

NAYTIKA XRONIKA



15η Φεβρουαρίου 1935

Αρ. Φύλλου 100

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 100

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1935

Τὸ δεκαωνδήμερον

'Εγκαταλείπεται καὶ πάλιν;

Παρὰ τὰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, οὐδεμίαν εἰσέτι ἔχομεν νὰ διαπιστώσωμεν ἐνέργειαν, ίκανὴν ν' ἀποδεῖξῃ, ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐν πλήρει συνασθήσει τῶν ἐπαπειλούντων τὴν ναυτιλίαν μας ἀμέσων καὶ σιβαρῶν κινδύνων, κινεῖται, πράγματι, πρὸς τὴν ἐκπλήρωσιν, ἔστω καὶ μέρους, τῶν ὑποσχέσεων, ποὺ ἀφειδῶς τὸν τελευταῖον καιρὸν παρέσχε.

Ἄλλ' ἄν ἡ Κυβέρνησις, τελοῦσα ἐν ἀγνοίᾳ τῶν δυσχερῶν στιγμῶν, ποὺ διέρχεται ἡ ναυτιλία μας, ἐπιδεικνύη τὴν γνωστήν νωχέλειαν εἰς τὴν λῆψιν ἀποτελεσματικῶν ύπερ τῆς ναυτιλίας μέτρων, δὲν διαβλέπομεν, ἀτυχῶς, οὐδ' ἀπὸ μέρους τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν, τὴν συστηματικὴν προσπάθειαν, ὅπως κινήσουν εὐρύτερον τὸ ἐνδιαφέρον τῆς κοινῆς γνώμης διὰ τὰ ναυτιλιακὰ μας προβλήματα.

Θὰ ἐποεπε πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ μελετήσουν καὶ νὰ ύποδεῖξουν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὰ μέτρα ἑκεῖνα, ποὺ θὰ ἡδύναντο ἀμέσως νὰ ἐφαρμοσθοῦν καὶ νὰ ἐπιδράσουν ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποστάσεως. Εἰς αὐτὸὺς κυρίως ἐναπόκειται ἡ ἀνάληψις τῆς προσπάθειας διὰ τὴν συστηματικὴν ὁργάνωσιν τῆς ἀμύνης κατὰ τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διακρίσεων τῶν ξένων σημαιῶν.

Άλλοιμονον, ἄν καὶ εἰς τὴν παροῦσαν κρίσιμον καμπῆν τῆς ναυτιλίας μας, ἐγκαταλειψθῇ αὐτῇ ν' ἀντῆσῃ τὰ μέσα τῆς ἀμύνης ἀπὸ τὰς τόσον ἔξησθενημένας ιδίας αὐτῆς δυνάμεις, οἱ δ' ἐφοπλισταὶ μας πιστεύσουν ὅτι αἱ ἐπὶ μέρους προσπάθειαὶ τῶν εἰνες ἀρκεταὶ διὰ τὴν εὐρόσιν τῶν ἀγῶνος τοιαύτης ἐκτάσεως.

Διὰ νὰ καταστῇ τὸ ἔργον των ἀποδοτικὸν

Απὸ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ κ. υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν πληροφορούμεθα, ὅτι πρόκειται νὸς ἐπαναποθετηθοῦν λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ, ὡς λιμενάρχαι, εἰς ὀρισμένους λιμένας τοῦ Ἐξωτερικοῦ. Ἐπιδώκει διὰ τῆς ἀποστολῆς αὐτῆς δ. κ. Χατζηκυρίδης, ὡς ἀνεκοίνωσε, τὴν δριστικὴν ρύθμισιν τῶν οημειούμενών ἐκάστοτε ἀνωμαλιῶν εἰς τὰς σχέσεις πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν καὶ τὴν κατάπαυσιν τῶν στασιαστικῶν κρουσμάτων εἰς τὰ φορτηγά μας οικάφη.

Θά μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἄν δ. κ. υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἐπιδικῇ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς πιεθαρχίας καὶ τῆς τάξεως εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ὀφείλει, πρὸ πάσης ἀποστολῆς λιμενικῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, νὰ παράσχῃ εἰς αὐτοὺς καὶ τὰ μέσα ἑκεῖνα ποὺ θὰ δυνατόν νὰ καταστήσουν

τὸ ἔργον αὐτῶν ἀποτελεσματικόν καὶ ἐπωφελές διὰ τὰ καλῶς ἐννοούμενα τῆς ναυτιλίας συμφέροντα. Καὶ τὰ μέσα αὐτά, καθ' ἥμας, δὲν εἶνε ὅλα, παρά ἡ ταχεῖα κύρωσις τοῦ καταρτισθέντος ἡδη ύπο τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν. νομοσχεδίου, τοῦ ρυθμίζοντος ἐν πνεύματι ἀπολύτου ἰστιμίας τὰς σχέσεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, κατὰ τρόπον πάγιον καὶ δριστικόν.

Θά καθίστατο πρόωρος, ὃν μὴ ἀνωφέλης, πᾶσα ἀποστολὴ λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ἐφ' δοσού οὗτος δὲν θὰ είχεν εἰς χείρας του τὴν κατάλληλον νομοθεσίον, βάσει τῆς ὁποίας καὶ τὸ ἔργον του θὰ διηκολύνετο, ἀλλὰ καὶ ἡ προσπάθεια τοῦ κ. Χατζηκυρίδη θὰ εύωδομοτο.

Τὸ προηγούμενον τῆς δράσεως τῶν εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν ἀποσταλέντων ἀξιωματικῶν, τῶν ὅποιων κάθε ἐνέργεια προεκάλει ἀλλοτε μὲν τὰς διαμαρτυρίας τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἀλλοτε τῶν πληρωμάτων, λόγω, ἀκριβῶς, τῆς ἐλλείψεως σαφοῦς νομοθεσίας καθορίζουσης λεπτομερῶς τὰ διοικητικὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας, μᾶς πείθει, ὅτι δὲν ἀρκεῖ ἡ ἀπλῆ ἐμφάνισις ἐνδιαφέροντος, ἀπὸ μηχανῆς θεοῦ, διὰ νὰ ἐπιλυθοῦν ριζικοὶ διαφοροί ἀντιλήφεων ὅπερας αἱ ἔκαστοτε εἰς τὸν ναυτιλίαν μας ἀναφυόμεναι.

Ἄλλα καὶ πέραν τούτου θὰ εἰχωμεν νὰ συστήσωμεν, ὃν τὸ μέτρον τοῦ ἐπαναδιορισμοῦ λιμενικῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὸ Ἐξωτερικόν θῆτε λετικῶς ἀποφασισθῆται, τὴν ἐπιλογὴν τῶν καταλληλοτέρων ἀξιωματικῶν, κυρίως ἐξ ἑκείνων, οἵτινες προϋπηρέτησαν ἐπὶ μακρόνεις κεντρικά λιμεναρχεῖσται καὶ τῶν ὅποιων ἡ μόρφωσις, τὸ παρελθόν καὶ ἡ δῆλη κατάρτιος ἀποτελοῦν ἔχεγγυα, ὅτι θὰ καταστοῦν ἀπόδοτικά τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων δργανα.

Παραδείγματα ἀξιομέμητα

Ἡ ἑξ 'Αγκύρας πληροφορία, περὶ τῆς ἐγκρίσεως ύπο τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου τοῦ πενταετοῦ σχεδίου ἀναδιοργανώσεως τῆς Τουρκικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶνε ἀρκετά ἐνδεικτική τῆς ύπο τῆς γειτονικῆς χώρας καταβαλλομένης προσπάθειας διὰ τὴν διεύρυνσιν τῶν ναυτιλιακῶν τῆς ἐπιδιώξεων.

Ἵδη οχέδιον ἐξεπονήθη παρὰ τοῦ διευθυντοῦ τῆς Κρατικῆς Ναυτιλίας Σασαντεντήν καὶ προβλέπει τὴν παροχὴν πιστώσεων ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους 8 ἑκατομ. λιρῶν Τουρκίας ἐντός μιᾶς πενταετοῦ χρονικῆς περιόδου διὰ τὴν ἀνανέωσιν καὶ ἔνισχυσιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ τῆς Τουρκικῆς ναυτιλίας. "Ηδη ἡ πρώτη δόσις ἐκ 2 ἑκατομ. λιρῶν ἐνέγραψε εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1935. Διά τοῦ κεφαλίου σκαφῶν, χωρητικότητος 1000—4500 τόννων καὶ ταχύτητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 14 μιλίων, εἰς ἀντικατάστασιν ισαρίθμων παλαιοτέρων μονάδων τῆς Κρατικῆς Ἀτμοπλοΐας.

Μέχρι τῆς ναυπηγήσεως τῶν πρώτων σκαφῶν θὰ ἀγορασθοῦν δύο μικτά οκάφη χωρητικότητος 3000 τόννων καὶ ταχύτητος 14 μιλίων διὰ τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν Τουρκικῶν Ἐξωτερικῶν γραμμῶν.

Ἄνεξαρτήτως τοῦ διὰ τὸ προβλέψεις τοῦ νέου τούτου πενταετοῦ σχεδίου ηθελον ἑξ ὀλοκλήρου πραγματοποιηθῆ—ἡ κατάστασις τῶν Τουρκικῶν οἰκονομικῶν πιθανῶν νὰ μὴν ἐπιτρέψῃ τοῦτο —εἰνε ἑκτὸς πάσος ἀμφιβήτησεως τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Τουρκία μετά τὴν διασφάλισιν ὑπέρ τῆς Ἐθνικῆς τῆς σημαίας τῆς 'Ακτοπλοΐας, τείνει ἡδη νὰ συμπληρώσῃ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς ἐπάρκειαν.

Ἄπο τοῦς καὶ πλέον ὁ Τουρκικός τύπος ἡρχισε νὰ προπαγανδίζῃ τὴν ἀνάγκην, διόπει τὸ Τουρκικόν ἐμπόριον ἐπιτύχη τὴν χειραρχήσην του ἀπό τὰ γνωστά πούλα τῶν ξένων ἑταῖρών καὶ διὰ τῆς καθιδρύσεως τακτικῶν ἔθνων γραμμῶν πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης νότιο τούχου της Τουρκικῆς προϊόντας εὐχερεστέρας τοποθετήσεως. Τὸ ἡδη ύπο

τήν κρίσιν τῆς 'Αγκυρανῆς 'Εθνοσυνελεύσεως εύρισκόμενον ναυτιλιακόν πρόγραμμα, αύτούς ἀκριβῶς τούς σκοπούς ἔρχεται θετικώτερον νά ξέπηρετήσῃ.

Καὶ ή μὲν Τουρκικὴ κυβέρνησις διὰ τῶν ἀνωτέρω μέτρων ἐπιτελεῖ τὸ καθῆκόν της ἔναντι τῶν ιδίων αὐτῆς συμφερόντων. Θά ἡτο, δῆμος, πράγματι ἀποκαρδιωτικόν τὸ συμπέρασμα ἀπὸ μίαν ἀπλῆν σύγκρισιν τῶν ἀνορθωτικῶν, ἀλλὰ καὶ δημιουργικῶν Τουρκικῶν προσπαθειῶν πρὸς τὴν πλήρη κρατικήν ἐγκατάλειψιν τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας παρά τῶν ἑκάστοτε Ιθυνόντων τὸν δύσμοιρον αὐτὸν τόπον.

'Η ἀκηδία καὶ ή πλήρης ἄγνοια τῶν γενικωτέρων τῆς ναυτιλίας μας προβλημάτων περιήγαγε τὴν ναυτικήν 'Ελλάδα εἰς τοιούτον σημεῖον, ώστε ν' ἀντλῇ παραδείγματα ἀπὸ τὴν χεροσαίαν Τουρκίαν καὶ νά θεωρῇ ταῦτα ἀξιούμιητα.

Τὸ «Ιωνία» τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἐλλάδος»

"Οσοι, πράγματι, ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας πρόσδοσον, ἀλλὰ καὶ ὅσοι ἀκόμη, μεμψίμοιροι αὐτοὶ, οὐδέν καλὸν ἀναμένουν ἀπὸ τὴν δρᾶσιν καὶ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν σημερινῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, καλοῦνται νά ἐπισκεφθοῦν τὸ νέον ἐπιβατηγόν σκάφος τῆς 'Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἐλλάδος «Ιωνία».

Ἄπὸ τὴν ἐπίσκεψιν αὐτὴν εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι οἱ πρῶτοι μὲν θὰ αἰσθανθοῦν πραγματικὴν ὑπερηφάνειαν διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον, οἱ δὲ δευτέροι θὰ μετριάσουν, ἢν οὐχὶ θὰ ἐγκαταλείψουν, τάς ἀδίκους ἀντιλήψεις τῶν.

Μία ἐπιχείρησις, ἐν πολλοῖς παρεξηγημένη, τῆς ὁποίας, δημως, τὸ ἔργον διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας μας καὶ τὴν πρὸς τοὺς Μεσογειακοὺς λιμένας ἐπέκτισαν τῆς δραστηριότητός της θά ἀναγνωρισθῇ κάποτε, ἔλαβε τὸ θάρρος, χωρὶς καμμίαν Κρατικήν ἐνίσχυσιν, ἔστω καὶ ἡμικήν, νὰ διαθέσῃ, δχι, βέβαια, ἐτῶν μὴ ὑπαρχόντων ἀποθεματικῶν, ἀλλὰ δανειζομένη, 30 χιλ. λίρας, διὰ νὰ προκίσῃ τὴν ἐπιβατηγόν μας ναυτιλίαν μὲν ἔνα σκάφος, πού, πράγματι, ἀποτελεῖ τιμὴν δι' αὐτήν.

Ἡ δλὴ διαρρύθμισις τῆς «Ιωνίας» ἔγένετο ἐν Πειραιὲ ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λόδδη. 'Ο ίματισμὸς τῶν θέσεων, ἡ ἐπίπλωσις τῶν νεοκατασκευασθέντων διαμερισμάτων, καθὼς καὶ ὁ ἐν γένει ἐφοδιασμὸς ἐνός τόσον συγχρονισμένου ἐπιβατηγοῦ σκάφους, εἰνὲ προίστα τῆς ἐθνικῆς ἡμῶν βιομηχανίας καὶ προεκάλεσαν τὸν θαυμασμὸν δῶν ἐπεσκέφθησαν τὴν «Ιωνίαν» ἐν Πειραιεῖ, 'Αλεξανδρεῖ καὶ Πόρτ—Σάϊδ.

"Ἐνα δεῖγμα ἀνωτέρου θαλασσίου πολιτισμοῦ ἀποτελεῖ ἡ γενικὴ διαρρύθμισις τῶν θέσεων καὶ τῶν αἰθουσῶν τῆς «Ιωνίας». 'Ο ἐπιβάτης οἰλασδήποτε θέσεως, ὅσον καὶ ἢν ἐπιζητήσῃ, δέν θ' ἀνεύρῃ τίποτε τὸ κατώτερον ἀπὸ δσα θὰ ἥτο δυνατόν νὰ τοῦ προσφέρουν τὰ ζένα θαλασσῆς.

Ἐίμεθα πεπεισμένοι, ὅτι ὁ ἐπιβατικὸς κόσμος τῆς γραμμῆς Αιγαίου θὰ περιβάλῃ τὴν ωραίαν αὐτὴν προσπάθειαν τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἐλλάδος» μὲ τὴν ἀμέριστον ὑποστήριξίν του καὶ θὰ τονώσῃ οὕτω τὸν ζῆλον αὐτῆς διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ ἀληθῶς ἐκπολιτιστικοῦ ἔργου της.

Καταγγελίαι ἄξιαι προσοχῆς

Εἰς τὸ μηνιαίον δργανον τῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν.» δημοσιεύεται ἀνοικτὴ ἐπιστολὴ, ἀπευθυνομένη πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀξία νὰ προκαλέσῃ τὴν προσοχὴν μας. 'Ο ἐπιστολογράφος, α'. μηχανικός, ἀναφερόμενος εἰς δσα εἰς προηγούμενόν μας τεῦχος κατηγγείλαμεν ἔναντίον πλοιάρχου Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, χρησιμοποιήσαντος διὰ τὸ πλήρωμα τὸ ψδωρ τῆς «ράδας» τοῦ Μπουένος "Αὔρες ως πόσιμον, μᾶς πληροφορεῖ, δτι «νερό πόσιμο τὸ πλείστον τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν προμηθεύονται ἀπὸ τὶς «ντούνες» καὶ τὶς «ράδες», δτι διύλιστηρια δὲν ύπάρχουν καὶ δτι τὰ τάνκς τοῦ ψδωρος σπανίως καθαρίζονται».

'Ἐν συνεχείᾳ δ ἐπιστολογράφος καταγγέλλει, δτι ἐκ τῆς πόσεως ἀκαθάρτων ψδωτῶν πολλοὶ ἐκ τῶν πληρωμάτων ύπεστησαν σοβαράς ἀσθενείας.

Ἐίνε τόσον σαφεῖς καὶ κατηγορηματικαὶ αὶ ἐνυπόγραφοι αὐταὶ καταγγελίαι, ὡστε νὰ δύνανται νὰ προκαλέσουν τὴν ἀμεσον ἐπέμβασιν τῆς διευθύνσεως τοῦ Ε.Ν. διὰ τὴν ἔξακριβωσίν τῶν καὶ τὴν παραδειγματικὴν τιμωρίαν τῶν πιθανῶν ύπευθυνῶν. Πρῶτος δ ἐπιστολογράφος θὰ ἐπρεπε νὰ κληθῇ, δπως καταθέσῃ δπου δεῖ, τὰ δσα ύπέπεσαν εἰς τὴν ιδίαν αὐτοῦ ἀντίληψιν, συγκεκριμένα γεγονότα.

"Ανεξαρτήτως, δμως, τῶν ἀνωτέρω καταγγελιῶν ἔχομεν καὶ ἔτι ἄλλων ἐγκύρων πηγῶν πληροφορίας, δτι πολλὸς ἀπὸ τίνος ἡρχισαν νὰ σημειοῦνται κρούσματα ἀσθενεῶν εἰς τὰ πληρώματα τῶν ὀκεανοπόρων φορτηγῶν μας. Χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ ἐπιρριψωμεν συγκεκριμένας εύθυνας, ἀναφέρομεν τὰ δσα μᾶς καταγγέλλονται, διὰ νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν δχι μόνον τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπερεσίας, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τούτων τῶν πλοιοκτητῶν καὶ πλοιάρχων, τούς δποίους, πιστεύομεν, δτι ύπερ πάντα ἄλλον ἐνδισφέρει, δτι καλὴ καὶ ύγιεινὴ ἐν τοῖς πλοίοις διαβίωσις τῶν πληρωμάτων.

Αἱ ναυπηγήσεις φορτηγῶν «τράμπς»

Εἰς ἔξηκοντα καὶ πλέον σκάφη τετρακοσίων χιλιάδων τόννων φορτίου ἀνέρχονται αὶ καθ' δλον τὸν κόσμον ναυπηγήσεις φορτηγῶν σκαφῶν, ἐκ τῶν δποίων τὰ πλείστα ἀνάγονται, κυρίως, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν *tramps*.

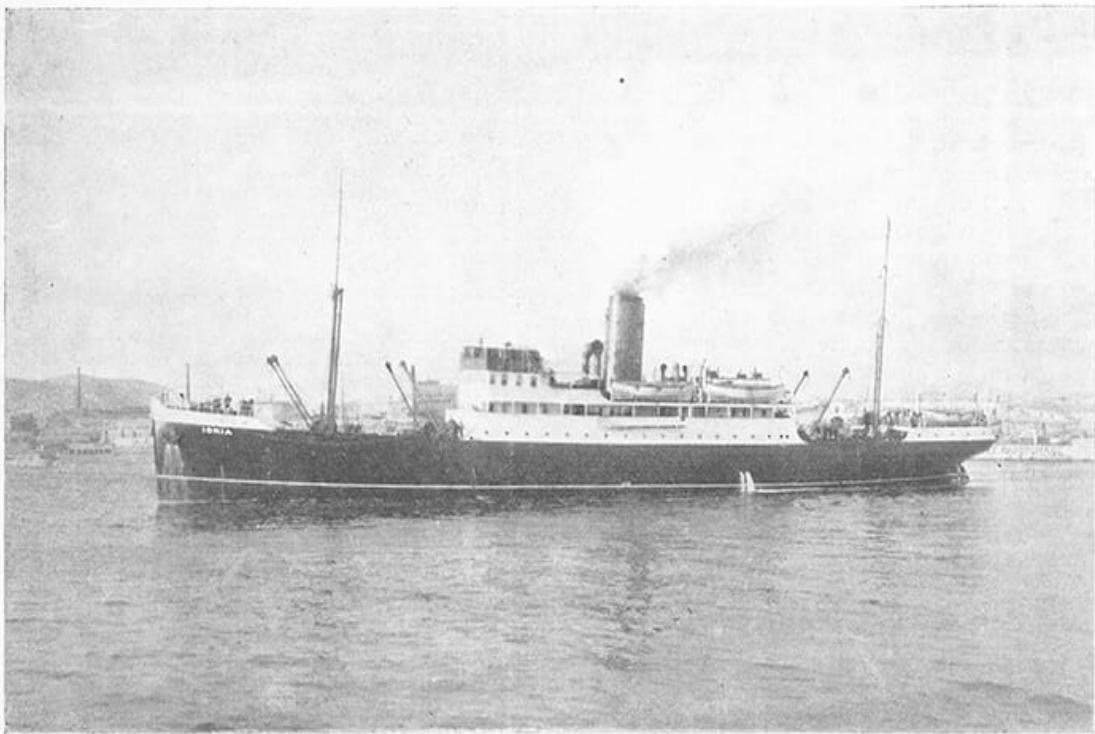
Ἐίνε χαρακτηριστικὴ δτι ἀπὸ τίνος σημειούμενη ζωηρότης εἰς ναυπηγήσεις φορτηγῶν πλοίων, μετά μίαν ύπερτριετὴ ἀναστολὴν πάσης σχετικῆς κινήσεως.

Τὸ δμιού σχεδόν τῆς χωρητικότητος ταύτης ναυπηγεῖται ἐν 'Αγγλίᾳ, δπου μετά τὴν, βάσει τοῦ γνωστοῦ νόμου περὶ ἐπιχοργήσεων, διάλυσιν τῶν παλαιών σκαφῶν, προβλέπεται μία σοβαρά τόνωσις τῶν ναυπηγήσεων.

"Ἀπὸ τὰς δοθεῖσας πρώτας παραγγελίας γνωστῶν 'Αγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν Οίκων διαφαίνεται δτι τάσις διὰ τὴν ναυπηγήσιν φορτηγῶν, χωρητικότητος ταύτης ναυπηγεῖται ἐννέα χιλιάδων τόννων φορτίου, καὶ ταχύτητος ύπηρεσιακῆς δέκα μιλίων. 'Η χωρητικότης αὐτὴ κρίνεται δη μᾶλλον ἀπόδοτική καὶ ύπ' αὐταὶ ἀκόμη τὰς κρατούσας σήμερον δυσχερεῖς συνθήκας ἐν τῇ ναυλαγορᾷ, κατόπιν μάλιστα, τῶν τελευταίων τεχνικῶν ἐφαρμογῶν, διὰ τὴν οίκονομίαν τῆς καυσίμου ψλης.

"Ἐτερον ἐπίσης διεισημειώτων χαρακτηριστικῶν τῶν νέων διό φορτηγά σκάφη παραγγελῶν εἰνε τὸ γεγονός τῆς ἀπομακρύσεως ἐκ τῆς πατροπαραδότου παλινδρομῆς μηχανῆς καὶ εἰς αὐτὴν ἀκόμη τὴν 'Αγγλίαν καὶ τῆς ἀποδοχῆς νεωτέρων συστημάτων προώσεως. δπο τῆς μηχανῆς Ντηζελ μέχρι τῶν ἀτμοστροβίλων καὶ τοῦ συνδυασμοῦ παλινδρομῆς μεταστροβίλων χαμηλῆς πιέσεως.

Εἰς τὴν Γερμανίαν, κατόπιν τῆς ἀποφάσεως τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως, δπως ἐνισχύσῃ τὴν ναυπηγήσιν φορτηγῶν *tramps*,



Τὸ «Ιωνία» τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἐλλάδος» μετὰ τὴν μετασκευήν του

ναυπηγούνται ήδη ένδεκα σκάφη φορτηγά έβδομήκοντα χιλιάδων τόννων φορτίου, τό πλείστον δηζελοκίνητα καὶ ταχύτητος ἀνωτέρας τῶν δώδεκα μιλίων. Ἐκ τούτων, ἄν ξειρέσῃ τις τέσσαρα φορτηγά γραμμής τοῦ Βορειογερμανικοῦ Λόδοῦ, τό λοιπό θά χρησιμοποιηθῶν ἀποκλειστικῶς ὡς *tramps*.

Τῆς δόλης ἀναβίωσες τῆς ναυπηγής ζωρότητος κατ' οὐδέν υστεροῦν καὶ αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι. Εἴκοσι καὶ ἔν φορτηγά σκάφη, χωρητικότητος ἑκατόν περίπου χιλιάδων τόννων, ναυπηγούνται ήδη εἰς Δανίαν, Σουηδίαν καὶ Νορβηγίαν.

"Ολος αὐτὸς ὁ ναυπηγικὸς ὄργασμός, ὃ ὥποιος ἥρχισεν ἐκδηλούμενος, δὲν εἶνε δυνατόν, βεβαίως, ν' ἀποδοθῇ εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν ναυτιλιακῶν συνθηκῶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον εἰς τὴν δημιουργίαν ἐλλείψεως χωρητικότητος, διὰ τῆς διαλύσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν.

Εἶναι ἀπότελεσμα, κυρίως, τοῦ δομέρας ὁξυνομένου ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς ἑθνικιστικῆς πολιτικῆς, ἡτὶς κυριαρχεῖ σήμερον εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ μεγάλα ναυτικά κράτη.

Παρὸ ταῦτα, δῆμος, εἶνε ἀναμφισβήτητον τὸ γεγονός, ὅτι θάττον ἡ βράδυ η ναυτιλία θὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰ ἔκ τῆς κρίσεως ἀπορρεύσαντα τεχνικὰ διδάγματα καὶ διὰ τὸ παλαιὰ ἀντοικομικὰ πλοῖα θὰ τεθοῦν ἐκποδῶν, μὴ δυνάμενα ν' ἀντιπαλαίσουν πρὸς τὰ συγχρονιομένα ταχέα καὶ οἰκονομικὰ σκάφη.

Ἀπότισιν φόρου εύγνωμοσύνης

Θά μᾶς ἐνεθουσίαζεν εἰλικρινῶς ἡ ἀπόφασις τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. περὶ τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς ἑκατονταετηρίδος τοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ἐάν ηδυνάμεθα νὰ διαπιστώσωμεν ἐκ παραλλήλου προσπάθειαν τινὰ διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν πολλαπλῶν ζωτικῶν λιμενικῶν ἐλλείψεων.

Καθ' ἦν, δῆμος, στιγμὴν, παραμένουν ἄνευ θεραπείας ἄλλα ζητήματα γενικώτερον ἐνδιαφέροντα τὴν πρόσοδον καὶ αὐτὴν ταῦτη τὴν ύπόστασιν τοῦ πρώτου ἐλληνικοῦ Λιμένος, φρονοῦμεν, διὰ οἱ ἔξαγγελλόμενοι πανηγυρισμοὶ ἐπιβάλλεται ν' ἀναβληθοῦν δι' εὔθετότερον χρόνον.

"Ἄς ἀποκτήσῃ πρῶτον ὁ Λιμήν τὴν διοικητικήν του χειραφέτησιν ἀπὸ τὴν κακοποιὸν ἐπιρροὴν τοῦ ἑκάστοτε κρατοῦντος κόμματος, ἄς ἀποκτήσῃ τὰ στοιχειώδη ἔργα δόδοις καὶ ὃς συμπληρώσῃ πᾶν διὰ τὰ τελευταῖα διοικήσεις τοῦ Λιμένος εὗρον ἔτιμον ἀπὸ τὴν ἑράδη προσπάθειαν τῶν παλαιοτέρων λιμενικῶν ἐπιτροπῶν καὶ τὸ θέλημα κάθε δικαίωμα οἱ διοικοῦντες σήμερον τὸν λιμένα νὰ ἑορτάσουν καὶ νὰ πανηγυρίσουν τὸ ίδικόν των ἔργων.

"Ἐάν δ' ἐκρίνετο ἀπαραίτητος ὁ ἑορτασμὸς μὲ τὴν ἀγαθὴν πρόθεσιν, ὅπως προκληθῇ θερμότερον τὸ κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Λιμένος, ὁ ἑορτασμὸς οὕτος, σεμνὸς καὶ ἀπέριτος, θὰ ἔπειτε νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν ἀπότισιν φόρου τιμῆς καὶ εὐγνωμοσύνης πρὸς τὸν δημιουργὸν τοῦ νεωτέρου Λιμένος, τὸν ἀείμνηστον Δῆμο. Καλλιμασιώτην.

Ἐπὶ τῶν πορισμάτων τῆς Διασκέψεως

Τὰ διεθνῆ σχόλια ἐπὶ τῶν πορισμάτων τῆς προκαταρκτικῆς ναυτιλιακῆς διασκέψεως τοῦ Λονδίνου καὶ αἱ διατυπώμεναι προβλέψεις περὶ τῆς πιθανῆς τύχης τῆς νέας προσπάθειας διὸ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς εὑντέρας συμφωνίας διακανονισμοῦ τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, χαρακτηρίζονται ἀπὸ τὸν τόνον τῆς ἀβεβαιότητος, μολονότι—ώς γράφει τὸ—*"Fairplay"*—ώριμον παραγόντες, ἐάν τῶν μετασχόντων εἰς τὰς συζητήσεις, κατέχονται ἀπὸ αἰσθητὰ αἰσιοδοξίας καὶ μετ' ἐμπιστούντης ἀποβλέποντες εἰς ἓνα προσεχῆ διανγέστερον ναυτιλιακὸν ορίζοντα. Αἱ γενικαὶ ἐντυπώσεις συμπλίκουν εἰς τὸ διὰ τὸν παρόχουσαι ἀμοιβάς ναυτιλοῦ, υπὸ οἰανδήποτε μορφήν, δείκνυνται πρόθυμοι νὰ προέλθουν εἰς ἓνα προσεχῆ διανγέστερον ναυτιλιακὸν ορίζοντα. Αἱ γενικαὶ ἐντυπώσεις συμπλίκουν εἰς τὸ διὰ τὸν παρόχουσαι ἀμοιβάς ναυτιλοῦ, υπὸ οἰανδήποτε μορφήν, δείκνυνται πρόθυμοι νὰ προέλθουν εἰς τὰς συμφωνίας τῆς προσανατολικοῦ, ἐνῷ τὸ ἀντίθετον προστατευτισμὸν. Αἱ κυβερνήσεις τῶν χωρῶν αὐτῶν δὲν ἐπείγονται εἰς τὴν σύναψιν διεθνῶν συμφωνιῶν, διότι εὐρίσκονται εἰς θέσιν νὰ καλύπτουν διασανδικάς ηδελον ὑποστῆ οἱ Ἑθνικοὶ ἐμπορικοὶ τῶν στόλοι.

Οὖτο, τὸ κοινὸν αἰσθηταὶ εἰς τὰ Σκανδινανῖκα Κράτη εὐνοεῖ ἀπροκαλύπτων τὴν *"φραισοναλιζασιόν"* τοῦ τονάκ, ὃ δὲ ναυτικὸς τύπος ὑπενθύμιζει πόσχον εὐθύνην ὑπέχοντα αἱ ἑκατονταῦ Έθνικαι ἐφοπλιστικαι ὄργανωσεις, καὶ πόσον πρέπει νὰ σταθμίσουν τὴν πραγματικότητα, προκειμένου νὰ ἐκφέρουν τὰς ἀπόψεις των ἐπὶ τοῦ τεθέντος ὑπὸ τὴν κρίσιν των σχεδίου τῆς ναυτιλιακῆς διασκέψεως. Δὲν παραλείπουν νὰ τονίσουν καὶ τὴν ἐν προκειμένῳ εὐθύνην τοῦ εἰδικοῦ ναυτικοῦ τύπου, ἡ ἐνεργὸς η παθητικὴ στάσις τοῦ διοίσιον ηδελον δημιουργήσει ἐχθρότητα κατὰ τὸν σχεδίον. Ἡ ἀπόρριψις του—λέγοντες δὲν ἔν συντομίᾳ τῆς σκαπανεῖς τῆς ιδέας καὶ πρωτεργάτας τῆς κινήσεως, ἀλλὰ θὰ καταδικάσῃ εἰς καταστροφὴν τὴν Διεθνῆ Ναυτιλίαν. Προσθέτουν ἀκόμη, τὸν Ναυτιλίας ἀπὸ τῶν ὑφισταμένων δυνητῶν δὲν δύναται νὰ νοηθῇ χωρὶς θεσίας καὶ διὰ προέξεων ὑπὲρ πάντα ἄλλο αἰσθηταὶ καὶ ἀρχήν, ἡ ἐμπιστούντην καὶ ἡ συνεργασία, τὰ δύο ταῦτα κύρια χαρακτηριστικά, ἀτίνα διακρίνονταν τὰς βασικὰς κατευθύνσεις τοῦ πατρὸς τῆς *"Idées"* κ. *Walter Runciman*.

Αἱ Γερμανικαὶ ἐάν ἄλλου ἀπόψεις σαφῶς διαγράφονται εἰς τελευταῖον ἄρθρον τῆς *"Deutsche Verkehrs Nachrichten"*, τοῦ Ἀμ-

βούργου, ἡτὶς θεωρεῖται ως ἀπέχοντα σύμμετοποιαὶ τὰς διὰ τὴν Ναυτιλίαν γνώμας τῶν Κυβερνητικῶν κύκλων τοῦ Βερολίνου. Χαρακτηρίζει ἡ ἐφημερὶς αὐτὴ τὰ πορίσματα τῶν ἐν Λονδίνῳ συζητήσεων, ως ἀποτελούντα ἐναντίον τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας ἀναμένει τὴν σωτηρίαν τῆς μολονότι ἀναγνωρίζειται ἐπὶ τὸ πόσον ἐνδέχεται νὰ βραδύνῃ ἡ πραγματοποίησις τοῦ ἐπιδιωκούμενου ἀντικειμενικοῦ σκοποῦ. Ἐν συνεχείᾳ ἡ ιδίᾳ ἐφημερὶς ἀποφένει νὰ σχολιάσῃ τὰς ἐπικρίσεις ὡρισμένων κύκλων, οἵτινες κατελόγισαν ως οφάλμα τῆς Διασκέψεως, τὸ διὰ τὸν ἀντιμετώπισμα τοῦ σέδενος σχέδιον πολλάκις τὴν συνεργασίαν ἐπὶ τοῦ διασκέψεως τῆς Διασκέψεως τοῦ οἰκονομικοῦ ἐπιπέδου. Χάριν τῆς ναυτιλιακῆς ἀκήρης πρέπει ν' ἀποκατασταθῇ ἡ ἐμπιστούντη εἰς τὸ Διεθνὲς ἐμπόριον. Αἱ δυνατοί δὲν προέρχονται ἀπὸ τὸν κύκλον τοῦ συνεργασίας καὶ τὰς διασκέψεις.

"Υποστηρίζει περιστέρω τὰς τεθεῖσας γενικὰς ἀρχὰς, συνηγορεῖ ὑπὲρ τῆς στεγνωτέρας ἐμποροναυτικῆς συνεργασίας τῶν Κρατῶν καὶ καταδικάζει τὰς μεθόδους προστατευτισμοῦ καὶ αὐταρκείας. Ὁ χαρακτηρίζει δρόμος—συνεχίζει—εἶνε μαρός καὶ ἐπίπονος, ὃ δὲ προσπάθεια οὐχὶ ἀμοιδος περιπτετιῶν καὶ ἀπογοητεύσεων. Ὁ ὑπέρτερος δρόμος τελικὸς σκοπὸς ἀπαιτεῖ τὴν συνεργασίαν ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ἐπιπέδου. Χάριν τῆς ναυτιλιακῆς ἀκήρης πρέπει ν' ἀποκατασταθῇ ἡ ἐμπιστούντη εἰς τὸ Διεθνὲς ἐμπόριον. Αἱ δυνατοί δὲν προέρχονται ἀπὸ τὰς συνεργασίας καὶ τὰς διασκέψεις.

Αἱ Γερμανικαὶ αὐταὶ ἀπόψεις, δὲν ἐνέχουν—κατὰ τὸν Βρεταννικὸν κύκλον—θεωρητικὴν μόνον βαρύτητα, ἀλλὰ καὶ πρακτικὴν ἀξίαν, διότι ἐνδέχεται νὰ ἐπηρεάσουν χώρας τινάς εἰς ψυχαριστέρας σκέψεις διὰ τὴν παρ.

"Οσον ἀφορᾷ, ἐξ ἄλλου, τὴν στάσιν τῆς Ρώμης, μολονότι οὐδεμία ὀντακονίωσις ἐγένετο μέχρι τοῦδε ἐπὶ τῶν πορισμάτων τῆς Λονδινείου Διασκέψεως, φαίνεται ὅτι καὶ αὐτὴν δὲν ἀρνεῖται τὸ γεγονός, διότι ἡ ἐφαρμογὴ διεθνοῦς σχεδίους φασιναλιζεῖ τοῦ τονάκ θὰ ἡτούνται ἐπιστρέψεις. Σημαίνει τοῦτο, διότι καὶ ὁ Ἰταλικὸς ἐφοπλισμὸς πιστεύει, διότι ἡ ἀναβίωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας θὰ ἐπήρχεται θετικώτερον, οὐχὶ διὰ τὸν Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, ἀλλὰ διὰ τῆς διεθνοῦς συνεργασίας.

Καθ' ὃν χρόνον ὅμως αἱ κατὰ Χώρας ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις ἀσχολοῦνται εἰς τὴν μελέτην τοῦ καταστούντος ὑπὸ τῆς Διασκέψεως τοῦ Λονδίνου σχεδίου διεθνοῦς συνεργασίας, εἶνε ἀρκετά ἐνδιαφέρον νὰ γνωσθοῦν αἱ διατυπώμεναι εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον ἀντιληφεις μερίδος, οὐχὶ εὐκαταφρονήτον, "Ἄγγλων ἐφοπλιστών, ἐν σχέσει μὲ τὸ ἔργον τῆς Διασκέψεως καὶ τὰς κατευθύνσεις ποὺ δένονται νὰ ἀκολουθήσῃ η Μεγάλη Βρεταννία εἰς τὴν προάσπισιν τῶν ναυτιλιακῶν της συμφερόντων.

Οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς παρατάξεως ταύτης ἀντιμετωπίζουν, ως διατείνονται, ψυχρὰν καὶ στυγνὴν τὴν πραγματικότητα, ἔχοντας ἀρριζωμένην τὴν πεποίησην εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς *"έπικρατισήσεως τοῦ ισχυροτέρου"* καὶ τὴν ἐνδόμυχον διατηρούν δέλπιδα, διότι μίαν ἡμέραν ἡ Παγκοσμίου Ναυτιλίας θὰ τραπῇ πρὸς ὑγιεστέρας κατευθύνσεις διὰ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς πλάτης ἐλευθερίας καὶ ισότητος εἰς τὸ ὑπέρθιλασίσιον ἐμπόριον. Παρομοιάζουν οὗτοι τὰς τεχνητὸς εἰς τὸ διεθνός διευθύνσεις τῆς ναυτιλίας, μὲ τὰ φυτὰ τῶν θερμοκηπίων, τῶν διατυπώντων οἱ καρποὶ ποτὲ δὲν εἰνεὶ οἱ ἄριστοι. Πιστεύονται ὅτι ἡ κυρία προσπάθεια τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ἀνόρθωσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας δέοντα νὰ τείνῃ εἰς τὴν ἀπάλλαγμαν τῆς ιδίας τὸν Κρατικὸν παρεμβατισμὸν ἀνέμους—λέγοντες, ὑπὸ τὴν βροχὴν καὶ τὸν ἥλιον καὶ οὐχὶ ἐντὸς τῶν *"θερμοκηπίων"* τοῦ προστατευτισμοῦ, παράγονται τὰ πλέον φυσικῶτερα καὶ πολύτιμα προϊόντα τῆς γῆς. Τὰ τεχνητὰ μέσα ἀποτελοῦν διὰ τὴν ναυτιλίαν τὴν ἐσχάτην ἀνάγκην. "Οσοι πράγματι ἐπιθυμοῦν τὴν διεθνῆ συνεργασίαν ἐπὶ τοῦ προστατευτισμοῦ τοῦ τούτου, αἱσθάνονται ἀπογοητεύσειν ἀπὸ τὰ συμπεράσματα τῆς Διασκέψεως.

"Ἡ σύναψις τῆς ἐπιδιωκομένης συμφωνίας εἶνε ἀδύνατος καὶ τὸ σχεδιαζόμενον *"pool"* ἀνεφάρμοστον. Τούτο, καλῶς τὸ γνωρίζουν δόλοι, ιδίᾳ δ' ἐκεῖνοι, οἵτινες ὑπεστήριξαν θεωρητικὰ σχέδια συνεργασίας, ἐν γνώσει ποτὲ πρόκειται περὶ πλάνης. Τὸ ζήτημα τῶν ἐπιχορηγήσεων—συνεχίζουν οἱ αὐτοὶ καύλοι—οὐδὲ καν ἐθίγη, πρόγαμα ποὺ δεν ωριεῖται ως φυγομαρία καὶ ἐπέτροπη τῆς Προκαταρκτικῆς Διασκέψεως ἀπὸ τὸν πλαστὸν τῆς πραγματικότητος. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, δήνει, ἡ τελευταῖα Ναυτιλιακὴ Διασκέψεις παρέμεινεν εἰς τὴν ιδίαν ἀκριβώς θέσιν, εἰς ἡνὶ καὶ πρὸ διετίας ἡ Παγκοσμίου Οἰκονομικῆς Συνδιάσκεψεις.

"Ὑποδεικνύονταὶ οἱ ἀντιφρονοῦντες, διότι γνωρίζουν τὸν τρόπον, δι' οὐ δύναται νὰ προαχθῇ ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία. Πρέπει νὰ ἐπανέλθωμεν—λέγον—εἰς τὸν πλατιοὺς ναυτικοὺς Νόμους, ἐλαφρῶς τροποποιούμενος, διότι δὲ αἱ καύλαι Χώραι δὲν ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τῆς Μεγάλης Βρετανίας, οἵτω καὶ ἡμεῖς νὰ διαμαρφώσουμεν διὰ τὰ ιδικά των καὶ νὰ προελθωμεν εἰς μέτρα τονώσεων καὶ ισχυροποίησεως τῆς θέσεως μας εἰς τὸν πλατιόστιον στίβον. Ἡ Ιαπωνία, η Ρωσία καὶ η Γερμανία ἀκριβώς θέσιν τῶν Αγγλων πλοιοκτητῶν. Δὲν ἐπιβάλλει ἀρά γε τοῦτο ἐπιστροφὴν εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς ἀμύνης; Ηδὲ, ἄλλως τε, διερωτῶνται οἱ πλοιοκτῆται οὗτοι, θὰ διατηρήσωμεν τὰς ἀφανεῖς ἐξαγωγάς μας τοῦ τύπου τῶν ναυτικῶν ὑπῆρχεσιῶν;

·Υποστηρίζουν περαιτέρω, ότι δύο μόνον χώρας δύνανται νά έφαρμόσουν ένα δευτέρον και πραγματοποιήσουν πρόγραμμα «φρασιοναλίζασιόν» της χωρητικότητός των, ή Μεγάλη Βρεταννία και αι Ήνωμέναι Πολιτείαι. Μεταξύ αυτών ότι δυνατή η σύναψις έμπορικης και ναυτιλιακής συμφωνίας, διότι άμφοτεραι δύνανται ν' άκολουθσουν το ίδιον πρόγραμμα και έχουν κοινά τα συμφέροντα εις ώρισμένους τους τομείς του υπερθαλασσίου έμπορίου. Αντιθέτως, τα ναυτιλιακά συμφέροντα των υπολοίπων 15 ναυτιλιών χωρών, ποικίλλουν και άλληλοσυγκρούνται μη έπιτρέποντα συμφωνίαν συνεργασίας έντος του έπιπεδου της πραγματικότητος. Και έαν άκομη έπηρχετο τοιαύτη συμφωνία, θά είχεν έν τη έφαρμογή της σιαν τύχην και ή διεθνής σύμβασις περι ασφαλείας της ζωής έν τη θαλάσση, την όποιαν δύοσύμως δαι αι Χώραι υπέγραφαν, χωρίς έν τούτοις νά την έφαρμόσουν πολλά έκ τούτων μέχρι σήμερον.

Διά την ναυτιλιακήν ανάρρωσιν της Μεγάλης Βρεταννίας άπαιτονταν νέα όλως μέθοδοι. Τα προϊόντα της διαπλέφεσ—κατά την άντηρδωσαν έφοροιστικήν παράτεξην—άποτελούν «κοινού υπίας» και ούχι φάρμακον δραστικόν. Υπενθυμίζουν ούτοι, έν τη έφαρμογή της σιαν τύχην και ή διεθνής σύμβασις περι ασφαλείας της ζωής έν τη θαλάσση, την όποιαν δύοσύμως δαι αι Χώραι υπέγραφαν, χωρίς έν τούτοις νά την έφαρμόσουν πολλά έκ τούτων μέχρι σήμερον.

Η σύνδεσις της ναυτιλίας των tramps

Έπ' εύνωμαρια τον Νόμου περι έπιχορηγήσεων της Βρεταννικής ναυτιλίας, πολλά έξεπονήμησαν μελέται και προβλέψεις διετυπώθησαν ούτε πέρις πόρος των ογκών της καθαρώς φορτηγού χωρητικότητος της Μεγάλης Βρεταννίας και τον ποσοστού, το όποιον, έν τον συνόλων της Αγγλικής ναυτιλίας, θέλει μετάσχει εις τάς έπιχορηγήσεις. Τό *Shipping World*, ούτινος είνε γνωστά αι στατιστικά μελέται ἐπί της συνθέσεως της παγκοσμίου χωρητικότητος, έδημοσίευσε προσφάτως ένδιαφέροντας στατιστικούς άριθμούς, παρέχοντας, έν τῷ μέτωπο του δυνατού, μίαν σαρή ἐπί την άντικευμενον τούτων είλονα. Μέ βάσιν τά ανώ των 3000 τ. γραδώς σκάφη, άτινα σιωποίς άσχολονται εις υπερπόντια ταξίδια, υπολογίζει τό *Shipping World* την Αγγλικήν χωρητικότητα της κατηγορίας ταύτης εις 14.3 έκατον, τόννους.

Δεδομένου, ότι ή ταχύτης των *tramps*, γενικῶς, δὲν είνε άνωτέρα τῶν 12 μιλών, οι στατιστικοί άριθμοι τοῦ Λονδνείου περιοδικού καταλήγουν εις τό σημάδιον, ότι ή καθαρώς Αγγλική φορτηγής ναυτιλία άνερχεται εις 4.7 έκατ., τόννους. Βεβαίως, οι άριθμοι αύτοι άποτελούν τό πρόδιον μιᾶς άπλης έκτιμησεως, διότι πρέπει νά ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ότι υπάρχουν και σκάφη ολίγον πάτω τῶν 3000 τ. γραδώς, άπασχολούμενα εις υπερπόντια ταξίδια άνά τα Εύρωπαικά θάτα, καθώς έπιστης και σκάφη αύτοι τῶν 3000 τ. γραδώς άνωτέρασσοντα ταχύτητα μικροτέραν τῶν 12 μιλών. Τό *Shipping World* παρέχει και στατιστικούν πίνακα της συνθέσεως τῶν ναυτιλιῶν τῶν γνωστέρων ναυτιλών χωρών, ούσων, δηλαδή, ιριθμούν την 30ην Ιουνίου 1934 δύναμιν 1.000.000 τ. γραδώς και ἀνω. Αἱ έτη στήλαι τοῦ δημοσιευμένου πίνακος, τὸν όποιον παραθέτουμεν πατωτέροι άνωτέρουνται εις τά έξης: Ή 1η είς τὴν άλικην χωρητικότηταν έκαστης ναυτιλίας (εις γιλιάδας τόννων γραδώς). Ή 2η είς τοννάς τῶν σκαφῶν χωρητικότητος 3000 τ. γραδώς και ἀνω. Η 3η είς τὴν *tramp* χωρητικότητα διά σκάφη ἀνω τῶν 3000 τ. γραδώς και ταχύτητος μέχρι 12 μιλών. Η 4η είς τὰ φορτηγά ταχιτῶν γραμμῶν, ταχύτητος 12 ἔως 16 μιλών. Η 5η είς τὰ έπιχορηγά λάινερς ταχύτητος άνωτέρας τῶν 16 μιλών και ή 6η είς τὰ δεξαιενόπλοια εις γιλιάδας τόννων.

| Χώρα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| Αγγλία | 17.735 | 14.340 | 4.715 | 5.905 | 1.662 | 2.058 |
| Ην. Πολιτείαι | 10.355 | 7.967 | 3.380 | 1.367 | 855 | 2.365 |
| Ιαπωνία | 4.073 | 2.891 | 1.489 | 1.139 | 154 | 109 |
| Νορβηγία | 3.981 | 2.812 | 944 | 327 | 30 | 1.511 |
| Γερμανία | 3.691 | 2.608 | 807 | 1.326 | 347 | 128 |
| Γαλλία | 3.298 | 2.356 | 892 | 947 | 302 | 215 |
| Ιταλία | 2.928 | 2.312 | 1.080 | 467 | 478 | 286 |
| Όλλανδία | 2.618 | 1.963 | 545 | 1.005 | 189 | 224 |
| Σουηδία | 1.609 | 685 | 359 | 139 | 57 | 130 |
| Έλλας | 1.507 | 1.189 | 1.165 | 21 | — | — |
| Ισπανία | 1.178 | 664 | 437 | 118 | 42 | 67 |
| Δανία | 1.104 | 486 | 185 | 189 | 20 | 91 |
| Σύνολον: | 54.077 | 40.273 | 15.998 | 12.953 | 4.136 | 7.184 |
| Ναυτηγ. μέχρι 1914 | | 7.236 | 3.204 | 2.612 | 723 | 697 |
| > 1915—1920 | | 12.058 | 7.036 | 2.870 | 310 | 1.841 |

Περαιτέρω τό *Shipping World* προειμένου νά δώσῃ μίαν συνολικήν ίδεαν τῆς ήλικίας τῶν πλοίων τῶν ως ἄνω ναυτωτέρων ναυτιλών χωρών, ἐπί τῇ προσήργει, τυχόν, μελέτης σχεδίου διαλύσεων, υπελόγισε τό ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐκάστης ναυτιλίας εἰς σκάφη προπολεμικῆς κατασκευῆς, ἄνω τῶν 3000 τ. γραδώς. Ο σχετικός πίναξ είνε ὁ κατατού, εἰς τὸν οποῖον ή 1η της στήλης δεινύνεται τὴν χωρητικότητα προπολεμικῶν σκαφῶν ταχύτητος μέχρι 12 μιλών ή 2η την χωρητικότητα τῶν φορτηγῶν σκαφῶν ταχύτητος 12 ἔως 16 μιλών, ή 3η την χωρητικότητα τῶν φορτηγῶν σκαφῶν ταχύτητος 16 μιλών και ή 4η την τὰ δεξαιενόπλοια, ή 5η την χωρητικότητα τῶν φορτηγῶν σκαφῶν ταχύτητος 16 μιλών και ή 6η την τὰ δεξαιενόπλοια.

| Χώρα | 1 | 2 | 3 | 4* | 5 | 6 |
|---------------|-------|-------|-----|-----|-------|---------|
| Αγγλία | 618 | 1.204 | 391 | 121 | 2.364 | 16.5 o) |
| Ην. Πολιτείαι | 171 | 477 | 150 | 166 | 964 | 12.1 |
| Έλλας | 696 | 20 | — | — | 716 | 60.2 |
| Ιαπωνία | 394 | 283 | — | 9 | 686 | 23.6 |
| Ιταλία | 337 | 125 | 30 | 140 | 632 | 27.3 |
| Γαλλία | 218 | 245 | 39 | 21 | 523 | 22.1 |
| Νορβηγία | 222 | — | 11 | 182 | 415 | 14.7 |
| Γερμανία | 175 | 113 | 21 | 32 | 341 | 13.1 |
| Όλλανδία | 104 | 80 | 38 | 18 | 240 | 12.2 |
| Σουηδία | 125 | 16 | 11 | — | 152 | 22.2 |
| Ισπανία | 105 | 4 | 20 | — | 129 | 19.5 |
| Δανία | 9 | 45 | 12 | 8 | 74 | 15.2 |
| Σύνολον : | 3.204 | 2.612 | 723 | 697 | 7.236 | 18.0 o) |

Ἐξ ἄλλου, πλὴν τῶν προπολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν, υπελογίσθησαν παρὰ τοῦ *Shipping World* καὶ τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὸ σύνολον αὐτῶν φθάνει τὰ 12 έκατ., τ. γραδώς, ἐπί τῶν οποίον 4.9 έκατ., τ. ἀνήκουν εἰς τὰς Ήνωμέναις Πολιτείας, 3.2 έκατ., τ. εἰς τὴν Αγγλίαν και 1.2 έκ., τ. εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Εάν, οὖν, θέλεις ποτέ μετεπεληθῆ σχέδιον διαλύσεων ποτὲ τὸ σκάφον μέχρι τὸν οποῖον αὐτό, τότε—κατὰ τὸν άριθμοφάρων—ἔδει νά διαλυθοῦν πλοίον συνολικῆς χωρητικότητος 19 έκατομμυρίων τόννων γραδώς. Πρόσειται, βεβαίως, περὶ Ακαδημαϊκῶν συζητήσεων και ἀριθμῶν, οἵτινες ένέζουν γενικότερον ένδιαφέρον από της πλευρᾶς μόνον τῆς συνθέσεως τοῦ Παγκοσμίου Εμποριού στόλου. Οσον άφορα τὴν Έλλάδα, οι παρεχόμενοι άριθμοι, μὲ μικράς άλλοισεις, δύνανται νά φοιθοῦν ως άντιπροσωπεύοντες πρόσθιτο τὸν σύνθετον τῶν ποτιστικῶν την ποιοτικήν κατάστασιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Η ναυτιλία μετά τὸν πόλεμον

Η σημερινὴ θέσις τοῦ Παγκοσμίου Εμπορίου και τῆς Ναυτιλίας, διὰ νά συγκριθῇ μὲ τὴν προπολεμικὴν τοιαύτην, άπαιτει πολύπλευρον μελέτην, προκειμένου νά έσχαχθούν θετικά συμπεράσματα ἐπί τοῦ ποσοστοῦ αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος ἐν σχέσει πρός τὴν μείωσιν τοῦ ογκού τῶν ποτερόπολεμων σκαφῶν φορτίων. Εκ πρώτης δημοσίης ή σύγκρισις αὕτη φαίνεται άπλη, ἀν υπολογισης της μόνον, οἵτινες τὸ 1914 ή δύναμας τοῦ Παγκοσμίου Εμποριού στόλου άνηκετο εἰς 49.070.000 τ. και τὸν Ιούνιον τοῦ 1934 εἰς 65.580.000 τ. γραδώς και οἵτινες τοῦ έμπορίου άντιπροσωπεύει σήμερον τὰ 98 o) τῆς κινήσεως 1913, ἐνῷ κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς κρίσεως ἔτος 1929 είλησε τὰ 130 o). Υφίσταται, δηλαδή, ἔναντι τοῦ 1913, αὐξησις τοῦ τοννάς κατὰ 33.6 o) και μείωσις τοῦ ογκού τοῦ έμπορίου κατὰ 2 o).

Τὰ ποσοστὰ αὐτά, δημο, δὲν ἀποδίδουν ἐπακριβῶς τὴν πραγματικότητα, διότι ή αὐξησις τῆς χωρητικότητος καθίσταται μεγάλητέρα, ἀν υπολογισης ἡ αὐξησις τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, ή βελτίωσις τοῦ τόπου τῶν σκαφῶν και τῶν μηχανῶν προσώσεως κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων τριῶν ή τεσσάρων ἔτων, εἰς τε τὰ λαίνες, δύον και εἰς τὰ *tramps*, ἐπηρέασε τὸ ποτερόπολεμον έμποριον, διότι ή μεταφορική ίκανότης τῶν πλοίων ἐνισχύθη ἀφανῶς ἀπὸ τοὺς άνωτέρω παράγοντας, τὰ ταξίδια κατέστησαν συντοκώτερα και τὸ μεταφορικὸν πλαίσιον ἐκάστου ἐτονώθη. Ούδεις δημος δύνανται νά ψηφίσησε τὴν μεταφορικήν ίκανότητα τοῦ τοννάς ἀνω τοῦ 33.6 o) ή ἀφαίρεσμένων τῶν τάνκες ἀνω τοῦ 25.2 o), τοῦ ποσοστοῦ, δηλαδή, τῆς πραγματικῆς διογκώσεως τοῦ σημερινοῦ τοννάς εναντι τοῦ προπολεμικοῦ.

ΚΩΝΣΤ. ΤΟΜΑΖΟΣ & ΣΙΑ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΝΕΑΠΟΛΕΙ

Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΙΤΑΛΙΑ·
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Υποκαταστήματα: Salerno, Torre Annunziata, Castellammare, Stabia
Bagnoli, Formia, Port-Anzio, Fiumicino, Civita-
vecchia, Livorno, La Spezia, Taranto, Palermo.
Αντιπροσωπεῖα εἰς όλους τοὺς λιμένας Ιταλίας.

Τηλεγρ. Διεύθ. «CHIOS»-Napoli
Τηλέφ. 28-108
Via Piliero, 18—NAPLES (Italy)

Ἐπὶ τῶν μέτρων ἐνισχύσεως
τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

Ἐξαιρετικὴν αἰσθάνομαι ἴκανοποίησιν, διότι ὑπῆρξα παραίτιος τῆς δημοσίας καὶ διὰ τοῦ Τύπου συζητήσεως περὶ τῶν μέτρων ἐνισχύσεως τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, καθόσον φρονῶ ὅτι οὕτω, τὸ μὲν θά παρακολουθηθῇ μετά συμπαθείας καὶ ἐκ τοῦ σύγεγυγος ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ κοινοῦ ὁ ἄγων τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ δὲ θά μελετηθῶσιν ἐμβριθῶς καὶ θά διατυπωθῶσι σφῶς, δλα ἔκεινα τά μέτρα, ἀτινα θά ηδύναντο νά δώσωσι μίαν κυβερνητικὴν ἥ καὶ ίδιωτικὴν ἀκόμη κατεύθυνσιν, εἰς τά ζητήματα τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

«Υπερημύνθην, έν τῷ πρώτῳ ἀρθρῷ μου τῆς «Βραδυνῆς», τῆς ἀτομικῆς ἡ συγγενικῆς πλοιοκτησίας, ἀφορμήν λαβών, δχι ἐκ τῆς εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» γενομένης ἀνασκοπήσεως τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας κατά τὸ 1934, ἀλλ' ἐκ τῶν δηλώσεων τοῦ κ. Γ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν πρός τὸν Τύπον, ὑπέρ τῆς πλοιοκτησίας. Οὐδεὶς δύναται, βεβαίως, νά ἐμποδίσῃ τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν νά συνεταιρισθῇ καὶ νά σχηματίσῃ ναυτιλιακάς ἑταῖριας, ἀλλά δὲν πρέπει ἡ κίνησις αὕτη νά προέλθῃ ἀπό κρατικάς ἐνεργείας νομοθετικάς ἡ ἀλλας, αἵτινες, εἰρήσθω ἀλλώστε ἐν παρόδῳ, θά ἵσαν ἀντισυνταγματικαί, παράνομοι καὶ θά ἔφερον τὴν παντελή χαλάρωσιν τῆς ἀτομικῆς πρωτοβουλίας. Βεβαίως ἡ ὑπαρξία τῆς σημερινῆς συντηρητικῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ κ. Χατζηκυριάκου ως «Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν» μᾶς ἔγγυάται τὴν μὴ ἀνάμιξιν τοῦ Κράτους εἰς τὰ ἀπολύτως ἑσωτερικά ζητήματα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. 'Αλλ' ἡ ἰδέα τῆς ἀκαταλληλότητος τῆς ἀτομικῆς πλοιοκτησίας ριπτομένη ὑπό τοῦ Κράτους, δύναται ἐν τῷ μέλλοντι καὶ μὲ τὴν δόσημέραι αὔξουσαν ισχύν τοῦ Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, νά ἔχῃ κακάς ἀπηχήσεις. Διά τοῦτο καὶ προσεπάθησα νά ἀντικρούσω τάς αἰτιάσεις κατά τῆς ἀτομικῆς ναυτιλιακής ἐπιχειρήσεως, πρός ἣν ἀκραδάντως πιστεύω διό τούς ἐκτεθέντας λόγους. Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ῆς Ιανουαρίου ἀνέγνωσα ἀλλάς τε, ὅτι καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν ἀκόμη, Κράτος κατ' ἔσοχήν νέων ἰδεών καὶ νέων ἀνδρῶν, κατενοήθη ἡ δύναμις τῆς ἀτομικῆς πλοιοκτησίας καὶ ὅτι μελετᾶται ὑπό τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως ἡ ἐνίσχυσί της, ὑπό τὴν μορφὴν ἣν ἀκόλουθει ὁ 'Ἐλληνικός Ἐφοπλισμός'. Καὶ δύμας ἡ παρέμοιο ὑπεράσπισις τῆς ἀτομικῆς πλοιοκτησίας ἀπεκλήθη ὑπό νέου εἰς τάς ἀντιλήψεις «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ» ὃς μελαχολική καὶ νοσταλγική ἀναπόλησις γεκροῦ παρελθόντος».

Οι πιστεύοντες, δηθεν, "Ελλήνες Εφοπλισταὶ εἰς τὴν δι'" ἀνωνύμων ἐταιριῶν ἐκμετάλλευσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἃς προβοῦν εἰς τὴν οὐστασιν τοιούτων. Ινα πεισθόμεν ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων καὶ ἡμεῖς οἱ δυσπιστοῦντες.

Ούδολως έθεωρασ τά «μοναχοβάπτορα» ώς ύποδειγματικόν τύπον του Έλληνικού φορτηγού, δύος ύπό των «Ναυτικών Χρονικῶν» ἀγεγράφη ἀλλ' ώς τὸ πλέον ἐλκυστικὸν καὶ ἀλάνθαστον πρῶτον βῆμα πρὸς δημιουργίαν ὑγιῶν ἀτομικῶν καὶ συγγενικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπίχειρισεων καὶ εἰς τὴν ἀντίληψίν μου ταῦτην, ἥν καθώρισα καὶ ἐπανακαθορίζω σαφῶς, ἐπιμένω ἀπολύτως.

Κατά τά άλλα, βλέπω εύχαριστως ότι δὲν ύπαρχει διαφορά καντιλήψεων μεταξύ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἐμοῦ, ἀλλὰ μία μόνον παράλειψις ἔκ μέρους μου, ἡν συνεπλήρωσα ἥδη εἰς τέωρον ἐν τῇ «Βραδυνῇ» ἄρθρον μου, περὶ τῆς ἀνάγκης πληρωμῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους προσωρινῶς καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ Ναυτεργάτου πρὸς τὸ N.A.T.

Συμφωνώ καὶ ἔγω ἀπολύτως μὲ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καὶ ὅ-
λος δὲ φοιτησιακὸς κόσμος μαζί μας, διτὶ πρέπει γὰρ ἐπιτευχθῆ-

Είναι, πάντως, χαρακτηριστική ή από τινων έτῶν σημειουμένη μείωσις της Παγκοσμίου χωρητικότητος, λόγω περιστολής τῶν ναυπηγησεων καὶ τῆς εύδυτητος τὴν όποιαν προσέλαβον αἱ διαλύσεις. Ἐντὸς πενταετίας ή Παγκόδιους χωρητικότης ἐμειώθη κατὰ δύο καὶ πλέον ἑκατομμύρια τόννους γκρός, ὡς δεικνύουν ἀναλυτικώτερον οἱ κατετέρω πίνακες τῶν καθελκυσεων καὶ διαλύσεων κατὰ τὴ εποχὴ 1930—34, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν τελευταίαν προπολεμικὴν πενταετίαν 1909—13.

Καθελκύσεις γένες χωροποτικότητας

| | | | | | | | |
|--------------------------------------|------|-----------|------------------|-----------|------|-----------|-----------|
| "Ετος | 1909 | τ. γηρδός | 1.602.057 | "Ετος | 1930 | τ. γηρδός | 2.889.472 |
| » | 1910 | » | 1.957.853 | » | 1931 | » | 1.617.115 |
| » | 1911 | » | 2.650.140 | » | 1932 | » | 726.591 |
| » | 1912 | » | 2.901.769 | » | 1933 | » | 489.016 |
| » | 1913 | » | <u>3.332.882</u> | » | 1934 | » | 967.419 |
| Σύνολον : | | | 12.444.701 | Σύνολον : | | | 6.689.613 |
| 'Α πώλειαι εκ διαλύσεων και ναυαγίων | | | | | | | |
| "Ετος | 1909 | τ. γηρδός | 645.670 | "Ετος | 1930 | τ. γηρδός | 1.232.521 |
| » | 1910 | » | 667.440 | » | 1931 | » | 1.335.708 |
| » | 1911 | » | 619.752 | » | 1932 | » | 1.696.245 |
| » | 1912 | » | 572.745 | » | 1933 | » | 2.733.458 |
| » | 1913 | » | <u>533.002</u> | » | 1934 | » | 2.000.000 |
| Σύνολον : | | | 3.038.609 | Σύνολον : | | | 8.997.932 |

συνεργασία, έμπιστοσύνη και άμοιβαία έκτιμησις μεταξύ πλοιοκτήτου και ναυτεργάτου. ως πρωτίστων στοιχείων τής δυνατότητος του συναγωνισμού τής "Εμπορικής μας Ναυτιλίας πρός τάς ξένας, άλλα τούτο διά μέσων λογικών, ούχι δε διά θεσμών παραπλόγων και βλαπτικών.

Ἐρχόμενος τώρα είς τά ύπό του κ. Κ. Γ. Γράτσου ἐκτεθέντα εις τά «Ναυτικά Χρονικά» τῆς Ιης Φεβρουαρίου καὶ παρὰ τὴν ὠραίαν εἰκόνα του «τῆς λαίπασος καὶ τῆς ὅμβρελλας», βλέπω ψήπισης εὐχαρίστους δτί εἰς πολλὰ σημεῖα, ὡς τὸ τῆς ἀνάγκης λειτουργίας Ναυτικοῦ Πιστωτικοῦ Ἰδρύματος, τῆς μερικῆς «Ἀσφαλιστικῆς χειραφετήσεως μας, τῶν οἰκονομιῶν καὶ τῆς πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων, συμφωνεῖ ἀπολύτως μὲ τὰ ἐν τῷ ἄρθρῳ μου ἀναπτυχέντα.

Προχωρών περαιτέρω δύκα Γράτσος έπιτίθεται κατά της απομικής πλοιοκτησίας, είς ήν ἀποδίδει τὴν ἔλλειψιν δργανώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καὶ τὴν ὑπερβολικὴν ἔξοδον του. Βεβαίως, δὲν θ' ἀρνθῶ διτὶ ἐλαττώμα τῆς ἀπομικῆς πλοιοκτησίας, εἰνὲ ήν ἔλλειψις συνδυασμένης ἐνεργείας μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐκτεταμένης γενικωτέρας δργανώσεως. Ἀλλὰ διὰ νὰ προκρίνῃ τις μεταξὺ δύο συστημάτων, πρέπει νὰ παραβάλῃ καὶ τὰ ἐλαττώματα ἑκάστου, καὶ νομίζω τὰ μειονεκτήματα τῶν Ἑλληνικῶν ἀνωνύμων ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ἀτινα ἀνέπτυξα ἐκτενῶς ἡδη ἐν τῷ ἄρθρῳ μου τῆς «Βραδύνης», εἰνὲ ἀσυγκρίτως μεγαλύτερα τῆς ἔλλειψεως συνδυασμοῦ εἰς τὰς ἐνεργείας, ἢν πράγματι ἔχει τὸ σύστημα τῆς ἀπομικῆς πλοιοκτησίας. Οἰσχυρισμός μου οὗτος ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ διτὶ ή Ναυτιλία μας ἀνεπτύχθη καὶ ἐπρόκοψεν ώς εἰνὲ σήμερον συντεθεῖμέν, εἴτε ὑπὸ τὴν ἀπομικήν μορφήν της ἢ ὑπὸ τὴν τῆς συμπλοιοκτησίας, ἀπέτυχε δέος τεκτώνων καὶ κατὰ κανόνα, ὅταν ἔλλαβε μορφὴν ἀνωνύμων ἐταιριῶν, αἵτινες σχεδόν δλαι, εἰς τὴν πρώτην πνοὴν τῆς ναυτικῆς κρίσεως, μὴ ἔχουσαι βάσιν ὑγια, ἔχερωκόπτησαν, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὰς ἀπομικάς ἐπιχειρήσεις, αἱ δοπίαι ἐπεδείξαντο ἄχρις ὥρας ἔκτακτον ἀντοχῆς καὶ ζωτικότητα.

Βεβαίως, δέν άρνούμαι ότι ύπάρχουν σήμερον άνώνυμοι έφοπλιστικοί έπιχειρήσεις φορτηγών, κατά πάντα ξειδίολογοι και ύγιεις δργανισμοί, τά εν αύτων δύμως και κοινοπρακτούντα στοιχεία, διάν είνε έτερογενή ούτε έναν πρός άλλον αλλά πρόσωπα συγγενικά, φιλικά και διασδήποτε στενώς συνδεδεμένα. Τύποις δέ μόνον έμφανίζονται αἱ τοιαῦται έπιχειρήσεις, άνωνύμως συντεθεὶμέναι, κατ' ούσιαν δύμως είνε έπανάληψις τοῦ συνήθους χαρακτήρος τῆς συνθέσεως τῆς ιδιοκτησίας τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ συγγενικοῦ, δηλοντί, έφοπλισμοῦ ἢ τοῦ θεσμοῦ τῆς συμπλοκήσιας, τῶν άνωνύμων τίτλων παραμενόντων μονίμως εἰς τὰς αυτάς συγγενικάς χειράς.

"Οσού αφορᾶ τὴν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητός μας, δὲν προ-
λήθεν αὕτη ἐκ τῆς ἀτομικῆς πλαισίους, ἀλλ' ἐκ τῆς ὑπερβο-
λικῆς προθυμίας τῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου νὰ δανείζουν μὲ
τάνυπαρτα σχεδὸν περιθώρια οἰονδήποτε ναυτιλλόμενον διά τὴν
ηγοράν παλαιῶν καὶ εὐθήνων πλοίων. Ἐκ τούτου προήλθεν
ἡ ἔδυκωσις τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου, διά σκαφῶν ἀνω τῶν 25
τῶν, μειονεκτικῆς καταστάσεως. Τὸ τοιοῦτον θὰ είχε συμβῆ
κοσφαλῶς καὶ μὲ τὰς ἀνωνύμους ἑταῖρίας, ἐφ' ὅσον θὰ ἔξειρύ-
σκον εὐχερῶς δάνεια καὶ θὰ ἡδύναντο νὰ ἐργασθοῦν τὰ παλαιά
πλοΐα, ὅπως καὶ πρὸ τῆς κρίσεως εἰργάζοντο. Ζωντανὸν περὶ¹
οὗτου παραδειγμα φέρω, αὐτὴν ταύτην τὴν Ἑθνικῆν Ατμοπολίαν
ἥς Ἑλλάδος, μίαν ἐκ τῶν ἐλαχίστων πραγματικῶν ἀνωνύμων
αυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ήτις μεταπολεμικῶς ἡγόρασεν δόλα
ἀπαλιά ἐπιβατηγά σκάφη, τὰ δόπια ἐπαρουσιάζοντο ὑπὸ προ-
φοράν, ἐπειδὴ τότε πρὸς στιγμὴν εἰργάζοντο καὶ ἀπέδιδον, καὶ
Ιχεν ἡ ἑταῖρα αὕτη διαθέσιμα. Η προτεινομένη λοιπὸν ἀνωνύ-
μοποίησις, μήτε τὴν ὑπάρχουσαν κατάστασαν δύναται νὰ διορ-
θῷση, μήτε μελλοντικῶς, ἔαν καλλιτερεύσουν αἱ ἐργασίαι, θὰ
μποδίσῃ τὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου νὰ δανείζουν ἕκ νέου εἰκῇ καὶ
ὅς ἔτυχε, ἡ καὶ τὰς ἀνωνύμους ἀκόμη ἑταῖρίας, ἐφ' ὅσον ήθε-
ον εὑρεῖ αὔται εὐχερῆ καὶ συμφέροντα δανεισμόν, καὶ πρὸς
τιγμὸν ἐπικερδεῖς ἐργασίας. "Ἐν ὅθεν είνε τὸ πραγματικὸν
ἀμάρκον ἐν προκειμένῳ: Νά ἀπαγορευθῆ διά νόμου, προσωρι-
ῶς καὶ μὲ τὴν σύμφωνον γνώμων τῆς Ἐνωσεως Ἐφοπλιστῶν,
νηολόγησις πλοίων ἐν Ἑλλάδi, ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἑτῶν. Τὸ
οἰοῦτον καὶ τὴν ποιότητα τῶν σκαφῶν θὰ καλλιτερεύῃ καὶ
ἡν ὑπέρμετρον διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος δι' ἀχρήστων
λοίων θὰ ἐμποδίσῃ, καὶ τέλος τὸ χρήμα τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ
ροστατεύσῃ κατὰ τῆς ἀσυμφόρου ἐπενδύσεως του εἰς ἀσυ-
ρόνιστα σκάφη.

Ο' Κ. Γράπτος κατελήφθη όπό την ξμμονον ίδεαν, ότι πρέπει
ά χαράξωμεν, ως πρόγραμμα ένεργείας μας, τὸν πειρορισμὸν εἰς
δέλχιστον τῆς χωρητικότητός μας. Δέν ἀρνοῦμαι, βεβαίως, δι
θέσις μας είνε δύσκολος καὶ δι τὴν κίνδυνοι σοβαροὶ διά τὴν ναυ
λίαν μας ἐπικρέμανται, περὶ αὐτοῦ ἀλλωστε ἀκριβῶς πρόκειται.
Δύσδολάς διμως ἔννοιῶ τὴν θεωρίαν του περὶ ἀνάπτροσαρμογούς τοῦ
ορτηγοῦ μας στόλου εἰς τὰς ἐμπορικὰς ἀνάγκας τῆς Ἐλλάδος.
Ἔπηπως πρέπει νὰ σπάσωμεν τὸ πλοῖα μας διὰ νὰ μείνουν 25 μό^ν, δοσα ὑπεραρκοῦν διά τὰς μεταφοράς μας, ύπο μορφὴν, διμως,
κατὰ τὸ ἀρθρογράφον, ἀνωνύμων καὶ ισχυρῶν δργανισμῶν, κοο
ερατιβικοῦ ἢ ἄλλου συστήματος; Ή πρότασις αὐτῇ δὲν ἀποτελεῖ
οὔχηται περὶ ἐνισχύσεως τῆς Ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἀλλὰ
οὔχηται περὶ τῆς δισλούεως της καὶ συμβουλήν πρὸς τὸν ἀ
θενῆ ν' αὐτοκτονήσῃ. "Εχομεν σχηματίσει πληρώματα καὶ τὸ κα
τικον μας ἐπιβάλλει νὰ τὰ προστατεύσωμεν δσον τὸ δυνατόν κα

τά της άνεργίας. Ή προτίμησις, αλλωστε, των σημαιών δὲν έφθασεν εἰς τὴν ὄριστικὴν πραγματοποίησίν της, καὶ παραμένει ἀκόμη ὡς ἀπειλητικὸν νέφος εἰς οκτεινόν, πράγματι, ὅριζοντα. Ἀντιθέτως ταῦτα παγκόσμιοι κρίσις βαίνει πόρος ὑφειον καὶ ὑπάρχει ἡ ἐλπίς νά κινηθῇ ἐν νέου τῷ ἐμπόριον, καὶ ἀπολυτρωθῇ ἐκ τούτου ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις. Δὲν βλέπω, διθεν, τὴν βίαν νὰ προτρέξωμεν, καὶ μόνοι μας νὰ ζητήσωμεν τὴν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου, τοῦ μὲ τόσας προσφάτος υθίσας κτηθέντος, εἰς τὰς ἐλαχιστὰς μεταφορικὰς μας ἀνάγκας, πράγμα τὸ ὅποιον ὁ ἀρθρωτικός ισχυρίζεται διτὶ εὐρίσκεται εἰς τὸ βάθος πάσος ίδεας πασιοναλισμοῦ, παρ' ὅτι, ἀγνωστον πῶς οκεπόμενος ὁ κ. Γράτσος θεωρεῖ ἐν τῇ τελευταίᾳ παραγράφῳ τοῦ ἀρθρου του, διτὶ τὸ τοιοῦτον δύναται ἀφ' ἔνος νὰ καθησυχάσῃ τα πληρώματα καὶ ἀφ' ἔτερου νὰ κινήσῃ τὸ Κρατικὸν ἀνδιφέρον καὶ τὴν Κρατικὴν ἐνεργητικήτητα!! Τὸ πρόγραμμα τοῦτο εἰνε ἔκεινο ἀκριβῶς τὸ ὅποιον καὶ τὴν κρατικήν καὶ τὴν ναυτεργατικὴν ἀντίδρασιν θά προκαλέσῃ ἀναμφισβητήτως.

Δέν γνωρίζω έάν ό κ. Γράτσος οκέπεται τήν μετατροπήν τής Ναυτιλίας μας άπό τράμπε είς Ναυτιλίαν γραμμών. Καὶ εἰς τὸν κλάδον δύμως τούτον, στερούμενοι ἀποικιῶν, σοβαροῦ ἐμπορίου καὶ ἀρκετῶν κεφαλαίων, θά συναντήσωμεν ἀδιατέραστον τὸ βράχον τοῦ συναγωνισμοῦ. Ὡς τελευταίων, ἀλλωστε, ἐπιταθεῖσον κρίσιος τῆς Ναυτιλίας μας, καὶ τοῦτο δέον νά νοιθῇ προσηκόντως, δέον ὄφελεται, οὔτε εἰς τὴν παλαιότητα τῶν οκαφῶν, οὔτε εἰς τὸ ἀνοργάνωτον τῆς ναυτιλιασκῆς ἐπιχειρήσεως ἐν Ἑλλάδι, ὅπως μαρτυρεῖ τὸ γεγονός ὅτι πρὸ μηνὸς ἀκόμη εἶχομεν τὴν δύναμιν καὶ τὰ προσόντα τοῦ ἐπιτυχοῦς συναγωνισμοῦ καὶ εἰργχζόμεθα, ἔνῳ οἱ ἀλλοὶ ἥσαν παρωπλισμένοι. Τὸ πρόβλημα προέκυψεν ἀπὸ νέας δλως περιστατικῆς. Προέκυψεν ἀπὸ τὰ κυβερνητικά μέτρα τῶν συναγωνιστῶν μας, καὶ ταῦτα ίδιως πρέπει σήμερον νά ἀντιμετωπίσωμεν. Ὡς μείωσις, δθεν, τῆς χωρητικότητος πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν οκαφῶν μας δι' ἀκριβωτέρων καὶ νεωτέρων, ἡτις, ἀβιάστως γινομένη καὶ δχι μὲ ἀφύσικους πρὸς τὸν χαρακτῆρα τοῦ Ἐλλήνος Ἐφοπλιστοῦ καὶ ἀνεπιτεύκτους κατὰ τὴν ἔκφρασιν τοῦ ίδιου κ. Γράτσου συνδυασμούς, εἰναι κατὰ κανόνα ἡ ὄρθη ἀκολουθητέα δδός, δέν θά μᾶς ἀπαλλάξῃ τῶν σημερινῶν μας στενοχωριῶν, ως φαίνεται νομίζων ό κ. Γράτσος, ἐφ' δοσον σήμερον δέν πρόκειται περὶ ὁργανώσεως καὶ ποιοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ περὶ τῶν ξένων κρατικῶν παρέμβασεων καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ. Βεβαίως, ἔάν η ἐκ τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ λοιπῶν κρατικῶν προστατευτικῶν μέτρων, νέα ναυτιλιασκὴ κρίσις διαρκέσση, κινδυνεύουν τὰ πλοῖα μας νά παληώσουν τελείως, χωρὶς νά προλάβουν νά ἀντικατασταθοῦν, ὁ κίνδυνος ἀναμφισβήτητως ύπάρχει. Τὸ φάρμακον δύμως τὸ όποιον προτείνει ό κ. Γράτσος εἰνε ἀλυσιτέες καὶ δέν ἔχει λογικήν ἀλληλουχίαν, καθόδον οὔτε ἐφθηνά κεφάλαια θά δυνηθῇ νά ἔξευρῃ ἡ τυχόν ἰδρυθησούμενη ναυτικὴ Τράπεζα, οὔτε καὶ τὸ ἀπαιτούμενον συνάλλαγμα, διά τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἐκτός ἔάν ό κ. Γράτσος δύμαλῇ περὶ τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος, ὅπότε δύμως τὸ σημερινόν μας πρόβλημα παραμένει ἀλυτον. ἔάν δὲ πάλιν ύποτεθῇ δτι θά ἀποκτήσῃ τὸ πιστωτικὸν ὕδρυμα συναλλαγματικὴν εὐχέρειαν ἐνώριτερον, ἀναγκαστικῶς τὸ τοιοῦτον θά σημαίνῃ δτι θά ἔχουν ὄρθη ἐν τῷ μεταξύ οἱ περιορισμοὶ συναλλάγματος καὶ ἐμπορίου, καὶ τότε η Ναυτιλία μας θά κινήται πάλιν ἐλευθέρα τῶν προστατευτικῶν μέτρων τῶν ἀνταγωνιστῶν μας. θά ἐργάζηται δέ καὶ θά προβῇ εἰς τὰς μικρὰς ἀποβέσεις/ζῶν πλοιών της καὶ τὴν φυσιολογικήν των ἀνανέωσιν πρὶν η δυνηθοῦν νά ἀποσβεσθωσιν αἱ μεγάλαι αξίαι τῶν νέων οκαφῶν.

Ο κ. Γράτσος ἐπιμένει ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς συμπήξεως ισχυρῶν ὄμάδων καὶ ἔταιριῶν, καὶ τοῦτο διὰ νὰ ἀντεπεξέλθωμεν, ὡς γράφει, εἰς τὴν «φριστικήν ἐπικράτησιν τῆς διευθυνομένης οἰκονομίας, ἣτις εἰνεὶ μοιραῖς καὶ διὸ τάς ναυτιλιακὰς χώρας ὥς ἡ Ἑλλάς, καὶ ἡτις ἔχει ὡς ἀπότελεσμα τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῆς δυναμικότητος τῶν ἐμπορικῶν στόλων μὲ τὸν δύκον τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῆς χώρας εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκουν». Ἀλλὰ τότε πρέπει νὰ ἀπελπιζόμεθα, καὶ δὲν βλέπω ἀληθῶς τὶ θὰ δυνηθῶσι νὰ πράξωσιν αἱ ισχυραὶ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι καὶ ὁ περιφρέμεις «Ἐλληνικὸς πρασιναλισμός», ὁ παρὰ τοῦ κ. Γράτσου προτεινόμενος, ἐφ' ὃσον η Ἑλλάς δὲν ἔχει οὐτε εἰσαγωγικὸν οὐτε ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον, διὰ νὰ δύναται νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν Ναυτιλίαν της. Ή σύστασις, δθεν, ισχυρῶν ὄργανισμῶν καὶ ἀνωνύμων ἔταιριῶν, οὐδόλως δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ κυβερνητικά μέτρα τῶν ξένων καὶ ίδια τῶν «Αγγλῶν ύπέρ τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν ναυτικοῦ, ἡ δὲ δικαιολογητική βάσις τῆς προτεινομένης καθιερώσεως τοῦ συστήματος τῶν ισχυρῶν ἀνωνύμων ὄργανισμῶν δὲν εὔ-σταθεῖ».

Αλλά καὶ διὰ νά έντοπίσωμεν τὴν συζήτησιν ἐντὸς τῶν δρίων τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος, δέν βλέπω πῶς θὰ ἐπιτευχθῇ, πρὸς θεραπείαν τόσον ἐπειγούσης καταστάσεως, ἡ οὐσιαστικής τῶν προτεινουμένων μεγάλων καὶ ισχυρῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανισμῶν. Οὔτε ίκανά ἐφοπλιστικά κεφάλαια πρὸς δημιουργίαν στόλου νεοτεύκτων πλοίων ὑπάρχουν, οὔτε συναλλαγματική εύχερεια, οὔτε εὐθηνά πρὸς διανεύσιμον κεφάλαια, οὔτε ἡ τυχόν ιδρυθησσομένη Ναυτική Τράπεζα θὰ ἔχῃ τὴν δυνατότητα νά ἐργασθῇ πρὸς τοῦτο, λόγῳ τῶν ποικίλων περιορισμῶν τῆς τραπεζικῆς ἐργασίας ἐν Ἑλλάδι, οὔτε προθυμία καὶ δυνατότης συμπράξεως τῶν ἀδυνάτων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οὔτε τὸ μέγα κοι-

νόν καὶ αἱ ἄλλαι Τράπεζαι ἔνταῦθα ἐνδιαφέρονται διὰ τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες εἰνε ἐργασίαι ρυμοκίνδυνοι καὶ κατ' ἔξοχην εὐεπίφοροι εἰς μεταπτώσεις καὶ ἐναλλαγάς, καὶ δὲ συγκεντροῦσι τὰ προσόντα ἕκεινα τῆς σταθερότητος καὶ τοῦ παγίου εἰσοδήματος, ἀτίνα εἰνε ἀναγκαῖα διὰ τὰς τοποθετήσεις τῆς ιδιωτικῆς ἀποταμιεύσεως, καὶ διὰ τὰς ἐπενδύσεις διαθεσίμων τῶν Τραπέζων καὶ λοιπῶν ὄργανων μῶν. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον καὶ παρέμεινεν ἐν 'Ἐλλάδι ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις εἰς χεῖρας τῶν κατ' ἐπάγγελμα ναυτικῶν ἡ τῶν ὀπωδῆποτε ἔξι οἰκογενειακῆς παραδόσεως συνδεθέντων μὲ τὴν θάλασσαν.

Ο κ. Γράτσος, δημως, ρίπτει καὶ μίαν ίδεαν ἀξίαν πάσης προσο^{χῆς} καὶ μελέτης. Τὴν ύπό τοῦ Κράτους μεγαλεῖτέραν ύπερ τῆς Ναυτιλίας μέριμναν κατὰ τὴν σύναψιν τῶν συμβάσεων ἀνταλλαγῆς προϊόντων, καὶ τὸν μὴ σφαγιασμὸν πάντοτε τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας ύπερ τῶν χερσαίων ἐπιχειρήσεων. Ή τοιαύτην τῶν ἑφοποιιστῶν τυχόν ἀξίωσις θά τηο λογικωτάτη, ἐφ' οσσον δημως οὐδόλως θά θίγηται τὸ ζήτημα τῆς προτυμήσεως τῶν σημαδιῶν, ἵνα μη ἔκ τούτου δημιουργηθῶσι καὶ ἄλλαι βαρεῖται συνέπειαι.

Μέ τοπικούς ('Ελληνικούς) ρασιοναλισμούς, άναπροσαρμογάς, κοοπερατίβες, κολλεκτιβισμούς, άνωνεώσεις τοῦ στόλου δι' άνωπάρκτων κεφαλαίων και συναλλάγματος, και δέν γνωρίζω τι ἄλλα ώραία και τῆς ἐποχῆς μας θεωρητικά, ἀλλ' ἐν τῇ πράξει ἀνεφάρμοστα, πρωτότυπα δημιουργήματα συσκοτισμένης μελέτης, δέν εἰνε δυνατόν νά παιξόμενη. Πρέπει νά περιορισθῶμεν ἐντὸς τῶν δρίων τῆς πραγματικότητος καὶ τῶν δυνατότητος καὶ πρωτιστως, διὰ νά δημιουργῶμεν τὴν γλώσσαν τῆς ἀληθείας νά συντελέσωμεν δι' δλων μας τῶν δυνάμεων, ήμεῖς οἱ ἔφοπλισται, εἰς τὴν ἔξεύρεσιν λύσεως ἔξυπρετικῆς τῶν παγκοσμίων ναυτικῶν συμφερόντων, κατά τὴν προσεχῆ μεγάλην Ναυτικὴν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου. 'Ἐὰν δ' ἡ Διάσκεψις αὐτῆ, παρ' ἐπίδια, δέν ἀπολλῆη εἰς θετικόν συμπράσματος, ύπερ οὐ φέριόμενην ὅπωσδήποτε νά ἀγωνιοθῶμεν, νομίζω ὅτι εἴνε πλέον ἀνάγκη νά προσδεθῶμεν πιστῶς εἰς τὸ δόμον τῶν 'Αγγέλων 'Ἐφοπλιστῶν, συνεννοούμενοι μετ' αὐτῶν καὶ συνεργαζόμενοι ἐπὶ πεδίου κοινῆς δράσ-ως καὶ πρὸς κοινὴν σωτηρίαν. Τό δέ Κράτος, συναισθανόμενον καὶ αὐτὸ τάς μεγίστας του ὑποχρεώσεις πρὸς τὴν 'Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν, καὶ ἀναμετροῦμεν τάς εὑθύνας του, ὥφειλει νά τείνῃ εύήκοον οὓς πρὸς τὰ αιτήματα τὰ ύποβληθησόμενα αὐτῷ προσεχῶς παρά τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν.

Γ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
Βουλευτής "Ανδρου"

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

| | | | |
|--------|-----------------|-----------------|-------|
| ΤΗΛΕΦ. | ΑΘΗΝΑΙ | ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ | ΠΑΤΡΑ |
| | 20-151 & 20-152 | 40-748 & 41-614 | 8-57 |

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

HAMBURG - AMERIKA LINIE

NORDDEUTSCHER LLOYD

HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D.G.
WOERMANN LINIE, DEUTSCHE OST-
AFRIKA LINIE

Κατ' εύθειαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Ταπικαιὶ κατ'εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — —

"ΕΛΛΑΣ,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ τηλ. 21-622

ΤΑΞΙΔΙΑ · ΕΚΔΡΟΜΑΙ · ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

‘Η τεχνική συμβολή είς τὴν ἀντιμετώπισιν
τῆς κρίσεως τῆς ναυτιλίας μας

Ἐνδιαφέρουσαι συνεννοήσεις μεταξύ των διεθνών ἐφοπλιστικών ὄργανώσεων διεξάγονται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ὅρθιολογιστικῶν μεθόδων (Rationalisation) ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Δεδομένου δὲ ὅτι αὕτη ἡ παγκόσμιος κρίσις είνει καθαρώς οἰκονομολογικὸν φαινόμενον, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς *rationalisation* ἐπὶ τῶν καθαρώς οἰκονομικῶν παραγόντων, ὡν ουνάρτησις και ἀπόρροια είνει ἡ κρίσις αὕτη, δὲν δύναται παρὰ νὰ ἔχῃ ἀγαθὰ ἐπὶ τῆς κρίσεως ταῦτης ἀποτελέσματα.

Αλλ' έαν ή ορθοδοξιστική ψύχμισις της προσφοράς και ζητήσεως, έχει μεγάλην σημασίαν διὰ τὸ σύνολον τῆς ναυτιλίας, τὸ νὰ δύναται τις νὰ ἀντεπέξερχται ὥσποσιν καὶ ὑπὸ τὰς πλέον δυσμενεῖς ἀπό ἀπόφευκης προσφοράς καὶ ζητήσεως συνήκας, έχει ἐτί μεγαλυτέραν σημασίαν διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν, ἀτομικόν. Μὲ ἄλλους λόγους, διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν τὸν καταστάντα ικανὸν, διὰ τῆς ἐλαττώσεως εἰς τὸ ἔπαρχον τῶν ἔξοδων κινήσεως τῶν πλοίων του, νὰ διατηρῇ ταῦτα ἐν κινήσει, δύσονδήποτε μικρὰ καὶ ἀν εἶνε ή ζητησίς, ή κρίσις καθίσταντα, δύναται τις νὰ είπῃ, ὀλιγώτερον αἰσθητή. Ἐν τῇ πάλῃ τῆς ἐπιβίωσέως τοῦ Ἰσχυροτέρου θέλει διατελεῖ οὗτος ὑπὸ ἀπέιδως εὐνοϊκωτέρους δρους.

Τούτο μάς άγει εις τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἀτομικῶς διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ἡ ἔφαρμονή ὁρθολογιστικῶν μεθόδων ἐπὶ τῶν ἔξοδων κινήσεως τοῦ πλαισίου του, ἐνέχει μεγαλυτέραν σημασίαν καὶ τῆς γενικωτέρας ἀκόμη rationalisation.

‘Ως θὰ ἴδωμεν περαιτέρῳ ἐν τῇ ἀναλύσει τῶν ἔξοδων κινήσεως,

ένδος πλοίουν 7500—8000 τόννων **deadweight**, διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ἀγγλίας εἰς Πλέιτ καὶ ἐπιστροφὴν εἰς Κόντινεντ, τὰ 50 οὗ τῶν ἔξοδων τούτων ἀντιτροσωπεύουν φροτοεκφροτωτικά καὶ λιμενικά δικαιώματα, τὰ δὲ 25 οὗ ἔξοδα καταναλώσιμου καυσίμου ὑλῆς. Εἰ τούτων, τὰ μὲν πρώτα εἰνε ἔξοδοι ἔξαρτώμενα ἐκ τῶν εὐνοιών ταχητος καὶ οἰκονομίας φροτοεκφροτώσεως εἰς τοὺς λιμένας, τὰ δὲ δεύτερα ἀπότελούν συνάρτησιν τοῦ συνδυασμοῦ καταναλώσεως καὶ ταχύτητος πλοῦ. Είνε δὲ τόσον μέγα τὸ ἄθροισμα τῶν δύο τούτων κονδυλίων, ὥστε καὶ ἡ παραμικρὰ ἐπ' αὐτῶν εὐνοιή ἐπιφροὴν νὰ ἔχῃ τεράστια ἀποτέλεσματα ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς πλοίου. Δὲν υποστηρίζομεν βεβαίως ἐνταῦθα διτὶ καὶ ἐπὶ τῶν ὑπόλοιπων 25 οὗ ἀντιτροσωπεύουντων κυρφίων μισθοτροφοδοσίας, ἀσφαλίστρα, μεσιτείας, ὑλικά καὶ ἐφόδια ἀπογραφῆς καὶ ἀναλώσιμα, δὲν εἰνε ἐπιθυμητὴ ποιά τις ἐλάττωσις, ἀλλὰ φρονούμενη διτὶ πλήν τοῦ κονδυλίουν τῶν ἀσφαλίστων, εἰς οὐ τὴν ὑψηλούς τινὲς ἐξ ὑμῶν τόσον συνετέλεσαν, τὰ λοιπὰ δὲν εἰνε, ὑπὸ τὰς σημερινάς τούλαχιστον συνθήκας, ἐπιδεκτικά πλέον περαιτέρω ἐλάττωσεων. "Αλλώστε καὶ ἐπ' αὐτῶν τῶν κονδυλίων εἰνε ἀντονόνην διτὶ ἔχουν ἀμειωτάτην καὶ σαφῆ ἐπίδρασιν τὰ δύο πρώτα, ὡς μόνε ουθιμίζοντα, πλήν περιπτώσεων ἀνωτέρας βίᾳς, τὴν συνοικικὴν διάρκειαν ἔκαστου πλήρους ταξιδίου.

Δι' ἀπλῶν ὑπολογισμῶν, ὃν ἡ παράθεσις παρέλκει ἐνταῦθα, δύναται νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι 10 οἱ ἐλάττωσις καταναλώσεως ἐν πλῷ, μὲ 10 οἱ ἐλάττωσιν φορτοεκφορτωτικῶν ἐν συνδυασμῷ πρὸς 10 οἱ ἐλάττωσιν τοῦ χρόνου παραμονῆς εἰς λιμένας, τῆς ἀπορρεύσης ἐκ τῶν αὐτῶν λόγων τῶν προκαλεσάντων τὴν ἐλάττωσιν ἔξδον φορτοεκφορτώσεως, ἥτοι εὐκολίας στοιβασίας, μεγάλοι φορτωτῆρες, εἰδικὴ καλύμματα κυτῶν κλπ. συνεπάγονται οὐχὶ μόνον 10 οἱ οἰκονομίαν ἐπὶ τῶν 75 οἱ, ἥτοι 7.5 οἱ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἔξδων κινήσεως, ἀλλὰ διὰ τῆς ἐπιφρόνησης τῶν παραγόντων τούτων καὶ ἐπὶ τῆς μισθοτροφοδοσίας, ἀσφαλίσησῶν κλπ. ἀναβιβάζουσι τὸ ποσοστὸν τῆς συνολικῆς οἰκονομίας πέραν τῶν 10 οἱ. Δέοντος ἀκόμη νὰ ληφθῇ ὑπόψιν ὅτι διὰ τῆς ἐλαττώσεως τῆς συνολικῆς διαφρέκτης ἔκαστον πλήρους ταξιδίου, αὐξάνει ὁ ἀριθμὸς τῶν ταξιδίων κατ' ἕτος, αὐξανούμενης οὕτω τῆς σχέσεως τοῦ ἐτησίου κέρδους πρὸς τὸ ἔξυπηρτοτύμενον κεφάλαιον, καὶ ἐλαττούμενης ἡσά στεγανώσεως καὶ μερικῶν ἐπινεοφόρων συνεισφοράς τοῦ ναῦλου διὰ τὰς γενικὰς καὶ μερικὰς ἐπινεοφόρησις καὶ ἐπισκευὰς διὰ τὰ ἔξοδα δεξαμενισμού καὶ ἀποσβέσεως.

Λίστα: Καταναλώσεως, φορτοεκφορτωτικών.

Κατανάλωσις και ταχύτης πλούτου. — Επί τοῦ ζητήματος τούτου πλειστα ὅσα ἔχουν γνωρῆ παρά τῷ ξένῳ τεχνικῷ και ναυτικῷ τύπῳ, εἰς προηγούμενον δὲ ἀρθρὸν εἰχον θίξει τὸ ζητήμα τοῦτο, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῶν ἀποτοποιῶν σφαρφῶν. Πολλὰ τῶν εἰς τὸ ἀρθρὸν ἐκείνο αναφερόμενῶν ἐφαρμόζονται και ἐπὶ τὸν φροτηγόν. Εἰμιναυσόδεμα δὲ νάξετάσσομεν τὸ ὅλον ζητήμα και ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς φροτηγού Ναυτιλίας ἐγ σχετικῇ ἐγτάσει εἰς προσεχεῖς υἱούρον.

Ἐνταῦθα ἀρχόμεθα εἰς ἀνακεφαλαιώσιν, τῶν ὑπάρχοντων μέσου ἐλαττισμῶν τῆς καταναλογίας παραδέτοντες συγχρόνων, ως ἔγγιστα, τὰς διαπάνας ἄτινας ἐραστὸν ἐπὶ τὸν τεχνικὸν τούτων μέσων συνεπάγεται ως καὶ τὰς ἀντιστοίχους κατὰ προσέγγισιν οἰκονομίας.

Καὶ πρῶτον εἰς τὸ ζήτημα τῆς καταναλώσεως προέρχεται τὸ ζήτημα τοῦ προσδιοικισμοῦ τῆς βελτιώσεως τῆς ταχύτητος ἐκμεταλλεύσεως. Τὸ ζήτημα τοῦτο εἶναι ὄντως πολύπλοκον, ὡς ἀποτελεῖ συνάρτησιν πολλῶν παραγόντων, τόσον τεχνιῶν ὅσον καὶ οἰκονομικῶν. Ἀπό ἀπόφεως καθαροῦς ναυπηγικῆς, ἡ οἰκονομικὴ ταχύτης ἔνδος πλοίου, δηλαδὴ ἡ ταχύτης καθ' ἥγη ἡ ἀπατούμενη ἵπποδινάμες ἐν συγκρισει μὲ τὸ ἐπιτόπισμα καὶ ἐπομένως μὲ τὸ φροτίον είνει ἡ ἐλάχιστη δύναται ἐπαυξιθῆναν προσδιοικισθῆ. Αὗτη, ὡς γνωστὸν, είνει ἡ διδομένη ὑπὸ τῆς σχέσεως $\frac{U}{V_e} = K$ = ἔνθα U = ἡ ταχύτης εἰς κόμβους l = τὸ μῆκος εἰς πόδας. $K = \sigma/\alpha$ θερὰ ποικιλονομα μεταξὺ 0,55 καὶ 1,2 ἀνάλογως τοῦ τύπου τῶν πλοίων. Ή τιμὴ τῆς σταθερᾶς ταύτης K διὰ πλοία τοῦ τύπου τοῦ συνήθους φορτηγοῦ είναι περίπου 0,6.— "Αρα διὰ τὰ πλοῖα τὰ όποια ἐν τῷ παρόντι ἀρθρῷ ἔχουμεν ὃντ' ὅψει μας, δηλαδὴ πλοία 7600—8000 τόννων ὀλικοῦ φορτίου, τύπου *Cargo-Tramp* η ἡ τιμὴ τοῦ K είναι 0,6.— "Αρα λαμβάνοντες ὡς μέσην τιμὴν μῆκον τούς 365 διαστῆς, η οἰκονομικὴ ταχύτης θὰ ἔδει νά $U = 0,6 V - 365 =$ 15 κόμβοι.

Διά τὴν ταχύτητα, ἀλλως τε, ταύτην ἐμελετήθησαν και ἔξαποδους θούν νὰ μελετῶνται πάντα τὰ φροτηγά τοῦ τύπου τούτου και τῆς χρονιτικότητος ταύτης, ἐκτὸς τοῦ τύπου Standard, ἄπαντα ἐμελετήθησαν ἀρχὴν διὰ κάποιος μεγαλύτερων ταχύτητα. Ανατυχώς ή γλυ- σσοφρότες τῶν μεταπολεμικῶν ναύλων, ἀβεβαιότης ἔξενθρεσίων ναύλων παρὰ τὸ πέρας ἐνάστον ταξιδίου, ή ἐν γένει εὐλογος στάσις ἀναμονῆς και ἐφεκτικότητος τῶν ἐφοπλιστῶν και χαραρτοῦσαν ἐπ' ἐσχάτων ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις των, ἥγανον εἰς τὴν τιθέσην ταχύτητος χρη- σιμοποιήσεως διδομένης περίπου ὑπὸ τοῦ τύπου $\frac{U}{V_e} = 0,5$, ητοι διὰ πλοίων 7600—8000 τόννων, ταχύτητα 9,5 κόμβων. 'Αντιταραχόμενος τὰς ἐλαχίστας ἔξαιρετικάς περιπλοσίες καθ' ἃς τιθέτηθησαν ἐπι- μυρτόπεδα ταχύτητα διὰ πλοία τῆς αντιτῆς ὡς ἀπὸ χρονιτικότητος, κα- τελθύοντας μέχρι και τὸν 8 κόμβων εἰσότε, ἐχράφαζομεν τὴν ταπεινήν μας γνώμην ὅτι και ἡ ταχύτης τῶν 9,5 κόμβων δὲν είνε ἡ πλέον συμφέρουσα. 'Εξ πληθώρας ὅλης λόγων, εἰκείθα πεπεισμένοι ὅτε η οἰκονομική ταχύτης τοιούτων πλοίων ἐμφέρτων θὰ ἔδει νὰ είνε τού- λαχιστον 9,8—10 κόμβοι, ὡς ἔχουσι σημειερον και 10,1 ἕως 10,5 κόμ- βοι μὲν μέρος η τὸ σύνολον τῶν δυνατῶν τελειοποιήσεων τῆς πη- ταγῆς, λεβήτων και ἐλλαζ.

1) Καθοριζομένης ούτο της ταχύτητος τού πλοίου εἰς 10 περίπου κόμβους, τήν πρότην μέριμναν τοῦ τεχνικοῦ συμβούλουν τοῦ ἐφοπλιστοῦ δρεῖται νά ἀποτελέσῃ ἡ προσπάθεια ἐλατισμούς τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων τοῦ πλοίουν οὗτος ὥστε εἰς τὴν ὑπηρεσιακὴν ταύτην ταχύτητα τὸ πλοίον κατὰ τὴν πρώσων τοῦ νά συναντῇ τὸ ἐλάχιστον τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων. Ἐρευνῶν δὲ οὗτος ἐν τῇ προσπάθειᾳ τοῦ τατύπου, δέον διὰ στρέψη τὴν προσοχὴν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς πρώτης τοῦ πλοίου, ἐστιαν ὡς γνωστὸν τοῦ μεγαλείτερον μέρους τῶν ἀπολειών τῆς ἵπποδυνάμεως τοῦ πλοίου. Τούτο ήτο ἄλλωστε παλαιόθεν γνωστόν. Ο *Russel* ὁ κατὰ τὸν παρελθόντα αἰώνα ἀζμάσας μέγας οὗτος καὶ πολυπράγμων μηχανικός, ὁ ἀσχοληθεὶς ἀλεπαλλήλως ἐξ ἴσου επιτυχῶς εἰς τὴν Ναυπηγίαν, εἰς τὴν κατασκευὴν μεταλλικῶν γεφυρῶν καὶ ὑπογείων οιδηροδόμοιν ἐλεγε ὅτι «εἰς τὰς ἀμφίειας μᾶλλον πρόμνας είνε ἀποδοτεῖ ἡ βραδύτης τῶν πλοίον ἢ εἰς τὰς ἀμφίειας πρώτας». (*)

Σημ. «Ναυτ. Χρον.».—Russell. Κατασκευαι των Great Eastern μεγάλειτέρων υπερωκιανίτων έποιης του. "It is blunt sterns rather than blunt stems, that make ships go slow".

(Η ανέκσια είς τὴν Στον αελίδα)

ΤΗΛΕΦ. 36939
158)9 HIGH ST.

THA. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

FAALA KOAZA KXAINAREAAJIA KINHTHON

ΕΙΣΑΓΟΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΑΙΩΝ

ЕФОНА КАТА УТРОМАТОУ КАЛ МИХАННЕ

ΧΟΥΛΑ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

TALLYING

AT HAMBURG

JOHN OESER

Telegr: «OESERHAMB»

33)4. Admirälitätstr.
HAMBURG 11

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

©AOΣ ГОРКУ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

**Μαριούπολις - Όδησσος - Νικολάϊεφφ- Χερσών - Θεοδόσια-
Νοβορωσσίσκη - Πότι - Μπερδιάνσκ**

ΒΑΣΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΔΕΝΙΝΓΚΡΑΑ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD BABAN

Τηλεοραφική Διεύθυνσης: "DONETZCOAL" - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΟΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

“Φ,, δι' ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS AIA ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

ΑΝΩΡΑΚΙΤΗΣ : ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ εις μιλίμετρα : { 0)3, 0)6, 0)12, 6)15, 12)25, 0)25, 15)30, 20)40, 22)62,
25)50 62)87 50)90 87)125 ΚΑΙ ΧΟΝΔΡΟΣ



Αίγυπτος

'Η ναυτιλιακή κίνησις της Αλεξανδρείας

Λί προσφάτως δημοσιεύεισα στατιστική περί της ναυτιλιακής κινήσεως του λιμένος της Αλεξανδρείας άναφέρουν ότι άνηλθεν αντη κατά το παρελθόν έτος εις 2170 σκάφη όλων τις χωρητικότητας 5.309. 439 τόννων νέτ. σημειώσασα ανέσην κατά 174 πλοΐα και 439.294 τ. έναντι του 1933, όπερα είχεν άνηλθει εις 1996 σκάφη 4.870.145 τόννων. Κατά σημαίας ή κινήσις του 1931 κατανέμεται ως έξης, ένα συγκρίσεις και πρός το 1933 :

| | 1934 | 1933 | | |
|-------------|-------|-----------|-------|-----------|
| Σημαία | Πλοΐα | Τ. νέτ | Πλοΐα | Τ. νέτ |
| Αγγλική | 541 | 1.162.031 | 474 | 1.007.384 |
| Ιταλική | 357 | 1.029.310 | 360 | 1.079.477 |
| Γαλλική | 120 | 698.000 | 119 | 711.770 |
| Αμερικανική | 86 | 490.734 | 82 | 475.430 |
| Ελληνική | 314 | 447.956 | 289 | 366.230 |
| Γερμανική | 119 | 228.275 | 99 | 189.833 |
| Αίγαντιακή | 144 | 200.532 | 143 | 129.268 |
| Νορβηγική | 63 | 159.208 | 53 | 122.935 |
| Τονική | 56 | 158.889 | 73 | 197.125 |
| Ταπονική | 34 | 132.379 | 43 | 163.036 |
| Ρουμανική | 69 | 103.155 | 61 | 92.702 |
| Σουηδική | 58 | 91.028 | 49 | 78.493 |
| Γιουγκούσ. | 35 | 88.137 | 18 | 42.256 |
| Βελγική | 32 | 72.872 | 27 | 45.936 |

Αἱ λοιπαὶ σημαῖαι σημειοῦνται μὲν κίνησιν μικροτέραν τῶν 50.000 τόννων νέτ έξαστη, μεταξὺ δ' αὐτῶν καταλέγονται η Παναμαϊκή μὲ 23.456 τ. νέτ ἔναντι 21.968 τ. τοῦ 1933, η Ανδραϊκή μὲ 1931 τ. ἔναντι 5418 τ. τοῦ προηγούμενον ἔτους καὶ η τὸ πρώτον ἐμφανισθέντος σημαία τοῦ Αιγαίου μὲ 1 πλοΐα 257 τόννων νέτ.

Η Ιταλική σημαία, ήτις κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν κατεῖχε τὴν πρώτην θέσιν διεπόριστην ἔναντι τῆς Αγγλικῆς, ή όποια ἐσμείωσεν ἔναντι τοῦ 1933 ανέσην κατά 67 πλοΐα και 154.647 τ. νέτ. Η ὑποδόρησης τῆς Ιταλικῆς σημαίας εἰς τὴν δευτέραν θέσιν μὲ μείωσην τῆς κινήσεως της κατά 3 πλοΐα και 50.167 τόννων ἔναντι τοῦ 1933, φεύγετο, κυρίως, εἰς τὴν συγκρίνενταν τῶν Ιταλικῶν ναυτικῶν ἑταῖρων καὶ τὸν συνεπειακόν τούτου διακανονισμὸν τῶν Ιταλικῶν δρομολογίων πρὸς ἀποργύην τῶν συναναγνωρίσεων καὶ πρόληψην τοῦ ἐστιθερικοῦ μεταξὺ τῶν Ιταλικῶν σκαφῶν συναγωνισμοῦ.

Η Γαλλική σημαία κατέπιεν πάντοτε τὴν τρίτην θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακή κίνησιν τῆς Αλεξανδρείας καὶ η τὸν Ήνων Πολιτεῶν τὴν τετάρτην. "Οοοον ἀφορά τὴν Ελληνικήν, ἐμφανίζει αντη μίαν προσδεντικῶς σταθεράν ἀπὸ ἑτοῖς ανέσην, ήτις τῇ ἐπέτρεψε νά κατεχεῖ τὴν τεμαχίην θέσιν, ώς πρὸς τὸ προσεγγίσαν τοννᾶς καὶ τὴν τρίτην ώς πρὸς τὸν ἀμύμονὸν τῶν σκαφῶν, μὲ ανέσην δὲ ἔναντι τοῦ 1933 κατά 25 πλοΐα και 81.726 τ. καὶ ἔναντι τοῦ 1930 κατά 165.519 τόννων νέτ. Αἱ λοιπαὶ σημαῖαι παρονοίασαν μίσημάντος μεταβολάς, πλὴν τῆς Αίγαντιακῆς, ή όποια κατέλαβε τὴν ἐρδόμην θέσιν βελτιώσασα ἵκανοντοικύν τὴν σημειούχην τῆς Εθνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Αλεξανδρείας. Ὁφείλεται τούτῳ εἰς τὴν πρόστημαν νέων σκαφῶν καὶ τὴν ἐνδηλώσιν ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἀξιολογότερον σημείον τῆς όποιας είνε ή παρὰ τῆς ἑταρίας «Misr» δρομολόγησης τοῦ λαίνερ «El Nil» 13.000 τόννων εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Αλεξανδρείας—Νεαπόλεως—Μασσαλίας. Ἀπὸ τῆς Ελληνικῆς αφ' ἑτερού πλευράς είνε ἐνδιαφέρονταν νά σημειωθῆται διατάξεις τῆς σημειούχης μας ὥφειλεται εἰς τὰς τακτικὰς πρὸς τὴν Αλεξανδρείαν γραμμὰς τῆς «Ακτοπλοίας τῆς Ελλάδος», τὰ σκάφη τῆς όποιας επραγματοποιήσαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 101 ἐν ὅλῃ προσεγγίσεις.

Ω; πρὸς τὴν πορείαν τέλος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς Αλε-

ντρείας, δείχνεται αὐτῇ ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα διὰ τὴν τελευταίαν ἐπανετίαν.

| Έτος | 1928 | πλοΐα | 2173 | τόννων νέτ | 4.965.805 |
|------|------|-------|------|------------|-----------|
| > | 1929 | > | 2270 | > | 5.252.696 |
| > | 1930 | > | 2149 | > | 5.148.601 |
| > | 1931 | > | 1940 | > | 4.999.318 |
| > | 1932 | > | 1989 | > | 4.821.494 |
| > | 1933 | > | 1996 | > | 4.870.145 |
| > | 1934 | > | 2170 | > | 5.309.439 |

'Αργεντινή

'Η ναυτιλιακή κίνησις τοῦ Πλέιτ

Εἰς τοὺς Τάιμες τῆς 'Αργεντινῆς» ἐδημοσιεύθη τελευταίως ή ἐπίσημος ἑτηρία στατιστική τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν 'Αργεντινῶν λιμένων κατὰ τὸ 1934. 'Αποδεινύεται εὖς αὐτῆς, ότι οἱ κατάπλοιοι 'Αγγλικῶν σκαφῶν ἀνήλθον εἰς 933, όλων τις χωρητικότητος 3.706.340 τ. νέτ, μὲ ανέσην ἔναντι τοῦ 1933 κατὰ 89 πλοΐα και 265.281 τ. νέτ. Μὲ τὴν χωρητικότητα αὐτῆς η 'Αγγλική σημαία μετέσχε εἰς τὴν ναυτιλιακήν κίνησιν τῶν 'Αργεντινῶν λιμένων κατὰ ποσοστὸν 36.79 οὗ, ἐνῷ τὸ 1933 είχε μετάσχε μὲ 37.18 οὗ. Η 'Ελληνική σημαία, καταλαβοῦσα τὴν δευτέραν θέσιν τὴν κίνησιν τοῦ Ρίβερ Πλέιτ, μετέσχε ταῦτης κατὰ τὸ 1934 μὲ 114 ἀττόπλοια 1.158.472 τόννων νέτ, ἔξασφαλίσασα ποσοστὸν σημειούχης 11.5 οὗ ἐπὶ τοῦ συνόλου. Η ίδια εφημέριας τονίζει περιπλέοντα τὰ ἐπιβατηγά ὑπερισχεάντα καὶ τὰ πλοΐα ψυχεία, εἰς τὸ Ελληνικὸν ποσοστό ἀναφέουνται μόνον *tramps* φορτηγά, οὐτως διὰ τὴν κίνησιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας η 'Ελλάς καὶ η Μεγάλη Βρεταννία ιστανται εἰς τὸ αὐτὸν περίπου ἐπίπεδον. Τὸ συνόλον τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν 'Αργεντινῶν λιμένων ἀνήλθε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 2751 πλοΐα όλων τις χωρητικότητος 10.075.591 τόννων νέτ, μὲ ανέσην ἔναντι τοῦ 1933 κατὰ 240 πλοΐα 821.655 τόννων. Η ανέσηση τῆς Βρεταννικῆς σημαίας ἐγκαθασεν, ώς και ἀνωτέρω γοράφομεν, εἰς 89 πλοΐα 265.281 τόννων, τῆς δὲ Ελληνικῆς εἰς 111 πλοΐα και 336.002 τ. νέτ. Η 'Ιταλική σημαία κατέλαβε τὸ διά της δευτέρας εἰς τὴν τρίτην θέσιν, ὑποστάσα πεισθεῖν κατὰ 23 πλοΐα και 28.058 τόννους. Η 'Γερμανική σημαία σημειώνεται εἰς τὴν τετάρτην θέσιν, μὲ ανέσην ἔναντι τοῦ 1933 κατὰ 36 πλοΐα και 106.978 τόννους, η 'Ολλανδία κατέλαβε τὴν ἑπτητέσσα τὴν Γαλλικήν και πραγματοποιήσασα ανέσην κατὰ 46 πλοΐα και 110.231 τόννους, η Γαλλική πετέσθη ἀπὸ τῆς ἑτητῆς εἰς τὴν ἐρδόμην θέσιν, η δὲ Νορβηγική διετήσησε και κατὰ τὸ 1934 τὴν 8ην θέσιν.

Αναλυτικότερον η ναυτιλιακή κίνησης τοῦ Πλέιτ κατανέμεται εἰς τὰς ἀκόλουθους 24 σημαῖας:

| Σημαία | Πλοΐα | Τ. νέτ | Σημαία | Πλοΐα | Τ. νέτ |
|---------------|-------|-----------|--------------|-------|---------|
| Αγγλική | 933 | 3.706.310 | Αργεντινής | 76 | 166.094 |
| Ελληνική | 414 | 1.158.472 | Βελγική | 41 | 150.826 |
| Ιταλική | 171 | 925.695 | Παναμά | 49 | 148.008 |
| Γερμανική | 156 | 768.207 | Ταπονική | 23 | 122.986 |
| Ηνων Πολιτεῶν | 133 | 573.130 | Δανική | 40 | 121.213 |
| Ολλανδική | 151 | 501.661 | Φινλανδική | 36 | 93.801 |
| Γαλλική | 87 | 372.255 | Χιλής | 27 | 56.636 |
| Νορβηγική | 111 | 348.737 | Πορτογαλική | 11 | 45.217 |
| Γιουγκούσιανή | 69 | 222.751 | Ούγγρογρανάς | 6 | 10.690 |
| Βραζιλίας | 77 | 207.570 | Δάντονγκ | 1 | 7.086 |
| Τσανική | 37 | 189.055 | Λιθουανίας | 2 | 4.564 |
| Σουηδική | 90 | 172.013 | Ρουμανική | 1 | 2.261 |

Σύνολον ναυτιλιακῆς κινήσεως 'Αργεντινῆς: 2.751 10.075.594

Σημ., «Ν. Χρ.» — Λέον νά σημειωθῇ, ότι η 'Ελληνική σημειούχη Ἰταλίας, ἀπὸ τὴν σημειωμένην εἰς τὴν στατιστικήν, διοττά ώς ἄνω 49 Παναματικά φορτηγά ἀνήκον κατὰ μέγα μέρος εἰς 'Ελληνας πλοιοπτήτας.

Γαλλία

'Ο ἀνταγωνισμὸς εἰς τὸν Βόρ. Ατλαντικὸν

Ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ σήμερον τὸ Γαλλικὸν σούπερ-λάΐνερ «Normandie» 79.280 τόννων γρούς τῆς «C. G. T.», ἀποπερατωμένον εἰς τὰ ναυπηγεῖα Πενού, τοῦ Σαιν Ναστίρ, θ' ἀρχίσῃ τὰς γενικὰς δοκιμάς του πρώτην ἡ τεθή ἐν τῷ ὑπεροχεῖ εἰς τὴν ταχείαν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Χάροην καὶ τέρμα τὴν Νέαν Υόρκην. Ἐπειδὴ τὸ σκάφος τοῦτο θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον τοῦ Κό-

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY", TUGS
17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUGS OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

σημαντικότεροι είναι της προσοχής την ένδιαφερομένων έπιπλων, διότι ή εισόδος του είς την έπιπλησίαν προβλέπεται να διαγράψει νέους σταθμούς εἰς την μεταξύ πλανών και νέου χώματος επιπλωνίων, τόσον όποις της πλευράς των έπιπλων, όσον και επί την έπιπλησίαν της ταχύτητος. Η πλεονάλη του πλωτού αυτού κολοσσού έναντι των λάινερς των ναυπηγηθέντων κατά τα τελευταία έτη διά την ίδιαν γραμμήν, δεν άναμενεται να είναι και τόσον μεγάλη εἰς την ταχύτητα, όσον εἰς την χωρητικότητα, όπως δείχνεται και ο άσπλονθος συγχριτικός πίνακας:

| | | | | | |
|--------------------------|-----------|--------|---------|------|-------|
| «Normandie» | τ. γραδός | 79.280 | ταχύτης | 30.— | μίλια |
| Bremen. | > | 51.656 | > | 28.— | > |
| Rex. | > | 51.062 | > | 28.9 | > |
| Europa | > | 49.746 | > | 28.— | > |
| «Conte di Savoia» | > | 48.502 | > | 28.5 | > |

Το «Bremen» και το «Europa» προσείλκυαν μέγαν άριθμόν έπιπλων, όταν έτεθησαν έναν έπιπλησία, τούτο δὲ και έπανελήθη με τα Γαλαζιά λάινερς, των οποίων όμως ή έναρξες των δρομολογίων συνέπεσε με την εσδίλωσην μιας μέσιολογης αυξήσεως του έπιπλων θερματού θερματού μεταξύ Μεσογείου—Ηνωμ. Πολιτειών και τανάπαλων. Ενέγκει ούτεν έξαιρετικόν ένδιαφέρον ο αντίτυπος του όποιουν θά ομηρίσῃ εἰς την έφρασίαν του Βορ. Ατλαντικού ή έμφαντις κατά την προσεχή Μάιον του «Normandie» και ή μέλλονα να έπαλονθυσῃ, 12 μήνας βραδύτερων, είσοδος εἰς την έπιπλησίαν του Βρεταννικού κολοσσού «Queen Mary». Οι ένδιαφέρομενοι πύρλοι εξετάζουν ποιά έναν προσεκμένη θά είναι ή θέσης των δύο Γερμανικών και των δύο Ιταλικών λάινερς και διά ποιών μέσων αι πλοιοπτήριαι τούτων έταιριαι ήθελον άντιμετωπίσει την δημιουργηθησμένην κατάστασιν. Θά τραποῦν, δηλονότι, εἰς νέας ναυπηγήσεις ή θ' άσπλονθυσουν πρόγραμμα βελτιώσεων και μετατροπών των υπαρχόντων πλοίων των, πρός έπανεξίσην της ταχύτητος των, ήνα δι' αυτών συναγονισθούν τα δύο σούπερ-λάινερς, δεδομένου μάλιστα, ότι είναι μέν ταυτα μεγαλύτερα κατ' ογκον, ως πρός την ταχύτητα όμως κατ' ολίγα μόνον θρας πρόκειται να συντομευθῇ ο διάπλων του Βορ. Ατλαντικού.

Υπό των "Αγγλιον θεωρεῖται έντελης άπιθανον, ότι το «Βρετανογερμανικόν Λόιδ» και ή «Italia» θά τραποῦν εἰς την ναυπηγήσιν σκαρφῶν συγχρινομένων πρός το «Normandie» και το «Queen Mary», διά δύο βασικούς λόγους: Πρώτον, διότι τα είς κείρας των έπιπλεκτα λάινερς δὲν άπειδονταν εἰσει τα παρ' αυτῶν άναμενόμενα άνωτερα άποτελέσματα, διά τα όποια κατέχουν όλα τα προσόντα. "Οταν λ.γ. το «Bremen» κατέκτησε τὸν «Κυανοὸν Ἐπισκείοντα» ἀπὸ τὴν «Μαυριτάνιαν», εἰλεῖ λεχθῇ ἐξ ἐγκύρων πηγῆς, ότι ἔκειτο έφεδρην τινα εἰσέτι δύναμιν, την οποίαν και θά έχρησιμοποιεῖ, ἐάν ποτε παριστάται άναγκη πραγματοποιήσεως ταχυτέρου ταξιδίου. Τοῦτ' αὐτὸν δύναται να λεχθῇ και διά τα δύο Ιταλικά ύπεροπεράνια, ἄπινα μὲ μίαν έντατηκήν άπόδοσιν της δυνάμεως των ένδεχεται να έπιπλύσουν νέα ρεόρη ταχύτητος. Καὶ δεύτερον, διότι ή αὔξησις ιπποδυνάμεως και ταχύτητος θὰ ήδυνται να έπιπληθῇ δι' ενός μάλλον οικονομικού τρόπου, προβλέποντος άντικατάστασιν των μηχανών προσθετικών. Έπι τοῦ άντικατικούν τούτου άναμφέρεται ότι εἰς τὸ παρελθόν είχεν άνωπηγή παρα τοῦ Γερμανοῦ τεχνικοῦ κ. G. Bauer, εἰς διάλεξιν του Σκοτικού, ίδιον σύστημα, κατάλληλον να έφαρμοισθῇ ἐπὶ τοῦ «Bremen». Προέβλεπε τὸ σύστημα αὐτὸν τὴν έγκατάστασιν ὑψηλοτέρας πλεονάλη διά της έφαρμογῆς λεβήτων του νέουτον Wagners—Dechimags, ἀντί των υψησταμένων υδραυλωτῶν.

Θά ήτο τοιουτοφόρως δυνατόν, βοηθεία και μερικῶν ἀλλων τροποποιήσεων εἰς τὰς μηχανάς προσθετικούς του «Bremen», ν' αὔξηθῇ η

ιπποδύναμις αὐτῶν ἀπὸ 120.000 εἰς 180.000 πόπους (s.h.p.), χωρὶς καν να μεταβληθοῦν αἱ διαστάσεις τοῦ σκάφους. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ δύλαν μήκος τοῦ λεβητοστασίου και μηχανοστασίου θὰ ήλιττοντο κατά 86 πόδας, ήτοι κατά 17.4 οδο. Τὸ σύστημα αὐτὸν τοῦ κ. Bauer, ἀν καὶ ή εν Σκοτική διάλεξις τοῦ ἐνείχεν "Ακαδημαϊκὸν ζαραπτήηα, ἐλήφθη οικαράς επ'" ώψιν παρὰ τοῦ «Βρετανογερμανικοῦ Λόιδ». Είναι ένδιαφέρον, εἰς προσεκμένη, να σημειωθῇ, οτι ή έπιτυγχανομένη οικονομία χόρου, η προρρογμένη ἐπ τῆς άνωτέρου μεταποτῆς, δὲν άποινει προσοδοφόρος εἰς τὸ σκάφος, διότι ο οικονομικός ζόρος εἰναρκείται κατά της ταχύτητας, διότι οι οικονομικοί ζόροι ενδιέπεσται κατά της ταχύτητας, εἰκῇ μόνον—ἐπό τηνας διασενεγίας—διά δεξιμενής πολυμημάτως.

'Αφ' ἑτέρου, ως πρός τὰ δύο Ιταλικά λάινερς φήμια κυριοφοροῦν περὶ ἀνανεώσεως τῶν μηχανῶν των, κρατικῆς ἀριθμῆς, δι' ισχυροτέρων. Μολονότι, κατά τὰς Εποχήν των μηχανῶν τοῦ «Rex» και τοῦ «Conte di Savoia», διότι ἀμφιήτηρα τὰ μηχανῶν τοῦ «Rex» και τοῦ «Conte di Savoia», διότι ἀμφιήτηρα τὰ μηχανῶν τοῦ «Queen Mary», οι ένδιαφέρομενοι πύρλοι εξετάζουν ποιά έναν προσεκμένη θά είναι ή θέσης τῶν δύο Γερμανικών και τῶν δύο Ιταλικῶν λάινερς και διά ποιών μέσων αι πλοιοπτήριαι τούτων έταιριαι ήθελον άντιμετωπίσει την δημιουργηθησμένην κατάστασιν. Θά τραποῦν, δηλονότι, εἰς νέας ναυπηγήσεις ή θ' άσπλονθυσουν πρόγραμμα βελτιώσεων και μετατροπών των υπαρχόντων πλοίων των, πρός έπανεξίσην της ταχύτητος των, ήνα δι' αυτών συναγονισθούν τα δύο σούπερ-λάινερς, δεδομένου μάλιστα, ότι είναι μέν ταυτα μεγαλύτερα κατ' ογκον, ως πρός την ταχύτητα όμως κατ' ολίγα μόνον θρας πρόκειται να συντομευθῇ ο διάπλων του Βορ. Ατλαντικού.

Προσπέτει εξ δύων τῶν άνωτέρων δεδομένων, διότι αἱ σκέψεις τῶν θυμομένων εταῖριῶν ἀπό τὴν προσεχῆ έμφαντιν τῶν δύο κολοσσαίων σούπερ-λάινερς, δὲν στρέφονται εἰς τὴν πλήρη άνανέωσιν τῶν μηχανῶν τῶν υπαρχόντων υπεροπεανίων των, ἀλλὰ μᾶλλον εἰς οὐρισμένας μεταποτῆς, έφδοσον αὗται ηθελον κριθῆ τελικῶς ως έπιβαλλόμεναι πρὸς άντιμετωπίουν τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ «Normandie» και τοῦ «Queen Mary».

Γερμανία

Συμφωνία διακανονισμοῦ τῶν δρομολογίων

Αἱ διοικήσεις τῆς "Αμερικανοῦ—αμερικανοῦ" και τοῦ «Βρετανογερμανικοῦ Λόιδ» προήλθον εἰς συμφωνίαν ρυθμίζουσαν τὰς σχέσεις τῶν διὰ μίαν διακαπεντατείων. Βεβαῖης ἔκαστη τὼν δύο τούτων ἔταιριῶν θὰ ξηγίζεται διεθνῶν μηχανῶν, μολονότι: θὰ ὑπάρχῃ και ἔνα μικτὸν γενικὸν συμβούλιον διευθυντικόν. "Οσον ἀφορεῖ τὰς εἰσπράξεις, θὰ περιέρχονται εἰς κοινόν ταυτὸν αἱ προσρρόμεναι αἱ πρὸ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν δι' έπιβάτας και φορτία γραμμάτων πρὸς τὴν Ανατολικήν και Δυτικήν τὴν Βορ. Αμερικῆς και πρὸ τὴν Ανατολικήν και Δυτικήν τὴν Αντικαππανής και Νότ. Αμερικῆς και πρὸ τὴν Καναρικής και Νότ. Αμερικῆς, καθὼς ἐπίσης και πρὸ τὴν Κεϋδέρας, Μεξικοῦ και Απο Ανατολῆς.

Πάσκοι αἱ ἀλλαι δημηρσίαι εἰπιδατῶν και φορτίων θὰ ξηγίζουν χωριστῶν ταυτὸν δι' έκαστην ἔταιριν. Οὕτω, ή «Αμερικανοῦ—αμερικανοῦ» θὰ ἔκτελῃ δι' ίδιων λογαριασμῶν τὰς γραμμάτων δυτ. Ινδῶν, Ολλανδικῶν Ινδῶν, Νοτ. Αφρικῆς (δι' έπιβάτας και φορτία), Κρούσας, Μεξικοῦ και δυτ. Ακτῆς Νοτ. Αφρικῆς (δι' έπιβάτας και διὰ Σάντος (προκαταράμενον διὰ φορτία). Τὸ «Βρετανογερμανικόν Λόιδ» θὰ ἔκτελῃ δι' έπιβάτας και φορτία γραμμήν πρὸς τὰς Καναρικές νήσους, Νότ. Βραζιλίαν και νήσους τῶν Νοτίων Θαλασσῶν, τὰς διὰ φορτία γραμμάτων πρὸς τὴν Νότ. Αμερικήν και τὴν Νότ. Αφρικήν και τὴν δι: έπιδατης ουπηρεσίαν πρὸς τὴν Απο Ανατολῆς.

Τὸ τελευταίως καθελκυσθέν υπερωκεάνιον «Potsdam». Θὰ τεθῇ εἰς τὴν γραμμήν Αμερικής—"Απο Ανατολῆς, τὸ νεότευκτον δύων μότοροις «Hannover», τοῦ «Βρετανογερμανικοῦ Λόιδ», θὰ παραληφθῇ μετὰ τὴν συμπλήρωσιν του ἀπό τὴν «Αμερικανοῦ—αμερικανοῦ», παρὰ τὴν δι: σπούδας

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

Θά δειπνήσθη εἰς τὴν κοινωνίαν πρᾶξιν διά τὴν γραμμήν 'Αμβούργου—Δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου 'Αμερικῆς.

Ἡ αὔξησις τοῦ στόλου τῶν tramps

Ο Γερμανικός τύπος ύποστηριζει από τυνος, ώς ανεγγάφωμεν η δημι, την ανάγκην διπλωσης την επισχυθή ή Γερμανική ναυτιλία των *tramps*. Έπι τού θέματος τούτου αποχολουμένη ή «Εφιμερίς τού 'Αμβούργου», αναφέρει δια έπι άλικης δυνάμεις 4.000.000 τ. γκρός της Γερμανικής χωριτικότητος, μόνον οι 807.000 τ. είναι *tramps* φορτηγά, από της απόφεως δ' αυτης ή Γερμανία κατέχει την έκτην κατά σειρά θέσην υπολειμμάτη της Ιταλίας, της Ελλάδος και της Ιαπωνίας, ή πρώτην όποιων κατέχει *tramps* 1.100.000 τ. γκρός, ή δευτέρου 1.160.000 τ. και ή τοιτη 1.500.000 τόνων.

Εις τὴν περίπτωσιν τῶν λάγης ἡ Γερμανία κατέχει τὴν τοπίου θέσιν. Προστίθεται εἰς ταῦτα, ὅτι τὰ *tramps* ἀπότελοῦν τὰ 25 οὐρανούς Ηγετούσιον ναυτιλίας, ὡς ἐπὶ τοῦ ποσοστοῦ τούτου Γερμανική ἀναλογία είναι ἀσώματος, πρᾶγμα ποὺ τὴν ἀναγκάζει νὰ προβῇ εἰς τὴν ἔνδιοντας τὶς φροτηρούς χωριτζότητάς της. Τοῦτ' αὐτὸν ὑποστη-
χεῖται καὶ διὰ τὰ δεξαρενόπλοια. Η Γερμανία μὲ 133,000 τ. τάγματος κατέχει τὴν ἔννατην θέσιν, πρόσκειται δὲ καὶ τῆς κατηγορίας ταῦτης νὰ επιδιώξῃ εἰς τὸ ποσοστες μέλλον τὴν ἀνάταξιν.

‘Η ἐμπιστοσύνη πρὸς τὴν γαυτιλίαν

Μετά τὴν ἀναγγελίαν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀποκεντωτικοῦ προγράμματος εἰς τὴν γαντιλίαν καὶ τῆς κατατίμσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄμιλων εἰς ἀνέχαρχτους γαντικάς ἵταιροις μὲ καθωρισμένας ζώνας ἐπιρροής καὶ μὲ διακανονισμὸν τῶν τακτικῶν γραμμῶν τούς, ἥργισε καὶ πάλιν τὸ ἰδιωτικὸν περιβάλλον υ' ἀνατῷ τὴν ἐμπιστοσύνην του πρὸς τὰ γαντιλιακά ἐπιχειρίσεις καὶ νὰ δείχνυται πρόθυμον διὰ τοποθετήσεως εἰς γαντιλίας ἵταιρος.

Η ξηραντικά πρός την κατεύθυνσιν των ταύτην πίνησης έξεδηλώθη τελευταίος όπέρα της «Deutsche Leverant Linie», από μέρους των έμποριζον κύριων τοῦ Αιγαϊόντων, οἵτινες, ώπο την πρωτόβούλον σχέψιν ὥμιλον ιδιωτικῶν Τοπτεζῶν, ἐστερζάν νὰ εἰσφέρον διὰ τὴν δημιουργίαν κεφαλαίων 15 ἔκατ. γνωσσῶν μαρκῶν, ἵνα ἡ ἑταῖρα αὕτη ἐπανέψῃ τὴν ἀνέξαρτούσαν της καὶ συνεγέρη τὰς πρὸς τὴν 'Ανατολήν ὄπεραις της ἐπὶ ιδιωτικῆς καὶ πάλιν βάσεις.

“Πατέρων τις της πολιτείας και την προσένε.

“Η απόφασις αὕτη, ψαφαγήθηκε ουσία τὸν ὑφιστάμενον στεγνὸν δε-
σμὸν μεταξὺ ἐμπορίου καὶ γαντιλίας, ἀποδίδεται ἐν μέρει καὶ εἰς τὸν
ἐπιτόπιον πατριωτισμὸν, μολονότι πάντως ἀποδεικνύεται, γενικότερον,
ἄφ' ἐνός μὲν πόσον προσδοκόφορος παραμένει ἀκόμη ἡ ἐργασία τῶν
χρημάτων καὶ τοῦ ἐμπορίου ποσὸς τῆς Ἑγγίνης Ἀνατολῆς καὶ πόσην
ἡμιστοσύνην ἔξαρκολουνθεῖ νὰ τρέψῃ τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον πρὸς τὸν
απομικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ ὑπὸ τοὺς οὐριερινοὺς εἰσαῖται δινούλοντες και-
ρούς καὶ τὴν ἀβεβαϊότητα τῆς γαντιλίας ἐργασίας.

Παρομοία σηνός έξεδρλωθή και εἰς τὴν Βρέμην, ἐνθα μία ἀποτυγάνουσα, ἐλλείψει κεφαλίων, προσπάθεια συστάσεως τοπικῆς ἑταῖρας, πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς Βρέμης—Ἄγριοις, ἐπέτυχε τὸν τελευταίαν στυγμήν, χάρις εἰς τὴν παρέμβασιν τῶν ἐμπορικῶν κέρδων καὶ τὴν παρ' αὐτῶν διάθεσιν τῶν ἀπαιτουμένων σεβαστῶν κερατίων.

Γιουκοσλαβία

Ἄγορὰ γέων ἐπιβιτηνῶν

Τό «Γιονυγκοσιλανίκον Λόπο» ἀπειφάσισε τὴν ἀγορὰν ἐνὸς δευτέρου μεγάλου οἰκανούς, ἔχοντος τὰς διαστάσεις τοῦ λαγνεοῦ *Kralija Marija*, προσειπέντον διὰ τῶν δύο τούτων πλοίων νὰ προβῇ εἰς τὴν ἕδραν ταυτίζεις 150μητρών γραμμῆς ἀπό τῶν *Άδριανικῶν* λιμένων πρὸς τὴν Αλεξανδρεῖαν. Συγχρονῶς καὶ ἡ εἰσιτια «Adriatica» προήλθε εἰς τὴν ἀπόφασιν ἀγορᾶς ἐπέροιν οἰκάνος, τοῦ τίτλου *Prestolonasjednik Petar*, τὸ οἴποιν καὶ ὃ δὲ χορημαποιήσῃ δι' ἀκτοπλοΐας συγκονωνίας καὶ τουφιστικά ταξίδια ἀνά τὰ Δακτηριά ταφάλια.

Γερμανική γραμμή Ν. Υόρκης—Σπαλάτου

Μεταξὺ τῶν νωτικῶν κύκλων κυκλοφοροῦν ἀπό τινας φῆμας, διτὶ ή σταιρία *Bernstein*, τοῦ Ἀμερικανοῦ, προτίθεται νὰ ἔγκαινιάσῃ προσεχέρδη μίαν τακτικὴν γραμμὴν φορτιγών σκαφῶν ἀπό Νέας Ὑόρκης κατ' εὐθεῖαν διὰ τὸν Γιουγκοσλαβικὸν λιμάνια τοῦ Σπαλάτου, διεθέτουσα πρές τοῦτο τρία σκάφη της τοῦ τύπου *Gerolstein*. Ας εἰναι γνωστόν, ἡ Γερμανικὴ αὐτῆς ἑταῖρικα κατέχει εἰδικότητα εἰς τὴν μεταφορὰν ἀσυρκευμάτων ἐμπορευμάτων, κυρίως δὲ αὐτοκινήτων, λέγεται δὲ διτὶ τὴν νέαν γραμμὴν της ἔργατη, ὡς πρές τὸ οἰκονομικὸν μέρος, ἀπὸ τὴν ὑποστήριξιν τῆς *"General Motors"*, τῆς Νέας Ὑόρκης, ηὗται ἀποδῆπει νὰ ἔγκαιται τὴν εἰς τὸ Σπαλάτον κέντρον διενορής τῷ μὲν αὐτοκινήτων τῆς εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς *"Audi"* καὶ *Kawasaki* Εὐρώπης.

Δανία

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὀκταώρου εἰς τὰ πλοῖα

Κατετάθη πρό ήμερον είς τὴν Δανικὴν Βουλὴν παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ παρεπέμψη εἰς κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν πρὸς ἐπεξεργασίαν Νομοσχέδιον προβλέπον τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δικτάωσος ἐπὶ τῶν πλοίων, εἰς διας περιπτώσεις οὐ καθίστατο τοῦτο ἐφικτόν. Καθορίζεται, σημαδήν, ὅτι ἡ ἔργασία τοῦ ναυτεργάτου δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 16 ὥρας διὰ δύο συνεχῆ ἡμερονύκτας. Τό ἐν λόγῳ Νομοσχέδιον ἑποπτηρίζεται: κυρίως ἀπὸ τὴν σοσιαλδημοκρατικὴν παράταξιν τοῦ Δανικοῦ κοινοβουλίου, ἃς εἰς καὶ ἐπόνεις κατὰ τὴν διεθνῆσθαις, ἐπὶ τῷ καταθέσει του, συζήτησιν, ὅτι: είναι διοίσον πρός τοῦ ἐν Συντάξῃ καταρτισθέντος Νομοσχέδιον καὶ ὅτι: πρέπει νὰ ψηφισθῇ. Οἱ φιλελεύθεροι ὑπεστήψαντες τὴν ἀπόφειν, ὅτι οἱ δροὶ διό τούς διπολεοὺς ἔργαζεται ὁ Δανός ναύτης εἰναὶ καλλίτεροι ἔναντι: πολλῶν ἀλλων ναυτικῶν χωρῶν, κατέκριναν δὲ τὸ περὶ ὀκταώρου Νομοσχέδιον, τονίσαντες ὅτι: ἡ κατάθεσίς του εἰς τὴν βουλὴν ἀποβλέπει εἰς κομματικᾶς μέρον ἐπιδιώξεις. Οἱ συντηρητικοὶ δὲ ἀλλού δουλεύειν δι- πέδεισαν, ὅτι τὸ Νομοσχέδιον περιέχει τοιούτους διατάξεις, ὡς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του θ' ἀπατηγῆ χρονικὸν διάστημα ἔτιδων. «Μίαν βελτίων συνθήκων ἔργονας τῶν πληρωμάτων, διοι: τὴν ἐπιθυμούσεμν—εἰπον—, ἀλλὰ τὸ συντηρητικὸν κόμμα ἀντιτίθεται: εἰς τὰς κρατικὰς παρεμβάσεις, δισο- ἀφορῇ τὰς σχέσεις ναυτεργατῶν καὶ ἐφοπλιστῶν ἀδυνατεῖ δὲ νὰ ὑποστη- ρέηται μέτρον, τὸ διόποιον πρωτότοκον νὰ περιορίσῃ τὴν συναγωνιστικὴν ικ- νότητα τῆς Δανικῆς Ναυτιλίας».

"Οσον ἀφερὲ τὸν στάσιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐκηρύχθησαν εὗτοι ὅμοιόμων ἐναντίον τοῦ Νομοσχεδίου, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὅποιος θὰ σημάνῃ -λέγουν- τὴν καταστροφὴν τῆς Δανικῆς Ναυτιλίας. "Εχει τοῦτο μέχρι σύμβεσιν ἐφαρμο-θῆται μόνον εἰς τὴν Γαλλίαν, ἀλλὰ μεταξὺ Δανίας καὶ Γαλλίας οὐσιώδης δι-βίσταται διαφορά, ἐάν ληφθῇ ὁ σύνθητος ὁ Γαλλικὸς ἐπολιτισμός ποιη-τας ἀπό μέρους τοῦ Κράτους λαμβάνει ἑταῖρος ἐπιχεργγήσεις. ἐνῷ δ ἀσ-τικός ἐφοπλισμός στηρίζεται ἀποκλιτικῶς εἰς τὰ ίδια αὐτοῦ μέσα. Οἱ ἀνοικο πλαισιοῦνται εἰς μίαν περίπτωσιν θὰ ἔσαν διατεθεῖμένοις νὰ δεχθοῦν τὸ ὄνταρων, ἐάν διά τὴν ἐφαρμογὴν του πρεσβολετοῦ διεθνής ουμφανία. Η παρούσα στηγμή -συνεχίζουν ωστε- -δὲν είναι εποικοδηματική διά παρέ-στια μέτρα, ἀτινα καὶ συζητήσιμαν ἀπλῶς, δημιουργούν διαχερεσίαν εἰς τὸν ἐφοπλισμόν. 'Απόδεξες, δτι οἱ Δανοί ναῦται καὶ Θερμαϊται εἰδοποίησαν τὴν τὴν·' "Ενοικι τῷ Δανῶν 'Ἐφοπλιστῶν', δτι δὲν είναι διατεθεῖμένοι; γνωνεῖσθουν ἐπὶ τῶν ιδίων, δάσσων τὴν υπελογικήν οὐμβασιν τοῦ μισθολο-γίου των. Προστίθεται τάλος, δτι η τοχεύ Φηγίσις τοῦ Νομοσχεδίου θὰ ἀ-τέτραπε καὶ τὸν διεποιεῖσαν μεταξύ πλοιοκτητῶν καὶ α-ιωματικῶν περὶ ὥρων ἐργασίας τῷ τελευταίοις εἰς τὰ πλέι.

Ἡγωμ. Πολιτεῖαι

Πρὸς ἀπόκτησιν ἴσχυρᾶς γαντιλίας

Από πολλούν ήδη χρόνου ζωηρούς σίνησις παρατηρεῖται εἰς τὰς Ἰην. Πολιτείας, σχέδια δέ και μελέται ἐπιπονοῦνται διὰ μίαν πλήρην ἀναδρογάνωσιν τοῦ Ἀρεοπαζικού ἐμπορικοῦ στόλου, μὲ τὸν διπλὸν ἀντικειμενικὸν οποτόν, διποιούσῃ οὗτος δυνῆμη ἀφ' ἔνος μὲν νὰ ἔχει πρετερήσῃ κατὰ μεγαλύτερον ποσοστὸν τας ἀνάγκας τοι ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου της Χώρας, ἀφ' ἑτέρου δέ νὰ ζημιεύσῃ, ἐν δεδομένῃ στηγμῇ ὡς βοηθητικὸν συμπληρωμα τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Τὸ Κογχρέσσον, ἀπαρχοληθὲν καὶ αὐτὸ μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἔχγιανσιν καὶ ἐνίσιασιν, εἰτε προβῇ ἀπὸ μηνῶν εἰς τὴν σύστασιν εἰδικῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς, η οποία, μετὰ διεζοδικὰς ἐργάσιας καὶ μελέτας, κατήρισε τελευταῖον το διὰ τὴν ναυτιλίαν ανθεκτικόν.

Προφίλεπται δι' αὐτοῦ αὐγήσις τὸν Κεφαλαίον τῶν 250 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ζάρψιν τῆς παροχῆς δανείων πρὸς ἀνταπάστασιν τῶν παταλιών καὶ ἀζηστῶν ὥκεανοπόρων σκαφῶν, διὰ γεωτέρων οἰζουρίζων καὶ συγχρονισμένων, δυναμένων νέανταγωνισθούν επιτυχῆς πρὸς ἡξάντης ομηρίας εἰς τὸν στίβον τῆς διεύθυντος ἐργασίας. Προτείνεται ἔπειτας ἀνταπάστασις τοῦ συστήματος τῶν ἐπιχορηγήσεων τῶν παρεχομένων ἡδη̄ ὑπὲρ τῶν ταχυδομούσων συμβολαίων, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπότελεσμάτων, ὅπερες γένεται ἐπεκταθῆ ναυτιλιακῆ δράσης τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τακτικάς γραμμάς πρὸς τὰς ταπεινόντες τοῦ Κόσμου. Καθιερώονται ἐξ ἀλλού αὐτηροῦς λεγχος ἐπὶ τῆς αυθεντείων τῶν πληρωμάτων, τὰ τέθενται ἐφέσταστον σχάφων νέανταγωνισθούν εἰς τὴν δημιουργίαν της πληρωμού, δυναμένων νέανταγωνισθούν εἰς τὴν δημιουργίαν της πληρωμού, δυναμένων νέανταγωνισθούν εἰς τὴν δημιουργίαν της πληρωμού.

Ἐπ' ἐνκαιρίᾳ τῶν ἀνωτέρω πορισμάτων τῆς ζωγραφικής

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΪΔ—Swinemunde

K O A L K E

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

18.000 και τα καθελκυσθέν είσιν τά Ιταλικά ναυπηγεία της Αδριατικής Πολωνικήν λάινερ «Πιλασόδος» 14.400 τ. γκρές.

Έκ των καθελκυσθέντων σκαφών (έξαιρεσαν των ιστοφόρων), τά άτμοπλοιαίησαν χωρητικότητος 391.176 τ. γκρές και τά μέτροσις περιβάλλονταν. Έκ των άτμοπλοιών, έναντιγγίθησαν είσιν «Αγγλίαν—Ιρλανδίαν 269.277 τ. και είσιν τά λοιπό Κράτη 121.899 τ., με τήν προσθήκην, διτά άτμοπλοιαίησαν 175.000 τ. έφωδιασθησαν μείον σκαφάσις διτά τήν χρονικόποιησιν πατρελαίου, ως καυσίμου βαλγάς, έκ διτά μέτροσις περιβάλλονταν είσιν «Αγγλίαν—Ιρλανδίαν 188.994 τ. και είσιν τά λοιπάς χώρας 374.607 τόνων. Έκ των μέτροσιτων, σημειώθηκαν διτά 12 ησαν χωρητικότητος 10 έως 12 χιλ. τ. γκρές έκαστον και διτά τά 8 έξι αύτων έναντιγγίθησαν είσιν τά Λαγγίλιαν, άνα δύο διτά έκαστα είσιν τά Ολλανδίαν και τά Ιαπωνίαν. Ως πρός τά συστήματα προώσωσις—πλήγη τών ουνήθων άτμομηχανών και τών μηχανών Ντεζελ—άναφέρεται διτά 17 οκάρη 170.000 τ. περίοντα έφωδιασθησαν με άτμοστροβίλους, έκ τών δύοιν πάλιν έναν τά Γερμανικόν «Scharnhorst» είναι στροβιλογεντρικόν. «Επειρα 27 οκάρη 38.000 τ. περίοντα έφωδιασθησαν με μηχανάς παλινδρομικάς έκ ουνδυσαρμόν πρός άτμοστροβίλους χρηματηρής πιέσωσις. Ήξε διτά αινά ναυπηγήσισις δεξαμενοπλοιών, άντιπροσωπεύονται με 31 οκάρη 198.337 τ. γκρές, έκ τών δύοιν πάλιν τά 26.159.3 τόνων ήσαν δημιελοκίνητα.

Άποδεικνύεται έκ τών άνωτέρω άρθρων, διτά μία αισθητή δελτίωσις έπηλθε κατά τό 1934 είσιν τά Ηαγκαδίουν ναυπηγήκην διομηχανίαν, ήτις διλλως τά και διεφάντεται άπο τήν προσδετικήν πορείαν τήν διαπιστωμένην άπο τάς τριμηνιαίκις στατιστικάς τού «Λεύδ Ρέτζιστερ». «Εναντι σκαφών 757.277 τ. γκρές, άτινα έναντιγγίθησαν είσιν τάς άρχας τό 1934, ή 31η Μαρτίου έναντιστάνεται άθησαν κατά 322.000 τόνων, είσιν τρόπον ώπο τήν ίδιαν πάντοτε τόνων, ή 31η Δεκεμβρίου τό 1934 είναι ώπο ναυπηγήσιν σκάφη διλικής χωρητικότητος 1.251.722 τ. γκρές, υπερέργα δηλαδή τήν άντιστοχού περιόδου τού 1933 κατά 494.445 τ. γκρές. Προστίθεται άκομή, διτά με τήν έναρξην τού 1935 τάσσορες χώρας είχον ώπο ναυπηγήσιν χωρητικότητα άνω τών 100.000 τόνων έκαστα, ήτοι ή Μεγάλη Βρετανία 596.834 τ., ή Γερμανία 139.611 τ. και ή Ιαπωνία 104.610 τ. Έκ τών λειτέστερον γεράσιν, ή δινή έσπισαρμόν με 78.630 τ. γκρές, ή Σουηδία με 60.140, ή Ολλανδία με 48.333 και ή Ιταλία με 37.000 τ. γκρές.

Αι γραμματικά πρός τήν Σαγκάην

Την άναμενομένη έντος τού προσεχούς θέρους έμφαντις είσιν τάς άντιστοχοίς τής «Απο Άνατολής τόπον τριών γεωτεύσιτον Γερμανικόν άπεριοκεανίον «Potsdam», «Scharnhorst» και «Gneisenau» τόν έταιρον «Αμβούργο—αμέριζαν» και «Βορειογερμανικόν Λόδδο», φαίνεται διτά θά προσολάσσεται μεταβολάς τίνας και διελιπώσεις είσιν τάς άντιστοχοίς τήν ξένων οικιανών, κυρίως διτά τής Βρεταννικής και τής Ιταλίκης, δεδομένου διτά τά Γερμανικά λάινεσ θά έπεισαν τήν διαδομήν Γενοβάς—Σαγκάης έντος 23 ήμερων, ήτοι κατά 6 ήλας ήμέρας ολιγότερον άπο τήν ένα Μασαλίας πρός τήν Σαγκάην τακτικήν Αγγλίας γραμμήν τήν έπιπλετοποιημένην άπο τήν «P. & O.».

Τό Ιταλικόν σημείον συμπλήξεις «conference» τών ήδη έργαζομένων πρός τήν Απο Άνατολήν έταιρον δια τον άπολετον πόλον Γερμανικόν σπασμόν δεν φαίνεται νά εύδοξημήσῃ, ή διεγασία θά παραμείνει είσιν τό πλαστον τής άπομικής έπιχειρηματικότητος τών ένδιαιρεθομένων έταιρων. Δέν έγκωσθη είσιν τάτα τίνον σκέπτεται ή άντιμετωπίον ή Βρεταννική «P. & O.» τήν διαγραφομένην νέαν κατάστασην. Κατέχει διεταίρια ή έταιρη τά δύο σκάφη τέτον «Strath», έχει διτά και τότον άμιον ώπο καταστενή, με τά δύοτα θά ήδοντα άπόπως νά έπικρατήσῃ έναντι τών νέων Γερμανικόν άπεριοκεανίον, έναν δέν δένθανετο τήν ζηρομότητά των είσιν τήν γραμμήν Βορμάζιας—Λαντράλιας. «Άλλοις τέ τά τοίν ταῦτα πλοιά, λόγω τού δύκοτον τών θεωρούνται άπατάλληλα δια τήν έπικερδή έξετάλλευσιν τής πρός τήν Σαγκάην γραμμής.

Έτερον σκάφος τής «P. & O.», τό «Viceroy of India» θά ήδυνταο νά ουνδύσῃ τό δρομολόγιον τών Ίνδιδων με μίαν προέπτασιν μέχρι Σαγκάης, ήτοι και τούτο δεν ήτο κοίσιμον δια τήν άνηρεσίαν πρός τήν Βορμάζην και δέν άπλοζολέτο έπικερδῶς είσιν τουριστικά ταξίδια. «Απομένουν τά ταχύτοις και κατάλληλα δια τήν γραμμήν Ίνδιδων Λάινεσ «Corfu» και «Carthage», άτινα άμιον δέν δύνανται νά ουνδύσουν τήν άπεριοκεανίαν με τά άλλα σκάφη τής «P. & O.», πού έχουν ναυπηγηθῆ μείον μετριωτέρας ταχύτητας.

Λι έπικρατεστέρω μένει σκέψεις πρός βελτίωσιν τήν άπεριοκεανήν τής «P. & O.» είνε δύο: «Η αίγαστης τής ταχύτητος άρισμένων πλοίων τής διά μετατοπών παροιούν πρός τής έπιτυχείς τοιαύτας τάς γενούνες είσιν σκάφη τής «Royal Mail» και τής «Blue Star Line», αιτίνες άμιον είνε άρκετά διαπανηρούν ή ή προτίμησις νέων τίνων ναυπηγήσιν. Λι σκέψεις ανταί άποτελούν ήδη άντικείμενον μελετών. «Οσον άρορρη τήν Ιταλίαν, ήτοι δέχεται τό πρός τήν «Απο Άνατολήν άπαγωνισμόν τών Γερμανικών άπεριοκεανών με άφετησίαν αντήν τήν Γενοβάν, μελετάται, ως άνεργάμανεν είσιν τό προηγούμενον τεύχος μας, ή τόνως τών πρός τά έκει γραμμών δια τήν άπεριοκεανήν «Neptunia» και «Oceania». Τήν πλήρωφορίαν άμιον ταῦτην διέψευσην ή πλοιοκτήτρια έταιρια, ως μή πραγματοποιήσιμον δια τό τρέζον έτος.

Τά φορτηγά τού τύπου «Arcform»

Είσιν τήν ναυτικήν σολάρην τού Λιθ ήδομή τήν 14ην π. μ. Ιανοναϊούν διάλεξεις τού κ. William Isherwood, με θέμα τήν μέχρι τούδε άποδοσιν και τά πλεονεκτήματα τών πλοίων τού τύπου «Arcform». Ο διμητής, άφον περιέχαψε τό σχήμα τού σκάφους είσιν τών έντονον ταχύτητας, ανέφερεν διτά πλήρη τών έπιηρεσίαν τριών φορτηγών «Arcwear», «Aregow» και «Artees», τελούν ήδη ώπο καταστενήν είσιν τάς

HARRY A. NIESSINK ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ και ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Η μαροχόδονιος πείρα έγγυάται άριστα
άποτελέσματα και σοβαράν έργασίαν.

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.096
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MINPHOCHAR-ROTTERDAM

LIVERPOOL
REA LIMITED.
Stevedores of Cargo
—of All Kinds—
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

Ηνιομένας Πολιτείας δύο δεξαιονόπλια τοῦ τύπου τούτου, 12.000 τόννων έκαστον καὶ ἑτερον εἰς Ὀλλανδίαν 15.000 τόννων, προσέθηκε δὲ, ὅτι οἱ ναυπηγοὶ τάκνερς εἶνε πεπισμένοι πλέον περὶ τῆς ὑπεροχῆς τοῦ «Arciform», ἔναντι τοῦ ποινῶν τύπου, καὶ ὅτι προέκριναν αὐτὸν καὶ διὰ μεγάλην 15.000 τόννων, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν ἐν δεξαιονή ἐπὶ προτύπων.

Ἀναφερόμενος εἰς τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ τρία φορτηγά ἑτοῖσιν, ὅτι τὸ «Arcwear» συνεπλήρωσεν ὥρην ἐξ ταξίδια μὲ πλήρες φορτίον, διαγόνων 38.000 μύλων. Παρέσχεν εἴτα τὰ ἀποτελέσματα τῆς καταναλώσεως γαιανθράκων τῶν τριῶν πλοίων κατὰ μέσον ὅρου τὸ 24ωρον καὶ μὲ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν παρ' αὐτῶν μέσην ταχύτητα:

Μέση ταχύτης ὑπηρεσίας

| Δι' 8 μίλια | Γαλλικό. τόννοι | 8.6 τὸ 24ωρον |
|-------------|-----------------|---------------|
| > 8 1/2 > | > | 10.15 > > |
| > 9 > | > | 12.05 > > |
| > 9 1/2 > | > | 14.40 > > |
| > 10 > | > | 16.80 > > |
| > 10 1/2 > | > | 19.40 > > |
| > 11 > | > | 22.30 > > |

Οἱ γαιανθράκες, τῶν δύοισιν ἐγένετο χρῆσις ἵσσαν διαφόρου ποιοτήτουν καὶ προσλέψεων, ἡτοῖ Νοτίον Γιορζπάτιο, Μίντλαντ, Κάρδμη, Ροσσκοὶ καὶ Ἀμερικανοὶ, τὰ δ' ἀνοτέρῳ ποσῷ μέσος καταναλώσεως ἀφοροῦν καὶ τίνα ταξίδια ὑπὸ διμετέντων καριούσις συνήθισαν, καὶ ποτὲ δὲ καὶ θειλλώδεις. Ηροσέθηκεν εἰς ταῦτα ὁ κ. I. Shearer, ὅτι ὁ τύπος «Arciform», τοῦ μεγέθους τῶν τριῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ φορτηγῶν, παρέχει, ἔναντι τῶν συνήθιστων τύπων, οἰκονομίαν 100 τόννων γάλιβος (ἐπὶ στάφιος 7000 τ. d.w.), αὐξάνει τὴν ζυγιστὴν καριούσιτηταν κατὰ 5 οὐρ., τὴν χωρητικότηταν βάρους κατὰ 3 οὐρ. 3 1/2 οὐρ., ὑπερεχεῖ δὲ κατὰ 2 οὐρ. εἰς τὴν στοιβασίαν φορτίου βάρους. Η εὐρύτης ἐξ ἀλλού τῶν καταστρωμάτων τοὺς καθιστᾶ τὰ φορτηγά «Arciform» κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν ξυλείας. Ἀνέφερε τέλος ὁ ὄμιλης καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῶν τριῶν πλοίων εἰς ταχύτηταν καὶ κατανάλωσιν ἐπὶ ταξίδιον πρὸς τὸ Πλέιστ ἀνέν φορτίον. Οὕτω, τὸ «Arcwear» ἀνέπτυξε 10.15 μίλια τὴν ὕδαν μὲ κατανάλωσιν 16.15 τόννων, τὸ «Arcow» 10.07 μίλια μὲ κατανάλωσιν 16.3 τόννων καὶ τὸ «Artees» 11.15 μίλια τὴν ὕδαν μὲ κατανάλωσιν 16.6 τόννων γαιανθράκων τὸ 24ωρον.

Η τελικὴ ἐπιψήφισις τῶν ἐπιχορηγήσεων

Τὴν ίην Φεβρουαρίου ἐψήφισθη ὑπὸ τῆς Εσούλης τῶν Κοινοτήτων εἰς τοῖς ἀνάγνωσιν τὸ Νομοσχέδιον περὶ παροχῆς πρωσωπινῆς καθεδρητικῆς ἐπιχορηγήσεως εἰς τὴν φορτηγὸν Βρετανικὴν ναυτιλίαν. Κατὰ τὴν διεξαγόνειαν οὐδὲν τούτον οἱ δουλευταὶ τοῦ ἀργακτικοῦ κέρματος ἐπετέθησαν δριμύτατα κατὰ τὴν Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, τούςαντες δὲ τὸ Νομοσχέδιον εἰς μονόπλευρον καὶ ἀποδέλπει: μένον εἰς τὸν πλουτισμὸν τοῦ ἀσφοτιούμενοῦ, ἀναλώμασι: τοῦ φορολογουμένου λοιδοῦ καὶ χωρὶς καρμίλα νά λαρμάνεται πρόνοια διὰ τὴν βαλτίσιων τῆς θάλασσας τῶν πληγωμάτων. Οἱ Ἀγγλοὶ ναυτεργάται:—εἰπεν—ἔχι: μόνον δὲν λαρμάνεται τὸν καθορισθεῖσαν ὑπὸ τοῦ «National Maritime Board». Διὰ τῶν συλλογικῶν ουμέδασιν, μισθῶν, ὅλλ' οὓς ὑπὸ ὑγιεινῆς ουνθήκης ἐργάζονται: ἐπὶ τῶν ποίσιν. Δέν ἀπέκριψαν ἀκόμη οἱ ἐν τῷ Κοινοδουλῷ ἐκπρόσωποι: τῶν ἐγγατῶν τὴν δυσφορίαν τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως διὰ τὴν διαιτήσεις, εἰς πλείστας πειτεπτεσίες. Εἴναιν πληγωμάτων ἐπὶ τῷ Βρετανικῷ πλοίῳ.

Οἱ κ. Runciman, δημιλῶν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐψήφισεως τοῦ Νομοσχέδιου, ἐξέφρασαν τὴν ἀπίδια διὰ τὰ πορίσματα τῆς τελευταίας Ναυτιλιακῆς Διασκέψεως θά ἀχθεῖν εἰς εὐτοχῆς τέρμαν καὶ διὰ τὴν μέλλουσαν νά συγκληθῆ νέα Διάσκεψις, θά δυνηθῇ νά προσθῇ εἰς μίκην εὐρυτέραν ουμφω-

νίαν συνεργασίας καὶ περιφερούμενοῦ τῆς ὑφισταμένης ἐπὶ πλέον Παγκοσμίου χωρητικότητος. Τοικάρη ἐπιτυχία—προσέθηκεν—θά ηδύνατο νά μεταβάλῃ τὴν τακτικὴν ωρισμένων χωρῶν καὶ τὴν ἀπομακρύνῃ ταῦτα ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς προστατευτικῶν συστημάτων καὶ τὴν χορήγησιν ἀφθόνων θλικῶν ἀμοιδῶν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας τῶν. Λίγοι τοικάρη εἰς τὰς Ἐθνικὰ τῶν πλοιά, χωρὶς νά περιλαμβάνωνται εἰς αὐτὰς τὰ δάσκαλα «κυνηγηγόσεων—διαλύσεων», ἀνέρχονται εἰς 26 ἑκατ. δολαρίων διὰ τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας (χρήσις 32—33), 407 ἑκατομ. φράγκων διὰ τὴν Γαλλίαν, μόνον εἰς ἀμοιδάς ειναυσιπλοτας, 207.5 ἑκατομ. λιράτων τοικάρη διὰ τὴν Ιταλίαν καὶ 13.6 ἑκατ. γ ἐν διά τὴν Ισπανίαν. Εἰς τὸν ουαγωγούμενόν τοῦ διάτον τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων πλοιών πρές τὴν «Αγγλικήν Ναυτιλίαν, ή Βρετανικήν κυβερνήσεις εἰς τὰς Ἐθνικὰ τῶν πλοιών» νά σχεδιάσειν πάρα πολὺ τὴν Εγγύησην τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας.

«Η παρεμπάρυνσις ἀπὸ τὰς ἐπιχορηγήσεις θά ἀπατέλει: θειαίως, τὴν καλυτέραν λύσιν διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν πλοιών καὶ θά ἡτο τὸ ἀριστον μέτρον, εἰς τὸ ὄποιον θά ηδύνατο νά προσέλθουν αἱ ναυτικαὶ Χάρει, ἀνακουφίζουσαι σύτῳ καὶ τὰ βάρη τῶν δημοσίων εἰκονομικῶν τῶν. Ἐπιθυμῶ τάντως—κατέληξεν διὰ τὸ Runciman—παρέχεται: ὑπὸ δρους, σύτῃς εἰς τὰς θειαίως ηδύνατο νά πειθαρίζεται τὸν κρατικὴν δογματεῖν πρός τὴν ναυτιλίαν τῶν, καὶ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν δὲν τοῦ παύσην νά ἀκολουθήσῃ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος Νομοσχέδιου. Οσον ἀφορᾷ τὰς Βρετανικάς Κτήσεις, αὐτίς αἱκουθεῖον εἰδίαν ἐμποροναυτικὴν πολιτικήν, πιστεύεται: δημος διὰ δαμηδέν θά στέρεσον εἰς μίαν εὐρυτέραν ουμφωνίαν, τείνουσαν νά δημιουργήσῃ εἰς ταῖς ναυτιλιακοῖς πρόγραμμα τοῦ τὸν Βρετανικήν αὐτοκρατορίαν.

«Παρήγησαν είτε διὰ τὸ Runciman εἰς ἐπερωτήσεις τοῦ κ. Ropner περὶ τὸν εκπονό τῆς ἐπιχορηγήσεως καὶ περὶ τοῦ χαρακτῆρος της. Τὸν εκπονό της—εἰπε—φρονῶ διὰ τὸν γνωρίζεις διὰ τὸ Ropner. Δέν πρόκειται περὶ παγίου κονδυλίου μελλοντος νά ἀνανεωθεῖται ἐπ' ἀπειρον. Κόρεις ἀντικείμενον ἔχει: νά ἐξασφαλίσῃ εἰς τὸ «Αγγλικὸν φορτηγόν μίαν ιστήτητη, έναντι τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων ναυτιλίων. Θά ἡμην εὐχαριστούμενός εἰμι ἀπολίασσομενοῖς τελείως τῆς ἐπιχορηγήσεως. «Ανέπτυξεν είτε τὸς δυσοπλίας ποιὸν ἀντιμετωπίζει: ἀνά τὸν Κέσμουν ή «Αγγλικήν Ναυτιλία έχει φορηθῆσε τοῦ ξένου προστατευτικοῦ, ἀπόνοισαν διὰ αἱ ναυτικαὶ ἀταρίαι εὐρίσκονται: ἐν κινδύνῳ, διότι δέλπουν τὰ κεφάλαια τῶν νά γάνωνται καὶ ὑπενθύμιας τὴν ἀνάγκην διπος τὸ Βρετανικὸν Εμπορικόν Ναυτικόν διατηρήσαις εἰς τοιαύτην θέσιν, διότι ἐν πολέμου νά χρησιμοποιήσαι: ἐπιτυχεῖσεν εἰς τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας τοῦ Πολεμικοῦ στόλου.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπερωτήσιν εἰπε τοῦ χαρακτῆρος τῆς ἐπιχορηγήσεως, διὰ τὸ Runciman, ἀπήγνωσε: «Δέν γνωρίζω τι ἔννοει διὰ πειθαρίων διὰ τῆς φράσεως «ἀμυντική ή ἐπιθετική». Εἰνε ἀμυντική, διότι εἰνε καὶ ἐπιθετική... Ἐπικέλαθεν είτε διὰ τὸ Runciman, διὰ δασικόν ἀντικείμενον τῆς καθιερώσασθαι της, εἰνε νά παράσχῃ μετένοντας εἰς τὴν ναυτιλίαν τῆς Χώρας, χωρὶς δημος ἐν εὐδαιμονίᾳ περιπτώσει: νά σπαταληθῇ ἀπειλαθεῖσθαι εἰς ἐσωτερικὸν μεταξὺ τῶν Βρετανικῶν πλοιών ουμαγωνισμόν. Εἰς ἔτιδες ἐπερωτήσιν περὶ τοῦ πιθανοῦ χρόνου ἐνάρεσων τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Κυβερνητικοῦ προγράμματος «κυνηγηγόσεων—διαλύσεων», διὰ τὸ Runciman ἀπήγνωσεν, διὰ εὐδήν μετά τὴν ἐψήφισεως τοῦ σχετικοῦ Νομοσχέδιου θά ἡτο δονατόν νά συσταθεῖν ἀμεσως αἱ διορθώσεις τοῦ νομοσχέδιου.

«Ανέφερε, τέλος, διότι ἡ ἐπιχορηγήση ναυτιλίας τῆς Επιτροπής εἰς ἀποπλιστῶν θά τεθῇ ὑπὸ τὴν προσδρομίαν τοῦ Sir Vernon Thomson, μή

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

συνεργάτας τούς κ. κ. R. M. K. Turnbull και Philip E. Haldin (του Λονδίνου), C. L. Seager (του Κάρδιφ), Sir Arthur Sutherland (του Νούκαστλ) και W. S. Miller (της Γλασκόβης). Της έπιτροπής θα μετάσχουν, ώς έκπρωσοι των φορτηγών λαρίσεων οι κ. κ. Sir Thomas Royden (του Αθέρπουλ) και L. Harris (του Λονδίνου), ώς άνεξαρτητούς δε μέλος της έπιτροπής ο κ. Charles Hipwood.

Το Νομοσχέδιον ένεκριθη ένταξη διά Φέβρουαριον 146 κατά 37.

"Η υπό τὴν προεδρείαν τοῦ Sir Francis Vernon Thomson καταριθμεῖσαν έπιτροπή διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος ἐνισχύσωσε τῆς φορτηγῶν ναυτιλίας καὶ τὴν κατανομὴν τῶν ἐπιχειρηγόσων, ἐπλήρωθη ἡδη τοῦ ἔργου της. Πρώτη μέριμνα τῆς ἐπιτροπῆς, ώς ἀνεκτικόν, θα είναι νὰ κανονίσῃ ποὺν τοννάς πρόκειται νὰ τύχῃ τῶν ἀμοιδῶν ναυτιλίστης καὶ πόση νέτ-ρετζιτσερ χωρητικότης ἕκαστου πλοιού τῆς *tramps* θα περιληφθῇ εἰς τὸ σχέδιον.

Ακολούθως θα ληφθῇ πρόνοια διὰ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν παρωπλισμένων φορτηγῶν καὶ θα καθορισθῇ ποὺν δὲ αὐτῶν δύνανται νὰ περιληφθοῦν εἰς τὴν ἐπιχειρηγόσων καὶ δύος: ποιάς ἀναλογίας. Αἱ ἀποφάσεις αὗτης τῆς "Επιτροπῆς" θα υποδηλωθοῦν εἰς τὸ *Board of Trade* πρὸς κύρωσιν καὶ κατόπιν θα ἐφερθοῦν. Μέχρι τῆς ημέρας, δύος, τῆς ἐφερμογῆς τῶν κακουργών αὐτῶν ἀποφάσεων οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιούταται παραπλανέμενοι *tramps*-ώς γράψεις διανένεισον τύπος—θὰ παραμένουν ἐν ἀμηχανίᾳ περὶ τοῦ τι δένον νὰ πράξουν.

Όλλανδία

Τὸ μότοροπιν ἐναντὶ τοῦ ἀτμοπλοίου

Οταν ἡ "Holland—Africa Line" ἀπενέσισε τὴν ναυτηρήν τῶν δύο νέων σκαφῶν της, "Bloemfontein" καὶ "Jagersfontein", εἰχε προηγουμένως ζητήσει παρὰ τῶν τεχνικῶν αὐτῆς συμβιβλίων τὸν καταριθμὸν λεπτομερῶν συγχριτικῆς μελέτης ἀφορώσης τὸ πόστος ναυτηρήσων καὶ τὰς διατάξεις ἐξεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν τούτων, ἀναλόγως τοῦ συστήματος προσώσεώς των, ἐάν δηλαδὴ θὰ ἐποιηθεῖτο εἰς αὐτὰ μηχαναῖ. Ντεῖτο η ἀτμοστροβίλοι οὐρφῆς η γαμηλῆς πέσεως. Τὴν μελέτην αὐτῆν τῶν τεχνικῶν ἐδημοσίευσε πρὸ τούτου, κατόπιν ἀδείας τῆς ἑταῖρίας, τὸ γνωστὸν περιοδικὸν *"Motorship"*.

Τὰ τεθέντα εἰς τοὺς τεχνικοὺς βασικοὺς ἔργωντα πέπονται ἐπὸ τῆς ἐνδιαφερομένης ἑταῖρίας ησαν: Διαδρομὴ 21 1/2 ἡμερῶν ἀπὸ Ρότερνταμ μέχρι τοῦ Κέπιτ Τάουν, μὲ ταχύτητα 16 μιλίων καὶ διαδρομὴ 24 1/2 ἡμερῶν μὲ ταχύτητα 14 μιλίων καὶ μὲ παραμονὴν 28 1/2 ἡμερῶν εἰς τοὺς διαφόρους διαμέσους λιμένας. Διὰ τὴν ἐπέτελεσιν τῶν ταξιδίων αὐτῶν, ἐπιέσθι τὸ ἔργοντα ποὺν σύστημα προώσεως ἐξόριντο, διὰ τοῦτο νὰ προτιμήθῃ, ώς εὐθυγράτεσσον.

Οἱ ὑπολογισμοὶ τῶν τεχνικῶν ἐγένοντο μὲ βάσουν τὰ φιορίνια, ἄπινα μετετράπησαν εἰς λίρας, μὲ βάσιν τημῆς στερλίνας 7.30 φιορίνια. Διεπιστῶμη, διὰ τὸ δημελοκίνητον σκάφος ἥδοντα νὰ είναι ἐλαφρῶς μικρότερον, διὰ πρὸ τοῦ τοννᾶς ἐναντὶ τοῦ ἀτμοπλοίου, ἐξασφαλίζεον διῆς τὴν αὐτὴν κυβερνήσην φορτηγῶν φορτίου, καρπὸς εἰς τὴν οἰσονομίαν χώρων τὴν προγραμμένην ἐν τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν πλωτηρῶν. Εἰς ἄλλου τὸ πόστος τοῦ δημελοκίνητον ήτο κατατερποῦν κατὰ 2700 λίρας ἐναντὶ τοῦ ἀτμοπλοίου μὲ ἀτμοστροβίλοι οὐρφῆς πέσεως καὶ κατὰ 8000 λίρας ἐναντὶ τοῦ ἀτμοπλοίου μὲ στροβίλους γαμηλῆς πέσεως.

Λαμβανομένουν ὑπὸ σφίντην ἐνὸς ποσοστοῦ 15 οὐδὸ διὰ ἀποστολῶν, τόκους καὶ ἀσφάλειαν, αἱ ἑτήσιαι δαπάναι τοῦ δημελοπλοίου ήσαν διὰ τὰς ἀντορεῷ περιπτώσεις μικρότεραι κατὰ 110 καὶ 915 λίρας ἐναντὶ τῶν ἀτμοπλοίου μὲ ὑψηλήν η γαμηλῆς πέσεων. Η κατανάλωσις κανοιμοῦν ὑλῆς ὑπελογίσθη εἰς 3000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου κατὰ ταξίδιον διὰ τὸ ἀτμοπλοίου μὲ γαμηλῆς πέσεων καὶ εἰς 2500 τ. διὰ τὸ μὲ ὑψηλήν πέσεων, διὰ δὲ τὸ μό-

ARDESHIR B. CURSETJEE & SONS STEVEDORES, DUBASHES & CONTRACTORS 6, Rampart Row, FORT, BOMBAY

Appointed Stevedores for the entire fleet of the B.I.S.N. Co. Ltd., Messrs. Drahams Trading Co. Ltd. Ellerman & Bucknall Line, Union Castle Line. Dollar S. S. Co. Ltd. Andrew Weir & Co. Holland British India Line, Transatlantic Line, British Tanker Line, etc.

Reference kindly permitted to: Messrs. Mackinnon Mackenzie & Co. Agents. British India S.N.C. Ltd. Bombay. Grahams Trading Co. Ltd. Bombay and London. Ralli Brothers Bombay and London. Turner Morrison & Co. Ltd. Bombay. Volkart Brothers Bombay. Lionel Edwards Ltd. Bombay. Bombay Co. Ltd. Bombay. Forbes Forbes Campbell & Co. Ltd. Bombay. Lykiardopulo & Co. Ltd. London. S. G. Embiricos Ltd. London. Rethymnis & Kulukundis Ltd. London. Ellerman & Bucknall S. S. Co. London. Gray Dawes & Co. Ltd. London. Harwin Shipping Agency Ltd. London. T. L. Duff & Co. Glasgow. Sir W. R. Smith & Sons Ltd. Cardiff. Sir R. Ropner & Co. Ltd. West Hartlepool.

and also any of the leading Banks in Bombay

τοσούπι εἰς 1350 τ. πετρελαίου διὰ μηχανάς Ντηζελ. Η καύσμιος υἱη δύνει θὰ ἐστούμεις 2310 λίρας διὰ τὴν πρώτην περιπτώσιν, 1940 διὰ τὴν δευτέραν καὶ 1450 διὰ τὴν τρίτην, θὰ ήσαν δηλαδὴ αἱ ἑτήσιαι δαπάναι τοῦ μότοροπιν μὲ ἀτμοστροβίλους γαμηλῆς καὶ ὑψηλῆς πέσεως.

Τέλος, δύον ἀφορᾶ τὸ πλήρωμα, τὸ δημελόπλοιον θὰ ἐδαπάνα 685 λ. περισσότερον ἐναντὶ τῶν μὲ ἀτμοστροβίλους σκαφῶν. Γενικὸν συμπέρασμα τῆς μελέτης είναι διὰ αἱ δαπάναι διὰ τόκους, ἀπόστειαν, γενικὰ ἔξοδα, καύσμιον ὑλῆς καὶ πλήρωμα, θὰ ήσαν διὰ τὸ δημελόπλοιον κατὰ 4525 λίρας κατώτεραι ἀπὸ τὸ ἀτμόπλοιον μὲ ἀτμοστροβίλους ὑψηλῆς πέσεως καὶ κατὰ 8830 λίρας ἀπὸ τὸ μὲ γαμηλῆς πέσεως τοιούτον καὶ μὲ κατανάλωσιν διὰ τὰ δύο τελευταῖα ἀκαθάρτου πετρελαίου.

Βάσει τῶν δεδομένων τῆς μελέτης ταύτης ἡ "Holland—Africa Line" προέκνυται τὴν καταστενήν τῶν μότοροπιν «Bloemfontein» καὶ «Jagersfontein» 10.300 τ. γραφός ἔκαστον, ἐζόντων ὑπηρεσιακὴν ταχύτηταν 16 μιλίων καὶ ἐφοδιασμένων μὲ δύο μηχανάς Δηζελ. δυνάμεως 4200 ἵππων ἐκάστη.

Ρουμανία

Ἡ ναυτικὴ καὶ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως

Συμφώνως πρὸς τὴν δημοσιευμένην εἰς τὸ *"Danube Market & Shipping Report"* στατιστικήν, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως (συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Σουλινά) ἀνήλθε κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος—προκειμένου διὰ τοὺς ἀπόλοις—εἰς 421 σκάφη δλικῆς χωρητικότηος 748.016 τόννων νέτ. Η ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις, δεξερήνης τῆς πιο χαίκεις τῶν ἐξαγωγῶν Ρουμανικῶν γεννημάτων, ητο σημαντικῶς μειωμένη ἐναντὶ τῶν δύο προηγουμένων ἔτων, δόπτει εἰς ἀπόλοις εἰχον περιλαβεῖ 551 πλοια 1.059.125 τ. νέτ διὰ τὸ 1933 καὶ 558 πλοια 1.001.257 τ. νέτ διὰ τὸ 1932. Η ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ π.π. κατανέμεται εἰς 21 σημαίας, ἐκ τῶν δόπτων αἱ εἴς προταταὶ κατὰ σειράν εἰναι αἱ ἀκόλουθαι, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1933.

| | 1934 | 1933 | | | | |
|------------|-------|---------|------------|-------|---------|------------|
| Σημαῖαι | Πλοια | T. νέτ | 'Αναλ. ο.ο | Πλοια | T. νέτ | 'Αναλ. ο.ο |
| Ιταλικὴ | 83 | 188.804 | 25.24 | 108 | 235.958 | 22.28 |
| Ἐλληνικὴ | 135 | 183.001 | 24.47 | 191 | 330.245 | 31.18 |
| Ρουμανικὴ | 65 | 140.319 | 18.76 | 72 | 150.256 | 14.17 |
| Αγγλικὴ | 39 | 68.569 | 9.17 | 54 | 101.088 | 9.59 |
| Αίγυπτιακὴ | 34 | 50.525 | 6.75 | 30 | 44.059 | 4.16 |
| Γερμανικὴ | 28 | 43.691 | 5.85 | 23 | 37.542 | 3.54 |

Αἱ ὑπόλοιποι 15 σημαῖαι σημειεύονται μὲ δισήμαντον κίνησιν καὶ δροῦ λαμβανόμενα συγκαντρώνουν τὰ 10 οἰο περίπου τῆς δλῆς ναυτιλιακῆς κίνησεως τοῦ Δουνάβεως. Οἱ ἀντίκτυοις τῆς μειωμένης Ρουμανικῆς ἐσσοδειάς καὶ τοῦ περιστοιχοῦ τῶν φορτώσων ἐπηρέασε τὴν κίνησιν δλῶν τῶν σηματῶν, διαριτεῖσον διωρισμὸν ἐξεδηλώθη εἰς τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, διῆς ἀντλεῖσον ἀπὸ τὸ Δουνάβεων ἐργασίαν διὰ τὸ «τράμπ» φορτηγά, ἐνῷ η Ἰταλικὴ καὶ η Ρουμανικὴ ναυτιλία, διατηροῦσσαι τακτικάς γραμμάς, εἰχον μετρητὸν ποσοστὸν μειωσεως. "Εναντὶ μειώσεως τοῦ ἀποπλεύσαντος Ἐλληνικοῦ τοννᾶ κατὰ 147.244 τ. η μειώσεως τῆς Ἰταλικῆς σημαίας περισσότερον εἰς 47.154 τ. καὶ τῆς Ρουμανικῆς εἰς 9.937 τ. νέτ. Η Ἰταλικὴ σημαία ἡλθε πρώτη μὲ δισήμαντον διαφραγμάν 803 τ. νέτ ἐναντὶ τῆς Ἐλληνικῆς καὶ μὲ ποσοστὸν 25.24 ο.ο εἰναι 22.28 ο.ο τοῦ 193 καὶ 21.37 ο.ο τοῦ 1932, ἐνῷ η Ἐλληνικὴ σημαία ἡλθε δευτέρα μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 24.47 ο.ο, εἰναι 31.18 ο.ο τοῦ 193 καὶ 28.65 ο.ο τοῦ 1932.

Αἱ ἐξαγωγαὶ ἀφ' ἑτέρων εἰς τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως ἀνήλθον τὸ 1934 εἰς 807.888 τ. γεννημάτων, 37.247 δαγόνια ἔνδιξεις καὶ 77.265 τόννων εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου, ήσαν δὲ μικρότεραι: ἐναντὶ τοῦ 1933 μόνον διὰ τὰ γεννήματα, διὰ εἰχον ἐξαγορῇ 1.755.146 τ. διὰ τὴν ἔνδιξεις καὶ τὰ γενικὰ εἰδῆ ήσαν ἐλαφρῶς γεννημένα, διότι της μὲν ἔνδιξεις αἱ ἐξαγωγαὶ εἰχον ἀνέλθει τὸ 1933 εἰς 30.892 δαγόνια, τῶν δὲ γενικῶν ἐμπορισμάτων εἰς 67.201 τόννους. Τὴν μεγαλυτέραν συμμετοχὴν εἰς τὰς Ρουμανικῆς φορτώσεις εἰχεν η Ἐλληνικὴ σημαία διὰ τὰ γεννήματα καὶ τὴν ἔνδιξεις, ἐνῷ διὰ τὰ γενικά εἰδῆ ἐλαφρῶς ὑπελείτηθη τῆς Ἰταλικῆς καὶ τῆς Ρουμανικῆς, ώς διεκνύουσιν οἱ κατωτέρω συγκριτικοὶ πίνακες τῶν ἐτῶν 1934 καὶ 1933 διὰ τὰς ἐπιτά πρώτας κατὰ σειράν εἰναι σηματίας :

| | 1934 | 1933 | | | |
|------------|-------|---------|------------|-----------|-----------|
| Σημαῖαι | Πλοια | T. νέτ | Γεννήμ. τ. | Ξυλ. βαγ. | Γενικ. τ. |
| Ιταλικὴ | 83 | 188.801 | 161.963 | 1.844 | 19.093 |
| Ἐλληνικὴ | 135 | 183.001 | 247.752 | 13.093 | 13.658 |
| Ρουμανικὴ | 65 | 110.319 | 76.288 | 8.115 | 17.475 |
| Αγγλικὴ | 39 | 68.569 | 81.480 | 4.800 | 1.839 |
| Αίγυπτιακὴ | 34 | 50.525 | 14.932 | 7.803 | 2.660 |
| Γερμανικὴ | 28 | 43.691 | 85.264 | 777 | 9.790 |
| Πιούγκοσλ. | 8 | 20.304 | 49.700 | 28 | 1.798 |
| | 1933 | | | | |
| Ιταλικὴ | 108 | 235.958 | 325.204 | 527 | 9.199 |
| Ἐλληνικὴ | 191 | 330.245 | 691.980 | 8.126 | 15.131 |
| Ρουμανικὴ | 72 | 150.256 | 150.472 | 8.538 | 7.696 |
| Αγγλικὴ | 54 | 101.088 | 150.869 | 5.363 | 7.518 |
| Αίγυπτιακὴ | 30 | 44.059 | 5.165 | 7.354 | 300 |
| Γερμανικὴ | 23 | 37.542 | 52.725 | 32 | 22.465 |
| Πιούγκοσλ. | 16 | 39.916 | 100.903 | — | 1.414 |

Τὰ ἔξαρχάντα γεννήματα ἀπεστάλησαν εἰς τοὺς ἀκολούθους προσορίσμοις : Δι' Ἀγγλίαν 194.897 τόννοι, Ὁλλανδίαν 160.210 τ., Γερμανίαν 150.035 τ., Βέλγιον 110.657 τ., Δανίαν καὶ Σκανδιναվία 77.762 τ., Βόρ. καὶ Νότ. Γαλλίαν 47.795 τ., μικροποστήτες δὲ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας Εἰς Ἑλλάδα εἰσήχθησαν 3377 τ., ἔναντι 20.062 τ. κατά τὸ 1933 καὶ 76.531 τ. κατά τὸ 1932.

Ἡ ἑλάσια εἶχε τόδιον κατωτέρω κυριωτάτους προσορίσμους : Διὰ Συρίαν καὶ Παλαιστίνην 9359 διχόνια, Αἴγυπτον 8109 διχ., Ἑλλάδα 8059 διχ. (ἔναντι 5456 βαγ. τὸ 1933 καὶ 5871 βαγ. τὸ 1932), Βόρ. καὶ Νότ. Γαλλίαν 2812 βαγ., Βόρ. Ἀφρικὴν 2770 διχ., Δυτ. Ἰταλίαν καὶ Σικελίαν 2760 διχ., Ἀγγλίαν 1135 βαγ., Ὁλλανδίαν 974, Ρέδον καὶ Κύπρον 529 καὶ ἄλλαχοδι μικρότεραι ποσότητες.

Ἄλικις κυριώτερα : τόδιον ποσότητας γεννικῶν ἐμπορευμάτων ἀπεστάλησαν εἰς Δανίαν καὶ Σκανδιναվίαν 11.845 τ., Αἴγυπτον 11.494 τ., Βόρ. καὶ Νότ. Γαλλίαν 9987 τ., Ἀγγλίαν 9475 τ., Ὁλλανδίαν 9414 τ., Συρίαν καὶ Παλαιστίνην 7701 τ., Γερμανίαν 5975 τ., Δανίαν 4465 τ. καὶ Τουρκίαν 2194 τ., μικροποστήτες δὲ ἀλλαχωδι.

Ἡ πορεία τέλος τῆς ναυτιλίας καὶ κινήσεως τοῦ Δουνάβεως καὶ τῶν Ρουμανικῶν ἔχει γεγονόταν κατά τὴν τελευταῖαν ἔξατιαν ἔχει ὡς ἔξης :

| Έτη | Πλοΐα | Τ. νέτ | Γενήμ. τ. | Συλ. βαγ. | Γενικ. τ. |
|------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1929 | 644 | 1.068.288 | 1.701.467 | 41.869 | 45.302 |
| 1930 | 845 | 1.182.411 | 2.743.171 | 37.779 | 42.467 |
| 1931 | 690 | 1.165.789 | 2.055.981 | 32.224 | 40.159 |
| 1932 | 558 | 1.001.257 | 1.656.144 | 31.224 | 50.454 |
| 1933 | 551 | 1.059.125 | 1.755.146 | 30.892 | 67.201 |
| 1934 | 421 | 748.016 | 807.888 | 37.247 | 77.265 |

Σοβιετική Ρωσία

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῆς μηνιαίας ἐπιθεωρήσεως τῆς ἔκδιδομένης ὑπὸ τῆς «*Narodny Bank*», τῆς Μόσχας, δημοσιεύεται ἐνδιαφέρουσα μελέτη περὶ τῆς ἐξελίξεως τῆς Σοβιετικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τῆς σημειευνῆς αὐτῆς θέσεως καὶ τοῦ προγράμματος τῆς μελλοντικῆς ἀναπτύξεως τῆς. Κατόπιν τῆς διαπιστώσεως—τονίζεται ἐν ἀρχῇ—ὅτι ἡ Σοβιετική Ρωσία ἔχει ἀνάγκην ισχυράς ναυτιλίας διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν εὐρέων ἐσωτερικῶν ἐμπορίων περὶ πλήρους ἡ σημασία, τὴν ὥσπειαν ἀποδίδονταί οἱ ἰδόντες εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς Χώρας ἡδη ἐπέν. Ἀρχεῖ νά σημειωθῆν ἐν προκειμένῳ, ὅτι κατά τὸ 1933 ὁ ὄγκος τοῦ ἐπερθαλασσίου ἐμπορίου τῶν Σοβιέτων εἰς τὸ ἀνώτατον ὅριον τῶν 18.400.000 τόννων.

Ἐπει τοσακής Ρωσίας ἡ ναυτιλία παρέμεινεν εἰς τὴν κατωτάτην βαθμίδα, κατά δὲ τὸ τελευταῖον προπολεμικὸν ἔτος ἥριθμειν αὐτὴν 757.000 τόννους μόνον, ἐπει τῶν ὅπιον 500.000 τ. ἀφεύδονταν σκαψή ἀτρούνγατα καὶ 257.000 τ. ἥσαν ἴστιοφόρα. Λιγὸς τῆς χωρητικότητος αὐτῆς, ἀσυγχρονίστου ἀπό τὴν τεχνική πλευρᾶς, κατετάσσετο—ότις πρὸς τὸν ὄγκον—ἡ Ρωσική ναυτιλία ἐννάτη κατά σειράν. Τὰ ἐπάρχοντα τότε Ρωσικὰ ναυπηγεῖα ἥσαν ἀνάξια λόγου, αἱ σποραδικαὶ παραγγελίαι ἐδίδοντο εἰς τὸ ἐξωτερικόν, τὰ δὲ Ρωσικά σκάφη μόλις τὸ 1)10 τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν διεπόρθμενον. Εἰς τὴν κατάστασιν

ἀντὶ τὴν εὑρεν ὁ πόλεμος τῆν Τσαρικῆν ναυτιλίαν. Διαρκούσῃς τῆς πολεμικῆς περιόδου, σοβιάδον ποσοστὸν αὐτῆς κατεσφάγη, ἐνῷ τετρον τηῆμα τῆς ἐχομοποιημένη διὰ τὴν φυγὴν τῶν Αρενοφόσσων καὶ ἀπολήθη είτα εἰς ξένας Χώρας, οὕτως ὥστε μετὰ τὴν λήξιν καὶ τοῦ ἐργαλείου σπαραγμοῦ ἐν Ρωσίᾳ, τὰ μὲν ὑπάρχοντα ναυπηγεῖα τίχον καταστραφῆ, ὁ δὲ προπολεμικὸς ἀπόλεμος στόλος εἰς πιονισμῆι εἰς 300.000 τ. μόνον.

Ἡ δημιουργία νέου στόλου

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ πρότον πενταετοῦ σχεδίου τὰ διὰ τὴν Σοβιετικήν ναυτιλίαν διατεθέντα κεφάλαια ὑπερβέβησαν τὰ 1233 ἐπατομήματα δορβίλων διὰ τὴν ἀπότητην σαφῶν θαλάσσης, καθὼς καὶ ποταμοπλοίας. Τὰ πλοῖα θαλάσσης ηγεμόνησαν κατὰ 120, ἀξόλογοι δὲ ἥσαν καὶ αἱ προσθήκαι ποταμοπλοίον, ἐνῷ παραλλήλων τὰ διὰ τῶν Ρωσικῶν λιμενῶν διοχετευθέντα φορτία ηγεμόνησαν κατὰ 92 οἱ, ἀνέλθοντα τὸ 1932 εἰς 49.7 ἑκατ. τόννους, μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν Σοβιετικῶν σαφῶν εἰς τὰς μεταφορὰς σχεδόν διπλασιασθεῖσαν ἀπὸ 8 ἑκατ. τ. τὸ 1928 εἰς 15 ἑκατ. τόννους τὸ 1932. Πόσην ἀνάπτυξιν ἔσθιεσεν ὁ ὄγκος τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας κατὰ τὴν διάτεταν τοῦ αἱ δευτεροῦ σχεδίου ἐμφανίζεται ἀπὸ τὸν ἀπόλουθον πίνακα:

| Έτος | 1928 | δύναμις πλοίων | 222 | καὶ τ. γκρός | 336.000 |
|------|------|----------------|-----|--------------|---------|
| > | 1929 | > | 233 | > | 363.000 |
| > | 1930 | > | 280 | > | 530.000 |
| > | 1931 | > | 301 | > | 608.000 |
| > | 1932 | > | 340 | > | 773.000 |
| > | 1933 | > | 352 | > | 868.000 |

Ηεζήμη τοῦτον τὸν Σοβιετικὸν ἐμπορικὸν στόλος ἀπὸ τὸ 1928 μέχρι τὸ 1932 κατὰ 60 οἱ ὡς τὸν ἀριθμὸν τῶν σκαψῶν καὶ 160 οἱ ὡς ἀφορᾶ τὴν χρονικότητα. Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας κατεβλήθη προσπάθεια καὶ διὰ συναρπή τεχνητῆς ἔργου, κατατέθη τὸν ὅπιον ἀναφέρονται η δημιουργία νέων ναυπηγείων, η κατασκευὴ τῆς διώρυγος Βαλτικῆς—Λευκῆς Θαλάσσης, αἱ πρόσδοι τῆς ναυτιλίας εἰς τὴν Ἀρκτικὴν Θάλασσαν καὶ αἱ συνεχεῖς ὁργασίαι εἰς τὴν διώρυγα, ητος διὰ τὸν ποταμὸν Βόλγα ὃ διαδέσει τὴν Μόσχαν μὲ τὸ Λένινγκραδ καὶ θέ βελτιώση σπουδαῖος τὸ δίκτυον τῶν ποταμῶν συγκονιωτῶν τῆς Χώρας.

Αἱ περαιτέρω ἀναπτύξεις

Παρὰ τὴν ἀνωτέρω, ὅμως, ἐπιτυχῆ προσπάθειαν, αἱ ὑψηστάμεναι εἰσέτι ἀνάγκαι είνε σημαντικαὶ καὶ τὸ πρόβλημα μᾶς ἔτι περαιτέρῳ ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως τῶν Σοβιέτων παραμένει πάντοτε ἀκέραιον. Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι θεωρεῖται ἀνεπαρκῆς διὰ ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰς ὀλονέν αἰσχανομένας ἀνάγκας τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν ποταμῶν μεταφορῶν, παρ' ὅλην δὲ τὴν κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτὴ ἀνάπτυξιν τοῦ δὲν ἀποτελεῖ, εἰ μή μίαν ἀσήμαντον ἀναλογίαν τὸ Παγκοσμίου τοντάς καὶ ἐξακολούθει νά μεταφέρει μικρόν τι μόνον ποποστὸν τῶν διὰ θαλάσσης διακομιζομένων Ρωσικῶν φορτίων. Τὸ παρελθόν ἔτος Λ. ζ. μετέφερε τὰ 20 οἱ τὸ δὲν σύκλουν τῶν φορτίον, ἐνῷ τὰ 80 οἱ μετέφερθοσαν διὰ ξένων σκαψῶν.

Ὑποστηρίζεται ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀνάγκη πραγματοποιήσεως τῶν πορθμένων τοῦ β'. δευτεροῦ σχεδίου, ὅπως δηλαδὴ αὐξηθῆ ἡ ὑπάρχουσα Σοβιετικὴ χρονικότης κατὰ 74 οἱ, ὅπότε θά βελτιωθῆ ἡ σημετοχὴ τοῦ Ἐδυτικοῦ τοντάς εἰς τὸ ὑπερπόντιον ἐμπόριον τῆς χώρας, ἔστι καὶ ἐὰν ἀπόρη σοβιάδον ποσοστὸν ταῦτης θά διακομίζεται διὰ τῶν ποποστῶν τῶν διὰ θαλάσσης παραμένειν τοῦ ποταμού Βόλγα τοῦ Παγκοσμίου τοντάς καὶ ἐξακολούθει νά μεταφέρει μικρόν τι μόνον ποποστὸν τῶν διὰ θαλάσσης διακομιζομένων Ρωσικῶν φορτίων. Τὸ παρελθόν ἔτος Λ. ζ. μετέφερε τὰ 20 οἱ τὸ δὲν σύκλουν τῶν φορτίον, εἰς τὸ 80 οἱ μετέφερθοσαν διὰ ξένων σκαψῶν.

Ἔτος 1932

| | | | | | | |
|------------|-----------|-------|--------------|---------|---------|--------|
| Εἰσαγωγαί: | Διὰ ξηρᾶς | 109.- | Διὰ θαλάσσης | 1.913.- | Σύνολον | 2.322 |
| 'Εξαγωγαί: | > | 1.083 | > | 16.884 | > | 17.967 |
| Σύνολον: | > | 1.492 | > | 18.797 | > | 20.289 |
| Ποσοστόν: | > | 7 οἱ | > | 93 οἱ | > | 100 οἱ |

Ἔτος 1933

| | | | | | | |
|------------|---|--------|---|---------|---|--------|
| Εἰσαγωγαί: | > | 373 | > | 863 | > | 1.236 |
| 'Εξαγωγαί: | > | 675 | > | 17.261 | > | 17.916 |
| Σύνολον: | > | 1.048 | > | 18.104 | > | 19.152 |
| Ποσοστόν: | > | 5.5 οἱ | > | 94.5 οἱ | > | 100 οἱ |

Ἄποδεικνύεται ἐκ τῆς στατιστικῆς ταῦτης, ὅτι αἱ διὰ θαλάσσης Σοβιετικαὶ μεταφοραὶ εἶνε ἐπετεμέναι, ἐνῷ αἱ διὰ ξηρᾶς ἀποτελοῦν ἔνα ἀσήμαντον ποσοστὸν τοῦ δὲν σύκλουν τῶν φορτίων. Λιγὰ τὴν ἀντιμετώπιον τῶν σημερινῶν δυσχερειῶν, τονίζεται ἡ ἀνάγκη πολυτελεῖς ἀναδιοργάνωσεως τῶν Σοβιετικῶν ναυπηγείων, τῶν ὅποιον ἀναγνοῦνται ἡ πλήρης ἀνεπάρχεια, ὡς ἀλλοι τοις δεικνύεται καὶ ἡ παραπλεύμένη στατιστική τῶν ναυπηγήσεων κατὰ τὴν τελευταίαν τοιετίαν :

| Πλοΐα | Τ. γκρός |
|---------------------------|--------------|
| "Ἐτος 1932 'Εναυπογήθησαν | 13 τ. 56.700 |
| " 1933 | 14 > 72.850 |
| " 1934 (προβλεπόμενα) | 15 > 79.500 |

Λιγὰ τὴν ἀπότητην, ὅμεν, ισχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου δὲν βασίζονται τόσον τὰ Σοβιέτ εἰς τὴν περιοδιομένην παραγωγὴν τῆς ναυπηγικῆς τῶν βιομηχανίας, ὅσον εἰς τὰς γένας ἀγοράς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένων πλοίων. Τελευταῖς, μάλιστα, προέβησαν εἰς τὴν ἀγο-

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ
ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST., CARDIFF
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CARDIFF,, CARDIFF

κας ξυλείς, τάξ βάσεις τοῦ Σκανδιναϊκού πρατορείου, ήλθεν εἰς ἐπαφήν μὲ τοὺς ἐμπορικοὺς κόλους, ἔγνωρθην μὲ τοὺς κυριωτέρους εἰσαγωγές τοῦ Σουηδικοῦ προτέρων, ἐμπλέτησε δὲ μὲ προσεχῆν τὰ τῆς ἑργασίας τῶν ἐποριδιούδην μεταξὺ Παλαιστίνης καὶ Σουηδίας καὶ τὰ τῆς συμματογῆς τῆς Σουηδικῆς σηματίσεις καὶ δῆ διά σκαφών, τῆς «Svenska Orient Line», εἰς τὰς ἑκ Γαλάφων καὶ Κάιρους φορτώσεις διὰ Σουηδίαν καὶ Πολωνίαν. Εἰς τὴν Περσίαν δὲ Σουηδός διάδοσης έβασε τάξ βάσεις μᾶς ἐμπορικῆς συνεργασίας τῷ δύο χωρῶν, πρώτη ἐκδήλωσις τῆς δύοις ὑπῆρξεν ἡ τοποθέτησης ἐκ μέρους τῆς Περσικῆς κυβερνήσεως μᾶς σηματικῆς παραγγελίας σιδηροδρομικοῦ δικοῦ, ἀξίας 2.800.000 λιρῶν, εἰς τὰ Σουηδικὰ ἐργοτάξια «Nydequist & Holm», τὸν Trollhattan.

Ἄλια νῦν προστεθῆ εἰς τὸ ἄνωτέρω είναι καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς «Svenska Orient Line», διπλῶς ἐπακτίνην προσεχῶς τὰς πρός τὴν Αίγυπτον καὶ Παλαιστίνην γραμμάς τῆς πρός τὴν κατεύθυνσιν τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, μὲ προσέγγισιν εἰς Τεζιρουτι.

Τουρκία

Ἡ κίνησις τῆς Κων(υ)πόλεως καὶ τῶν Στενῶν

Συμφώνως πρός τὴν ἐκδοθείσαν ἐπίσημον στατιστικήν, αἱ διελένεις πλοίων ἐκ Κων(υ)πόλεως ἀνήλθον κατά τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 8623 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 18.804.981 τ. νέτ. Ἐξ αὐτῶν 2481 πλοῖα προσήγγισαν εἰς τὴν Κων(υ)πόλιν πρός διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων, ἐνῷ τὰ νότοιστα 6142 διῆλθον ἐκεῖθεν τρανότι. Ἀπό τὰς ἀνωτέρω διελένεις, 4174 σκάφη προσήγγισαν ἐκ Δαρδανελλίου καὶ 4149 ἐκ Βοσπόρου, προσήγγισαν δὲ εἰς Κων(υ)πόλιν εἰς μὲν τὸν προερχομένων ἐκ Δαρδανελλίου 1172 σκάφη, τὰ δὲ 3002 διῆλθον τράνοτι, εἴ δὲ τὸν προερχομένων ἐκ Βοσπόρου τὰ 1309, ἐνῷ τὰ νότοιστα 3140 διῆλθον ἐκεῖθεν τρανότι. Ἡ δὲ ναυτιλιακὴ κίνησις κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους κατὰ σειρὰν 28 σημαίας :

| | | | | | | | |
|-----------|------|--------|-----------|----------------|-----|--------|---------|
| Ιταλικά | 1395 | τ. νέτ | 3.725.916 | Ην. Πολιτειῶν | 49 | τ. νέτ | 167.004 |
| Ἐλληνικά | 1695 | > | 2.750.724 | Βουλγαρικά | 101 | > | 140.230 |
| Ἀγγλικά | 1198 | > | 2.699.415 | Αιγυπτιακά | 68 | > | 98.252 |
| Νορβηγικά | 676 | > | 2.347.996 | Δανικά | 48 | > | 95.293 |
| Τουρκικά | 1170 | > | 1.447.552 | Γιουγκοσλαβικά | 27 | > | 83.384 |
| Σοβιετικά | 561 | > | 1.252.895 | Πορτογαλικά | 22 | > | 65.750 |
| Ρουμανικά | 398 | > | 726.506 | Φινλανδικά | 22 | > | 59.155 |
| Γερμανικά | 363 | > | 711.959 | Δάντσικ | 12 | > | 49.003 |
| Γαλλικά | 213 | > | 665.377 | Ταπονικά | 10 | > | 43.629 |
| Όλλανδικά | 205 | > | 475.122 | Ούγγρικά | 14 | > | 29.229 |

| | | | | | | | |
|----------|-----|---|---------|-----------|---|---|--------|
| Ισπανικά | 138 | > | 458.009 | Παναμά | 9 | > | 15.598 |
| Σουηδικά | 108 | > | 238.831 | Αντσουατά | 3 | > | 9.528 |
| Πολωνικά | 53 | > | 220.851 | Εσθονικά | 3 | > | 5.723 |
| Βελγικά | 61 | > | 219.283 | Λεττονικά | 1 | > | 2.464 |

Σύνολον ἐτησίας ναυτιλιακῆς κινήσεως 8623 18.804.981

Τὴν πρότην θέσην εἰς διελθυόσαν χωρητικότητα κατέχει πάντοτε ἡ Ιταλικὴ σημαία, χάρις εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν καὶ μολονότι ἔναντι τοῦ 1933 ὑπέστη μείωση κατά 121 πλοῖα καὶ 389.008 τόνους νέτ. Λεπτέρα κατὰ σειρὰν ἔρχεται ἡ Ελληνικὴ σημαία, ὡς πρότην δὲ διελθυόσαν χωρητικότητα, μὲν μείωσην κατά 219.260 τ. νέτ., πρότην δὲ εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν, ἅτινα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1933, ηγέρθησαν κατά 134. Η Ἀγγλικὴ σημαία κατέχει τὴν τοιτην θέσην μὲ αὐξησην ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους κατά 74 πλοῖα καὶ 114.003 τ., ἡ Νορβηγικὴ σημαία τὴν τετάρτην θέσην (χάρις εἰς τὰ τάνερες) μὲ αὐξησην 50 σκαφῶν καὶ 134.367 τ. νέτ καὶ ἡ Τουρκικὴ σημαία τὴν πέμπτην θέσην μὲ μείωσην διελένεσιν κατά 55 σκάφη, αὐξησην ὅμως τῆς χορητικότητος κατά 114.719 τ. νέτ.

Αἱ κνημώτεραι αὐξησιεύσιες τῶν ἐπολοίσιν σημαῖων είναι αἱ ἀκόλουθοι, ἔναντι τοῦ 1933 : Ἡ Σοβιετικὴ ηγέρθη κατά 121 πλοῖα καὶ 284.429 τ. νέτ., ἡ Ρουμανικὴ ἐμειώθη κατά 11 πλοῖα καὶ 36.169 τ., ἡ Γερμανικὴ ηγέρθη κατά 58 πλοῖα καὶ 74.906 τ., ἡ Γαλλικὴ ἐμειώθη κατά 21 πλοῖα καὶ 52.696 τ., ἡ Όλλανδικὴ ἐμειώθη κατά 18 πλοῖα καὶ 53.542 τ., ἡ Ισπανικὴ ηγέρθη κατά 9 πλοῖα καὶ 55.463 τ., ἡ Σουηδικὴ ηγέρθη κατά 14 πλοῖα καὶ 31.310 τ., ἡ Πολωνικὴ (χάρις εἰς τὴν τακτικήν γραμμὴν Κντζες—Παλαιστίνης) ηγέρθη ἐπίσης κατά 37 πλοῖα καὶ 55.410 τ., ἡ Βελγικὴ ἐμειώθη κατά 1 σκάφος καὶ 9375 τ., ἡ τὸν Ήν. Πολιτειῶν ηγέρθη κατά 2 πλοῖα καὶ 6056 τ., ἡ δὲ Βούλγαρικὴ (χάρις εἰς τὰς νέας ἀγοράς σκαφῶν καὶ τὰς ἰδιοθείσας τακτικὰς γραμμάς) ηγέρθη κατά 34 πλοῖα καὶ 52.599 τ. νέτ.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

ΙΤΑΛΙΑΝ ΛΑΤΙΝ

ΓΡΑΜΜΗ ΥΠΕΡΤΑΧΕΙΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΝΕΑΣ ΥΩΡΚΗΣ

Τὸ ὑπερωκεάνειον

“CONTE DI SAVOIA,,

Ταχύτητος 30 Μιλλίων — 54.000 Τόννων

[ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΖΑΛΙΖΕΙ]

Θὰ ἀναχωρήσῃ ἐκ **ΠΕΙΡΑΙΩΣ** κατέεύθειαν διὰ **N.YΩΡΚΗΝ**
ΤΗΝ 3^{HN} ΜΑΡΤΙΟΥ 1935

Τὸ ὑπερωκεάνειον **“REX”** 54.000 Τόννων
[ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΔΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ]

Θὰ ἀναχωρήσῃ ἐκ **ΠΕΙΡΑΙΩΣ** κατέεύθειαν διὰ **N.YΩΡΚΗΝ**
ΤΗΝ 17^{HN} ΜΑΡΤΙΟΥ 1935

Διὰ πληροφορίας καὶ εἰσιτήρια ἀποτανθῆτε εἰς τὰ Κεντρικὰ Γραφεῖα τῆς Ἐταιρείας
καὶ εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

Δ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.ΛΠ ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

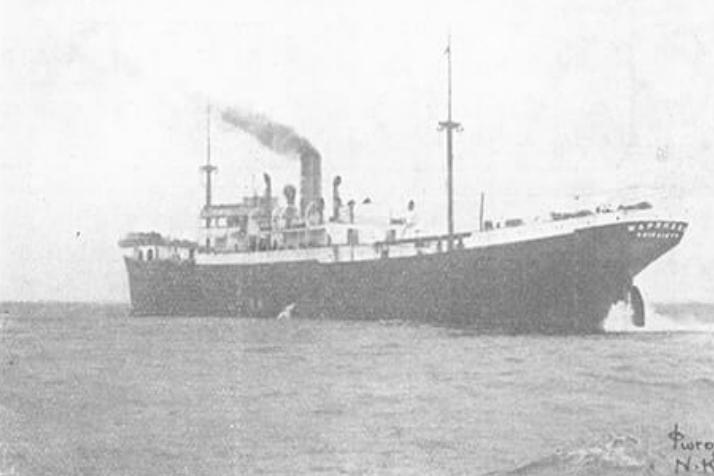
PIRAEUS - GREECE

'Από την κίνησιν της ναυτιλίας μας

Τὰ σώστρα διὰ τὴν σύγκρουσιν τοῦ ἀπ «Τσιροπινᾶς»

Εἰς τὰ Ἀγγλικά δικαστήρια ἔξεδικάσθη ἡρῷον ἡ ἀγωγὴ τριῶν Ἀγγλικῶν πλοηγῶν, οἵτινες ἤγειραν ἀπάτησιν σώστρων κατὰ τὴν σύγκρουσιν τοῦ ἀπ «Τσιροπινᾶς» καὶ διὰ τὰς παρ' αὐτῶν καταβληθεῖσαις ἀποτελεσματικά βοηθείας διασώσθεις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ γιαννιθρασκοφόρτιον του. Τὸ φροτηγόν μας τοῦτο ἀπολεῖσθαι ἐξ Μπάρδου μὲ φορτίον διὰ Μπούνενος Ἀὔρες είχε συγχρονισθῆ τὴν 7.20' μ. μ. τῆς 26ης Μαρτίου 1934 παρὰ τὸ φαρόπλοιον Breaksea μὲ τὸ ἐπίσης Ἑλληνικόν φροτηγόν «Δωρίς», υποστάν δὲ ὅμηρα εἰς τὴν θαλάσσην γραμμήν, παρὸ τὸ κέντος Νο 3, διέτρεψε κίνδυνον καταπονισμοῦ. Εὐτυχῶς, τὸ διαχώρισμα τοῦ μηχανοστασίου ἀντέσχε εἰς τὴν πίεσιν τῆς διαρροῆς, οἱ δὲ κληθεῖτες πλοηγοὶ ἐπέτυχον νά προσαράξουν τὸ σκάφος εἰς τὴν ἀμμώδη ἀκτὴν τοῦ κόλπου Whitmore. Η ἀξία πλοίου καὶ φορτίου ἀνήρχετο εἰς 11.700 λίρας, ή δ' ἀξία τοῦ βεβλαμμένου σκάφους καθορίσθη εἰς 5700 λίρας. Οἱ ἐνάγοντες ισχυρίσθησαν ὅτι ἡ διάσωσις ὠφείλετο εἰς τὴν παρέμβασιν των.

Τὸ δικαστήριον ἐπέδικασεν ὑπέρ τῶν τριῶν πλοηγῶν 650 λίρας, δεχθὲν, διὰ πράγματι εἴρον οὗτοι τὸ σκάφος ὑπὸ ἀμεσον κίνδυνον. Ο πλοίαρχος τοῦ ἀπ «Τσιροπινᾶς»—εἶπεν ὁ λόρδος δικαστῆς—είχεν ἀναγγεῖλει διὰ τὸ ἀσύνητον του, ὅτι τὸ σκάφος βιδύζεται, ὅτι τὰ πρωπαῖα τάνκες κατεξίλησαντο, ὅτι τὸ πλήρωμα είχε περιβληθῆ τὰ σωστήματα του καὶ ὅτι αἱ πρόταται ἀποσκευαὶ είχον ὑδρία τυποθετηθῆ εἰς μίαν καταβιβασθεῖσαν σωστήματα λέμβον. Ετοιμόθη ἀκόμη εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ λόρδου δικαστοῦ, ὅτι τὸ μεταξὺ κύτους Νο 3 καὶ μηχανοστασίου διαχώρισμα ἥτο τοπεῖται καὶ δὲν θὰ ὑπερχόρει τόσον ἀποτόμως, ὅστε νὰ σφίσταται κίνδυνος διὰ τὴν ζωὴν τοῦ πληρώματος τοῦ ἔχοντος ὑπηρεσίαν εἰς τὸ κατάστημα. Κίνδυνος ὑπῆρχε μόνον διὰ τὸ προσωπικὸν τῆς μηχανῆς, τὴν αὐτοθυσίαν τοῦ δοπίου καὶ τὴν πειθαρχίαν ἐξῆρεν ὁ Ἀγγλος δικαστής. Παρέμειναν οὗτοι—εἶπεν—εἰς τὸ μηχανοστάσιον, πιστοὶ ἐκτελεσται τοῦ καθηκοντός των καὶ τῶν πρὸς αὐτοὺς διαβιβαζομένων διαταγῶν ἀπὸ μέρους τῶν πλοηγῶν.



Τὸ φροτηγόν «Μάρπησσα» τοῦ κ. Ν. Εύσταθίου

Καταδίκαια ἀπεργῶν ναυτῶν

Τὸ οὖν Πλημμελειοδικείον Ἡρακλείου κατεδικάσθησαν εἰς φυλάκισιν ἔνος μηνός, οἱ ἀποβιβασθέντες εἰς τὸν ἐκεῖ λιμένα ἀπεργοὶ ναῦται καὶ θερμασταὶ τοῦ φροτηγοῦ «Ἀρχάγγελος». Οὗτοι εἶντε οἱ ἔζησι: Νικ., Ἀρβανίτης ἐκ Λιμνῆς (Εύβοιας), Νικ., Τσαγκάρης ἐκ Καλύμνου καὶ Κωνστ. Ρόζος θερμασταὶ, Ἀνδρ., Τσιροπινᾶς, Ἀντ., Μιμίσος καὶ Ν. Σικοντρής ἀπαντες ἐκ Χίου, ναῦται. Οἱ ἀνωτέρων ὃς παραπεμφθοῦν καὶ εἰς τὸ πρωτοβάθμιον ἀνακριτικὸν συμβούλιον τῆς Δ) ναυσεος τοῦ Ε. Ν. διὰ τὰ τιμωρητικὰ καὶ πιεθαρχικῶν.

—Πρός τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἐξ ἄλλου διεβιβασθη ἐγκύρωλος τῆς Δ) ναυσεος τοῦ Ε.Ν., δι' ἣν καλούνται νά δηλώσουν τὴν ἀκριβή διεύθυνσιν τῶν οἰ κατηγορούμενοι ἐπὶ στάσει ἡ ἀπειθαρχία ναυτεργάται τῶν φροτηγῶν «Ἀττικός», «Δωρίς», «Θάλαια», «Παντιάς», «Φώτης» καὶ «Ωρωπές», προσεμένουν νά ἐπιταχυνθῇ ἡ ἐπίλυση τῆς ἐκκρεμούσης ἐποιέσεως των. Οἱ ἀνωτέρων ναυτικῶν τῶν φυλλαδίων καὶ δὲν δύνανται νά ναυτολογηθοῦν πρὶν ἡ ἀπολογηθοῦν διὰ τὴν κατ' αὐτῶν κατηγορίαν ἐνώπιον τῆς διοικητικῆς ἀρχῆς.

Νέος πλοηγικὸς σταθμὸς

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν ἐνεργοῦθη ἡ ἰδρυσις πρωαρχευτικοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ εἰς Μαντούδι, τῆς Εύβοιας.

Θάνατοι ναυτιλλομένων μας

Κατὰ τὴλμα τοῦ ἐν Ρίφ Ιανείρῳ "Ελληνος προξένου ἀπέθανεν ἐπὶ τοῦ φροτηγοῦ «Πετραζης Νομικός» κατὰ τὸν ἀπὸ Ρωσίας εἰς Νότιον Αμερικὴν πλοῦν τοῦ σκάφους ὃ ἐκ Λαυρίου θερμαστῆς Εὐάγγ. Βελοῦδος.

—Ἐπίσης κατὰ τὴλμα τοῦ ἐν Μιτσένος Αἴθρες "Ελληνος προξένου ἀπέθανε κατὰ τὸν ἀπὸ Κόντινεντ εἰς Πλέιτ πλοῦν τοῦ φροτηγοῦ «Αζτήρ» ὃ ἐκ Σύρου ἀρχιθερμαστῆς τοῦ σκάφους Δημ. Μελισσάνης.

Πώλησις φροτηγοῦ εἰς Κινέζους

Τὸ ἀργοῦν εἰς Ρουέν ἀπὸ τῆς 17ης Μαρτίου 1933 φροτηγὸν «Δάφνην» 2810 τ. γραδὸς καὶ ναυπηγησις 1910, ἐγκαταλειψθὲν εἰς τὰς ἀσφαλείας συνεπεία ἡμέρας ἐκ προσαράξεως καὶ περιελθόν είτα ὑπὸ τὴν ίδιοτησίαν τῆς ἐταιρίας τοῦ κ. M. Constant, τῆς Νότιου Ουαλλίας, ἀγγέλλεται ἡδη ὅτι ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοτλιστάς ἀντὶ 7500 λιρῶν. Θύ παραδοθῆ εἰς Ρουέν, ως ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται.

Μετονομάσια πλοίων

Τὸ φροτηγὸν «Σοφία Κωστάλα» 792 τ. γραδὸς μετονομάσθη «Αγιος Νικόλαος». Επίσης τὸ ἀγροαδόν παρ' Ελλήνων μιχρὸν Αιγαπτιακὸν ἀπ. «Βεγ—Πίγκε» 212 τ. (τοῦ 1918) ἐνηλογήθη εἰς Πειραιᾶ.

—Ἐπίσης τὸ ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον «Κεραυνός» τῆς ἀτμοπλοΐας Παγασητικοῦ, μετονομάσθη «Αμφιτρίτη».

—Ἐπίσης τὸ φροτηγόν «Στελλανός», 3564 τ. γραδὸς, μετονομάσθη «Εύρυμέδων».

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. Δημ. Κουφοῦ καὶ Όρ. Σωτηράδη ἀντὶ 5300 λιρῶν Γαλλικὸν φροτηγὸν «Député Charles Nortier» 2012 τ. γραδὸς (τοῦ 1920), παραληφθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ μετονομάσθη «Παγκρατίων».

Παραδόσις φροτηγοῦ

Τὸ ἐγκαταλειψθὲν εἰς τὰς ἀσφαλείας, Λόγω ζημιῶν, φροτηγὸν «Μιχαήλ Α.» 4163 τ. γραδὸς (τοῦ 1913), κατόπιν δύο ἀλληλοιδαδόξων πολλάσεων, παρέμεινεν υπὸ τὴν ίδιοτησίαν τοῦ κ. G. W. Grace, ὑποστάν δὲ εἰς τὸ Μπλάσθ ἐκτεταμένας ἐπισκευάς ἐτέθη ὑπὸ Ἀγγλικῆς οικαίαν καὶ ὄνομάσθη «Roehampton».

Ἐπισκευαὶ ἀτμοπλοίων

Εἰς τὰ μηχανονογεῖα «North Eastern Marine & Eng. Co.», τοῦ Wallsend, ἐπετέλει μετατοπάται τὸν μηχανῶν του τὸ φροτηγὸν ἀπ. «Ταξιάρχης». Ἐπετέλεσαν ἐπίσης ἐπισκευάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φροτηγά μας «Ἀλέξος» καὶ «Γαρούφαλα» εἰς Κάρδιφ, «Ἀδελαιδοὶ Καρδοῦ» (ex «Cape St. Columbia»), εἰς Αιθεροπούλη καὶ τὸ τάνκερ «Ιονία» (ex «Glenfield») εἰς Νιούκαστλ.

Ἐγοραπωλησίαι μεταξὺ Ελλήνων

Τὸ μικρὸν φροτηγὸν «Σοφία Κωστάλα» 792 τ. γραδὸς, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Εταιρίαν «Μιχαλίνος» εἰς τὸν κ. Γεώργ. Κατσουράκην ἀντὶ 670.000 δοαρ.

—Τὸ 1/4 τοῦ φροτηγοῦ «Τζέννων» 1858 τ. ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Στ. Λιβανοῦ εἰς τὸν κ. Ιω. Γ. Λιβανοῦ ἀντὶ 625 λιρῶν.

—Ἐκ μέρους τοῦ κ. Ν. Γ. Λιβανοῦ ἐπωλήθησαν εἰς τὸν κ. Απόστ. Σ. Πεζᾶν τὰ κατωτέρω ποσοστά φροτηγῶν ἀτμοπλοίων τους: «Ἀλίκη» 5139 τ. τὰ 30 οροὶ ἀντὶ 1575 λιρῶν καὶ ἔτερα 11 οροὶ ἀντὶ 316.200 δο. «Ἐβη» τ. 4520 γραδὸς τὰ 20 οροὶ ἀντὶ 421.600 δο. «Κύμα» 3958 τ. γραδὸς τὰ 20 οροὶ ἀντὶ 527.000 δο. «Μαίρη ΙΙ.» 1354 τ. τὰ 15 οροὶ ἀντὶ δο.

263.500 και «Μαρίφ» 1458 τ. τά 50 ορού ἀντί 1812.10.0 λιρών. Τοῦ τελευταίου φορτηγού 4 ορού ἐπανεπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Α.Π. Πεζάς τὸν κ. Ν. Λιβανὸν ἀντὶ 72.726 δρ.

—Τὰ 30 ορού τοῦ φορτηγού «Μαρία Ν. Ρούσσου» 3728 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν κ. Μαρίαν Κ. Βενιζέλου εἰς τοὺς ἀδελφοὺς κ. κ. Δημ. καὶ Ἀριστ. Ν. Πίπταν ἀντὶ 874.500 δρ.

Μεταγραφαὶ ἀτμοπλοίων

Μετεγράφησαν ἐκ Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὰ φορτηγὰ «Πεσσάδες» 1957 τ. γκρός τοῦ κ. Δημ. Ν. Βαλασάκη καὶ «Ἐλένη Νικολάου» 1929 τ. γκρός, τοῦ κ. Ν. Γ. Νικολάου, ἐκ δὲ τῶν νηολογίων Ἀργοστολίου εἰς Πειραιὰ τὸ φορτηγό «Νύμφη» 4504 τ. γκρός τῆς «Κεφαλληνιακῆς, Α.Ε.».

Διεγράφῃ ὁ «Παῦλος»

Διεγράφῃ ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὸ ποληθὲν εἰς "Αγγλους διαλυτὰς φορτηγὸν «Παῦλος» 2223 τ. γκρός.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἀρχαῖον εἰς Σῦρον ἀπὸ τῆς 27ης Δεκεμβρίου 1931, φορτηγὸν «Ἐμμ. Σταυρούδης» 1931 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἐπωλήθη εἰς Ίταλονς διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 7800 λιρῶν καὶ ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ παραδοθῇ εἰς ἓντα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας.

Δυστύχημα ἐπὶ πλοίου

Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ φορτηγοῦ «Θεοσκέπαστη» ἐκ Μπουνένος "Αὔρες εἰς Ντακάρ ὑπέστη σοβαρὸν κάταγμα τοῦ δεξιοῦ ποδὸς ὁ θεραπαιτῆς Νιζ. Πρόκος. Οὗτος ὥλισθησεν ἐκ μᾶς κλίμακος τοῦ λεβητοστασίου καὶ κατέπεσεν ἐξ ἀρκετοῦ ὕψους.

Τὰ στασιαστικὰ κρούσματα

Ἐξ ἀφομῆς τῆς συλλήψεως εἰς Μπουνένος "Αὔρες τῶν στασιαστῶν τῆς «Ἀλίκης» καὶ τῶν ἐπικρίσεων, αἴτιες ἡκούσθησαν κατὰ τοῦ ἐκεῖ "Ἐλλήνος προξένον, ἔξεδόθη ἀναζούνθὲν τοῦ ὑπονομείου τῶν Ναυτικῶν, εἰς τὸ δόπιον τονίζεται, ὅτι αἱ ἀρχαὶ τῆς Ἀργεντινῆς ἐνήργησαν αὐτεπαγγέλτως, κατόπιν τῆς διατιστόσεως, ὅτι ἡ ἐπαγγεῖλα στάσις, καὶ ὃν χρόνον μάλιστα τὸ φορτηγὸν τοῦτο ενίσκετο ἐν προσαράξει, δὲν προήρχεται ἀπὸ τὴν προσημητικὴν δικαιολογίαν περὶ τροφοδοσίας, κακῆς μεταχειρίσεως κ.λ.π. ἀλλὰ ὑφείλετο εἰς καθαρὸς ἀνατοπικὰς ἐνεργείας ἐμμίσθου κομμουνιστικοῦ πυρῆνος Οἰκονομάκη τινός καὶ τοῦ βοηθοῦ τοῦ Κατοικάλλου. Ἀμφότεροι οὗτοι, καθὼς καὶ τινες ἄλλοι ἀναρχικοί, ζένται ἐπιτούτης, μεθ' ὃν συνειράζοντο, συνειλήφθησαν. Ἡ τοιαύτη αὐτεπαγγελτος ἐνέργεια τῶν ἀρχῶν τῆς Ἀργεντινῆς ἐπανελήφθη καὶ κατὰ τὰς ἐξ ἀλληλεγγύης πρὸς τοὺς ἄνδρας τῆς «Ἀλίκης» ἀπεργίας ἐπὶ τῶν φορτηγῶν «Ἀλέξος», «Ἄγιες», «Καλυψό Βεργοντή» καὶ «Μαρουνό Πατέρα». Τονίζεται περαιτέρω εἰς τὸ ἀναζούνθεν, ὅτι ἡ διάθεσις πιστώσεως ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύπλιου» πρὸς παλιννόστησιν τῶν ἄνω ἀπεργῶν δὲ ἐπιβατηγοῦ σκάφους, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θέλει ἐπαναληφθῆναι.

Νέα διπλώματα πλοηγῶν

Εἰς τὰς ἐνεργηθεῖσας ἔξετάσις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοηγοῦ ἐπέτυχον οἱ κατοικέων πλοίασθοι τοῦ Ε.Ν. κ.κ. Α.Μπομπογάννης διὰ τὸν πλοηγούν σταθμὸν Περθένης, Ι. Τολμίδης διὰ τὸν σταθμὸν Θηνίης, Α. Λέκκας Ναυπλίου, Ε. Τσαρδάκης Ἡρακλείου, Π. Σορότος Καβάλλας, Ι. Νιαμονιτάκης Μυτιλήνης, Ε. Δροσόπουλος Ἀλεξανδρουπόλεως, Α. Πισσιάς Σύρου, Α. Πέρκιας Σκάλας Ἀταλάντης, Δ. Σάρδης Πατρῶν καὶ Ν. Πανᾶς διὰ τὸν πλοηγούν σταθμὸν Κατακόλου.

Αγοραπωλησίαι πλοίων

Μέ εἵλειψιν ἐνδιαφέροντος καὶ σποραδικάς πράξεις διέρρευσε τὸ α'. 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου διὰ τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν. Οἱ Βρετανοὶ πλοιοτῆται ἔδειχθησαν ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην φοράν διστακτικοὶ διάτην πόλησιν τῆς εἰς γείρας τῶν χωρητικότητος, προέβησαν δὲ μάλιστα καὶ εἰς ἀγορὰς σκάφων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, τόσον πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ὅσον καὶ πρὸς διάλυσιν. Οφείλεται τοῦτο εἰς τὴν ἀμεσούς ἐπίδρασιν τοῦ Νόμου περὶ ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν καὶ εἰς τὴν προσεγγῆ ἐφαρμογὴν τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «ναυπηγήσεων—διαλύσεον». Ή

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΓΙΑΦΦΑ - ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ ΙΣΜΙΡ - ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ

Διὰ ναῦλον καὶ λοιπάς πληροφορίας ἀπευθυνέοντος εἰς τὸ Τμῆμα Μεταφορῶν Ἐμπορικῆς Σοβιετικῆς Ἀντιπροσωπείας τῶν Σ.Σ.Σ.Δ. ἐν Ἐλλάδι

ΜΕΓ. ΛΑ.Ι.ΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (2ος δοφος) ἀρ.17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφωνον 41-622

ἀγορά τοῦ φορτηγοῦ «Bryntmel», καθὼς ἐπίσης καὶ τοῦ ἀπὸ «Doverden», πρὸς αὐτὴν ἀχριθῆς τὴν κατεύθυνσιν ἐστρέψοντο, ὡς σημειοῦμεν εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα τῶν κλεισθεισῶν ἀγοραπωλησιῶν. Τὸ Γαλλικὸν ἐξ ἄλλου φορτηγὸν «Antinea» 4281 τ. φορτίου (τοῦ 1920) πρὸς περιθέσην Νο τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ Κάρδιφ, πρὸς περιθέσην ἐκμετάλλευσιν.

Ἐφοπλισταὶ διαφόρων χωρῶν ἔκλεισαν τὴν ἀγοράν φορτηγῶν τυννῶν σκαφῶν παλαιότερας ἡλικίας, ὡς λ.χ. Λεπτονοὶ ἡγόρασαν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν 6100 τ. φορτίου (τοῦ 1905) καὶ Κινέζοι τὸ πόδιον Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Δάφνη» 2810 τ. γκρός (τοῦ 1910) ἀντὶ 7500 λιρῶν, μὲν παραλαβῆν εἰς Ρούεν, ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται. Οἱ Ἐλληνες πλουσιτήται εἰς οὐδεμίαν προέβησαν νέαν ἀγοράν, μολονότι — ὡς ἐγγνωσθῆ — ἐπιτυχεῖς διεξάγονται διαπομπατένεις διὰ τὴν ἀγοράν υπὸ τῆς νεοσυστάτου ἐταιρίας ταυτικῶν γραμμῶν ἡ «Ελληνική» δύο φορτηγῶν λινέρων.

Περισσότεραν δραστηριότητα ἔπειδεισαν καὶ πάλιν τὰ Σοβιέτ. ἄτινα, πλὴν τῆς τοποθετίσεως μιᾶς παραγγελίας εἰς Βελγικὰ ναυπηγεῖα, διὰ τὴν κατασκευὴν τριῶν σκαφῶν, προέβησαν καὶ εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ἀδελφῶν Γερμανικῶν μιζρῶν ἀνθρακαφόρων ἀτμοπλοίων «Breitenthal» 1351 τ. γκρός, 1985 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918 καὶ «Hasselburg» 1352 τ. γκρός, 1977 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917. Παρ' ἐφοπλιστῶν, ἐπίσης τῆς Μαντζούριας παραληφθῆ εἰς Βαγκούμβερ τὸ ἀγορασθὲν παρ' αὐτῶν πρὸ μηνὸς ἀντὶ 12.500 δολλαρίων Καναδικὸν φορτηγὸν «Canadian Beaver», ὀνομασθὲν «Shinai», ὅμοι δὲ μὲ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ίδιων ἀπὸ «Wester», θὰ διατεθῇ εἰς ταξίδια μεταξὺ Κίνας καὶ Ιαπωνίας.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι: πλοίων κατὰ τὸ δικρεμέσαν 15θήμερον εἰνει αἱ ἀκέλουσθοι:

«Bryntmel» Ἀγγλικόν, 4707 τ. φορτίου 8000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλον ἀντὶ 6250 λιρῶν. Τὸ Μάρτιον τοῦ 1929 εἰχε πωληθῆ ἀντὶ τιμῆς 32.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο, καθὼς καὶ τὸ ἀπὸ «Doverden» παρὶ τὸν οποῖον ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ πρετερούμενον τεῦχος μας, ἡγοράσθη ἵνα περιηγήσθῃ ἐν καιρῷ εἰς τὸ Ἀγγλικόν σχέδιον «ναυπηγήσεων—διαλύσεων».

«Ella» καὶ «Minna» Σουηδικά, 1540 τ. γκρός ξυστον, 2360 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἡγοράσθησαν ἀντὶ 13.700 λιρῶν ξυστον παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Στοκχόλμης.

«Twyford» Ἀγγλικόν, 3742 τ. γκρός, 6100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβόν Νο 3 τοῦ 1933 καὶ ἀναλεβήτων τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Λεπτονοὺς ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 7500 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς τὸ Ἀμερικανὸν μετωνομάσθη «Cillaire».

«Sandyske» Ἀγγλικόν, 1694 τ. γκρός, 2500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίου ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Albert».

«Mexicano» Νορδηγικόν, 3694 τ. γκρός, 6250 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίου ἀντὶ 1500 λιρῶν. Τὸ παρελθόν ἔτος εἰχε ἀγορασθῆ ἀντὶ 3100 λιρῶν.

«Erato» Σουηδικόν, 3150 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920 ἡγοράσθη παρ' ἐτέρω Σουηδῶν ἀντὶ 315.000 κορωνῶν.

«Wester» Φινλανδικόν, 3865 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Μαντζούριας ἀντὶ τιμῆς 8000 λιρῶν καὶ ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ παραδοθῇ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Dairen τὸν προσεχὴ Μάρτιον ἡ Ἀπρίλιον.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

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

ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙ-
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. A. E. SHEPPARD

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

XANTHE WHITE

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

TIMAI EYTHNAI

EIDH ARISTHIS POIOTHTOS

199, NORTH RD

PLYMOUTH

(Συνέχεια ἐκ τῆς 7ης σελίδος)

Ἐν τῇ προσπαθείᾳ ταύτῃ ὁ νοῦμιον τεχνικὸς πλείστας πηγάς ἀπολείας καὶ τὰ ἀντίστοιχα μέσα θεραπείας αὐτῶν δύναται νά ἀνεύρῃ. Εἰνε θαυμαστὸν πρόγραμμα πᾶς δύναται τις μὲ ἀπλούστατα μέσα διαπραγμάτων τοποθέτησαι εὐφοργήμασιν (*streamlined*) καλύπτων ποδοστήματος ἐνὸς εὐδογηγόματος καταλλήλων περιοχώλιον ἔλικος καὶ ἔνος περιανθείου (σολλάρου) πέριξ τοῦ τελικοῦ ἄξονος, μεταξὺ στοχέων καὶ προσθίας προσούφεως τῆς πλήνης τῆς ἔλικος, θά ἐπιτύχῃ ἐλάττωσιν τῆς ἀπατούμενῆς ἵπποδυνάμεως καὶ ἐπομένους καὶ καταναλώσεως κατά 10 ἔως 12,5 οροῦ ἡ ἀντίστοιχον αὐξήσην τῆς ταχύτητος μὲ τὴν αὐτὴν ὥς πρότερον κατανάλωσιν 3—4 οροῦ, ήτοι 0,3 ἔως 0,4 τοῦ κόμβου. Εὐνόητον είνε ὅτι δυνάμεθα κατά βούλησιν νά ἐπιτύχουμεν οἰδονήποτε ἐνδιάμεσον συνδυασμὸν οἰκονομίας καὶ αὐξήσεως ταχύτητος.

2) Γνωστής πλέον ούσης τῆς νέας ἱπποδυνάμεως, τοῦ νέου ἀριθμοῦ στραφῶν τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν ἐκλεγείσαν ως ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα, ὅφελοινεν νά προβῖναι εἰς τὸν ἔγενον τῆς ἐλίξος μας ἀπό ἀπογεωμεν ἀποδόσεων ὑπὸ τῆς νέας συνθήκας. Εἶνε δὲ σπανιότατον πλέον πρᾶγμα νά εὑνέθῃ ἐλιξ παλαιοὶ πλοιοὶ μελετημένον διὰ διάφορον ταχύτητα τῆς ομηρινῆς ταχύτητος χρησιμοποιήσων του, νά ἔχῃ ἀπόδοσιν μεγαλιτέραν τῶν 68—70 ο.ο. Σῆμερον μὲ τὰς τελεταῖς προδόνοις τῆς θεωρίας τῶν ἐλίξον είναι ἐφικτή η αἰχνησις τῆς ἀποδόσεως ταύτης θεών 76 ο.ο καὶ ἐπέκεινα. Αἰχνησις δὲ τῆς ἀποδόσεως ἀπό 70 εἰς 76 ο.ο σημαίνει ἐλάττων κατανάλωσης 9 ο.ο περίπου. Δηλαδή ἐνῷ πρότερον τὰ 70 ο.ο τῆς ἐνδεικτικῆς ἱπποδυνάμεως τοῦ πλοίου μετετρέποντο εἰς ὄμφελιμον προσστήμον ἔργον, σῆμερον είναι δυνατὸν τὸ ποσοστὸν τοῦτο νά αἰχνηθῇ εἰς 76 ο.ο μὲ ἀνάλογον αἰχνησιν ταχύτητος η ἐλάττων κατανάλωσεως η καὶ ἐν συνδυασμῷ τῶν δύο ως καὶ εἰς τὴν προηγουμένην περίπτωσιν.

Ενόψητον τυγχάνει οτι ή νέα αύτη οίκονομιά των 9 ο) είνε έπι της νέας πλέον κατανάλωσες της ηδη έλαττωθείσες διά 10 ο) διά της ενδογραφιμήσεως της πομπής, άναγκανή δε είς την παλαιών κατανάλωσιν και άντιπροσωπεύει μόνον τὰ 8 ο) ταύτης.

3) Αιά της ἐνδελεχούσα παραπολούσιήσεως τῆς θερμομονώσεως και συμπληρώσεως ταύτης ἐφ' ὅλων τῶν ἀτμαγωγῶν σωλήνων και ἐπ' αὐτῶν εἰσετεῖ περιπάτων τῶν κυλίνδρων είνε δυνατή περιπτέρῳ οίκονομά ἀνηγμένη ἐπὶ τῆς ἀρχικῆς κατανάλωσις τῆς τάξεως τῶν 2 οῷο διὰ τῆς ἐλαττώσεως τῶν δι' ἀκτινοβολίας ἀποτελεῖσ.

4) Διά της τοποθεσίεως δισταδιακού προθεμαντήρος τροφοδοτικού ιδατού, βοηθητικού φυγείου διά τα βοηθητικά έν δρυιτ λειτουργούντα μηχανήματα, περιττέων οικονομία έπι της καταναλώσεως της τάξεως των 3 οι είναι έπικτη.

Δεδομένου ὅτι ὅλα τὰ ἀνωτέρω δὲν είνε ἀπολύτως ἀδυοιστικά, τινά δὲ ἔξ αὐτῶν ἐπιδρῶσι μόνον ἐν πλή, ἀλλα δὲ μόνον ἐν ὄριῳ δὲν θά ἡτο ἀσφαλές νά λάβωμεν ὑπ' ὄψιν μας οἰκονομίαν μεγαλύ τέ τών 20 ορο.

Οικονομία δέ τῶν 20 ο) ἐπὶ τῶν κανονίμων σημαίνει δι' ἣν ταξίδιον ἀπὸ Bristol Channel εἰς River Plate καὶ ἐπιστροφὴν εἰς Continent: α) Ἐλάττωσιν τῶν γιανθράκων ἀπὸ 1850 τόννους περίπου εἰς 1480 τόννους ἡτοι: Ἐλάττωσιν τοῦ συνόλου τῶν ἔξοδων κινησεώς κατὰ 0,20X0,25=0,05 ἡτοι διληγότερα ἐπιβάρυνας τοῦ πλοίου ἄντα τόννουν καὶ ταξίδιον φορτίου κατὰ [1]— ἣν σελλίνιον.

370 τόννους συνολικώς, η τούλαχιστον ἐλάττωσιν τῆς παραληφθησομένης πρὸς συμπλήρωσιν ποσότητος γαιανθράκων εἰς ὡρισμένους λιμένας ἐπιστροφῆς, ἐνθὲ ἀνθράξεις οημαίνει καταστροφὴν λόγῳ τῆς τε τιμῆς καὶ ἀνακριβεῖς ζυγίσεως τῶν γαιανθράκων, παραλείποντες νά ἀνάφερονται καὶ τὸ ἀμφιβολον τῆς ποιότητος αὐτῶν. Ταῦτα πάντα μεταφράσονται πρακτικῶς εἰς ἐλάττωσιν ἐπιβαρυγεως τοῦ τόννου φρεσίον κατὰ 9d.

"Ητοι δινάμεθα διὰ τῶν ἄνω ἀναφερθέντων μέσων, χωρὶς ἀκόμη νὰ προστρέψουμεν εἰς τὸν ὑπέρθιμον ἄτμον, εἰς ὃν μελλοντικῶς ἀναιρισθήτητος θά προστρέψουμεν νὰ ἐπιτύχουμεν ἐλάττεσσων τῶν ἄνω τῶν νον καὶ ταξίδιον *Bristol Channel—River Plate* καὶ ἐπιστροφῆς *Continent*, ἔσδόμων κυνήσεως πλοίου 7500—8000 τόννων ὀλικοῦ φορτίου κατὰ *119 d.* Εἰς τὸ ποσὸν ἀρχιβός τοῦτο ὑπόλογιζεται ὅτι ἀντιστοιχεῖ καὶ ἡ ἐπόμενη τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου τοῦ 'Εμπορίου χορηγηθείσα ἐπιχορήγησις ἐκ λ.στ. 2.000.000.

Ἡ ἀπαιτηθησομένη διὰ τὰς ἀνιστέρων βελτιώσεις δαπάνη ηθελεν εἰσθαι:

| | zat' ἀνότατον ὄρον |
|---|--------------------|
| | λ.στ. |
| α) Ποδόστημα, πηδάλιον κτλ. | 200 |
| β) "Ελξ | 150 |
| γ) Προθερμαντήρ δισταδιακός, βοηθητικόν γείον (ζωριμοποιούμενόν καὶ τοῦ παλαιοῦ προθερμαντήρος) | 250 |
| δ) Συμπλήρωσις Μονώσεως | 100 |
| | λ. στ. |
| | 700 |

Αιμενικά, Φροτοεκφορτωτικά, Στοιβασία.—'Άλλ' ως και ἀνοτέρῳ ἐλέγηθ τὸ κατὰ πολὺ μεγαλύτερον ζωδύλιον τῶν ἔξόδων κινήσεώς ἑνὸς πλοίου ἀποτελοῦντα τὰ ἔξοδα φροτοεκφορτώσεως, στοιβασίας και λιμενικά ἀποτελοῦντα περίπον τὰ 50 ο) τὸν συνόλου.

Διὰ τὸ ὡς ἀνώ ληφθὲν ὡς βάσις ταξιδίου *Bristol Channel-River Plate-Continent* τὰ ἔξοδα ταῦτα ὑπὸ τὰς εἰνοῖς τωτέρας συνθήκας δὲ δύνανται νὰ κατέλθουν κάτιο τῶν 10)6 ἀνὰ τόννον d.w., μὲν ἀντίστοιχα συνολικά ἔξοδα 21)—διὰ ταξιδίου συνολικῆς διαρκείας 110 περίπου ἡμερῶν.

Ἐξ ἄλλων τούτων τὰ λιμενικά μὲν διαιροῦνται εἰς δύο κατηγορίας, τῶν σταθερῶν καὶ τὴν τὸν ἀποτελούντων συνάρτησιν τῶν ἡμέρων παραμονῆς, ηὗτις διάρκεια ἔχεται ἐξ τῶν ὑπὸ τοῦ λιμένος ἀλλὰ καὶ τοῦ πλοίου παρεχομένων εὐνόλιων. Τὰ λοιπά φορτεύεσθαι τικτά, ἐν διέσις συμπεφύλακτάνονται καὶ τὰ ἔξοδα στοιβασίας είνε συνάρτησις μόνον τὸν εὐνόλιων ἀς παρέχει τὸ ὑπὲρ διψήν φορτηγὸν ἀπόφευκες φορτεύεσθαι τόσεως.

Γενικώς πρός εὐχέρειαν μας εἰς τὴν ἐν προκειμένῳ πρόσχειρον μελέτην θεωροῦμεν τὸ σύνολον τῶν λιγενικῶν καὶ φορτεγκροφτωτικῶν ὡς συνάρτησιν τῶν εὐκολιῶν φορτεγκροφτώσεως τῶν ὑπὸ τοῦ πλοίου παρεγομένων.

Καὶ ἐπὶ τοῦ ζητημάτος τούτου ἔχοντις ἀρχετά γραφῇ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀπετέλεσε δὲ τοῦτο ἀντικείμενον λεπτολόγου μελέτης ἔξινον μέντος τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ χρόνου τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ἐτής προκυπτοῦσας διαφορὰς φροτεζφροτωτικῶν ἔξιδων ἀπόθεσιν τῆς ἀπαιτουμένης διπλάνης ποὺς ἀντικατάσσειν φροτοτήρων

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

ΤΑΧΕΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΧΕΔΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNON 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΔ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

(μπάγες) τὸν 50 ποδῶν δι' ἑτέρων τὸν 60 καὶ 70 ποδῶν.

Χάριν σαφοῦς ἐκτιμήσεως τῆς ἀριθμοῦ σημασίας μᾶς τοιαύτης ἀντικαταστάσεως ἔχουμεν νό μανερόμενην μάν συγκεζημένην περίπτωσον ἐπὶ Ἀμερικανικοῦ πλοίου 8300 ὄλικοῦ φόρτου. Τὰ ἔξοδα ἀντικαταστάσεως τὸν ἀριθμοῦ φορτωτήρων αὐτοῦ τὸν 50 ποδῶν δι' ἑτέρων τὸν 60 ποδῶν, ἀπειρέσθησαν εἰς χρονικὸν διάστημα μισρότερον τοῦ ἔτους Δεδομένου, διὰ τὰ ἔξοδα ἀντικαταστάσεως ἔστιν φορτωτήρος λαμβανομένης ὥτε ὅψιν καὶ τῆς ἀξίας πωλήσεως τοῦ παλαιοῦ εἶναι περιποτὸς λ.στ. 60 ἡ τοῦ διὰ τοὺς ὅπτες φορτωτήρας λ.στ. 480, ἡ ἀπόσθετος αὐτὴ ἐντὸς τοῦ ἔτους προϋποθέτει διαφοράν τοιλάχιστον τοῦν πρὸς 6 d, ἀνὰ τόννον φορτίου διαφοράν 100 μηδὲν.

Τοῦτο βεβαίως δὲν δύναται νὰ ληφθῇ ὡς ἀπόλυτος βάσις, δεδομένου ὅτι εἰς πολλοὺς λιμένας καὶ διὰ τινὰ τῶν φορτών, οἱ φορτωτήρες τοῦ πλοίου δὲν συμμετέχουν καὶ πολὺ εἰς τὴν φορτοειρήστων, καὶ ἀναμφισβήτητος ὑπάρχουν πλείσται περιπτώσεις, καὶ ἀντὶ λαμβάνεται χώραν πολὺν διὰ τὸν μέσον τούτων τοῦ πλοίου. Πάντως τὸ ἀνώ παράδειγμα ὀνεφρόθη ὡντὶ ἀπόλυτως πρὸς ἀμεσον μηδὲν, ἀλλὰ διὰ νὰ μᾶς καταποτίσῃ ὁπαδόηποτε ὡς πρὸς τὴν ποστικήν ἀξίαν μᾶς τοιαύτης βελτιόνεως.

Κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ἐπιδρῶσιν ἐπὶ τὸν ἔξοδον φορτοειρήστων καὶ ἐπομένους καὶ ἐπὶ τὸν ἡμερῶν παραμονῆς εἰς τοὺς λιμένας, τὰ εὑρῖα κύνη, αἱ στεγαναὶ θύραι εἰπὲ τὸν πλευρὸν τοῦ πλοίου, ἰδίως εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπάρχουν καὶ δευτέρους καταστημάτος, ὅπως παραδίγματος γίνονται εἰς τὸ πεσόστεγον ἡ ἐπίστεγον πλοίου τοῦ τέλους long bridge ἢ Three Island type, ἡ χρηματοποίησις γαλιβδίνων προνοιούχων καλυμμάτων κυτῶν (patent steel hatch covers) τοῦ τέλους Isherwood ἢ Macaulay, ἀτίνα καὶ οἰονούμαν χρόνους καὶ οἰονούμαν χρόνους, ἀλλὰ καὶ γειών προσφέρουν, στοντζίστουν δὲ πρότερον σᾶς καὶ τὰ ἔπινα καλύμματα, ὡς καὶ ἡ ὑπαρξία πατασσομένων ὡς καὶ ἀραιοτέρων τημάτων παραπέτων ἐφ' ἐπιτέρας πλευρὰς τῶν ἀνοιγμάτων κυτῶν.

Ἡ ἐκλογὴ τοῦ καταλληλοτέρου τρόπου βελτισμένων τῶν μέσων στοιβασίας, ποικίλει βεβαίως ἀναλογίας τοῦ τύπου πλοίουν, καὶ δέοντα νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον εἰδικῆς εἰς ἐπάντην περίπτωσιν μελέτης. Πάντως ὅμως ἐνδείκνυται ἡ ἐφεξῆς ὑπόθετης ἐφ' ὅπων τὸν πλοίον:

α) Τὸν εἰδικῶν γαλιβδίνων καλυμμάτων κυτῶν ἀπατούντων ὄλιγοτέρας χειρας καὶ χρόνου, μεγαλυτέρας διαρκείας καὶ μὴ χρηζόντων ἀδιαβρόζουν.

β) Ἡ κατασκευὴ ἀφαιρετῶν ἡ πτυσσομένων παραπέτων ἔνθετην καὶ ἔνθετον τῶν ἀνοιγμάτων κυτῶν ἐκεῖ ἔνθα δὲν ἔπιχονται.

γ) Ἡ κατασκευὴ στεγανῶν πλευρῶν θυρῶν, ἐξηποτευσῶν τοὺς λάχιστους τὸ πεσόστεγον εἰς τὸ long bridge καὶ τὰ Three Island, raised quarter deck καὶ Spar deck (ἐπίστος τὸν flushdeck).

Αἱ θύραι αὗται ἐπιτρέπουσιν τὴν ἐργασίαν πλευτέρουν προσωπικοῦ συγχρόνως, ἀλλαττουμένων τὸν ὑπεροδιών καὶ ἐπιτρέπουσιν τὴν ἐκαρφθροῦσαν ἐργασίαν. δ) Ἡ ἀντικαταστάσις τῶν τυχὸν ὑπαρχόντων φορτωτήρων διὰ μακρυτέρων εἰς ὅσας περιπτώσεις ἐπὶ τὸν ἀναγκῶν τὸν πλοίον καὶ τὸν πιλάνων ναύλων ἐνδείκνυται.

"Ολαὶ αἱ ἀνοτέρων συντηρήσεις καὶ ἀντικαταστάσεις διὰ πλοίου 7500-8000 τόννων τὸν τύπον Three Island, λαμβανομένης ὥτε ὅψιν καὶ τῆς ἐκποιήσεως τῶν παλαιῶν φορτωτήρων καὶ παλαιῶν καλυμμάτων καὶ ἀδιαβρόζων ὑφασμάτων (μουσαμάδες) ὑπολογίζεται εἰς λ.στ. 1400 περίποτον μὲν ἀντίστοιχον ὀλιγονόμιαν 1)- ἔνσι 1/6d, ἀνὰ τόννον ὄλικοῦ φόρτου διὰ ταξίδιον 100 περίποτον μηδὲν.

Ἀνακεφαλαιοῦντες ὅλα τὰ ἀνοτέρων παραθέτοντες κατωτέρῳ τὰς πιθανὰς δαπάνας, ἀς φορτηγὸν τοῦ ἐν προσεκέντω τόπου καὶ ὄλικοῦ φορτίου ἔθελεν ἔχει ἀνὰ τόννον deadweight μετὰ τὰς ἀνοτέρων βελτιστήσεις διὰ ταξίδιον Bristol Channel-Buenos Ayres-Rosario καὶ ἐπιτροφῆν εἰς ἕνα λιμένα τοῦ Continent :

| | | |
|------------------------------|--------|--------|
| Λιμενικά καὶ φορτοειρητωτικά | 8/9 | d. |
| Ύλικά καὶ ἐφόδια | -/6 | d. |
| Προμηθεῖα καὶ μεστεῖα | -/6 | d. |
| Γαιάνθρακες | 4) | - |
| Μισθοδοσία | 2/2 | 1/2 d. |
| Τροφοδοσία | 1/3 | 1/2 d. |
| Λασφάλιστρα | 2) | - |
| | 19/3.- | |

Πρέραι ταξίδιον 95-98

'Ἐν ἀντιθέσει πρὸς πλοῖον ἀνεν τὸν ἀνωτέρῳ βελτιώσεων ὅπερ ἔθελεν ἔχει τὰ ἀπόλουνθα κατὰ μέσον ὅρον ἔξοδα:

| | |
|------------------------------|------|
| Λιμενικά καὶ φορτοειρητωτικά | 10/6 |
| Ύλικά καὶ ἐφόδια | -/7 |
| Προμηθεῖα καὶ μεστεῖα | -/6 |
| Γαιάνθρακες | 5)- |
| Μισθοδοσία | 2/8 |
| Τροφοδοσία | 1/7 |
| Λασφάλιστρα | 2/7 |
| | 23/5 |

Πρέραι ταξίδιον 115-120

'Ἐπὶ πλέον τὸ πλοῖον μὲ τὰς βελτιώσεις ἔθελεν ἔχει αἰσθητὴν αὔξησιν τοῦ ἀπό ἀπόφεως ναύλου ἐκμεταλλευσμον φορτίου.

Τούτον πλοῖον 8000 καὶ ἀνο τὸν 700 μάτινατο ἴσοις καὶ ὑπὸ τὰς κρατοῦσαν συνήμητας ἐν τῷ ναυλαγοφῷ River Plate νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰ ἔξοδα αὐτοῦ καὶ νὰ ἀμφίση ἴσοις καὶ μικρὸν ἐπόλοιπον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ κεφαλαιον καὶ ἀπόσθετον τὸν γενομένων βελτιστον.

Τὸ πλοῖον τοῦτο, π.χ. 8000 τόννων deadweight ἀναχωροῦν ἐκ Bristol Channel μὲ 6350 τ. φορτίου καὶ 1550 τ. γαιάνθρακος-τραχεῖς καὶ διὰ τὴν ἐπιστροφῆν, μὲ ναύλον 8)6 μόνον διὰ River Plate, ἐξείθεν δὲ φορτῶν ἐξ δύο λιμένων μὲ φορτίου 7200 τ. διὰ τὴν λιμένα Continent μὲ 15) τὸν τόννον, θὰ είχε τὰ ἀπόλουνθα κατὰ προσέγγισιν ἔξοδα καὶ ἔξοδα

| | | |
|-----------------------------|--------|-----------|
| 6350 X 8)6 | £ 2660 | περίποτον |
| 7200 X 15)- | 5580 | » |
| Σύνολον ἔξοδων | 8240 | |
| Σύνολον δαπανῶν 19/3 X 8000 | 7900 | |
| | 340 | » |

Τὸ σύνολον τῶν ἀπατομένων δαπανῶν διὰ ὅλας τὰς ἀνοτέρων βελτιστήσεις δὲν ἔθελεν ὑπερβῇ ὡς καὶ ἀνοτέρῳ ἀνεφρέδῃ κεχωρισμένων τὸ ποδόν τὸν λ.στ. 2000 περίποτον.

* * *

Ταῦτα πάντα ἀνέφερον διὰ νὰ ἐπιστήσω τὴν προσοχὴν τοῦ ἐπιστρατικοῦ κόσμου ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἀτομικῆς, οὕτως εἰπεῖν, τεχνικῆς rationalisation, καταδεικνύντων τὰ ἀναμφισβήτητα πλεονεκτήματα ταύτης.

Παρέλυψα δὲ σκοπίμως τὸ ζητήματα τοῦ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ (Lentzification κλ.) ἃν καὶ ὑψητῆς σπουδαίοτητος, καὶ εἰς ὅ ἀναμφισβήτητος θὰ προστρέψῃ ὑ ναυτιλία τελικῶς, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ νὰ καταδειχθῇ ὅτι καὶ ἀγεν τούτου εἰνεν δυνατή ἐν τινι μετρῳ ἡ ἀντιμετώπισης τῆς κρίσεως, ἀφ' ἔτερου δὲ διότι κατὰ τὴν γνώμην μονοὶ διαπάνη ἡ μία τοιαύτη ἐγκατάστασις συνεπάγεται εἰνε τοσοῦτον μεγάλη (λ.στ. 4000 διὰ πλοίου 8000 τόννων) ὥστε μόνον ἐπὶ οχετικῶν νέον πλοίων κάτο τὸν 15 ἐτῶν νὰ είνε λιστελῆς καὶ τότε μόνον ἐπὶ τῇ βάσει κεφαλαιον μὴ ἔχοντος, ἀπατησεις ἡ μετριωτάτου τοκοζρεωλίου. Η ἐξεύρεσις αλλοτε τοιούτου κεφαλαιον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἡμετέρων ἀσφαλιστικῶν ἀναγκῶν καὶ ἀλάττωσιν κατὰ τὸ δυνατόν τοῦ μόνου ὑπολειπομένου πρὸς ἀλάττωσιν παράγοντος, τῶν ἀσφαλίστρων.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

Πρόην Ναυπηγὸς Π. N.
Διπλωματοῦνος Ναυπηγὸς καὶ Μηχανικὸς

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Γ. Μ. ΧΟΡΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ
ΜΑΚΡΑΣ ΣΤΟΛΑΣ
& ΝΙΚΗΤΑ 4.

Τὰ μικρήματα τῆς IA' περιόδου τῆς N. Σχολῆς (διὰ τὰς ἐξετάσεις τοῦ Ιουνίου 1935) ἀρχονται τὴν 4ην Φεβρουαρίου (Δευτέραν) καὶ ὥραν 16ην.

Τὸ σύντημα τῆς διδικούλιας τῆς Σχολῆς είναι: τόσον θεωρητικόν, ἔσον ἀπατεῖται: διὰ νὰ ἐργάζωνται: οἱ μαθηται εὐσυνειδήτως, κατὰ τὰλλα εἰνα: κυρίως πρακτικὸν καὶ ἐφηρμοσμένον, μὲ πλήρη συλλογὴν ὅργανων καὶ εἰδικῆς περιματικῆς καὶ ἐποπτικῆς μεθόδου. Τούτο ἔχει: ὡς ἀποτέλεσμα, ὅτι οἱ τελειόφοιτοι τῆς N. Σχολῆς ΧΟΡΣ δηλοῦν ἀριστεύουσιν εἰς τὰς ἐξετάσεις, ἀλλὰ καὶ διακρίνονται: ἐπὶ τῶν πλοίων ὅπου ὑπηρετοῦσι: διὰ τὴν πεποίθησιν εἰς τὰς γνώσεις των καὶ τὸ μεθόδιον τῆς ἐργασίας των διότι: τοῖς ἀνατίθενται: πάντοτε καθήκοντα ἀξιωματικοῦ πορείας.

— Τὰ διδικτρα ἡλαττωμένα λόγῳ τῆς κρίσεως.

Διὰ τοὺς προσερχομένους δραδύτερον καταρτίζονται: τμήματα συμπληρωματικῆς διδικούλιας μέχρις ἐνημερώσεως, ἀνεν προσέθετον πληρωμῆς.

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ^η

Ἐβδομαδιαίαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νοοβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ πατ' εὐθείαν καὶ διὰ μεταφορώσεων διὰ τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ἐλευθερικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιᾶ.

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Ανιψητώς πρός τὴν χαλαρότητα τῆς ἀγορᾶς διὰ μεταχειρισμένα σύγχρονη, ἡ ἀγορά τοῦ παλαιοσδήπου ἐπέδειξε ἡσιγάν κίνησιν, πολλαὶ δὲ πράξεις ἐκλείσθησαν διαφορούντος τοῦ α'. 1917μέρους τοῦ Φεβρουαρίου. Τὰ ὑπὸ προσφοράν παλαιά πλοῖα εὐχόλως ἀπερροφήντο ἀπὸ τὴν ὑφασμάτην, τοῦτο δὲ καὶ συντελέσεις εἰς τὸ νῦν διατηροῦνται αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων εἰς ἐπίτευξις ἴανανοποιητικά. Ἀγγλικὸν φορτηγόν, μὲ παράδοσιν ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται ἐν Νοτίῳ Οὐαλλίᾳ, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικού διαλυτῶν ἀντὶ 2996 σελ., κατὰ τὸν γερόδον, ἐνῷ παρ' Ἰταλῶν ἐπληρωθῆσαν 33), — μὲ παράδοσιν ὥρις τοῦ ἀγορασθέντος πλοίου εἰς ἔνα λιρίνα τῆς Δυτικῆς Ἰταλίας. Η μεγαλύτερα ἔστησις σαφῶν προήγαγετο ἀπὸ τοὺς Ἰταλοὺς διαλυταὶ, καθὼς ἔπιστης καὶ ἀπὸ τοὺς Ἀγγλικούς, οἵτινες ἐπραγματοποίησαν ἀσχετικά ἀγορὰς παλαιῶν σαφῶν, ίδιᾳ δὲ ταχέως. Οἱ Ἱάπωνες ἐπανέλαβον τὰς ἀγορὰς πλωτοῦ ὑλικοῦ πρὸς διάλυσιν, μολονότι—παραλλήλως—ἔξικολον ἥσαν καὶ τὰς ἀγορὰς φορτίων παλαιοσδήπου ἀπὸ τὰς Ἡνων. Πολετείας, διαρροῦντος τοῦ 150μέτρου ἐπολήμηθαν πρὸς διάλυσιν 20 ἐν ὅλῳ σχάρῃ, χωρητικότητος 73.343 τ. γκρός, ἀνήκοντα εἰς τὰς ἀπολογίους δώδεκα οικαίας:

| | | | | | | | |
|----------------|---|----------|--------|------------|---|----------|-------|
| 'Αγγλικά | 4 | τ. γκρός | 20.998 | 'Ολλανδικά | 1 | τ. γκρός | 3.701 |
| 'Ιταλικά | 3 | > | 13.820 | Νορβηγικά | 1 | > | 3.150 |
| 'Ην. Πολετείων | 2 | > | 9.348 | Σουηδικά | 1 | > | 2.013 |
| Γαλλικά | 3 | > | 8.046 | Κινεζικά | 1 | > | 1.556 |
| Ίαπωνικά | 1 | > | 5.861 | Τεσανικά | 1 | > | 419 |
| 'Ελληνικά | 1 | > | 4.931 | Σερβικά | 1 | > | 397 |

Συνολικά πωλήσεις σαφῶν: 20 > 73.343

Τὰ πλοῖα ταῦτα (πλὴν τῶν δύο μικρῶν) ἡγοράσθησαν ἀντὶ ὅλης τιμῆς 73.550 λιρῶν, 258.600 γενέν, 55.000 δολλαρίων, 29.500 δολλαρίων τοῦ Χόγκ—Κόγκ καὶ 51.500 Σουηδικῶν κορωνῶν, ἀπὸ διαλυτάς ἐπειδὴ διαφόρων γερόδων, ὡς ἔξι:

| Διαλυτάς | Πλοία | Τ. γκρός | Τιμὴ Λίρ. | Λοιπά νομίσματα |
|----------|-------|----------|-----------|-----------------------------------|
| 'Ιταλοί | 8 | 29.404 | 41.150 | — |
| "Ἀγγλοί | 5 | 20.650 | 26.860 | — |
| 'Ιάπωνες | 3 | 13.830 | — | 258.600 γενέν ποιὶ 55.000 δολλάρι |
| Βέλγοι | 1 | 4.788 | 5.600 | — |
| Κινέζοι | 1 | 2.239 | — | 29.500 δολ. Χόγκ Κόγκ |
| Σουηδοί | 1 | 2.013 | — | 51.500 Σουηδ. κορωνῶν |
| 'Ισπανοί | 1 | 419 | — | — |
| Σύνολον | 20 | 73.343 | 73.550 | |

Δέον τὰ σημειωθῆ, ὅτι εὑρίσκονται ἵδη ὑπὸ προσφορῶν πρὸς διάλυσιν ἀρκετά μικτά πλοῖα καὶ τάνερος, καθὼς καὶ ἔνα Γερμανικὸν λίμνεο, τὸ «Cap Polonio» 21.011 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1914. "Υπὸ προσφορῶν ἐπίσης είνε καὶ ἐν Ἐλληνικῶν φορτηγῶν 1660 τ. (τοῦ 1906) ἡ πόλησις τοῦ ὄποιον θὰ πραγματοποιηθῇ, ἐφόδου δοθῇ τελεῖς ἴανανοποιητικὴ τιμὴ. Τὰ σημειούμενα ἀφ' ἐτέρου δύο μικρά σύγχρονα τὰ τὴν πόλησιν τῶν ὄποιων δὲν ἔγνωσθη ἡ τιμὴ, εἰνὲ τὸ Γιουγκοσλαντίνον ἀλλ. «Majdan» 397 τ. γκρός (τοῦ 1888) ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν καὶ τὸ Ισπανικὸν σιδηροδρόμον ἰστιοφόρον, ἐφωδιασμένον καὶ μὲ βοηθητικά μηχανάς «Kabi-Shiki» 419 τ. γκρός (τοῦ 1910).

Παρ' Ἰταλῶν διαλυτῶν ἡγοράσθησαν τὰ ἀπὸ «Iris» Ἰταλικὸν 4787 τ. γκρός (τοῦ 1907) ἀντὶ 5600 λιρῶν, «Tasso» Ἰταλικὸν 3788 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἀντὶ 6100 λιρῶν, «Comitas» Ἰταλικὸν 5245 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 8000 λιρῶν, «Marengo» Ἀγγλικὸν 6302 τ. γκρός (τοῦ 1910) ἀντὶ 9.250 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Λίβερπολού, «Ain Mokra» Γαλλικὸν 1019 τ. γκρός (τοῦ 1896) ἀντὶ 1.400 λιρῶν, «Eduard von Möller» Σταυροδρῆσης 4931 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀντὶ 7800 λιρῶν, παραδοτέον εἰς ἔνα λιμένα τῆς Δυτ. Ἰταλίας καὶ «Comal» Ἀμερικανικὸν 2935 τ. γκρός (τοῦ 1885) ἀντὶ 3000 λιρῶν, παραδοθὲν, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται, εἰς Βόρ. Ἀμερικήν (Ιμεράνας Ἄτλαντου)

Παρ' Ἀγγλικού διαλυτῶν ἡγοράσθη τὸ φορτηγόν «Ravenstone» 3049 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 4500 λιρῶν καὶ τὰ Ἀγγλικά τάνερος «San Leopoldo» 5671 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ 7850 λιρῶν καὶ «Ta-

maras» 5076 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἀντὶ 6500 λιρῶν. Ἔπιστης ἡγοράσθησαν παρ' Ἀγγλικού διαλυτῶν καὶ δύο δεξαμενόπλοια ἐν της ἀλλοδαπῆς, τὸ «Ollendrecht» 3704 τ. γκρός (τοῦ 1915) ἀντὶ 4350 λιρῶν καὶ τὸ Νορβηγικόν «Vellye» 3150 τ. γκρός (τοῦ 1898) ἀντὶ 3600 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο είλεν ἀγορασθεῖ παρὰ τὸν Νορβηγὸν τὸν 'Ioulios τοῦ 1930 ἀντὶ 22.500 λιρῶν.

Ἴαπωνες διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ Ἱαπωνικὸν «Sanuki Maru» 5861 τ. γκρός (τοῦ 1897) ἀντὶ 228.600 γενέν, ἡτοι πρὸς 39 γενέν κατὰ τὸν γερόδον, τὸ Κινεζικόν «Ta-Hsi» 1556 τ. γκρός (τοῦ 1890) ἀντὶ 30.000 γενέν καὶ τὸ Ἀμερικανικὸν ἐπιβατικὸν λάινερ «Momus» 6413 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 55.000 δολλαρίων καὶ μὲ παράδοσιν εἰς ἔνα Ἱαπωνικὸν λιμένα.

Βέλγοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ Γαλλικὸν «Ville de Marseille» 4788 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἀντὶ 417.000 Γαλλ. φρ. (5600 λιρῶν). Κινέζοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ Γαλλικὸν «Linchow» 2239 τ. γκρός (τοῦ 1894) ἀντὶ 29.500 δολλαρίων τοῦ Χόγκ—Χόγκ, ὅπου καὶ θά τὸ παραλλήλουν. Σουηδοί διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ Σουηδικὸν «Miranda» 2013 τ. γκρός (τοῦ 1893) ἀντὶ 51.500 Σουηδικῶν κορωνῶν καὶ θά τὸν λιμένα.

‘Ατυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ πλοῖα

Κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ σπάφη :

«Αρχάγγελος».—Προσηργαμένον εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀργεντινῆς, ὡς ἀναγράψθησαν εἰς τὸ προηγούμενον τιμόγος μας. Η ἀνέλκυσις τοῦ πλοίου ἐπετεύχθη ὑπὸ Ισχυρὸν ἀνατολικὸν θύεμνον καὶ κατόπιν ἐκφρετώσωσεν 1000 τόνων ἐκ τοῦ φορτίου του. Τὸ σκάφος δὲν παρουσίασε καρπίαν διαρρόην, ἐφόκειον δὲ εἰς Μοντεβίδεο, δύον καὶ ἑπτάετοργήθη, μετ' ὅ ἐπανεφρτώσεως τὸ ἐκφρετωθὲν φορτίον του καὶ κατημούνητη εἰς Μπουάνες Ἀβρας. Ἐκεῖθεν φορτίων ἐκ νέου ἀνεκάρχησε διὰ τὸν προσοισμόν του. Κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Μπουάνες Ἀβρας προσέκρουσε ἐλαφρῶς ἐπὶ τῆς προκυμίας, εἰς ἣν καὶ προέβηντας μερικάς ζημιές. Τὸ σκάφες ἀπέπλευσε διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιουν, ἀφοῦ προτηγυμένας ἐπειθεωρήθη. (Ιαν. 29—Φεβρ. 8)

«Δελφίν».—Τὸ θλαβέν ἀπὸ τὴν πυρκαϊάν φορτίον του ἐξεφριθέθη καὶ θά πωληθῇ, προκειμένου νὰ καλύψῃ τὰ ἔσοδα τῆς ἀδαρίας. Τὸ ὑπόλοιπον φορτίον εὑρίθη ἀδελαδές. Ο ἐν Μερσινῃ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λέσβου θὰ ἐπιθεωρήσῃ τὸ σκάφος. Πράγματις ἐχοργήθη εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσπλοΐας, τὸ δὲ βλαβέν τημῆτα τοῦ φορτίου του ἀντικατεστηθῇ διὰ νέου.

«Νόκολ» (τάνερ).—Ἀποπλεσθῶν ἐκ Κωνσταντίνης διὰ Πειραιᾶ μὲ 350 τόνους πετρελαίου ἐξώπλου τῆς θέσεως Τούζλα, ἀνειλκυσθή δέχθη ἐξεργάθησαν εἰς τὴν θάλασσαν 20 τόνων φορτίου. Τὸ σκάφος ἐπαγέπλευσεν εἰς Κωνσταντίνην, ἔνθα οἱ δύοτες ἀνέδροι, δὲτι ἐθραύσθησαν τὰ πτερύγια τῆς ξικος. Τὰ δύοτες τοῦ πλοίου δέν ὑπέστησαν ζημιές. (Ιαν. 29)

«Δέσποινα».—Η ἐκφρέτωσί του εἰς Μπόναν ἐπερατώθη καὶ ἡρξισαν αἱ ἐπισκευαὶ τῶν ζημιῶν του. (Ιαν. 29)

«Αλέκος».—Ἐδεξικρινείσθη εἰς Μπάρου πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν τῶν ύφαλων καὶ τοῦ πρωραίου ἰστοῦ του. (Ιαν. 30)

«Μάκης».—Κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς ἀμπώτιδος προσοήραξεν ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Ρόττερνταρ, ἀνειλκυσθή δὲ τὴν βοηθείαν τοῦ ρυμουλκοῦ. (Ιαν. 30)

«Αγιος Γεώργιος» (3283).—Κατέπλευσεν εἰς Ipswich, ἔνθα δὲ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν, δὲτι ἀπωλέσθη παρὰ τὸ Cork Lodge μία τῶν ἀγκυρῶν τοῦ σκάφους μὲ επτά δρυγιάς ἀλλούσων. (Ιαν. 30)

«Αγιος Σπυρίδων» (Άγγελη).—Τὸ σκάφος ἐπιθεωρήθην εἰς τὴν δεξαμενή τῆς Βρέστης ἐπειστάλεσε τάσας τὰς ὑπερβαθείσας ἐπισκευαῖς τῶν υφάλων του. Ο ἐπιθεωρητής τοῦ «Veritas» κατέδικε σοχεδόν ἐξ δλοκήρου τὸ διάφραγμα συγκρούσωσε καὶ ἀρκετοὶ δριμύοις τῶν δεξιῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ τινακαὶ ἀντιστρόφους νομεῖται τοῦ προστέγου. Αἱ

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 50 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΤΤΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεῖα εἰς Avonmouth, Sharpness, Gloucester καὶ Portishead.

Ως ἐφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν δοπίων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ήμας δεωρούνται ὡς μέρος τοῦ ιδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔσοδά των θὰ είναι δύον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγωγὴν τῆς ἐργασίας.

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

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΓΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42·154

ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ Ηγγυημένη 8-15 σε

ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΛΥΠΤΡΩΝ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ (FINS)

—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ Ηγγυημένη 8-10 σε

ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΕΡΘΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΛΟΓΟΔΡΟΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙ' ΥΠΕΡΘΕΡΜΟΝ ΑΤΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΕΒΗΤΑΣ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΕΛΚΥΣΜΟΥ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΓΑΛΤΟΣ κλπ.

έπισκευαι τού διαχωρίσματος ήρχισαν και έλπιζαν να περατωθούν έντός δύο ημερών. Πράγματι αλλά έπισκευαι έπειτα θέσαν την Βαγ Φρίου, δύποτε και άδοκημάσθη έπιτυχως η σταγνωτής των υφάλων τού πλοίου. "Ηρχισαν άκολουθως η έπαναφόρτωσις.

«Ελισάβεν». —Την έσπερν της 29ης Ιανουαρίου άνηγγειλε διά τού άσυρμάτου του, διτι ίπο τρικυμιώθη καιρόν και με διλόγην τού πηδαλίου του εύρισκεται άκυροβόρητον εἰς θέσην πλάτους 42 B. και μήκους 3—40' A. και διτι προσπαθεῖ να πληγαίσῃ πρός τὴν ἔηραν. "Ωρας τινάς βραδύτερον άνέφερν, διτι έγένοντο προσωριναί τού πηδαλίου, στερωθέντων διά σύρματος και διτι τού σκάρος ίδινηνή κατόπιν τούτου ν' αγκυροβολήσῃ εἰς τὸν κόλπον τού Palamos, πρός ένέργειαν σεβαροτέρων έπισκευαι.

«Βασίλειος Δεστούνης». —Τὸ Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον «Aquila» ἀπομακρυνόμενον ἀπό τὰ γτόκη τοῦ Αριδούργου ουνικρούθη μὲ τὸ Ελληνικὸν φορτηγὸν «Βασ. Δεστούνης», εἰς τὸ διότον και προϊέννης ζημίας εἰς τὸ πρόστηγον. "Έγένετο ἐπιθεώρησης τῶν ζημιῶν, ή δ' ἀπιτηγηθούμενη διά τὰς έπισκευὰς δαπάνη, θά φθορά τὰ 1750 μάρκα. Μετά τὴν ἐκτέλεσιν έπισκευῶν ἐπιθεωρηθέν, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοῖαν και ἀναγώρησε. Κατευθυνόμενον εἰς "Ερδεν ἀπώλεσε παρά τὸ φαρόλιον Elbe II μίαν τῶν ἀγκυρῶν του μὲ 60 δργιαῖς ἀλλούσεως. Δύται τὴν ἀνέσυραν.

(Ιαν. 31—Φεβρ. 5)

«Παγασητικός». —Εἰχομεν ἀναγράψει διτι δλίγων τὴν προσάραξιν του εἰς τὸ προηγούμενον ταῦχός μας. Τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο, κατά τὰς ληγφείσας νευτέρας λεπτομερειακὰς πληροφορίας, ἔξωκεις κατά τὴν διάρκειαν πυκνῆς διμήχης εἰς τὰς ἀμμώδεις υφάλους τοῦ Newcome Sands, πληγὸν τοῦ Lowestoft. Ναυαγοσωστικὸν έσπευσαν εἰς δογματάν του. Τὸ ἄπο «Παγασητικός» ἔφερεν εἰς "Άλεξανδρείας φορτίον δαμβακούπόρου διά Χούλη, κατά δὲ τὴν προσάραξιν του ἐπεκράτει γαληνή. Ναυαγοσωστικὸν και ναυαγοσωστικαι λέμβοι: Έφθασαν ἐγκαίρως πληγίον του, ἀλλὰ δὲν παρέστη ἀνάγκη να παράγουν τὰς δοθησίταις των, διότι ίδια θέσης τού πλοίου δὲν ήτο ἐπικινδυνόν, ή δ' ἀνέλκυσίς του θέμαρετο δεσμαί μὲ τὴν πρώτην παλιρροίαν. Βραδύτερον ἔφεραν παρά τὸ πλοίον και ἔτερα δύο ρυμουλκά. "Ο κιρός διετησείτο καλός, ή διμήχης διελύθη, ἐπεκράτει δὲ γαληνιαία θάλασσα μὲ ἀλαφρόν ΒΔ ἀνεμον. "Η προσάραξις ἐπήλθε, καθ' ὃν χρόνον ἔπλεε τὸ σκάρος δλοταχῶς και μὲ παλιρροίαν, διότι δὲν τὴν ἀνέλκυσιν ἥρχισε νὰ ἔργαντλη τὸ εξ θάτος ἔρμα του, δόπτε τὸ δύθοςμα θά ηλαττούτο κατά ένα πόδα. Τὸ ἀπόγευμα τῆς ίδιας ήμέρας μετέδην ἐπὶ τόπου δ' ἀριδότος ἐπιθεωρητής τοῦ Λόδη, ξέφθασε δὲ και τὸ Γερμανικὸν ναυαγοσωστικὸν «Simson», τῆς ἑταίριας Bugsier, τοῦ Αριδούργου. "Ο "Ελλην πλοιαρχος, ἐπειδή ή ἀπόπειρα ἀνιλκύσεως τοῦ «Παγασητικοῦ» ἀνευ δογματίας ἀπέτυχε, ἔλαβε μὲ τὸ ναυαγοσωστικόν «Simson» συμβόλαιον τύπου Λόδη. "Η πρώτη ἀπόπειρα τοῦ Γερμανικοῦ ναυαγοσωστικοῦ, δογματι-

μένου και ἀπό τινα ρυμουλκὰ ἀπέδη ἀκαρπος, τὴν ἀπομένην δύμας (31 Ιανουαρίου, ωρα 8.30' π.μ.) τὸ σκάρος ἀνειλκύσθη, μηδ' ἔχον δὲ τὴν οὐφάλων ἔξηκολούθησε τὸν πλούτον του διά τῶν ιδίων αὐτοῦ μέσων. Διά τὴν ἀνέλκυσιν, πλὴν τοῦ «Simson», εἰργάσθησαν και τὰ ναυαγοσωστικὰ «Goliath» και «Schelde». Τὸ «Παγασητικός» κατέπλευσεν εἰς Χούλη τὴν 1ην Φεβρίου, μετά δὲ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου του θὰ ἐπιβωρηθῇ.

(Ι Φεβρ.)
«Μίμητα» (εχ. "Αγιος Βλάσιος"). —Ἐκ Μαριουπόλεως διά Μέμπλ, μὲ πλῆθης φορτίον ἀλατος, κατέπλευσεν εἰς Πειραιά ἔχον ἐκτεταμένας ζημιὰς εἰς τὸ πηδάλιον, ή ἐπισκευὴ τῶν διόπιν θὰ ἀπαιτηθῇ χρονικὸν διάστημα 15 ημερών. "Ο πλοιαρχος κατέθεσε δήλωσιν γενικῆς ἀραρίας.

(Φεβρ. 2)

«Οδος Ιδη». —Κατέπλευσεν εἰς Πλάσμουθ ἐξ 'Αργεντινῆς μὲ γεννήματα. Κρατεῖ φόρος, διτι κατὰ τὴν εἰς Πλέιτ προσάραξιν τοῦ σκάρφους ἀδλάθη.

(Φεβρ. 3)

«Στυλιανὸς Κάστανος». —Οι ἀρχικοι Γάλλοι: ἀγορασταὶ τοῦ βεδλαμρένου τούτου φορτηγοῦ τὸ ματεπώλησαν εἰς "Ιταλούς διαλυτάς. Τὸ σκάρφος ἀπέπλευσεν ἐξ 'Αλγερίου διά Σπάτειαν, ρυμουλκούμανον ἀπό τὸ ναυαγοσωστικόν «Pluto».

(Φεβρ. 4)

«Αννα». —Κενόν ἐξ Πειραιῶς διά Ρωσσίαν προσέκρουσεν εἰς Κοννοπολιν μὲ τὸ Τουρκικόν ἀπ. «Aktsu». "Αμφότερα ὑπέστησαν μικροῖηματα.

(Φεβρ. 5)

«Οινούσιος». —Ἐκ Γδύνιας διτι 'Αργεντινῆς μὲ γκανθρακας, ἀπόδιεν εἰς Σαουθάμπτον πρός ἐπιδιόρθωσιν βλάσθη τοῦ πηδαλίου του. (Φεβρ. 8)
«Βόλγας». —Προσήραξεν ἀλαφρῷ εἰς τὴν διώρυγα τῶν Βρυξελλῶν, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη ἀνευ δογματίας και ἀνευ ζημιῶν. (Φεβρ. 8)

«Μαιώτις». —Κατέπλευσεν εἰς Πειραιά ἐκ Θεσσαλίας μὲ ζημιὰς ἐκ τῶν πάγων. Θά ἐπιθεωρηθῇ.

(Φεβρ. 8)

«Αναστ. Πετρούποτης». —Ἀποπλεύσαν ἐκ Πειραιῶς τὴν 6ην Φεβρουαρίου διά Κόντιναντ μὲ φορτίον πίσσης, ἔραδιοτηγεγράφησεν 80 μίλια ἀνοικτὰ τῆς Σαπιέτζας, διτι ἀνέκρουσε πρύμναν, λόγῳ διακροτῆς τῶν κυτῶν του Νο 2 και 3 και διτι ἔχει ἀνάγκην δογματίας. Τὸ σκάρφος εἰσιθλεῖν εἰς τὸν δρόμον τῶν Βοιών, ὀπόθεν μετά προχείρους ἐπισκευάς ἔπλευσεν εἰς Καλαμπάκας πρός ἐπιθεώρησιν.

(Φεβρ. 6—12)

«Ιόνιον». —Ἐκ Πειραιῶς διά Κωνσταντίναν, κανόν, προσήραξεν ἐπιδιόρθωσις υφάλου εἰς τὸ Γενήκιον τοῦ "Ανω Βοσπόρου, ἀνειλκύσθη δὲ ἀνευ δογματίας και ἐγκολούθησε τὸ ταξίδιόν του.

(Φεβρ. 8—10)

«Αγιος Σπυρίδων» (Βλάσσο). —Προσήραξεν ἐπικινδύνων εἰς τὰ ἀβαθή τῆς θέσης Μπούρτζι: τῆς Χαλκίδης, εἰπι σκληροῦ δυνοῦ, ή δὲ πρώτα τούτων κυτῶν του Νο 2 και 3 και διτι ἔχει ἀνάγκην δογματίας. Τὸ σκάρφος εἰσιθλεῖν εἰς τὸν δρόμον τῶν Βοιών, ὀπόθεν μετά προχείρους ἐπισκευάς ἔπλευσεν εἰς Καλαμπάκας πρός ἐπιθεώρησιν.

(Φεβρ. 9—14)

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIÉTÉ D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης και ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαι ἐκτὸς συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἀμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

Τό δεκαπεντήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Η ἀπὸ μηνὸς δυσχερῆς θέσις τῆς Διεύθυνος Ναυλαγορᾶς παραμένει ἡμετάβλητος, όπως καμίαν ἔνδειξην βελτιώσεως τῶν δυσμενῶν και ἐπιζημίων συνθηκῶν, ἀτινας ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ φορτηγὸς Ναυτιλία. Η ἕλλειψις ζητήσεως γεννημάτων ἀπὸ τὰ Εὐρωπαϊκά κέντρα καταναλώσεως—ήτις καὶ δὴν προβλέπεται νότοφορον ἥση πρὸ τῆς ἔξικτης τῶν πρὸς ἔξαγωγαν ἀπόβεμάτων Γαλλίκον στον—, οἱ Ἱταλικοὶ πειρισμοὶ δι' ὃν περιστέλλονται αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὰ κατώτατα αὐτῶν δῆμα, ἡ ἔκπτωσις τῶν τιμῶν τῶν ἑλαιωδῶν σπόρων, αἱ Γερμανικαὶ συναλλαγματικαὶ δυσχέραις, αἱ ομαλαὶ καιρικαὶ συνθῆκαι—καθιστῶσαν ἀμέβειας τὸς προβλέψεως διὰ τὴν νέαν Εὐρωπαϊκὴν ἰσοδιάν—καὶ ἡ ἕλλειψις Ἀργεντινοῦ ἀρδούσιου δι' ἀμέσους φορτώσεως, ὑπῆρχεν οἱ κυριώτεροι παράγοντες ἀναστολῆς εἰς τὴν ζήτησον χρηματικοτήτος δι' ἔτοιμα πλοῖα. Συνεπέλεσαν ἀρόμητοι οἱ παράγοντες οὗτοι εἰς τὴν κατάρρευσιν τῶν ναυλῶν εἰς ἐπίπεδα, ἀτινα πρὸ πολλοῦ είλετον ἡ ἀντικρουόμενη Ναυτιλία, μολονότι τελευταῖς ἥρισε νότος ἐδημοτικὴν ζητηρά ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοφόρων ἀντιδρασίας. Ἡ κατάστασις αὗτη συνέπεινεν εἰς τὸν ἀποθυμόν τῶν φορτωτῶν δι' εἰνωτέρας ναυλώσεις, ἡ δὲ ἐκδηλωθεῖσα ἀπράξια δὲν περιωρίσθη μόνον εἰς τὸ Πλέιτ, ἀλλ' ἐπεξετάθη πρὸς ὅλα σχεδόν τὰ Παγκόσμια ἔξαγωγικά κέντρα.

Εἰς τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας παραμένουν ἀρκετά ἔτοιμα σκάρη πιέζοντα τὴν ἄγοράν, εἰς τρόπον ὕστε, παρὰ τὴν κλιεστήσαν μιρούν, σχετικά—διὰ τὴν παρούσαν ἐποχὴν—χωρητικότητα διὰ φορτώσεως Φορίου, οὐδεμίᾳ ἐνθαρρυντικῇ πρόβλεψις σημειωταὶ συντόμοι ἀπορροφήσεως τῶν πλοίων, ἀτινα προσφέρουν ἔγγυτάς ἡμερομηνίας φορτώσεων. Ἀντιθέτως, δι' ἀποτέρας ἡμερομηνίας ἡ κίνησις ὑπῆρχε ξυλοῦ διὰ ναυλώσεις ἔξικθεσίσας καὶ μέχρις Αὐγούστου καὶ μὲ τιμᾶς ναυλῶν διατηρούμενας εἰς σταθερὰ ἐπίπεδα.

Ἀλλὰ καὶ αἱ λοιπαὶ ἄγοραι ἔντεν ἐνδιαφέροντος, πλὴν τινος μηροῦ πινῆσεος ἐκ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ λιμένων τῶν Ἦνων. Πολιτεῖδην. Ἡ ἔκειθεν ἔργασια ἀφεωρά, κυρίως, τάιμ—τοσάρτερος διὰ ταξίδια Δυτ. Ἰνδίων, μὲ ναύλων δημος τηναρικούς, λόγῳ τῆς ἀθόφας προσφορᾶς πλοίων. Αἱ ἐν Βορ. Εἰρηνικοῦ φορτώσεις δι' Ἀπω Ανατολῆν ἐν ἀπράξιᾳ, ἐνώ καὶ ἡ ἔργασις ἐκ τῶν τομέων τῆς Ἀπω Ανατολῆς γαλαρά. Οἱ ἔχοντες διαμεδέσια σάρη εἰς τὰ Ἀνατολικά ὑδάτα πετά δυσχερεῖας ἔξενοίσκουν ναῦλον ἐπιστροφῆς καὶ ἀντιμετωπίζουν κινδύνους σοβαρῶν ξημάτων. Ἡ θέσις τῶν πλοιοφόρων αὐτῶν προσώπωντον ν' ἀποβῆται πλέον δυσχερής, δεν—ῶς ἀναφέρεται—τὸ καὶ ἥδη πληθωρικὸν τοννάζ, ἐνισχυθῆ περὶ τὰ τέλη Φθιοῦ ἀπὸ μίαν πρόσθετον κινητικότητα 400.000 τ. περίπου, τῆς ὥσποις λήγουν τὰ συμβόλαια ταῦμ—τοσάρτερος. Ποιά τις ζητήσεις προέκνυνται τελευταῖς διὰ φορτώσεως ὁρίζεται, καθὼς καὶ δι' Ἰνδίας μεταλλεύματα καὶ φυστίκια. Αἱ φορτώσεις ἐξ ἄλλου τῆς Ανταρκτικῆς ἐστράφησαν μόνον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Ἀπω Ανατολῆς.

Γενικῶς, αἱ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασίαν προβλέψεις εἶναι λίαν ἀπογοητευτικαὶ ἐὰν δὲ δὲν προέλθῃ συντόμως μία σταθερότητα εἰς τὰς διαφόρους ἄγορας καὶ εἰς τὰς τιμὰς τῶν γεννημάτων, τὰ ἔτοιμα πλοῖα θὰ ὑποστοῦν μοιραῖς βαρύτατον τὸν ἀντίτυπον τῆς παρούσης ἐπιτόπωσεως. Μόνη απομενούσα ἐλπίς διὰ τὴν Παγκόσμιον Ναυτιλίαν εἶναι ἡ διεθνῆς συνεργασία.

Μέχρις δυτοῦ δημος αὕτη καταστῆ πραγματοποιήσιμος, οἱ πλοιοκτῆται μελετῶν ὑπὲν τηναρικούς συμφωνίαν κατὰ τομέας ἔργασίας, διὸ τοῦτον τὸν πανικὸν καὶ τὰς ὀλεθρίας συνεπειών του. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἀκριβῶς κινοῦνται ἥδη οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Μεγ. Βρεταννίας καὶ τινῶν ἄλλων χωρῶν.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων κατὰ τομεῖς ἄγορῶν ἔχουν ώς ἔξῆς:

Πλέιτ.—Δι' ἔτοιμα πλοῖα ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ ἀναφέρονται αἱ σχέδιοι ὄνομαστικαὶ τιμαὶ τῶν 10(9) ἔως 11(9) ἀναλόγους μεγέθους. Δι' Ἀπρίλιον ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' ὥσποι. λιμένας Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ 16)— καὶ δι' Ἀμβέρσαν 15)6. Μάιον—Ἰούνιον. Ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' Ἀδριατικὴν 17)9 Μάιον, ἀπὸ Σάντα Φέ (λιναρόσπορον) διὰ Μόντρεαλ 17)6, Μάρτιον, ἀπὸ Μπάζ. Μπλάγκαν 21—Ἐλλάδα 14)3, Φεβρ. 20—Δι' Αμβέρσαν 11)6. Μάρτιον, καὶ ἀπὸ Ροζάριο δι' Αμβέρσαν 15)3 Ἀπρ.—Μάιον. Ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' Ἦνων. Πολιτείας 17)3, Ἀπρ. Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἐκλεισθησαν καὶ μὲ ἀκόλουθοι:

Δελφοὶ· ἐκ Μπάζ. Μπλάγκαν 6000 τ. βρῶμης διὰ Κόλπου Μεξικοῦ 21)3, Φεβρ. 20—Μάρτ. 20. «Ορος Ιδη» ἐκ Μπ. Λύρες—Αἴγα—Πλάτας ἡ Μπ. Μπλάγκαν 7000 τ. βαρ. γεννημ., διὰ Μόντρεαλ 17)9, ὄψιδον "Αλμπαν 17)— ὄψιδον Ἀγγλίαν—Αμβέρσαν—Ρότερνταμ 16)9, Μάρτ. 15—31. «Αγ. Γεωργιος» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. βαρ. γεννημ. δι' Ἦνων. Πολιτείαν ἡ Καναδᾶν 17)9, Ἀπρ. 5—17.

Β. Ἀμερικὴ.—Ποιά τις ἔργασία ὑφίσταται διὰ πατωμοσίδηρα εἰς τὰς γνωστὰς τιμὰς τῶν σελ. 13)3 καὶ 13)— f.i.o. ἀπὸ Κόλπ. Μεξικοῦ καὶ Νόρδερον Ρέιντζ δι' Ιαπωνίαν καὶ 11)— ἔως 11)6 δι' Αργεντίναν. Ἀπὸ Βρεταννικής Κολομβίαν (μεγάλα πλοῖα) ἡ στ. 4000—4500 καὶ ἀποκοπήν, μὲ σποραδικῆν δημος ζητησιν.

Απω Ανατολῆ.—Ἐτοι Ανταρκτικῆς δὲν ἀναφέρονται νεώτεραι ναυλώσεις δι' Εὐρώπην, εἰμὶ μόνον διὰ Σαγκάην εἰς τὰ 13)— Φθιον. Λί οὖνται Saigon εἰς τὰ 22)6 δι' Εὐρώπην, Φθιον—Μάρτιον καὶ 23)— Μάρτιον. Οἱ Μαντζουριανοὶ κύανοι ἐν ἀπράξιᾳ. Ἡ παραλία Madras παρέχει διλίγην ἔργασίαν εἰς τὰ 23)6 ἔως 24)— δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ ἡ Νότ. Ἀφρική (δι' ἀραβόσιτον) πληρώνει 14)— ἔως 14)6 ἀπὸ Beira δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

Μεσόγειος.—Πτωχὴ εἰς ἔργασίαν. Διαταγαὶ παροντιάσθησαν μόνον ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, βάσει τῶν ὁποίων ἐκλεισθησαν καὶ τὰ κάτωθι φορτηγά μας:

«Πέντε Ἀδελφοί» (εκ Μαρία Μ. Διακάη) ἐκ Μαύρης Θαλάσσης (ἔξιαρχεσι Ἀζοφικῆς) 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀρβέρσαν—Αμβέρσηγον 10)—, ὄψιδον Δανίαν 1)6 ἔξτρα, ἔαν 1000 τ. ἐλαφροῦ φορτίου 2)— ἔξτρα, βρόμην ἡ πλήρες φορτίον μακούζας 1)6 ἔξτρα, Φεβρ. 14—22—Δημ. Ν. Ράλλιας ἐκ Μαριούπολεως 5500 τ. γαιαν. δι' Ιταλίαν 7)12, ἔαν ἀπὸ Θεοδόσιας 3 πέννες ἔλαττον, Μάρτ. «Παυλίνα» ἐκ Μ. Θαλάσσης 7000 τ. γεννημ. δι' Ἀρβέρσαν—Αμβέρσηγον, 9)9, μὲ 1)6 ἔξτρα ἐαν Δανίαν, Μάρτ. 1—10 «Θρασύβουλος» ἐκ Θεοδόσιας 6000 τ. γαιαν. δι' Ιταλίαν 7)3, Μάρτ. 5. «Αικατερίνη Τ.» ἐξ Οδησσοῦ 6600 κ.μ. ξυλείας διὰ Δ. Ιταλίαν 7)10, ἔαν ἀπὸ Χερσονία, 8)3, Φεβρ. 25—Μάρτ. 5. «Αλίκη» ἐκ Μ. Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτη διὰ Σαγκάην ἢ Dalny 15)9, ἔαν Βλαδιμούστοξ 16)3, f.i.o., Μάρτ. 1—10. «Αλεξάνδρα» ἐκ Μ. Θαλάσσης 7200 τ. γεννημάτη διὰ Βλαδιμούστοξ 17)— f.i.o. Φεβρ. 28,

Γαιάνθρακες.—Οἱ ναῦλοι δι' Ἀγγλίανος γαιάνθρακας εἰς τὰ σελ. 7)3 διὰ Πειραιᾶ, 7)7— «Ἀλεξάνδρειαν», 6)6 Γένοβαν, 7)7— «Ἀδριατικήν», 7)9 η Βραζιλίαν 7)9 καὶ Μπ. Αὔρες 8)9. Νεότεραι ναυλώσεις «Ἐλληνικῶν ηρώων» παρατίθενται:

«Γιάννης» ἐκ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Περιαμπούκον 8)—, Φεβρ. 20 «Αγ. Θαλασσινή» ἐξ Γλασούριης 5000 τ. διὰ Μοντερίδεος 8)1 2), Μάρτ. «Βιολ. Ν. Γουλανδρή» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. Πόρτα Σαΐδ 7)—, Φεβριον. «Αννα Ν. Γουλανδρή» ἐξ Ρότερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον Τανείρον 7)9, ἄ. φ. «Δαναδές» ἐξ Χούλλ. —Ιμπρίγκαμ 5200—5800 τ. διὰ Μοντερίδεος 8)—, ἄ. φ. «Sf. Nicole» ἐξ Ρότερνταμ 4300 τ. διὰ Πειραιᾶ 7), Μάρτ. «Αιγαίον» ἐξ Ρότερνταμ 2700 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)3, Μάρτ. 10—25. «Χατζηπατέρας» ἐξ Ρότερνταμ 5800 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—, ἄ. φ. «Ωάση Πηνελόπη» ἐξ Ρότερνταμ 6000 τόνν. διὰ Ρίον Τανείρον 7)9, ἄ. φ.

Ἐκλεισθησαν ἐπίσης ἐξ διαφόρων ἀλλων ἀγορῶν καὶ αἱ κατωτέρω ναυλώσεις:

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κουλ.)» ἐξ Χάμπτον Ρόδες ἡ Τσάρλεστον 6500 τ. γαιανθρ. διὰ Ρίον Τανείρον 16)—, ὄψιδον Σάντος 8)6, «Άπρ. Αιγαίον» ἐξ Λαρνάκου 1700 τ. μεταλ. διὰ Ρότερνταμ 7)9 f.i.o. καὶ 1000 τ. μεταλ. ἢ «Άγ. Μαρίνας διὰ Garston 13)— soθ, ἄ. φ.

«Ἐναιαλόθημα» τέλος καὶ τὰ τάνκες: «Ιονία» ἐξ Βενεζουέλας 8500 τ. πετρέλ. διὰ Πόρτα Ντέ Μπούν 10)6, Μάρτ. καὶ «Ιωσηφόγλου» ἐξ Κυρτζης 6500 τ. πετρέλ. διὰ Μπαγιόν—Αμβέρσηγον 10)3, Φεβριον.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις: «Ἐλληνικῶν ἄγορῶν» πετρέλαιοις εἰνε αἱ κάτωθι:

— «Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Δάφνη» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6400 τ. δι' Ἀγγλίαν, «Αμβέρσαν ἡ Ρότερνταμ 16)—, «Άπρ. 15—Μάρτιον 15.

«Μιχ. Λ. Εμπειρίκος» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι' «Ελλάδα 14)3, καντούλλο 12 Φεβρ.

«Φαέθων» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' «Λεπρατακήν 17)9 ἔκαν λιμένα, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἔκαστον πλέον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τεσσάρων τοιούτων, Μάρτιον 10—27.

«Μαίανδρος» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6500 τόν. διὰ Δανίαν 17)—, Μάρτιον 10—25.

«Α) Γουλανδρή» ἐκ Σάντα Λορέντζο 5000 τ. δι' «Αγγλίαν (έξαιρεσι: Περιανδρίας) 16)6, «Άπρ. 22—Μάρτιον 15.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κουλ.)» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. διαρέων γεννημάτων δι' «Ηνωμ. Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ) 17)6, διάφορον Καναδᾶν 6 πέννες ἔξτρα, Μάρτιον 15—31.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κουλ.)» τὸν Ιδίον δικριθῆς ναῦλον εἰς τὸ κατόπιν τοιούτον, μὲ καντούλλο 31 Μάρτιον.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κουλ.)» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. διαρέων γεννημάτων διὰ Κόλπου Μεξικοῦ—λιμένας Ατλαντικοῦ 17)9, διάφορον Καναδᾶν 18)3, Άπρ. 15—Μάρτιον 10.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κουλ.)» 6500 τ. Ιδίον ταξιδίων καὶ ναῦλον, ἀλλὰ μὲ φορτωσιν 1—15 Μάρτιον.

Τρία ἀτμόπλοια (Ρεθ.-Κουλ.) 7400 τ. ἔκαστον, ἐκ Σάντα Λορέντζο (δηλ. 3)6) δι' ὡραὶ σμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)—, ἐκν. «Αρβέρσαν—Ρότερνταμ 15)6, μὲ φορτωσιν τὸ πρῶτον ἀτμόπλοιον 1—20 Μάρτιον, τὸ δεύτερον 15 Μάρτιον—15 Ιουνίου καὶ τὸ τρίτον 1—20 Ιουνίου.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.-Κουλ.)» ἀπὸ Σάντα Φέ 7000 τ. οπόρων διὰ Νέαν Τέρραν 18)6, Άπρ. 1—15.

«Ορος Παρνασσός» ἐκ Σάντα Φέ ἡ Ροζάριο 310.000 κ. π. στοῦ διὰ Φιλαδέλφειαν δολ. 25.500 Lutprum, Μάρτ. 10—31.

«Δωδοίρες» ἐκ Ροζάριο 7300 τ. δι' «Αμβέρσαν 15)—, Μάρτιον 1—25.

«Θέτις» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6200 τ. βαρέων γεννημάτων δι' «Ηνωμ. Πολιτείας 17)9, Άπρ. 15—25.

«Σεύνος» ἐκ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' ὡραὶ σμένους λιμένας Ἀγγλίας 16), διόρδον «Αμβέρσαν—Ρότερνταμ 16)—, Φεβρ. 20—Μάρτ. 20.

«Ορος Μυρτώ» ἐκ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' ὡραὶ σμένους λιμένας Ἀγγλίας 16), διόρδον «Αμβέρσαν—Ρότερνταμ 16)—, φορτωσις 15 Φεβρ.—15 Μάρτιον.

«Ορος Πάργης» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6200 τ. δι' «Αδριατικήν 18)—, μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι' ἔκαστον πλέον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τεσσάρων τοιούτων, Άπρ. 5—15.

«Ατμόπλοιον (Γουλανδρή)» ἐκ Ροζάριο 6200 τ. διὰ Δανίαν 16)6, διόρδον

ἀπό κάτω λιμένας Ποταμού 1)3, ἀπό ἔλαττον, Μάτου 5—22.

Δύο ἀττόποια (Ρεθ.-Κουλ.) ἐκ Μπουένος "Αὔρες ἡ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 ἔως 7500 τ. διὰ Νέαν Ορλεάνην ἡ Νόρδερν Ρέιντζ 16)3 (διαρέα γεννήματα) ὁψίον Καναδῶν 16)9, Μάτου 1—15 τὸ ἔν καὶ Ιουνίου 1—15 τὸ ἔτερον.

"Ιω., Π. Γουλανδρῆς" ἀπό Σάντα Φὲ 6000 τ. (διαρέα γεννήματα) διὰ Μόντρεαλ 19)—, Μάρτιον.

— 'Εξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρωπας)

"Κλεάνθης" ἐκ Δάντοιγκ 6800 τ. διὰ Δυτ. "Ιταλίαν 7)7 1)2, ὁψίον Τοξιταβίαν 7)10) 1)2, Φεβρ. 10—25.

"Νικ. "Αγγελος" ἐκ Δάντοιγκ ἡ Γένυνας 6000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 10)3, ἄ.φ.

"Κωνσταντίνος Η." ἀπό Stuiskil 3300 τ. κών δι' "Αθριατικὴν 10)6, ἄ.μ. φόρτωσις.

Δέσποινα Γλύπτη" ἐκ Δάντοιγκ 5000 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)6, ἄ.φ.

"Αγία Βαρθλαία" ἐκ Κάρδιψ 6000 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)1) 1)2, ἄ.φ.

"Άννα Βούλγαρη" ἐκ Δάντοιγκ 6600 τ. διὰ Δυτ. "Ιταλίαν 7)9, ἄ.φ.

"Μαριόκα I. Καΐρω" ἐξ Οὐ-λλίας 6100 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 8)9, ἄ.φ.

"Εἰρήνη Σ. Εμπειρίκου" ἐκ Κάρδιψ 7200 τ. διὰ Ρίον Ιανέρον 8)6, ἄ.φ.

"Νίκος Τ." ἐκ Ρόττερνταμ 7400 τ. διὰ Ρίον Ιανέρον 7)9, ἄ.φ.

Δημη. Γ. Θερμιώτης" ἐκ Γλασούδης 6000 τ. διὰ Σαβίνναν 6)3, ἄ.φ.

"Κατίνα Βούλγαρη" ἐκ Ντέβρ 7000 τ. διὰ Πειραιᾶ 6)6, ἄ.φ.

"Πολύμνια" ἀπό Δάντοιγκ 7000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 10)6, Μάρτιον 1—15.

"Ασπασία" ἐξ Ιμπ:γχαρ 5300—5800 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 8)9, Φεβρ. 15—25.

"Ορος Αθως" ἐξ Εμπειρίας 5200 τ. διὰ Σάντα Φὲ 10)—, Μάρτιον 9—25.

"Νέλλου" ἐκ Κάρδιψ 6900 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)—, φόρτωσις 15 Φεβρ.

"Ταξιάρχης" ἐκ Βρέμης 5800 τ. διὰ Ρ. Ιανέρον 7)9, ἄ.φ.

"Μαρία Ν. Ρούσσου" ἐκ Νόρτντγχαρ διὰ Σάντος 2250 τ. γαιάνθρακων 8)— καὶ 2000 τ. κών 10)6, ἄ.φ.

"Αδαμ. Γεωργαντῆς" ἐκ Ρόττερνταμ 5300 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—, καντούλλο 19 Φεβρουαρίου.

"Ιω. Μ. Εμπειρίκος" ἐξ Ουάλλιας 5500 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούον 8)6, Φεβρ.

"Γεώργ. Μάντακας" ἐκ Σιέττιν 5000 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)9, Φεβρ. 15.

"Μαρ. Λογοθέτη" ἐκ Κάρδιψ ἡ Μπάρρου 6.000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 8)9, Μάρτιον.

"Εψιλον" ἐκ Κάρδιψ 6200 τ. διὰ Ροζέριο 9)—, Φεβρ.

— 'Εκ τοῦ Δουνάβεως

"Ασπασία Νομικοῦ" ἐκ Κωνστάντζης (σφάγια) διὰ Πειραιᾶ δρ. 120.000, ἄ.φ.

"Ατλας" (ex «Ειρήνη») ἐκ Κωνστάντζης 5800 τ. πατρελαίων δι' "Αιμούργον 10)—, Φεβρ.

— 'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

"Φωτεινὴ Καρρᾶ" ἐκ Νικολάεφ ἡ Θεοδόσιας 7400 τ. γαιάνθρακων δι' "Οράνη ἡ Αλγύριον 8)1) 1)2, ἐὰν Μπόνναν 10)3, Φεβρ. 10—20.

"Βασ. Α. Πολέμης" ἐκ Θεοδόσιας 5000 τ. γαιάνθρακων δι' "Αλλεζδρειαν (μὲς ὁψίον καὶ διὰ έ. ταξιδίου) σελ. 5)3 f.i.o., Φεβρ. 10—20.

"Γεώργ. Νικολάου" ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Βλαδιβούστοκ 17)— f.i.o., καντούλλο 28 Φεβρ.

"Ορος Πίνδος" ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7800 τ. γενικοῦ φορτίου διὰ Κρητικῶν 19)6, μὲς 6 πάνων εἴδητρα δι' εἰκοστον πλέον λιμένα εἰκορτώσων μέχρι ἔξι τοιούτων, καντούλλο 25 Φεβρ.

"Υδρούσα" ἐκ Θεοδόσιας 3000 τ. γαιάνθρακων διὰ Πειραιᾶ 5)— f.i.o., Φεβρ. 25.

— 'Εκ Μεσογείου

"Πολέμης" ἐκ Κρήτης 2000 τ. "Ελληνικῶν προϊόντων διὰ Ρόττερνταμ λ.στ. 1390 f.o., Φεβρ.

"Αφρόδεσσα" ἐκ Καζαρπλάγκας 4000 τ. μεταλλεύματος διὰ Μπαρλέτ των καὶ Πειραιᾶ λιρέττων 14.50, Φεβρ.

"Γιαν. Γούναρης" ἐκ Θήρας 3500 τ. πορασλάνης διὰ Πειραιᾶ δραχ. 24, ἄ.φ.

"Εύαγγ. Νομικοῦ" καὶ "Ασπ. Νομικοῦ" ἐκ Κατάνης (θεῖον) διὰ Πειραιᾶ, ιδιαιτεροῦ δροι, τέλος Φεβρ.

"Λάκης Νομικοῦ" ἐκ Σπαλάτου 1400 τ. τοιμέντων διὰ Ρέδον 17 λιρέττων, ἄ.φ.

"Τάσος" ἐκ Σερίφου 5500 τ. μεταλλεύματος διὰ Μπανιόλι 3)1) 1)2 f.i.o., Φεβρ.

"Θέτις Α." ἐκ Σερίφου 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Στέτιν 6)6, Φεβρ.

— 'Εξ "Απω" Ανατολῆς

"Ορος Ελικών" ἀπό Port Campha καὶ ἡ Hongay 5500 τ. ἀνθρακίτου διὰ Βόρ. Γαλλίαν 19)6, τρεῖς λιμένας 20)3 f.i.o. μὲς συμπλήρωσιν 2000 ἔως 2500 τ. ὅρος ἡ Rufisque (ιδιαιτεροῦ δροι) Μάρτιον—Απρίλιον.

"Μαργαρίτης" ἀπό Ras Hafun 8000 τ. ἀλατος διὰ Χακοδάτην 10)3, ἄμ. φόρτωσις.

— 'Εκ Παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

"Ιωσηφόγλου" (ιάνκαρ) ἐκ δύο λιμένων Ανατ. Ἀγγλίας 6000 τ. πατρελαίων διὰ Σαΐν Λουτ (Ροδανοῦ) 10)3, ἄ.φ.

"Θεμώνη" ἐκ Σὴν Ντομέγκο 6000 τ. ζαχάρως δι' "Αγγλίαν—Χαδρην—Λιμεντραταμ 11)9, Φεβρ. 20—28.

— Τάιμ—τσάρτερος

"Θεομήτωρ" 7500 d.w. διὰ ταξίδια τάιμ—τσάρτερες 6 μηνῶν μὲς ὁψίον 12 μηνῶν, 2)—, παράδοσις Ρίον Ιανέρον καὶ παραλαβὴ εἰς Ηλλείτ μετά τὴν λήξην τῆς ἐνοικιάσεως.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Μετά μίαν μακράν ἀναστολὴν τῶν Ρωσοικῶν ναυλώσεων ύπο τῆς ἐπινασιακῆς οἰκονομίας, ἐπανελήφθησαν αὕται εύθυνς ὡς ἐμόναγραφή θῆμα ἡ νέα "Ελληνο-σοβιετική ἐμπορική συνθήκη" καὶ πολλὰ σκάφη ἀπό τὰ παρωπλισμένα εἰς τοὺς λιμένας μας ἐναυλώθησαν εἰς σταθερά τιμῶν. Εἶνε ἐνδιαφέρον νά σημειωθῆται, διὰ τὰ Σοβιέτ παρουσίασαν ἀπό τίνος ζωηρότητα ἔξαγωγῶν, μηδὲν ξοντά δὲ εἰς τὴν διάθεσίν των "Ελληνικά σκάφη, ἐστράφησαν, πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν των, εἰς τὰ πλοῖα τοῦ Κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου των, τινὰ τῶν ὅποιων καὶ ἀποχοληθήσαν εἰς ωρίσματας μεταφοράς. "Αναφέρεται ἀκόμη, διὰ τελευταίων 4 ή 5 ἀπό τας κυκλοφορούσας ἐν τῇ ἀγορᾷ διαταγάς ἀπερροφήθησαν ἀπό Σοβιετικά πλοῖα. Κατ' εἰδη φορτίων καὶ τιμάς ναύλων αἱ Ρωσοικαὶ ἔξαγωγαὶ εἰχον τὰς ἀκολούθους διακυμάνσεις:

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.—"Υπῆρχον ἀρκεταὶ διαταγαὶ δι' "Απω" Ανατολήν, ἐκλεισθησαν δὲ εἰς μὲν τὸ Λονδίνον ἀπὸ 7000 τ. 10 ορού εἰς τὰ 17)— f.i.o. διὰ Βλαδιβούστοκ, εἰς δὲ τὸν Πειραιᾶ ἀπὸ 7500 τ. εἰς τὰ 15)9 f.i.o. διὰ Σαγκάνην ἡ Νταλνύ, μὲς ὁψίον 16)3, ἐάν Βλαδιβούστοκ. "Η σχετικὴ ζήτησις συνεχίζεται. Διὰ Κόντινεντ (1—20 Μαρτίου) ἐκλεισθησθεῖσθαι ἀπὸ 7000 τ. 10 ορού, εἰς τὰ 9)9 δι' "Αμβέρσαν—Αμβούργον, μὲ δ. π. ἔλαττον, ἐάν "Αμβέρσαν—Ρότερνταμ.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.—Διὰ Φεβρίου καὶ Μάρτιου παρουσιάσθησαν ἀρκεταὶ διαταγαὶ δι' "Ιταλίαν μὲ ναύλους εἰς ἀπὸ 6200 τ. ἐκ σελ. 7)6 (Φεβρίου) καὶ 7)3 Μάρτιου. Μία διαταγὴ διὰ Ρουέν, Φεβρίου ἐκαλύφθη ἀπό Ρωσοικὸν πλοῖον, καθὼς καὶ ἐτέρα (4500 τ.) δι' "Ιταλίαν, Μάρτιον. Διὰ Νόρδεν Ρέιντζ ὑπάρχει διαταγὴ δι' 6000 τ., 10 ορού, μὲ προσφερόμενον ναύλον 10)9.

ΞΥΛΕΙΑ:—Αἱ διλύγαι ὑπάρχουσαι διαταγαὶ ἐκαλύφθησαν ἀπὸ Σοβιετικά σκάφη, μία δὲ μόνον δι' 6600 κ.μ.. 5 ορού ἐκλεισθησθεῖ παρ' "Ελληνικοῦ ἀπὸ εἰς τὰ 7)10 1)2 ἐκ Χερσῶνας δι' "Ιταλίαν (μέχρι Νεαπόλεως) καὶ 8)3 ἐάν Βορειότερον τῆς Νεαπόλεως. "Άλλαι διαταγαὶ δὲν ὑπάρχουν, πρὸς τὸ παρόν.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ.—Διὰ Κόντινεντ ζητεῖται ἀπὸ 6500 τ. 10 οροῦ, ἀπὸ Πότι μὲ ναύλον 9)9, ἀρχὰς Μάρτιου, καθὼς καὶ ἔξι "Οδησσοῦ ἀπὸ 8500 τ., 5 ορού διὰ Τιρούτα (Hv. Πολ.) μὲ ἀμφόρτωσιν.

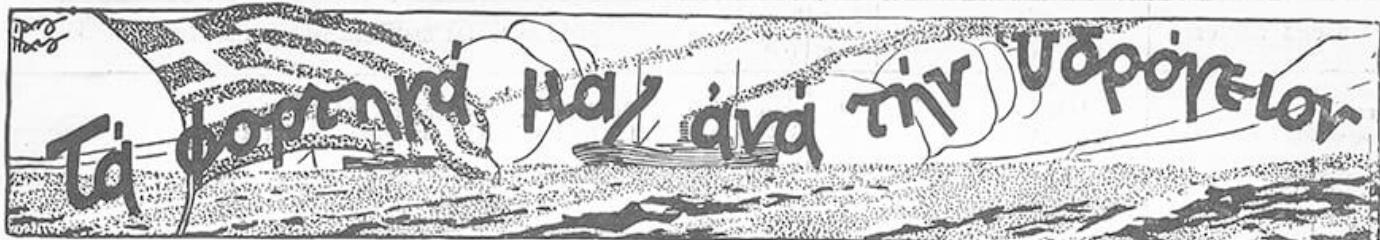
ΓΕΝΙΚΑ.—Ζητεῖται ἐπίσης ἀπὸ 4000—4300 τ. ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν (γενικά ἐμπορεύματα) διὰ Καναδᾶν, μὲ προσφερόμενον ναύλον 11)9 f.i.o.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Απρακτεῖ.

"Η μονογραφηθεῖσα ἥδη "Ελληνοσοβιετικὴ συμφωνία περιλαμβάνει τοὺς ιδίους σχεδὸν δροὺς τῆς προηγούμενης, μὲ μόνην τὴν διαφορὰν, διὰ τὴν η ὑποχρέωσις τῶν Σοβιέτ διὰ τὰς ναυλώσεις "Ελληνικῶν σκαφῶν περιῳδίσθη εἰς 700.000 λίρας (ὑπολογιζομένη ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου) μὲ μείωσιν, ἐν ἀπολύτῳ ἀνάγκῃ, κατὰ 5 οροῦ καὶ μὲ αὐξησην τῆς απεριῳδίστων, ἐπ' ἀνταλλαγὴ 50 οροῦ ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ συναλλαγμάτων τὴν ὑπολογιζομένην, διὰ εἰσέρχεται εἰς "Ελλάδαν ναυλώσεων. Αἱ εἰσαγογαὶ Ρωσοικῶν ἐμπορευμάτων, βάσει ναυλώσεων 700.000 λίρων, καθωρίσθησαν εἰς 185.000.000 δρ., αἱ δὲ ἀγοραὶ "Ελληνικῶν προϊόντων παρὰ τῶν Σοβιέτ εἰς 70.000.000 δρ. "Οσον ἀφορᾷ τὴν διαπρατόρευσιν, διὰ ιδιαιτέρας ἐπιστολῆς, δ. κ. Ἀγκάσκων, ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως οἱ "Ελληνες πλοιοκτήται αφίενται ἐκείνεροι εἰς τὸν διορισμὸν πρακτότητας τῆς ἐκλογῆς των. "Η σύμβασις ὑπογράφεται σήμερον ἢ τὸ βραδύτερον ἐντὸς τῆς αὐριον.

Προσάραξις ιταλικοῦ πλοίου εἰς τὴν Πρέβεζαν.

Προσήραξε τὴν 13ην Φεβρουαρίου εἰς τὴν Πρέβεζαν τὸ ιταλικὸν πετρελαιοκίνητον "Μόντε-Γκαργκάνο" μὲ ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα. Εἰδοποιηθέντα τηλεγραφικῶς ἔσπευσαν ἀμέσως ναυαγοσωστικά ἐκ Πειραιῶς, τὴν δὲ ἀνέλκυσίν του ἀνέλαβε τὸ ναυαγοσωστικόν "Άγιος Γεώργιος" τοῦ κ. Βερνίκου:



| ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | "Έτος νυκτός | Τόνος χρόνος | ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|-------------------------|--------------|--------------|--|
| Αγαλλιανή | Θ. Έπιφανιάδη | 11 | 1656 | άργει στες Μαργαρίτες από Δεκ. π.δ. |
| Άγιοι Βίκτωρες | Κ. Καρούση | 95 | 1580 | έφθ. 'Άλεξάνδρειαν 12 Φεβρ. ένα Βάρνης |
| Άγιος Γεώργιος | Ν. Νικολάου | 11 | 4248 | διήλθε Μαδέρας 4 Φεβρ. και Νίσιν 10διά Κόρη |
| Άγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασιοπούλου | 12 | 3283 | έφθ. Ipswich 29 Ιαν. και Μπάρρο 11 |
| Άγια Βαρβάρα | Α. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ | 13 | 4572 | διήλθε Φ. Νορόνχα 10 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο |
| Άγια Θαλασσινή | Α. Κεράνη | 11 | 3809 | διήλθε Περναριπούδη 31 Ιαν. διά Ντακάρ |
| Άγια Μαρίνα | έτ. «Κάσσος» | 12 | 4151 | έφθ. Μπάχ. Μπλάχκαν 7 Φεβρ. |
| Άγιος Μάρκος | Γ. Τριλίθια | 19 | 4514 | έφθ. 'Άλεξάνδρειαν 26 Ιαν. |
| Άγιος Νικόλαος | άδ. Χατζηπαπάρχη | 15 | 3687 | άνεχ. Μασσαλίαν 27 Ιαν., προσήρχεται Χαλκίδα 9 Φεβρ. |
| Άγιος Σπυρίδων | έτ. Βλάση | 92 | 1581 | έτ. Βράστην 8 Φεβρ. 'Επισινού ζημιάθην |
| Άγιος Σπυρίδων | 'Ηλ. 'Αγγελή | 89 | 1476 | έφθ. Πειραιά 26 Ιαν. |
| Άγγελική | Γ. Γεωργαντή | 99 | 3240 | άργει Πατριαρχία από 15 Ιαν. |
| Άγγελος Α. | Ε. Σκαρδέλη | 04 | 3667 | έτ. Delfzyl από 14 Ιαν. |
| Άδαν. Γεωργαντής | άδελφ. Γεωργαντή | 16 | 3443 | άνεχ. Βιλλαν Κύπρου 18 Ιαν. διά Μαδέρας |
| Άδαν. Ι. Πειθώνης | 'Αθ. Ηειθή | 08 | 4537 | έτ. Λίθερπουλ 10 Φεβρ. |
| Άδελφοι Καρρά | άδ. Καρρά | 17 | 5838 | διήλθε Παραλίταρ 1 Φεβρ. διά Λαδίριαν |
| Άδανάσιος | Ν. Αυγιαρδοπούλου | 07 | 4295 | άνεχ. Αρμέραν 5 Φεβρ. διά Μπ. "Άρρες |
| Άιας | Πατέρας και Σιά | 15 | 4729 | έφθ. Πειραιά 24 Ιαν. και άνεχ. 11 Φεβρ. διά Λαδίριαν |
| Άιγαίον | Παλοποννήσιον-Σκριβάνου | 12 | 1735 | άνεχ. Γάνινα 4 Φεβρ. διά Τοιδιταρέχιαν |
| Άιγενς | άδ. Πατέρα | 17 | 3792 | άργει Πατριαρχία από 27 Νοεμ. |
| Άικατερίνη Τ. | Α. Τεριάζου | 17 | 2719 | άνεχ. Μπ. "Άρρες 7 Φεβρ. δι' "Αγ. Βικέντιον |
| Άικατ. Νικολάου | Ν. Νικολάου | 17 | 5177 | έφθ. 'Άλεξάνδρειαν 25 Ιαν. |
| Άιμιλίος | Στεριώτη και Σιά | 98 | 3691 | έφθ. Ντιέππην 3 Φεβρ. |
| Άινος | Α. Λούζη | 10 | 3554 | έφθ. Πειραιά 1 Φεβρ. |
| Άιολος | Ν. Ι. Λόρα κ.λ.π. | 02 | 3051 | έφθ. Μασταγκανέμ 1 Φεβρ. |
| Άις Γιώργης | Νομ. Σιγάλα | 08 | 2098 | διήλθε Μαδέρας 29 Ιαν. διά Μπ. "Άρρες |
| Άιδας | Μηχ. Λαζαρός | 18 | 4144 | έφθ. Μασσαλίαν 26 Ιαν. και Χάρην 11 Φεβρ. |
| Άιρηπολις | Βασ. Μπρουσκου | 13 | 4312 | άνεχ. 'Άρμέραν 31 Ιαν. διά Μπ. "Άρρες |
| Άκτη | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 20 | 4261 | έφθ. Μπάρρο 26 Ιαν. και άνεχ. 8 Φεβρ. διά Πλάτη |
| Άλεκος | Ν. Κωττάκη | 06 | 4395 | έφθ. Βενετίαν 30 Ιαν. (Ελα Ρωσίαν) |
| Άλεξάνδρα | Κ. Καρρά | 13 | 4355 | έφθ. Θεοδόσιαν 3 Φεβρ. |
| Άλικη | Ν. Γ. Αιθανού | 17 | 5140 | έφθ. Κυνήγαν 2 Φεβρ. |
| Άλικμος | Σκριβάνου-Ραυτακούλου | 20 | 2003 | άνεχ. Μπ. "Άρρες 30 Ιαν. διά Λάζ. Πάλμας |
| Άλιφειδος | Σ. Αιθανού | 20 | 5116 | άργει Πατριαρχία από 9 Δεκ. |
| Άναστασία | Π. Πρωτοπαπά | 05 | 2883 | έφθ. Καλάρης 9 Φεβρ. (θάλ. Βάλγιον) |
| Άναστ. Πετρούτσης | Κ. Α. Πατριώτη | 99 | 3025 | διήλθε Λάζ. Πάλμας 20 Ιαν. διά Μπ. "Άρρες |
| Άναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | άνεχ. Μπάχ. Μπλάχκαν 31 Ιαν. διά Λάζ. Πάλμας |
| Άνδρεας | «Ιόνιον» Α.Ε. | 19 | 4763 | διήλθεν "Άγ. Βικέντιον 9 Φεβρ. δι' Εύρωπην |
| Άνδριοτης | Ν.Ι. Κυδωνιάς | 12 | 4393 | άνεχ. Πατριαρχία 2 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| Άννα | Ν. Αυγιαρδοπούλου | 19 | 5173 | έφθ. Λιθόρνιο 7 Φεβρ. |
| Άννα Βούλγαρη | Χρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | άργει Πατριαρχία από 17 Φεβρ. 1934 |
| Άννα Βασιλάκη | Κ. Ν. Βασιλάκη | 01 | 3045 | διήλθε Παραλίταρ 5 Φεβρ. διά Λονδίνον |
| Άννα Ν. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 21 | 4358 | έφθ. Λίθερπουλ 7 Φεβρ. |
| Άννα Μαζαράκη | άδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | έν πλοφ. από "Οζάκιν Σ." Εύρωπην 13 Φεβρ. |
| Άννα Σταθάτου | έτ. Σταθάτου | 18 | 5685 | άνεχ. Νόρνταγκαρ 2 Φεβρ. διά Θούκην |
| Άνθιπτη Ν. Μιχάλον | Κ. Μιχάλοις | 05 | 3298 | άργει Πατριαρχία από 15 Ιαν. 1934 |
| Άντωνιος | Α. Γεωργαντή | 83 | 1187 | έφθ. Πατριαρχία 3 Φεβρ. |
| Άντωνιος Βροντίσης | I. Βροντίση | 01 | 2690 | άργει Πατριαρχία από 24 Δεκ. |
| Άντωνης Γ. Λεμός | Σ. και Η. Λεμός | 11 | 4410 | έφθ. Ζουγκουλάκη 29 Ιαν. |
| Άντωνης Μίχαλος | Κ. Μιχάλου | 01 | 3514 | έφθ. Γένοβαν 29 Ιαν. και Χίον 9 Φεβρ. |
| Άντωνης Γεωργαντής | Γ. Γεωργαντή | 15 | 3557 | άργει Πατριαρχία από 6 Ιαν. |
| Άντωνιος Δ. Κυδωνιένς | Δ. Κυδωνιάς | 07 | 3920 | έτ. Βλαδιβοστόκ 1 Φεβρ. |
| Άντωνιος Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 20 | 3836 | έφθ. Θεοδόσιαν 1 Φεβρ. και Πατριαρχία 11 |
| Άντζουλέττα | οιοι Άντ. Γιαννουλάτου | 07 | 2693 | άνεχ. Κάρδιφ 5 Φεβρ. διά Μπ. "Άρρες |
| Άξιος | Σ. Αιθανού | 19 | 5289 | έφθ. Ρότερνταμ 9 Φεβρ. |
| Άποικια | Z. Βαλάρη | 05 | 3607 | άνεχ. 'Άλεξάνδρειαν 5 Φεβρ. διά Χεύλλ |
| Άργολικής | Μαζ. Εμπειρίκου | 21 | 4786 | έφθ. Χάρην 6 Φεβρ. |
| Άρέθουσα | Ν.Ι. Καρπούρη | 11 | 3693 | διήλθε Σαμπάγκα 30 Ιαν. δι' Εύρωπην |
| Άριάδηνη | I. Νικηφόρου—Ε. Λαζαρό | 12 | 4715 | άνεχ. Ροζάριο 8 Φεβρ. διά Ντακάρ |
| Άριάδηνη Παντελή | έτ. «Μαρμαρά. | 10 | 4445 | έφθ. Πατριαρχία 30 Ιαν. |
| Άριτση Λ. Γουλανδρής | E. Γουλανδρή | 05 | 3470 | έφθ. Κυνήγαν 22 Ιαν. και Καβδάλλαν 26. Είταν Χίον, άργει |
| Άρτεμις Ηήτιτι | Ηήτιτι | 06 | 1433 | άργει Πατριαρχία από 23 Ιουλ. 1934 |
| Άρτεμισία | Η. Μακρή | 06 | 4313 | έφθ. Μπ. "Άρρες 5 Φεβρ. και B. Κύριον 10 |
| Άρχαγγελος | άδ. Αιθανού | 17 | 4349 | άνεχ. Πατριαρχία 6 Φεβρ. διά Κ.ντζάν |
| Άρχων | Κωνστ. Λαζαρός | 21 | 1364 | έφθ. Πατριαρχία 7 Φεβρ. και άνεχ. 8 διά Κ.ντζάν |
| Άσσημανα Μπάικα | Η. Μπάικα | 95 | 1314 | έφθ. Bricham 31 Ιαν. |
| Άσπασια | I. Παλάκη | 14 | 4211 | άνεχ. Κ.ντζάν 10 Φεβρ. διά Πατριαρχία |
| Άσπασια Νομικού | M. Νομικός | 99 | 846 | έφθ. Πατριαρχία 9 Φεβρ. |
| Άστηρη | Σταυρολοπάτη κ.λ.π. | 96 | 1335 | άνεχ. Μπλάδη 25 Ιαν., Μαδέρας 2 Φεβρ. διά Μπ. "Άρρες |
| Άτλαντικος | έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε. | 19 | 5446 | άνεχ. Ρότερνταμ 31 Ιαν. διά Πατριαρχία |
| Άτλας | «Τρανσπετρόλ» Α.Ε. | 09 | 4009 | |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | *Έτος ναυπ. | Τόννος γκρές | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|----------------------|-------------|--------------|---|
| Άττικός | Α. Λευκή | 06 | 4078 | άνεχ. Κάρδιφ 31 Ιαν. διά Γιβραλτάρ, έφθ. 6 Φεβρ. |
| Άφροδησσα | Αδ. Κιρτάτα | 05 | 2485 | άνεχ. Γένοβαν 31 Ιαν. διά Καζαμπλάγκαν, έφθ. 5 Φεβρ. |
| Βαλλιάνος | Α. Λουκή | 06 | 4734 | άνεχ. Χάρτου Ρόδης 1 Φεβρ. διά Ροζάριο |
| Βασ. Δεσπούνης | Π. Β. Δεσπούνη | 12 | 3299 | έφθ. "Ερδεν 4 Φεβρ. |
| Βασ. Α. Πολέμης | Γκ. Γκούμη | 07 | 3429 | άνεχ. Πειραιά 7 Φεβρ. διά Ρωσίαν |
| Βενιζέλος | άδ. Σιφναίου | 10 | 1005 | εἰς πλός Πειραιώς—Κυπρίς |
| Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 19 | 3598 | έφθ. Νεάπολιν 31 Ιαν. καὶ ἀνεχ. 8 Φεβρ. Γιβραλτάρ (διαταγής) |
| Βιργινία | "Αντ. Παπαδάκη | 17 | 1918 | διήλθε Λαύριον 3 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν |
| Βιργινία Νικολάου | Ν. Νικολάου | 20 | 6869 | έφθ. Λονδίνον 5 Φεβρ. |
| Βιργινία Σ. | Ζ. Σαρωθράκη | 05 | 3885 | έφθ. Ροζάριο 28 Ιαν. |
| Βόλγας | Παπαδημητρίου | 92 | 2505 | έφθ. "Αμέρισσαν 31 Ιαν. καὶ ἀνεχ. 6 Φεβρ. διά Στέττιν. |
| Βόρις | έτ. «Βλάσσοβ» | 17 | 5166 | άνεχ. Γένοβαν 2 Φεβρ. διά Νεάπολιν |
| Βύρων | "Εθνικής | 14 | 9272 | ἀναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς 9 Μαρτ. διά Ν. Γόρκην |
| Γαρδελάκη | Ε. Θεοφιλάτου | 88 | 2282 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 9 Ιουλ. 1934 |
| Γαρουφαλιά | Μάρκος Λαζαρού | 14 | 4708 | άνεχ. Κάρδιφ 5 Φεβρ. διά Περναμπούκον |
| Γεώγιος Γ. | Δ. Δάμπαση | 18 | 4289 | εἰς Σάντος 10 Φεβρ. |
| Γεώγιος Π. | Θ. Επιφανιάδη | 03 | 4052 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 27 Οκτ. 1930 |
| Γεώργ. Ι. Γουλανδρής | Ν. καὶ Γ. Σιμπούρα | 96 | 2187 | έφθ. Πειραιᾶ 13 Φεβρ. |
| Γεώργ. Κυριακίδης | Ν. Γ. Κυριακίδη | 11 | 4201 | έφθ. Σάντα Φέ 31 Ιαν. |
| Γεώργ. Μάντακας | Β. Γ. Μάντακα | 21 | 3246 | έφθ. "Αμέρισσαν 29 Ιαν. καὶ ἀνεχ. 6 Φεβρ. διά Στέττιν |
| Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος | Σ. Γ. Εμπειρίκου | 21 | 5728 | έφθ. Μ. Μπάχ. Μπλάγκαν 6 Φεβρ. |
| Γεώργ. Μ. Λιβανός | άδ. Λιβανός | 28 | 3831 | άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 5 Φεβρ. διά "Αγ. Βικέντιον |
| Γεώργ. Νικολάου | Ν. Νικολάου καὶ Σία | 30 | 4108 | έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 1 Φεβρ. διά Πειραιᾶ 11 |
| Γιάννης | Γ. Ανδρέου κλ. π. | 05 | 4391 | διήλθε Λάζ Πάλμας 1 Φεβρ. διά "Αδονιδάουθ," έφθ. 11 |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Ζ. Γούναρη | 01 | 2238 | εἰς ταξίδιον Θήρας—Πειραιᾶς |
| Γρανικός | Μ. Λύρα | 16 | 3689 | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 2 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας |
| Γρηγόριος Κ. Η. | Π. Καλλιμανοπούλου | 19 | 2516 | άνεχ. Πάναρθ 27 Ιαν. διά "Αλεξάνδρειαν |
| Δαναός | Π. καὶ Γ. Κ. Λευοῦ | 06 | 4419 | διήλθε Μαδέρας 5 Φεβρ. διά Ειρώπην |
| Δάρμας | άδ. Δάρτα | 83 | 1595 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 11 Νοεμ. |
| Δάφνη | Ν. Λυκιαρδόπούλου | 18 | 3798 | διήλθε Μαδέρας 7 Φεβρ. διά Ειρώπην |
| Δελφίν | Αθ. καὶ Ανδρεάδη | 06 | 3816 | εἰς Μερσίναν 1 Φεβρ. ὑπὸ φόρτωσιν |
| Δελφοί | Μ. Δ. καὶ Ε. Λαζαρού | 15 | 4739 | έφθ. "Υμενίναν 6 Φεβρ. |
| Δέσποινα | Κοσμή καὶ Γαωργίλη | 09 | 4461 | εἰς Μπόναν ἀπό 14 Ιαν. (διά "Αλεξάνδρειαν) |
| Δέσποινα Γλύπτη | Γ. Γλύπτη | 04 | 3313 | έφθ. Όντανς 6 Φεβρ. |
| Δέσποινα | έτ. Μιχαλινού | 06 | 3016 | εἰς ταξίδιον Ζουγκουλδάκη—Ελλάδας |
| Δέσποινα Α. Παπά | Α. Παπᾶ | 04 | 4649 | έφθ. Λιδόρνα 1 Φεβρ. |
| Δημήτρης | Σ. καὶ Π. Λευοῦ | 05 | 3338 | έφθ. Πειραιᾶ 21 Ιαν. |
| Δημ. Γ. Θεομιώτης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | άνεχ. Γλασκώδην 26 Ιαν. καὶ Σαδόνναν 11 Φεβρ. διά Πειραιᾶ |
| Δημ. Ν. Βογιατζίδης | Ν. Δ. Βογιατζίδη | 08 | 3444 | έφθ. Κέρκυραν 24 Ιαν., Πειραιᾶ 4 καὶ Θυίκην 10 Φεβρ. |
| Δημ. Ιγγλέσης | υῖθν. Δ. Ιγγλέση | 18 | 5275 | έφθ. Καλάμας 26 Ιαν. καὶ Πειραιᾶ 10 Φεβρ. |
| Δημ. Ν. Ράλλιας | Ν. Δ. Ράλλια | 99 | 3534 | διήλθε Κων/λιν 24 Ιαν. διά Βενετίαν |
| Δημ. Νομικός | Ασυκή Νομικού | 03 | 1171 | έφθ. Ερμιόνη 1 Φεβρ. |
| Δημ. Χανδρής | Πο. Χανδρῆ | 10 | 4643 | έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 21 Ιαν. |
| Διαμαντῆς | Διαμ. Πατέρα | 17 | 4990 | εἰς Σάντος ἀπό 16 Ιαν. |
| Διαμάντω | άδ. Τσατόρμοιρου | 03 | 2281 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 12 Δεκ. |
| Διονύσιος | Ε. Α. Καραδίκα | 03 | 2018 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιαν. |
| Διον. Σταθάτος | έτ. Δ. Σταθάτου | 19 | 5168 | διήλθε Πειραιᾶ 5 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ |
| Δίρφυς | Βκα. Πατέρα καὶ Σία | 06 | 2795 | έφθ. Οίνούσσας 5 Φεβρ. |
| Διώνη | Γ. Φ. Ανδρεάδη | 06 | 4181 | έφθ. Δάντιαγκ 2 Φεβρ. |
| Δούναβης | Αεων. Α. Εμπειρίκου | 15 | 5604 | έφθ. "Αλεξάνδρειαν 28 Ιαν. |
| Δύο Φίλοι | Ραπτάκη καὶ Ρούσσου | 03 | 3547 | άνεχ. Ζουγκουλδάκη 10 Φεβρ. διά Τοιδιαβέκιαν |
| Δωρίς | "Ηλ. Χατζηλία | 17 | 4604 | έφθ. Νεκότεσκα 2 Φεβρ. |
| "Εβη | Ν. Γ. Λιβανοῦ | 13 | 4521 | διήλθε Λαρόντζο Μαρκας 18 Ιαν. διά Βαρδόν |
| "Εδισων | "Εθνικής | 96 | 1103 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιαν. 1933 |
| Ειρήνη Κυριακίδου | Ν. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | έφθ. Βίλλα Κονστιτούον 4 Φεβρ. |
| Ειρήνη Ν. Ράλλια | Ν. Δ. Ράλλια | 08 | 3860 | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 1 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέρην |
| Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου | Στ. Εμπειρίκου | 27 | 4164 | έφθ. "Αμδούργον 31 Ιαν. καὶ Νισύπορτ 8 Φεβρ. |
| Έκατονταρχος Δρακούλης | Γεωργ. Ν. Δρακούλη | 18 | 5329 | εἰς Μπ. "Αύρας Ρέδες ἀπό 21 Ιαν. |
| Έλλεινο Α. Κυδωνιέως | Π. Κυδωνιέως | 16 | 4129 | έφθ. Μαρσαλίαν 25 Ιαν. καὶ Χάρην 9 Φεβρ. |
| Έλένη | Α. Καλλινίκου | 18 | 5655 | άνεχ. Ρόττερνταρχ 29 Ιαν., Γιβραλτάρ 5 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 14 |
| Έλένη Δ. | Δ. Λωρᾶ | 01 | 1882 | έφθ. Πίλον Ιανέρην 5 Φεβρ. |
| Έλένη Τ. | Δημοσθ. Δάμπαση | 19 | 5260 | εἰς Ζουγκουλδάκη ἀπό 20 Ιαν. |
| Έλένη Νικολάου | Α. Τεργιάζου | 97 | 3039 | εἰς Βλαδιβοστόκ 5 Φεβρ. |
| Έλισάβετ | Ν. Νικολάου | 20 | 4528 | εἰς Βλαδιβοστόκ 2 Φεβρ. |
| Έλλας | άδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | έφθ. Ενόδαν 2 Φεβρ. |
| Έλλην | έτ. "Ελληνική" Α. Ε. | 16 | 2081 | έφθ. Πειραιᾶ 3 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 12 διά Κύπρον |
| Έλλην | Στ. Εμπειρίκου | 13 | 4577 | άνεχ. Μπάρρου 12 Ιαν. διά Μπ. "Αύρας |
| Έλληνικό | Παπαδημητρίου | 04 | 3059 | άνεχ. Στέττιν 22 Ιαν., Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 12 |
| Έλπις | I. N. Γουλανδρή | 12 | 3651 | έφθ. Μπάρρου 30 Ιαν. |
| Έμη. Σταυρούδης | Κας Σταυρούδη | 03 | 4931 | ἀργεῖ Σύρον. "Επωλήθη" Ιταλούς πρὸς διάλυσιν |
| Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος | ύδν. Επ. Εμπειρίκου | 27 | 4385 | διήλθε Λάζ Πάλμας 5 Φεβρ. διά Μάντζεστερ |
| Έρηνούλα | N. Τσοτόδμοιρου | 05 | 2715 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 4 Δεκ. |
| Εύβοικός | Μαρή Εμπειρίκου | 22 | 4792 | έφθ. Πειραιᾶ 28 Ιαν. |
| Εγγενα Καμπάνη | Γ. Ν. Εμπειρίκου | 98 | 3470 | άνεχ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. διά Ρωσίαν |
| Εγύ. Σ. Εμπειρίκου | Στ. Εμπειρίκου | 20 | 4882 | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 28 Ιαν. διά "Αδονιδάουθ. έφθ. 11 Φεβρ. |
| Εγγενει Χανδρή | Τ. Χανδρῆ | 20 | 4862 | έφθ. Ντάρεν 8 Φεβρ. |
| Εγγηνος | Σ. Λιβανοῦ | 19 | 5627 | έφθ. Λιβερπούλ 10 Φεβρ. |
| Εύθαλια | άδ. Γουλανδρή | 18 | 3553 | έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 1 Φεβρ. |
| Έβρος | άδ. Λιβανοῦ | 18 | 5283 | διήλθε Πόστο Ρίκο 4 Φεβρ. διά "Αζόρας (διαταγής) |
| Εύτυχια | Γεωρ. Βεργωτή | 13 | 5123 | ἀργεῖ Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932 |
| Έντ. Βεργωτή | Γερ. Βεργωτή | 09 | 2993 | έφθ. Στοκχόλμην 25 Ιαν. καὶ Στέττιν 1 Φεβρ. |
| Έψιλον | Αεων. Ν. Εμπειρίκου | 11 | 4120 | άνεχ. Κάρδιφ. 23 Ιαν. διά Ροζάριο |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | *Έτος Ναυπ. | Τόννος γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|----------------------|----------------------------|-------------|--------------|--|
| Ζάννες Γούναρης | άδελφοι Γούναρη | 07 | 4407 | άνεγ. Σούντερλαντ 20 Ιαν. διά Ροζάριο |
| Ζαννής Λ. Καμπάνης | κληρ. Λ. Καμπάνη | 20 | 5298 | έφθ. Μοντεβίδεο 24 Ιαν. |
| Ζερμαίν | Στυλ. Καστάνου | 11 | 5217 | εἰς Μάντζεστερ 9 Φεβρ. |
| Ζεύς | 'Ηλ. Χατζηλία | 20 | 4279 | έφθ. Χούλλ 4 Φεβρ. |
| Ζέφυρος | Α. Λουζήη | 09 | 4796 | άνεγ. Μπάρρο 26 Ιαν. διά Γένοβαν, έφθ. 6 Φεβρ. |
| Ζηνοβία | έτ. «Μιχαλίνος» | 06 | 2947 | έφθ. Πιεραιά 4 Φεβρ. καὶ Κέαν 9 |
| Ζωγραφιά Νικολάου | Ν. Νικολάου | 21 | 7156 | έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 24 Ιαν. |
| "Ηρών | Δημ. Ν. Κουφός κλπ. | 06 | 1516 | εἰς Αττάλειαν 1 Φεβρ. |
| "Ηφαιστος | υἱόν "Αντ. Γιαννουλάτου | 12 | 3793 | έφθ. Σαδάνναν 13 Φεβρ. |
| Θάλεια | "Ηλία Σολᾶ | 17 | 4574 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 30 Ιαν. διά Λάζ Πάλμας |
| Θάσος | «Πατριωτικής» | 19 | 1565 | έφθ. Πιεραιά 7 Φεβρ. |
| Θεμώνη | «Κάσος» Α.Ε. | 29 | 3859 | άνεγ. Β. Κ)τούσιον 11 Ιαν. δι: "Αλμπανο καὶ Σάν Νιορίγκο |
| Θεοδώρα (τάνκερ) | Παπάς καὶ Σιά | 17 | 1054 | έφθ. Κυντζαν 3 Φεβρ. |
| Θεόδωρος Τ. | Α. Τεριάζου | 12 | 3409 | άνεγ. Κάρδιφ 13 Φεβρ. διά Σφάξ |
| Θεοφανώ | άδελφοι Λιβανοῦ | 17 | 4240 | έφθ. Λιθουανικ 31 Ιαν. καὶ Κόρδιφ 10 Φεβ. |
| Θεομήτωρ | Μιχ. Σπ. Πολέμη | 10 | 4427 | έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 4 Φεβρ. |
| Θεοσκέπαστη | Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινοῦ | 11 | 3726 | έφθ. Πιεραιά 2 Ιαν. |
| Θέτις | Ε. Χατζηλία | 30 | 4123 | δι:ήλθε Τενερίφφαν 29 Ιαν. διά Λήγ, έφθ. 9 Φεβρ. |
| Θέτις Α. | Γ. Λανδράσσου | 10 | 4111 | άργει Πιεραιά ἀπό 17 Ιαν. "Εναυλώθη |
| Θράκη | Α. Τεριάζου | 17 | 982 | έφθ. Πιεραιά 12 Φεβρ. |
| Θρασύβουλος | Δ. Βογιατζής | 12 | 3693 | άργει Σύρον ἀπό 4 Οκτ. 1934 |
| "Ια | | | | |
| Ιάκωβος | Π. Χατζηλία | 17 | 4860 | έφθ. Σάν Λορέντζο 26 Ιαν. |
| Ιθάκη | Γ. Άγγελίδη | 01 | 2107 | έφθ. Νορδρωσίσκην 27 Ιαν. |
| Ιθακος | Σ. Βλασσοπούλου | 11 | 4916 | έφθ. Μοντεβίδεο 7 Φεβρ. |
| Ιλισσός | Γ. Δρακεσλή | 06 | 3916 | άνεγ. Θεοδόσιον 3 Φεβρ., Κ)λιν 5 διά Ρουάν |
| Ιουλία | Ίω. Γ. Λιθανοῦ | 15 | 4724 | δι:ήλθε Παναμάν 21 Ιαν. διά Λιθερπούλ |
| Ιουλία Νικολάου | Π. Χατζηλία | 08 | 3742 | έφθ. Σύρον 30 Ιαν. |
| Ισμήνη | Ν. Νικολάου | 15 | 3729 | άνεγ. Νεκοτάσια 15 Ιαν. διά Γιεραλτάρ |
| Ιοάννα | Στεριώτη καὶ Σιά | 90 | 2399 | εἰς πλάς ἐν Ἐλλάδα; |
| Ιοάννης | Έλ. Βελλιώτη | 01 | 1192 | άργει Πιεραιά ἀπό 5 Ιαν. |
| Ιω. Βάτης | Δ. Δάμπιαση | 09 | 3667 | άνεγ. Μοντεβίδεο 18 Ιαν. δι: "Ελλάδα |
| Ιω. Καρράς | Θεοφ. Βάτη | 12 | 4418 | άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 31 Ιαν. διά Τεργέστην |
| Ιω. Μ. Έμπειρικος | άδελφ. Καρρά | 17 | 3527 | εἰς Μπ. "Αύρες Ρόδης ἀπό 19 Ιαν. |
| Ιω. Νομικός | Στ. Έμπειρικού | 24 | 3731 | έφθ. Κάρδιφ 4 Φεβρ. |
| Ιω. Π. Γουλανδρής | Α. Νομικοῦ | 99 | 640 | έφθ. Πιεραιά 31 Ιαν. |
| Ιω. Φράγκος | άδελφ. Γουλανδρῆ | 10 | 3750 | δι:ήλθε Περναμπούνο 2 Φεβρ. διά Σάντα Φέ |
| Ιωνία (τάνκερ) | Μάρκ. Φράγκου | 12 | 3442 | έφθ. Σάντα Φέ 26 Ιαν. |
| Ιωσηφόγλου (τάνκερ) | "Ομ. Ιωσηφόγλου | 16 | 5845 | άνεγ. Τάϊν 8 Φεβ. διά Curacao |
| | "Ομ. Ιωσηφόγλου | 13 | 4680 | άνεγ. Μίδδλσερπρο 25 Ιαν. καὶ Σάιν Λου (Ροζ.), 4 Φεβ. διά K)τζαν |
| Κ. Κτιστάκης | Γ. Κτιστάκη | 07 | 4291 | έφθ. Πιεραιά 4 Φεβρ. |
| Κ. Λύρας | Π. Λύρα | 02 | 3091 | άργει Πιεραιά ἀπό 11 Ιαν. |
| Καίτη Χανδρή | I. Δ. Χανδρή | 18 | 3061 | άνεγ. Όστανδη 3 Φεβρ., Γιεραλτάρ 10 δι: "Αγκωνα |
| Καθαριώτισσα | υῖοι Γιωργ. Καραβία | 13 | 1877 | άνεγ. Βενετίαν 4 Φεβρ. διά Πιεραιά, έφθ. 10 |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4213 | άνεγ. Γέδνιας 28 Ιαν., Γιεραλτάρ 11 Φεβρ. διά Πιεραιά |
| Καλλιόπη | Α. Ηπατέρα | 10 | 4948 | άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 9 Φεβρ. δι: "Ελλάδα |
| Καλλιόπη Σ. | Ίω. Σταύρου καὶ Σιά | 18 | 5152 | έφθ. Τοιδιταδέκιαν 30 Ιαν. |
| Καλυψώ Βεργωτή | Γερ. Βεργωτή | 18 | 5686 | άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Ιαν. διά P. Κονέτρον |
| Καπετάν Στρατής | Δ. Κουμπή | 06 | 3574 | άργει Πιεραιά ἀπό 11 Νοεμ. 1932 |
| Καρδούβασι | Γ'οι Δ. Ιγγλέση | 20 | 707 | εἰς πλάς Σάρου—Σέττας (οίνοι), έφθ. Πιεραιά 12 Φεβρ. |
| Καρράς | άδελφ. Καρρά | 18 | 5234 | δι:ήλθε Λάζ Πάλμας 7 Φεβρ. διά Λονδίνον |
| Κάσος | «Κάσσος» Α. Ε. | 19 | 5685 | άνεγ. Miike 22 Ιαν. δι: "Ανταραλίαν |
| Κάτε | Ν. Λουκιαρδοπούλου | 18 | 5197 | δι:ήλθε Keelung 3 Φεβρ. διά Βλαδιμερότεκνο |
| Κατερίνα, (τάνκερ) | έτ. «Πατρέλαια» | 87 | 2495 | έφθ. Πιεραιά 24 Ιαν. |
| Κατίγκω | Κ. Χατζηπατέρα | 96 | 2578 | έφθ. Θεσσαλίην 21 Ιαν. καὶ Πιεραιά 3 Φεβρ. |
| Κατίνα Βούλγαρη | Νικ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4567 | δι:ήλθε Γιεραλτάρ 8 Φεβρ. διά Πιεραιά, έφθ. 13 |
| Κέηπ Κόρδο | 'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 05 | 3890 | δι:ήλθε "Αγ. Βικέντιον 30 Ιαν. δι: "Ελλάδα |
| Κεραμίδες | Ν. Λουκιαρδοπούλου | 17 | 5085 | έφθ. Βλάχαν Κ)γούσιον 4 Φεβρ. |
| Κερδεά | Θ. Επιφανιάδη | 12 | 1968 | άνεγ. Θεοδόσιον 9 Φεβρ. διά Βόλον, έφθ. 14 |
| Κλεάνθης | Α. Βογιατζής | 11 | 4153 | δι:ήλθε Γιεραλτάρ 25 Ιαν. δι: "Αμβέργον, έφθ. 5 Φεβρ. |
| Κονδύλης | Γ. Κονδύλη | 14 | 4439 | άνεγ. Χούλλ 18 Ιαν. διά Σάντος |
| Κονίστρα | Θωμάς Επιφανιάδη | 07 | 3539 | έφθ. Ζουγκουλάκη 2 Φεβρ. |
| Κορινθιακός | Μαρή Εμπειρικού | 10 | 3562 | δι:ήλθε Γιεραλτάρ 2 Φεβρ., Νίτον 9 δι: "Αμβέρσαν |
| Κόρθιον | Γ. Λουσούδη | 69 | 2116 | έφθ. Θεσσαλίην 31 Ιαν. καὶ Καλάμας 13 Φεβρ. |
| Κουλούρας—Ξένος | 'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου | 15 | 4914 | άνεγ. Νακοτάσια 29 Ιαν. δι: "Αμβέρσαν |
| Κουμουνδούρος | Γ'οι Επ'. Εμπειρικού | 25 | 3598 | άνεγ. Ροζάριο 24 Ιαν. διά Λάζ Πάλμας |
| Κύθηρα | Πολυχρ. Κατράκη | 02 | 1070 | άνεγ. Πιεραιά 5 Φεβρ. διά Κ)ντζαν |
| Κύμα | I. Χαδούλη—Μ. Σιτινᾶ | 12 | 3994 | έφθ. Μάντζεστερ 28 Ιαν. καὶ Μπάρρο 7 Φεβρ. |
| Κυριακούλα | N. Λιβανοῦ | 11 | 3959 | έφθ. Ραγγούν 25 Ιαν. καὶ άνεγ. 7 Φεβρ. δι: Σαγκανήν |
| Κωνσταντίνος Η. | A. καὶ Δ. Λαζαροῦ | 18 | 4340 | έφθ. Αμβέρσαν 26 Ιαν. καὶ άνεγ. 5 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες |
| Κωνστ. Λουλούδης | 'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ήλιοπούλου | 05 | 2527 | άνεγ. Sluiskill 1 Φεβρ., Γιεραλτάρ 8 διά Βενετίαν |
| Κωστής | άδελφ. Γουλανδρῆ | 22 | 4697 | έφθ. Βλάχαν Κ)γούσιον 5 Φεβρ. |
| Κωστή | Μουσούρα καὶ Βενιαράκη | 19 | 5438 | εἰς Miike ἀρχάς Φύριου |
| | N. Πίσσην καὶ M. Weisman | 05 | 3933 | εἰς Βρατλαν ἀπό 19 Ιαν. |
| Αάκης Νομικός | Π. Νομικοῦ | 01 | 927 | έφθ. Σπαλάτου 9 Φεβρ. |
| Λακωνίδης | Μαρή Εμπειρικού | 14 | 3803 | εἰς Βηρυτόν 10 Φεβρ. |
| Λεωνίδας Z. Καμπάνης | κληρον. Λ. Καμπάνη | 17 | 4274 | έφθ. Υμουντεν 2 Φεβρ. |
| Λεωνίδας Μ. Βαλμάς | Μιχ. Βαλμά | 14 | 2080 | έφθ. Κοσσάρι 28 Ιαν. φορτώνει |
| Λιλή | Χαρ. Πατέρα | 20 | 5719 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 26 Ιαν. δι: "Αμβέρσαν |
| Λίμνη | Γ. καὶ Α. Α. Φώκια | 96 | 1346 | εἰς Πιεραιά, ἀποκευνή |
| Λουκία, τάνκη | I. Μαυρή καὶ Σιά | 10 | 2143 | άνεγ. Κ)ντζαν 4 Φεβρ. διά Βηρυτόν |
| Μαίανδρος | Σ.Λιβανοῦ | 19 | 4581 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 5 Φεβρ. δι: Esbjerg |

| ΙΩΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | *Έτος ναυπ. | Τόννος γκρές | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|----------------------------|-------------|--------------|---|
| Μαίντη διφ. Σάμος | Κουλούθρους-Έμπειρίκου | 01 | 1190 | άργει Παιραιά από 27 Νοεμ. εἰς πλόσις ἐν Ἑλλάδι: |
| Μαίρη | Ν. Λιβανοῦ | 09 | 1459 | ἔφθ. Παιραιά 31 Ιαν. |
| Μαίρη II | Ν. Λιβανοῦ | 10 | 1354 | ἔφθ. Ρόττερνταρ 3 Φεβρ. |
| Μαίρη N. | Δημ. Πατέρα | 09 | 4330 | ἀνεχ. Καζαρπλάγκαν 2 Φεβρ. διά Μεσόγειον |
| Μαίρη Δευτεραίου | Βασ. Δευτεραίου | 03 | 1383 | ἔφθ. Παιραιά 3 Φεβρ. |
| Μαϊώτης | Α. Συναδινοῦ | 88 | 1709 | ἀνεχ. Ρόττερνταρ 2 Φεβρ. διά Βαντιάν |
| Μάκης | Ε. Κ. Βλάσσοπούλου | 06 | 3546 | διῆλθε Γιεραλτάρ 31 Ιαν. διά Βρατλαν |
| Μαλιακός | Μιχαήλ Έμπειρίκου | 12 | 3903 | ἀνεχ. Παιραιά 12 Φεβρ. διά Τουρκίαν |
| Μαννούλα | οἰωνός Γεωργ. Καραδίκα | 20 | 2012 | ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 24 Ιαν. διά Ρόττερνταρ |
| Μάξ Βόλφ | Πορτόλου | 17 | 6894 | ἔφθ. Αλεξανδρείαν 11 Φεβρ. |
| Μαρή Χανδρή | I. Δ. Χανδρή | 04 | 2331 | άργει Παιραιά από 14 Δεκ. |
| Μαργαρίτα | Γεωργιάδη και Σοφίανοῦ | 89 | 2187 | διῆλθε Σουέζ 28 Ιαν. διά Ras Hafun—Χακοδάτην |
| Μαργαρίτης | Δ. Πειρίδης | 13 | 4584 | ἀνεχ. Παιραιά 10 Φεβρ. διά Ρωσίαν |
| Μαρία | Σ. Βλάσσοπούλου | 07 | 4225 | διῆλθε Γιεραλτάρ 4 Φεβρ. διά Κωνιλιάν |
| Μαρία | Κ. Λεμοῦ | 01 | 3090 | ἔφθ. Βηρυττόν 7 Φεβρ. |
| Μαρία | Σ. Περρή—Δ. Τοκτοκώνη | 00 | 1216 | εἰς πλόσις Πειραιῶς—Κυττῆς |
| Μαρία N. Ρούσσου | Κυρ. Βανιζέλου | 09 | 3729 | ἔφθ. Νικολάσιφ 1 Φεβρ. |
| Μαρία Νομικοῦ | Λουκᾶ Νομικοῦ | 99 | 1165 | ἔφθ. Βλαδιμερστάκις 8 Φεβρ. |
| Μαρία Σταθάτου | έτισος Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5269 | ἔφθ. Ροζάριο 24 Ιαν. |
| Μαριέτ Νομικοῦ | Η. Νομικοῦ | 19 | 5241 | ἔφθ. Βορέλιο 2 Φεβρ., Νάντην 3 και Κάρδιφ 9 |
| Μαριέττα | N. Εύσταθίου | 06 | 4660 | ἔφθ. Βορέλιο 2 Φεβρ., Νάντην 3 και Κάρδιφ 9 |
| Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ | Η. Πρωτοπαπᾶ | 15 | 4447 | ἔφθ. Βορέλιο 2 Φεβρ., Νάντην 3 και Κάρδιφ 9 |
| Μαριόγκα | Δ. Θερμιώτη | 12 | 4236 | ἔφθ. Μοντεβίδεο 5 Φεβρ. |
| Μαριόγκα I. Καΐρη | Διδελφίτη Κιρτίτη | 04 | 4784 | ἀνεχ. Τραγανά 8 Φεβρ. διά Ημένων |
| Μαριόγκα Πατέρα | Ιω. Δανιέλου | 13 | 5143 | ἀνεχ. Κάρδιφ 29 Ιαν. διά Μπ. "Αύρες |
| Μάριος T. | Δ. Πατέρα | 17 | 4269 | ἀνεχ. Κάρδιφ 23 Ιαν. διά Ρεζέρβιο |
| Μαρουσιώ Κουλούθου | Α. Τερζάζου | 01 | 1128 | ἔφθ. Κυττῆν 6 Φεβρ. |
| Μαρουσιώ Λογοθέτη | Κουλούθρους-Έμπειρίκου | 07 | 3556 | διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 9 Φεβρ. διά Φάλιμον |
| Μάρησσα | Δ. Γουλκανδρή | 12 | 4669 | διῆλθε Περνακούδον 3 Φεβρ. διά Ντακάρ |
| Ματθαίος | N. Εύσταθίου | 19 | 5176 | ἀνεχ. Ηλιόπολη 31 Ιαν. διά Εύρωπην |
| Ματθαίος | H. Μ. Λως | 04 | 2434 | ἔφθ. Μαρφρεντόνια 14 Ιαν. |
| Ματρόννα | N. Βογιατζήδη | 02 | 2846 | άργει Παιραιά από 22 Οκτ. 1934 |
| Μεμάς | «Αιγαίον» Α.Ε. | 00 | 4359 | ἔφθ. Μοντεβίδεο 2 Φεβρ. |
| Μέντωρ | Γ. Δρακούλη | 02 | 3050 | ἔφθ. Στέττιν 1 Φεβρ. και ἀνεχ. 8 διά Κλινίν |
| Μερόπη | Ανδρ. Παππά | 11 | 4181 | ἀνεχ. Χάρπτον Ρότς 1 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο |
| Μίμης | Γ. Γεωργαντή | 07 | 3227 | ἔφθ. Παιραιά 2 Φεβρ. (διά Μέμπελ) |
| Μίμοζα | έτ. «Βλάσσος» | 05 | 3071 | ἀνεχ. Ταϊτιανδίκιαν 4 Φεβρ. διά Παιραιά, ἔφθ. 8 |
| Μίνα | Άνδρ. Βεστάρχη | 22 | 6067 | ἔφθ. Μίλικε 25 Ιαν. |
| Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος | Στ. Έμπειρίκου | 18 | 5202 | ἔφθ. Ρίον Ιανέλιρον 27 Ιαν. και Μπ. Μλαπάχαν 7 Φεβρ. |
| Μιχαλάκης | N. Εύσταθίου | 19 | 5234 | ἀνεχ. Αμπέρσαχ 1 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες |
| Μιχάλης | Α. Φατοή | 12 | 3646 | ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 3 Φεβρ. διά "Αγ. Βικέντιον |
| Μιχαλίδης Συλλάς | άδ. Σολά | 06 | 3828 | άργει Γένοβαν από 2 Ιουλ. 1934 |
| Μονίτωρ | Σ. Φαρκούχη | 06 | 3704 | ἔφθ. Άλγεριον 7 Φεβρ. |
| Μόσχα Λ. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 18 | 5199 | ἀνεχ. Μπάρρο 2 Φεβρ. διά Σάντος |
| Μύκονος | N. Ανδρονίκου κ.λ.π. | 99 | 1740 | ἀνεχ. Καλάμας 25 Ιαν., Γιεραλτάρ 8 Φεβρ. διά Ρόττερνταρ |
| Ναγός | I. Λιδωνοῦ | 12 | 1926 | ἔφθ. Λίμνην 2 Φεβρ. |
| Ναντίν | έτ. Βλάσσος | 04 | 3582 | εἰς Ζουνουπούλαν από 16 Ιαν. |
| Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης | Η. Σαχτούρη | 02 | 1953 | ἀνεχ. Σφάξ 29 Ιαν. διά Παιραιά, ἔφθ. 3 Φεβρ. |
| Νάρκισσος | Γ. Ν. Σταθάτου | 06 | 4313 | διῆλθε Νιάριαν 26 Ιαν. διά Εύρωπην |
| Ναυτίλος | Δ. I. Γουλανδρή | 04 | 3531 | άργει Σύρον από 21 Ιαν. |
| Νέα Τύχη | Στ. και Δημ. Φωκαλίου | 12 | 3451 | ἔφθ. Μοντεβίδεο 4 Φεβρ. |
| Νέδων | Α. Καλλινίκου | 19 | 5263 | ἔφθ. Σέτταν 26 Ιαν. |
| Νέλλου | I. Μαργαρόνη | 13 | 4826 | ἔφθ. Λιθερπούλ 2 Φεβρ. και Νισύπορ 9 Φεβρ. |
| Νεράϊδα | έτ. Η. Νομικοῦ | 03 | 2759 | ἀνεχ. Καζαρπλάγκαν 12 Φεβρ. διά Παιραιά |
| Νεμέα | Γ. Ν. Σταθάτου | 19 | 5101 | ἀνεχ. Σπαλάτο 3 Φεβρ. και Παιραιά, 14 διά Ρωσίαν |
| Νέστος | N. Λιδωνοῦ | 19 | 4309 | ἀνεχ. Ταϊλ 25 Ιαν. και Βαλβα 6 Φεβρ. διά Εύρωπην |
| Νήτον | A. Καλλινίκου | 18 | 5154 | ἀνεχ. Μπάχ 30 Ιαν. διά Σιδνεϋ |
| Νηρεύς | Έμμ. Χατζηλία | 13 | 6694 | ἔφθ. Μπάχ 19 Ιαν. |
| Νήρυτος | Γ. Δρακούλη | 07 | 3854 | διῆλθε Γιεραλτάρ 2 Φεβρ. διά B. Αμερικήν |
| Νίκη | Α. Βογιατζήδη | 17 | 958 | εἰς πλάσις Πειραιῶς—Κυττῆς |
| Νικήτας Ρούσσου | Κυρ. E. Βανιζέλου | 21 | 6795 | ἀνεχ. Ρουέν 7 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| Νικοκλής | N. G. Μωράκη | 21 | 3576 | ἔφθ. Μοντεβίδεο 4 Φεβρ. |
| Νίκος | A. Γρυκαίου | 14 | 3892 | ἀνεχ. Ρόττερνταρ 24 Ιαν. διά Ρίον Ιανέλιρον |
| Νίκος T. | "Ελευθ. Τρικόγλου | 19 | 5175 | διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 6 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέλιρον |
| Νικόλαος Αθανασούλης | άλ.ηρ. Αθανασούλη | 01 | 3575 | άργει Παιραιά από 7 Μαΐου 1928 |
| Νικ. Γ. Κούλουκουντης | έτ. Ατλαντικός | 17 | 3201 | διῆλθε Μαδέρας 8 Φεβρ. διά "Αμοτερνταρ |
| Νικ. Μπάκιας | Ποθ. Μπάκια | 20 | 2012 | ἔφθ. Αλεξιπόλιν 2 Φεβρ. |
| Νικόλαος Νομικός | Δ. Νομικοῦ | 99 | 625 | ἔφθ. Πειραιά 1 Φεβρ. |
| Νικ. Πιάγκος | M.γ. Πιάγκος | 12 | 4499 | ἔφθ. Μπάχ 29 Ιαν. |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μικέ Φιλίνη | 04 | 3111 | άργει Παιραιά από 21 Δεκ. |
| Νικόλας | B. S. Ρωσούληρο | 10 | 4540 | ἔφθ. Ρίον Ιανέλιρον 26 Ιαν. |
| Νικόλας Αγγελος | 'Ιω. Αγγέλου | 12 | 4351 | ἀνεχ. Πέδνια 1 Φεβρ., Λάδεσντ 7 διά Μπ. "Αύρες |
| Νικόλας Πατέρας | N. Πατέρα | 06 | 3435 | ἀνεχ. Ρόττερνταρ 26 Ιαν. διά Βαντιάν |
| Νίτσα | άδ. Γιανναγά | 15 | 4732 | ἀνεχ. Μπάχ 31 Ιαν. διά Γιεραλτάρ |
| Νύμφη | N. Λυκιαρδοπούλου | 21 | 4504 | διῆλθε Τενερίφειαν 8 Φεβρ. διά Λονδίνου |
| Οινούσιος | N. Πατέρα και οιάν | 04 | 5804 | ἀνεχ. Γέδνια 31 Ιαν. και Σαουθάμπτον 9 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες |
| "Όλγα Έπ. Έμπειρίκου | οιάν Έπ. Έμπειρίκου | 22 | 4677 | ἔφθ. Ροζάριο 27 Ιαν. |
| "Όλυμπος | Κουλούθρους-Έμπειρίκου | 18 | 5249 | ἔφθ. Μπάχ 3 Φεβρ. |
| "Ομόνοια | H. Ξανιού-άδ.Χριστοφορίδου | 08 | 3699 | άργει Χίον από 21 Δεκ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόννοι: γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ |
|-----------------------|----------------------------|---------------|------------------|--|
| "Ορος Αθως | Ρεθύμνη-Κουλουκουντή | 13 | 3578 | άνεγ. Σάντα Φέ 15 Ιαν. διά Στάδιαγκερ |
| "Ορος Δίρφυς | <Ατλαντικές> Α.Ε. | 18 | 5242 | εἰς Μπουένος "Αύρες 9 Φεβρ. |
| "Ορος Έλικων | Τράπη, Σο> | 18 | 5525 | διήλθε Keelung 4 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ |
| "Ορος Ίδη | Κοσμέτου-Κουλουκουντή | 20 | 5210 | διήλθε Πλόμου 1 Φεβρ. |
| "Ορος Κιθαιρών | Τράπη, Σο> | 12 | 3876 | άνεγ. Σάντα Νικολάς 16 Ιαν. διά Εύρωπην |
| "Ορος Κύνθος | Τράπη, Σο> | 18 | 5188 | διήλθε Σιγγκαπούρη 21 Ιαν. διά Βλαδιβοστόκ |
| "Ορος Μυρτώ | Κοσμέτου-Κουλουκουντή | 19 | 5658 | διήλθε Μπάρρου 8 Φεβρ. και άνεγ. 9 διά Μπ. "Αύρες |
| "Ορος Ολυμπος | Ρεθύμνη-Κουλουκουντή | 20 | 5166 | διήλθε Ντάρεν 2 Φεβρ. διά "Αμερικαν |
| "Ορος Ορθρος | έτ. <Θησαύρος> Α. Ε. | 19 | 4817 | διήλθε Μπάρχιαν Μπλάγκαν 24 Ιαν. |
| "Ορος Οσσα | Ρεθύμνη-Κουλουκουντή | 18 | 5201 | άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 20 Ιαν. διά Κόλπον Μεξικού |
| "Ορος Παρνασσός | I. Μαργαρώνη και Σια | 15 | 3660 | διήλθε Ημιγιαρμ 2 Φεβρ. |
| "Ορος Πάρνης | Ρεθύμνη-Κουλουκουντή | 11 | 3736 | άνεγ. Takoradi 28 Ιαν. διά Γάνζη |
| "Ορος Πέρα | Κοσμέτου-Κουλουκουντή | 18 | 5208 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 1 Φεβρ. διά Barbados |
| "Ορος Πήλιον | έτ. <Θησαύρος> Α. Ε. | 17 | 4592 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 1 Φεβρ. διά Barbados |
| "Ορος Πίνδος | Τράπη, Σο> | 14 | 4810 | διήλθε Μπαρλέττον 27 Ιαν. Elta Rossouw |
| "Ορος Πεντελικόν | Κουλουκουντή-Κωστομένη | 19 | 5791 | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 5 Φεβρ. διά Εύρωπην |
| "Ορος Ροδόπη | Τράπη, Σο> | 17 | 5182 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 1 Φεβρ. διά Μαδέρας |
| "Ορος Ταύρος | <Ατλαντικός> Α. Ε. | 20 | 6696 | άνεγ. Miike 2 Φεβρ. διά Kohsichang |
| "Ορος Υμηττός | Ρεθύμνη-Κουλουκουντή | 21 | 6388 | διήλθε Ρόττερνταρ 9 Φεβρ. |
| Π. Μαργαρώνης | Δημ. Μαργαρώνη | 18 | 4979 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 6 Φεβρ. διά Τανερίφαν |
| Παγασητικός | Μαρή Εμπειρίκου | 14 | 3477 | διήλθε Χούλι 1 Φεβρ. |
| Παναγής | N. Λυκαρδοπούλου | 20 | 5187 | διήλθε Κουνταλλέρα 2 Φεβρ. |
| Παναγ. Θ. Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 12 | 5839 | διήλθε Πατριαία 3 Φεβρ. |
| Πανάχραντος | B. και I. Κουτσούκου | 15 | 4661 | διήλθε Μπ. "Αύρες Ρόδης 31 Ιαν. |
| Πάνις | A. Αναστασάτου | 06 | 1781 | άργει Πατριαία ώπε 11 Ιαν. |
| Παντελής | K. Λαζαρόδ και I. Ποντικοῦ | 11 | 3845 | άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 16 Ιαν. διά Λάς Πάλμας |
| Παντιάς | άδελ. Μαργαρώνη | 12 | 5146 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 2 Φεβρ. διά "Αγ. Βικέντιον |
| Παπαλεμόδης | Γ. Α. Γεωργ. λή | 10 | 3748 | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 31 Ιαν. διά Ροζάριο |
| Παφθενών | άδ. Πεθώη | 08 | 3189 | διήλθε Γιβραλτάρ 2 Φεβρ. διά Τεργέστην |
| Πάτρα | Τασκικράνη—Κων. νίδη | 96 | 3256 | διήλθε Ζουγκουλάδηκ 23 Ιαν. |
| Παντίνα | P. Όλιβε | 13 | 4920 | διήλθε Πατριαία 9 Φεβρ. |
| Πέντε Άδελφοι | M. Διακάκη | 10 | 4362 | άνεγ. Πατριαία 15 Φεβρ. διά Ρωσίαν |
| Περράκης Λ. Καμπάνης | χληρ. Λ. Καμπάνη | 10 | 3584 | άνεγ. Κάρδιψ 26 Ιαν. διά Μπ. "Αύρες |
| Περσενής | A. Ανδρεάτου | 18 | 5172 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 16 Ιαν. διά Εύρωπην |
| Πεσσάδες | Δ. Βαλσαράκη | 17 | 1957 | διήλθεν "Ονέλια 27 Ιαν. |
| Πεταλοί | Μαρή Εμπειρίκου | 17 | 5126 | διήλθε Ρόττερνταρ 26 Ιαν. και Αμερικαν 3 Φεβρ. |
| Πετρολίνα (τάνκερ) | II. Γρηγοριάδη και Σια | 10 | 657 | εἰς πλός K)ντζης—Ιταλίας |
| Πετρού (τάνκερ) | έτ. <Τρανσπετρόλ> | 03 | 4634 | διήλθε Σαδόνναν 29 Ιαν. και Βιτούρι 11 Φεβρ. |
| Πετράκης Νομικός | II. Νομικοῦ | 06 | 4418 | διήλθε Ρόττερνταρ 3 Φεβρ. |
| Πέτρος I. Γουλανδρής | άδ. Γουλανδρή | 23 | 4693 | διήλθε Muroran 10 Φεβρ. |
| Πέτρος Νομικός | II. Νομικοῦ | 13 | 4044 | διήλθε Pico Ιανέρον 6 Φεβρ. |
| Πήγασος | Γ. Ν. Λουλούδη | 15 | 1795 | διήλθε Ζουγκούλαδηκ 23 Ιαν. και Πατριαία 31 |
| Πηλέας | E. Χατζηλία | 28 | 4695 | διήλθε Ροζάριο 29 Ιαν. |
| Πηγελόπη | Σπ. Παραμυθιώτη | 19 | 6566 | διήλθε Μπάχ. Μπλάγκαν 5 Φεβρ. |
| Πολέμης | I. Δ. Παλαιοκρασοῦ | 09 | 1457 | διήλθε Κρήτης 28 Ιαν. |
| Πόλι | M. N. Ροδάδη | 97 | 2861 | διήλθε Τοιδιαστικών 5 Φεβρ. |
| Πολύκτωρ | Γ. Δρακούλη | 14 | 4077 | διήλθε Βαστονήν 30 Ιαν. |
| Πολύμνια | E. Μιχαλ. τοιάνου | 07 | 4937 | άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 13 Ιαν. διά Εύρωπην |
| Πόντος | οιού Γ. Γράτσου | 12 | 4013 | διήλθεν Περίρ 7 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ |
| Πότη | Μιχ. Βερνίκου | 96 | 1594 | άνεγ. Καζακπλάγκαν 27 Ιαν. διά Τάραντα, διήλθε Αργετ Πατριαία ώπε 25 Οκτ. 1934 |
| Ποσειδών | άδ. Ηγήτη | 09 | 3895 | εἰς Σιρί 14 Φεβρ., αποθήκη γαστυθράνων |
| Πρέκλα | Θ. Επιφανιάδη | 12 | 1820 | άνεγ. Μπάχ. ώπε 1 Ιαν. διήλθε Μπλάγκαν 9 Φεβρ. διά Ελλάδα |
| Προμηθεύς | οιούν 'Αντ. Γιαννουλάτου | 12 | 4340 | εἰς πλός Κ)ντζαν 26 Ιαν. |
| Ρήνος | Λαων. Εμπειρίκου | 11 | 4346 | διήλθε Πατριαία 25 Ιαν. και Σμύρνην 11 Φεβρ. |
| Ρίτα | Γ. Πανᾶ | 01 | 2495 | διήλθε Ρόττερνταρ 24 Ιαν. και άνεγ. 6 Φεβρ. διά Βανατίκων |
| Ρίτα Χανδρή | 'Ιρ. Δ. Χανδρή | 14 | 4648 | διήλθε Μπάχ. Μπλάγκαν 5 Φεβρ. |
| Ρόκος | <Ιόνιον> Α.Ε. | 18 | 4781 | διήλθε Μπάχ. Μπλάγκαν 24 Ιαν. |
| Ρόκος Βεργωτής | <Βεργωτής> Α.Ε. | 19 | 5637 | διήλθε Ροζάριο 2 Φεβρ. |
| Ρούλα | Μιχ. Καραγαύργη | 99 | 1044 | διήλθε Κ)ντζαν 26 Ιαν. |
| Σαρωνικός | Μαρή Εμπειρίκου | 12 | 3548 | διήλθε Κ)ντζαν 24 Ιαν. |
| Σίφνος | Θεραπούλατη | 17 | 2290 | διήλθε Πατριαία 7 Φεβρ. |
| Σοφία Θεοδωροπούλου | II. Θεοδωροπούλου | 99 | 1518 | εἰς πλός Χάιφφαρς—Κ)ντζης |
| Σούλιωτης | Μαλάμους | 17 | 4300 | άνεγ. Κάρδιψ 26 Ιαν. Μαδέρας 31 διά Pico Ιανέρον |
| Σούνιον | Μαρή Εμπειρίκου | 19 | 3054 | άνεγ. Αμερικαν 9 Φεβρ. διά Πατριαίας |
| Σπύρος | <Άγιαν> Α.Ε. | 18 | 5153 | εἰς Κ)λιν 31 Ιαν. (διά Ρωσίαν) |
| Στάμος | Δ. Φαρσαλοῦ | 14 | 3801 | διήλθε Houston 27 Ιαν. και άνεγ. 9 Φεβρ. διά Χάρπτων Ρόδης |
| Σταύρος Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 12 | 5528 | διήλθε Βιραλτάρ 21 Ιαν. διά Ναυτούσα |
| Στέφανος Κωστομένης | E. Κουλουκουντή | 11 | 5409 | άνεγ. Περίρ 2 Φεβρ. διά Οδησσόν, εἰς 6 |
| Στυλιανή | άδ. Ηγήτη | 93 | 1828 | εἰς πλός Αλεξανδρείας—Σπαλάτου |
| Στυλιανής | II. Δ. Μαρκασίνη | 04 | 3564 | άργει Πατριαία ώπε 1 Ιαν. Μετωνομασθη ΕΙΓΡΥΜΕΔΩΝ |
| Σύλβα | A. Καλλέργη και Σια | 14 | 4202 | άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 1 Φεβρ. διά Εύρωπην |
| Τάκης | II. Αντόπα | 04 | 1698 | διήλθε Πατριαία 10 Φεβρ. |
| Τάμεσις | Λαων. A. Εμπειρίκου | 14 | 3942 | διήλθε Θεσσαλονίκην 31 Ιαν. |
| Ταξιάρχης | άδελφ. Λαμός | 13 | 4221 | διήλθε Βράμην 3 Φεβρ. και άνεγ. 7 διά P. Ιανέρον |
| Τάσις | <Μυρτώ> Α.Ε. | 13 | 4706 | διήλθε Λαράντζο Μαρκές 19 Ιαν. διά Εύρωπην |
| Τάσσος | Εμρ. Καραδίκα | 01 | 3634 | διήλθε Σέριφον 11 Φεβρ. |
| Τζέννυ | 'Ιρ. Διδανού | 12 | 1859 | διήλθε Αμερικαν 4 Φεβρ. |
| Τηλέμαχος | Γ. Δρακούλη | 11 | 3562 | διήλθε Γιβραλτάρ 29 Ιαν. διά Νεάπολιν, διήλθε 3 Φεβρ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | *Έτος ναυπ. | Τόννος γκράς | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|---|--|--|--|--|
| Τρίαντα Τρίτων Τσιροπινάς Τώνης Χανδρής | Γ. Λευτέρης και Μ. Γεωργιάδης υιοί Γ. Γράτσου Κ. Α. Τσιροπινάς και Υιοί Ι. Δ. Χανδρής | 00 14 14 04 | 4358 4211 3895 2689 | άργει Πειραιάς από 13 Ιαν. έφθ. Μοντεβίδεο 26 Ιαν. άνεχ. Βρέμην 30 Ιαν. διά Ρίον Ιανέτρον διήλθε Κλήν 11 Φεβρ. έκ Θεοδόσιας δι' Αλεξανδρειαν |
| Υδραίος Υδρούσα | Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου Η. Χριστοπούλου | 02 22 | 4476 2038 | διήλθε Γιδραλτάρ 27 Ιαν. διά Ηλέτι άνεχ. Πειραιάς 9 Φεβρ. διά Θεοδόσιαν |
| Φαέθων Φαίξη Φανερωμένη Φιλομήτλα Φλώρα Φλώρα Νομικού Φραγκούλα Β. Γουλανδρή Φρέδη Φωτεινή Καρρά Φώτης Φωφώ Μακρή | άδ. Λιθανού Σπ. Παραμυθιώτη Α. Βλαχάρη Σ. Καταπόδη άτ. Η. Νομικού Λουκά Νομικού άδ. Γουλανδρή Κ. Δ. Καλαφάτη άδ. Καρρά Ν. Λυκαρδοπούλου Ι. Σ. Στρυμπουλάκη | 13 15 08 98 04 21 18 07 08 12 03 | 4168 7188 3501 3175 2980 2012 5304 4043 4396 3507 1013 | έφθ. Ναυτούσσα 8 Φεβρ. άνεχ. Μπάκι. Μπλάγκαν 23 Ιαν. διά Λάζη Ηλάρης άνεχ. Τενερίφφαν 10 Ιαν. διά Η. Νατάλη έφθ. Λιδόρων 20 Ιαν. διήλθε Ντόβερ 10 Φεβρ. έκ Βρέμης διά Πειραιάς εις Πειραιάς από 9 Ιαν. άργει Πειραιάς από 22 Δεκ. άργει Πειραιάς από 29 Μαρτ. 1933 άνεχ. Πειραιάς 6 Φεβρ. διά Ρωσίαν άργει Πειραιάς από 16 Ιαν. άργει Πειραιάς από 17 Ιαν. |
| Χαδιώτης Χαράλαμπος Χατζηπατέρας Χέλιαρος Χίος Χλόη Χρυσή | άτ. «Κάσσος» Α.Ε. υιοί «Αντ. Γιαννουλάτου υιών Κ. Χατζηπατέρα άτ. «Κάσσος» Α.Ε. Σ. Περηή—Δ. Τσατσαρώνη Ν. Λυκαρδοπούλου Π. Ι. Γουλανδρή | 29 01 19 14 88 28 13 | 4386 4389 3511 3489 1356 4641 5367 | έφθ. Ραγγούν 25 Ιαν. έφθ. Πειραιάς 31 Ιαν. και άνεχ. 13 Φεβρ. διά Ρωσίαν διήλθε Μαδέρας 5 Φεβρ. διά Μπουκάδη άνεχ. Ιμπριάχαρ 29 Ιαν. διά Ρίον Ιανέτρον έφθ. Ζουγκουλήδης 4 Φεβρ. άνεχ. Ρόττερνταμ 31 Ιαν., Μαδέρας 8 Φεβρ. διά Ρ. Ιανέτρον άνεχ. Χούλι 18 Ιαν. διά Μοντεβίδεο |
| Ωκεανία Ωνάση Παρίσια Ωνάση Πηνελόπη Ωνάση Σωκράτης Ωρωπός | Μ. Καρβέλης Άριστ. Ωνάση Άριστ. Ωνάση Άριστ. Ωνάση Μαρή Έρμπερίκου | 07 15 19 19 13 | 4843 4305 5404 5439 3475 | έφθ. Σάν Νικολάς 27 Ιαν. άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ. διά Νιούκαστλ, έφθ. 9 έφθ. Ρόττερνταμ 26 Ιαν. άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Ιαν. δι' Αμερίσσαν έφθ. Πειραιάς 25 Ιαν. και Βόλον 7 Φεβρ. |

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

| | | | | |
|---|--|----------------------------------|--|--|
| Αιγαίον 'Αγγλικόν | άδ. Κουρούκλη—Αθίνη & Σι: | 10 | 1673 | εις Χάιφφαν 1 Φεβρ. |
| Γεώργος | Ε. Γ. Σαμπουνιάρη | 04 | 2040 | άργει Νιουμπρόδηνικ από 2 Ιουν. 1934 |
| Μαρτῆς 'Αγγλικόν Μιρουπάνου 'Αγγλικόν | Γ. Μ. Κουλουκουντή Μινακούλη και Σια | 94 05 | 2483 2539 | άνεχ. Πειραιάς 9 Φεβρ. διά Ζευγκουλδάκη διήλθε Γιδραλτάρ 30 Ιαν. δι' Αμερίσσαν, έφθ. 8 Φεβρ. |
| Νέλσων, 'Αγγλικόν Νικόλαος Πήττας, 'Αγγλ. Νοέμη—Τζουύλια 'Αγγλικόν | Στεύρ. Χριστοφερίδη άδ. Πήττα Α. Μινακούλη—Ρουσάνου | 96 12 95 | 1437 1861 2499 | εις Χάιφφαν 1 Φεβρ. άργει Πειραιάς από 21 Δεκ. άνεχ. Πειραιάς 12 Φεβρ. διά Θεοδόσιαν |
| 'Ολτύλ, Ρουμανικόν | Α. Βλάσσος | 20 | 4308 | έφθ. Γένοβαν 27 Ιαν. |
| Πηνελόπη Παναμαϊκόν Πράχοβα, Ρουμανικόν | Σπ. Παραμυθιώτη Α. Βλάσσος | 19 22 | 6566 3609 | "Ιδε : «ΠΗΝΕΛΟΠΗ», σημαία 'Ελληνική έφθ. 'Αλεξανδρειαν 1 Φεβρ. |
| Σφάντον Νικόλε Ρουμαν. Σάν Νικόλα, 'Ιταλ. Σιρέτουλ, Ρουμανικόν | Μ. Ν. Βαλασαρίκη Ν. Σταματίου Α. Βλάσσος | 06 79 12 | 2728 677 3629 | άνεχ. Πειραιάς 3 Φεβρ. δι' Ιταλίαν εις πλάκα 12νήσων—Αιγαίου άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ. διά Σαδόνναν |
| Τουσσίκα 'Αγγλικόν Τρεγκόδναν Αιγαπτικόν | Κ. Λασκαρίδη—Α. Δάλλας Κ. Συδία και Γιέν | 03 03 | 1828 3075 | εις Χάιφφαν 1 Φεβρ. διήλθε Γιδραλτάρ 25 Ιαν. |
| Buranda, 'Αγγλ. Corbeach, 'Αγγλ. Deputé Ch. Nortier, Γαλλ. Dundicula, 'Αγγλικόν Dundrennan, » Nausicaa Γαλλ. (τάνκερ) | Ρεθύμνη—Κουλουκουντή "Ελλήνης άγορασται Δ. Ν. Κουφού κλπ. Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Κυρ. Ε. Βενιζέλου | 14 13 20 10 12 22 | 4352 1569 2012 3986 4298 5005 | εις River Fal 12 Φεβρ. υπό παραλαβήν εις Ούκλλιαν 10 Φεβρ. υπό παραλαβήν εις Ρόττερνταμ, μετωνομασθη «ΠΑΓΚΡΑΤΙΩΝ» εις Γιαραντζαμάρο 10 Φεβρ. υπό παραλαβήν εις Σάρπινας 10 Φεβρ. υπό παραλαβήν εις Ρουέν υπό παραλαβήν 10 Φεβρ. |

FR. PLATEN,
ANTWERP, BELGIUM.

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER

ESTABLISHED 1903.

General Stevedore, Contractor, Cargo Superintendent, Sworn Weigher and Sampler.

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.

Codes Used :—A. B. C. 5th Edition, and Scott's.

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

Telephones:—Office No 22733.—Quay No 136 No 22014