικών	Τράπου, Co>	18	5525	Σφ. Ημιγχάρ 19 Ίουν.
"Ορος" Κύνθος	»	18	5188	Σιγκαύ Σιγκαπούρην 18 Ίουν. διά Keloang
"Ορος" Ολυμπος	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	Σφ. Λεβέρνο 19 Ίουν. και Μασσαλίαν 24
"Ορος" Παρνασσός	Μαργαρόνη-έτ. «Ατλαντικός»	15	3654	άνεχ. Massonah 11 Ίουν. διά Βισσόραν, Σφ. 24
"Ορος" Ροδόπη	Τράπου, Co>	19	5182	Σφ. Ροζέρο 14 Ίουν. και Σάν Νικολάς 20
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	Σφ. Ροζέρο 13 Ίουν.
Παγασητικός	Μαρηή Έμπειρικου	14	3457	Σιγκαύ Ηπειρώ 28 Ίουν. διά Ρόττερνταμ
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	άνεχ. Αμβρέσων 16 Ίουν. διά Μπ. "Άρης
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5839	Σιγκαύ Βιρραλτάρ 11 Ίουν. διά Αγ. Βικέντιον 18 διά Μπ. "Άρης
Πανάχραντος	Β. και I. Κουτσούκου	15	4661	Σφ. Μπ. "Άρης 12 Ίουν. και Ροζέρο 15
Πάνις	Α. Αναστασάου	06	1781	Σφ. Βιντείαν 14 Ίουν. και Ραδένναν 16
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άνεχ. Ηπειρώ 29 Ίουν. διά Θύνην
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	Σφ. Αγκάθην 8 Ιουνίου, Βιντείαν 13 και Ραδένναν 22
Παντελής	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	Σιγκαύ Ηερναμπούκον 5 Ίουν. διά Λά Ηλλάτχν, Σφ. 16 και Ροζέρο 23
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιαλή	10	3748	έν πλάφ έκ Ροζέρο διά Εύρωπην, Ίουν. 20
Παρθενών	άδ. Φεθή	08	3189	άνεχ. Σπαλάτο 14 Ίουν. διά Παλαιστίνην
Πάτρα	Τακμιράνη—Κεννήνιδη	96	3256	Σφ. Σουγκουλάδης 13 Ίουν. και Κ)λιν 20 διά Λεθέρνο
Πάνιος	N. Μπελιδανάκη και Σι:	90	2223	άργει Νάντην από 23 Νοεμ. 1933
Περδούκης Α. Καμπάνης	ιληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	άργει Ηπειρώ από 3 Μαΐου
Περσένης	Α. 'Ανδρεάσου	18	5172	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Ίουν. διά Οράν
Πεταλιοί	Μαρηή Έμπειρικου	17	5126	Σφ. Βρατλαν 11 Ίουν. (διά Κόντινεντ)
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γρηγοριάδη και Σι:	10	657	άργει Ηπειρώ από 22 Απρ.
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρούλα»	03	4634	άνεχ. Σαρδίνην 13 Ίουν. διά Βατούμ, Σφ. 23
Πετράκης Νομικός	Η. Νομικού	06	4618	άνεχ. Γδώνια 13 Ίουν. διά Σπάτζιαν, Σφ. 28
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Ηπειρώ 11 Ίουν., Γερμανία 19 διά Νεαρότεσε
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικού	13	4044	Σιγκαύ Φ. Νορδάχα 23 Ίουν. διά Μπάχ. Μπλάγκαν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουκούδη	15	1795	Σιγκαύ Ηέρτ-Σατή 27 Ίουν. διά Κοσσείρ
Πηλεύς	E. Χατζηγιάνα	28	4695	Σφ. Νιούπορτ 17 Ίουν. και άνεχ. 25 διά Μπ. "Άρης

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκράσσα	09	1457	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 1 Μαΐου
Πόλι	Μ. Ν. Ρεδιάδη	97	2861	ἔφθ. Σεπτέμβριον 15 'Ιουν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διῆγλος Αλιάριον 13 'Ιουν. καὶ Γιβραλτάρ 21 διὰ Κόντινεντ.
Πολύμνια	Ε. Μαχαλίτσιάνου	07	4937	ἀνεχ. Λάζ Πλάταν 6 'Ιουν. διὰ Δασυγκάρην
Πόντος	υἱοί Γ. Γράτσου	12	4013	διῆγλος Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. Humber 21 Βανικεα
Πόπτη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ἔφθ. Πειραιᾶς 17 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 19 διὰ Βατιού, ἔφθ. 21
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	ἀργεῖ Νεάπολιν ἀπό 20 'Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	ἔφθ. Μαρζλιν 1 'Ιουν. καὶ Έλευσίνα 28
Προμηθεὺς	υἱῶν Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	ἔφθ. Πειραιᾶς 11 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 29 διὰ Ρωσίαν
Ρήνος	Αισων. 'Εμπειρίκου	11	4346	ἀνεχ. Πειραιᾶς 17 'Ιουν., Γιβραλτάρ 24 διὰ Ρούμπιο
Ρίτα	Γ. Πανα	01	2495	ἔφθ. Esbjerg 7 'Ιουν. καὶ Sluiskil 17
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	διῆγλος Κήλιν 17 'Ιουν., Μαλέαν 19 διὰ Γάνδην
Ρόκος	Γ. Βεργωτῆ	18	4781	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 19 'Ιουν.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	ἀνεχ. Ιμριγχαρ 12 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες"
Σαρωνικὸς	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	12	3548	εἰς Γιάφαν 10 'Ιουν.
Σίφνος	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2004	ἔφθ. Χερσόνα 16 'Ιουν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	ἔφθ. Κυτζαν 21 'Ιουν.
Σούλιατης	Μαλάμου	17	4300	ἀνεχ. Γάιν 16 'Ιουν., Μαδέρας 23 διὰ Μπ. "Αϊρες"
Σούνιον	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	19	3054	ἀνεχ. Αμέρερσον 15 'Ιουν., Γιβραλτάρ 22 διὰ Πειραιᾶς, ἔφθ. 28
Σπύρος	Σ. Γ. Ραζῆ	18	6629	διῆγλος Περιά 30 Μαΐου διὰ Ελαδ.δεστόν
Σταύρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5528	ἔφθ. Πειραιᾶς 18 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 21 δι' "Αργεντινήν
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κούλουσουντῆ	11	5409	διῆγλος Καλλιάρη 24 'Ιουνίου διὰ Σαρδηνίαν.
Στυλιανή	ἀδ. Πειθῆ	93	1828	ἔφθ. Σουέζ 21 'Ιουν.
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκασίνη	04	3564	διῆγλος Κήλιν 25 'Ιουν. διὰ Γιβραλτάρ
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	ἀργεῖ Θυνίην ἀπό 29 'Ιουλ. 1932
Στυλ. Κάστανος	Σ. Καστάνου	15	4196	διῆγλος "Αγίου Βούκεντιου" 23 'Ιουν. διὰ Νούλλ
Σύλια	Α. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	ἀνεχ. Norresundby 7 'Ιουν. διὰ Nakskov
Τάκης	Π. 'Αντύππα	04	1698	ἔφθ. Σουάνζ 11 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 16 διὰ Στάττιν, ἔφθ. 23
Τάμεσις	Αισων. Α. 'Εμπειρίκου	14	3912	ἔφθ. Μπάρρου 12 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 23 διὰ Πειραιᾶς
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λεμοῦ	13	4221	ἀνεχ. Πειραιᾶς 26 'Ιουν. διὰ Πλάτη
Τάσις	Γ. Ραζῆ	13	4706	ἔφθ. Ουτρας 11 'Ιουν.
Τάσσος Κ.	'Εμπ. Α. Καραδίκ	97	3022	ἔφθ. Μαρζλιν 10 'Ιουν. καὶ Μασσαλίαν 28
Τζέννην	'Ιω. Λιδανοῦ	12	1859	ἀνεχ. Βρετανίαν 15 'Ιουν., Κήλιν 21 διὰ Ταϊτιανίουν
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	εἰς Γαλάται 23 'Ιουν. (διὰ Γιάφαν—Χαϊφάν)
Τριάνα	Γ. Λαροῦ καὶ Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	ἀργεῖ Οινόσους ἀπό 26 Μαΐου
Τρίτων	υἱοί Γ. Γράτσου	14	4211	ἔφθ. Ομερα 17 'Ιουν.
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάχκαι Υιοί	14	3895	ἀνεχ. Ρούμπιο 8 'Ιουν. διὰ Μαδέρας
Τόνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	ἔφθ. Μαρζλιν 13 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 22, Σύρον 26 διὰ Βορειό
Υδραίος	Α. Κουλούρικα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἔφθ. Port Okha 11 'Ιουν.
Φαέθων	ἀδ. Λιδανοῦ	13	4168	διῆγλος Ρίον 'Ιανέριον 10 'Ιουν. διὰ Νούλλ
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	διῆγλος Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διὰ Μασσάγιον
Φίλομήλα	Σ. Κατσαπόδη	98	3175	ἔφθ. Αδενμάρσον 17 'Ιουν.
Φλόρα	ἕτ. Η. Νομικοῦ	04	2980	εἰς Πειραιᾶς 29 'Ιουν. (διὰ Ρωσίαν)
Φλωρεντία Σ.	Ε. Ν. Βιντιάδη	97	2024	ἔφθ. Γένοβην 21 'Ιουν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5304	διῆγλος Πόρτ Σατή 20 'Ιουν. δι' "Αρδεύργον
Φρεδή	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	ἀνεχ. Πειραιᾶς 28 'Ιουν. διὰ Νούλλεν
Φωτεινή Καρρᾶ	ἀδ. Καρρᾶ	08	4396	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 29 Μαρτ.
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	ἔφθ. Βιλλαν Κατσίουν 12 'Ιουν.
Φωφός Μακρῆ	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	ἔφθ. Πειραιᾶς 21 'Ιουν.
Χαδιώτης	ἕτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἀνεχ. Λονδίνον 5 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες"
Χαράλαμπος	υἱοί Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἔφθ. Μαρζλιν 20 'Ιουν. καὶ Πειραιᾶς 29
Χέλατρος	ἕτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	ἀνεχ. Μάντζεστερ 19 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες"
Χίος	Σ. Περιῆ—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	ἔφθ. Ζουγκουλάδη 13 'Ιουν. καὶ Σουλίνα 19 (δι' ΑΙΓΑΙΟΝ)
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	29	4641	ἀνεχ. Τρουντέν 10 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες"
Χρήστος Ζ	N. Ζωτοπούλου	00	1106	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 26 Φεβρ. 'Επωλήθη Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Χρυσῆ	Η. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	διῆγλος Περναμπούκο 22 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες"
Όκεανία	M. Καρβίδαλη	07	4843	εἰς Ρίον 'Ιανέριον 30 'Ιουν.
Όναση Πηνελόπη	'Αριστ. Όναση	19	5404	διῆγλος Μαδέρας 21 'Ιουν. δι' "Αρβέρσων"
Όναση Σωκράτης	'Αριστ. Όναση	19	5439	διῆγλος Μαδέρας 14 'Ιουν. δι' "Αδενμάρσον, ἔφθ. 21
Όρωπος	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	13	3475	ἀνεχ. Αμέρερσον 9 'Ιουν. δι' Αλγερίου 17—18 διὰ Βηρυττόν

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Η. Σταυροπούλου καὶ Υἱοί	79	1432	εἰς πλόας ἐν Τουρκίᾳ
Αιγαίον 'Αγγλικόν	ἀδ. Κουρούκλη—Αθίνη & Σικ	10	1673	ἀνεχ. Χερσόνα 8 'Ιουν. Κήλιν 12 διὰ Ταϊτιανίουν, ἔφθ. 17
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	ἀνεχ. Μπλάγκαν 22 'Ιουν. δι' "Αμβέρσων"
Αρέθουσα Παναμαϊκόν	N. Καμπούρη	11	3693	"Ιδε: «ΑΡΕΘΟΥΣΑ», σημαία Ελληνική
Βιργινία Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	"Ιδε: «ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ», σημαία Ελληνική
Γεώργος	E. Γ. Σαμπουνιάρη	04	2040	εἰς Ντουμπράδην 15 'Ιουν. μὲ ζημίας
Ελένη, Παναμαϊκόν	Νικούρέζου—Καμπάνη	21	1138	διῆγλος Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. καὶ Όρκην 15 διὰ Κενυλιν
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	'Ελλήνων Ιδιοκτητῶν	20	1138	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπό 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗ ΠΛΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτες Ἀγγλικόν	Λύτες	87	1032	ἀργεῖ Πειραιάς ώπε 15 Οκτ. 1932
Μαρτής Ἀγγλικόν Μισέτη Παναρμακίν Μιρουπάνου Ἀγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή ξτ. Ρ. Όλιδιά Μινακούλη και Σικ	91 07 05	2483 3821 2539	ἀνεχ. Ταξιδιώτικαν 13 Ίουν. διά Μάρσαλα διήλθε Περιχλήρ 13 Ίουν. δι' "Αλεξάνδρειαν, έψθ. 23 ἀνεχ. Αμβέρσαν 14 Ίουν., Περιχλήρ 22 διά Βρατλαν
Νέλλη Παναρμακίν Νέλσων, Ἀγγλικόν Νικόλαος Πήγτας, Ἀγγλ. Νοέμη-Τζεούλια Ἀγγλικόν	Ι. Μαργαρώνη Στεφάνη. Χριστοφορίδη δδ. Ηγήτη Α. Μινακούλη-Ρουσσίνου	13 96 12 95	4826 1437 1861 2499	ἀνεχ. Αμβέρσαν 16 Ίουν. διά Μη. "Αύρα έψθ. Τεργέστην 9 Ίουν. και Σπαλάτο 12, ἀνεχ. 19 δι' "Αλεξάνδρειαν έψθ. Νιρωσίσκην 10 Ίουν. και "Αλιαρδειαν 26 εις Γκλάτο: ώπε 1 Μάιου, παρέμ. 23 Ίουν.
"Ορος "Αθως Παναρμακίν "Ορος Διφύρων > "Ορος Ελικών > "Ορος Ιδη > "Ορος Κιθαιρών > "Ορος Οσσα > "Ορος Ολυμπος > "Ορος Ορθούς > "Ορος Πάρνης > "Ορος Πεντελικών > "Ορος Πέρα > "Ορος Πήλιον > "Ορος Πίνδος > "Ορος Ταύρος > "Ορος Υμηττός > Παντίνα Παναρμακίν Πηνελόπη >	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή <Αλικαρνασσός> Α. Ε. <Τράπη, Co> Κορμέτος-Κουλουκουντή <Τράπη, Co> Κορμέτος-Κουλουκουντή Ρεθύμνη-Κουλουκουντή Ε.Γ. και Σ.Κ. Κωστομένη Κορμέτος-Κουλουκουντή έπ. «Θησεύς» Α.Ε. Ρεθύμνη-Κουλουκουντή Ε.Γ. και Σ.Κ. Κωστομένη Κορμέτος-Κουλουκουντή έπ. «Θησεύς» Α.Ε. <Τράπη, Co> <Αλικαρνασσός> Α.Ε. «Τηγανές» Α. Ε. Ρ. Όλιδιά Σπ. Παραμυθιθητη	12 18 18 20 13 18 20 19 11 15 18 17 14 20 18 13 19	3876 5212 5525 5210 3578 5201 5166 4817 3726 4729 5208 4592 4810 6698 5219 4920 6566	ἀνεχ. Μπάχιαν 12 Ίουν. διά Ροζάριο, έψθ. 23 διήλθε Μανδράκης 23 Ίουν. διά Μπιρισνήν "Ιδε: «ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ», σηματία "Ελληνική ἀναγ. Μοντερίτσα 10 Ίουν. δι' "Αμβέρσα ἀνεχ. Ρόττερνταρ 8 Ίουν. διά Πλάτι έψθ. Σάντος 2 Ίουν. "Ιδε: «ΟΡΟΣ ΟΛΥΜΠΙΟΣ», σηματία "Ελληνική έψθ. Ροζάριο 22 Ίουν. έψθ. Μη. "Αύρας 7 Ίουν. και Ροζάριο 19, ἀνεχ. 23 διά Λάκ Πλάτιν άνεχ. Μη. "Αύρας 5 Ίουν. διά Λάκ Πλάτιν έψθ. Μπουνίος "Αύρας Ρόδη 17 Ίουν. διήλθε Λάκ Πλάτιν 23 Ίουν. διά Μη. "Αύρας έψθ. Καλαί 13 Ίουν. και ἀνεχ. 19 διά Μπάχ. Μπλάγκαν έψθ. Νεκάτσα 17 Ίουν. ἀνεχ. Μπάρρα 6 Ίουν. διά Μπάχ. Μπλάγκαν ἀνεχ. Γρεβενάντα 15 Ίουν. διά Δάντισγκ, έψθ. 19 έψθ. Κούλλα 13 Ίουν. και ἀνεχ. 20 διά Πλάτι
Σφάντου Νικόλε Σάν Νικόλα, Ιτιάλ. Τάουερ Ἀμπέϊ, Ἀγγλ. Τάουερ Κρόουν, Ἀγγλ. Τάουερ Μπρίδζ, Τουσσίκα Ἀγγλικόν Τρεγκόδναν Λιγυπτικόν Υβόννη, Παναρμακίν Illinois, Γαλλικόν Minorway, Νορβ. Mont Genèvre, Γαλλ. Pencisely, Pennsylvania, Γαλλικόν	Μ. Ν. Βαλοκράνη Ν. Σταρκτίου <Τράπη, Co> έπ. «Τάουερ» έπ. «Τάουερ» Κ. Ακακαρίδη-Α. Δάλλακ Κ. Σεΐτα και Γιόν Ρ. Όλιδιά Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	06 79 19 19 19 19 19 19 03 03 12	2728 677 5328 6723 5161 1828 3075 4235 5791 3514 5154 3689 5815	ἀνεχ. Γκλάτο: 13 Ίουν. και Πειραιά 20 διά Δανιάν εις πλόκος Αιγαίου-12νήσουν έψθ. "Αλεξανδρεία 7 Ίουν. διήλθε Sabang 16 Ίουν. διά Βλαδιβοστόκ ἀνεχ. Μόντρεαλ 20 Ίουν. διά Νότ. Αφρικήν εις Γκλάτο: 23 Ίουν. (εις Σαπρον-Βγρυττέν) έψθ. K) τζαν 21 Ίουν. έψθ. Κούλλα 18 Ίουν. παρελήφθη εις Βράστην, Ίουν. 30 έψθ. Ρόττερνταρ 16 Ίουν. "Ιδε: «ΝΗΓΡΟΝ», σηματία "Ελληνική ἀνεχ. Ροζάριο 9 Ίουν., Φ. Νορένχα 25 δι' Εύρωπην παρελήφθη εις Βράστην, Ίουν. 30

**POLISH PALESTINE LINE**  
**POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD**  
**TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ**  
**ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ**  
**"POLONIA,"**  
 TONNΩΝ 14.000

**KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ**  
**ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ**  
**ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ**  
**ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΟΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**