

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1935

Αρ. Φύλλου 102

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 102

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1935

΄Αφετηρία έργασίας έντατικής

Τὸ πρῶτον δωδεκαήμερον τοῦ Μαρτίου ὑπῆρξε διὰ τὴν Ἑλλάδα μία παρένθεσις ὁδυηγρὰ, παρένθεσις νεκρώσεως εἰς ἐθνικὴν ζωὴν πλήρη παλμοῦ καὶ οφριγώσης προσπαθείας διὰ τὴν δημιουργίαν μιᾶς αὔριον καλυτέρας, ύγιεστέρας ἐθνικῶς, ρωμαλεωτέρας ἵδεολογικῶς. Διότι τὸ ἔπαναστατικὸν κίνημα ἐναντίον τῶν νομίμων τοῦ Κράτους ἔξουσιῶν, ἀν ὑπῆρξε μία κακὴ ἐκδήλωσις ἀνταρσίας ἀπέναντι τοῦ Νόμου καὶ τῆς Τάξεως τῆς καθιδρούμενης ἐκάστοτε ὑπὸ τῆς λαικῆς θελήσεως, ὑπῆρξε συνάμα πλῆγμα τρομακτικὸν ἐναντίον τοῦ Ἐθνικοῦ ὁργανισμοῦ εἰς ὅλας αὐτοῦ τὰς ἐκδηλώσεις. Θὰ ἔλεγέ τις, δtti οἱ δεῖκται τοῦ ἐλληνικοῦ ώδοιογίου ἐσταμάτησαν τὴν ἐσπέραν τῆς 1ης Μαρτίου, καὶ δtti ὅλοκληρος ὁ κρατικὸς μηχανισμὸς περιεδινήθη εἰς τὴν κινδυνωδεστέον ἀσυνθήτην.

Η παραγωγή, είς τὴν ἀπόδοσιν τῆς ὅποιας ἐστήριζεν δόλον τὸ Ἐθνος τὰς καλυτέας τῶν ἑλπίδων, ἐπλήγη εἰς τὰ καίρια. Δήμωσις καὶ καταστροφὴ ἀντικατέστησαν τὰς τιμίας χειρούς, αἱ ὅποιαι κατηγυμνώντο εἰς τὴν ἐντατικὴν καὶ ἐργάδῃ προσπάθειάν των ὑπὸ τὴν γενικὴν ἐνθάρρυνσιν. Τὰ «παραγωγικὰ ἔργα» τῆς Μακεδονίας δὲν ὑπῆρξαν μήπως τὸ ἐπίκεντρον τοῦ ἐνδιαφέροντος ὄλοκλήρου τῆς Ἑλλάδος; Χοήματα, ἐκατομμύνια δραγμῶν, δὲν ἐδαπανήμησαν διὰ νὰ καταστήσουν τὰ ἔλη γονίμους γαίας καὶ ὁ χρυσὸς δὲν ἐσπάρῃ ἀθρόος εἰς τὰ πρότερον χέρσα ἐδάφη διὰ νὰ ἀντικαταστήσουν τὰς ἀκάνθας οι στάχεις; Πρὸ δὲ λίγων μόλις εἰκοσιτετραώρων αἱ πεδιάδες ἐκεῖναι, τὰς ὅποιας κατέστησε γονίους ὁ ιδρώτας τοῦ Ἑλληνος ἀγρότου ἐποτίσθησαν μὲ αἷμα ἀδελφικόν, ἐνῷ πᾶσα ἐργασία, ἀκολουθοῦσα τὴν γενικὴν ἀναστάτωσιν, ἀνεστάλη. Ἀπολογισμὸς τῆς καταστροφῆς δὲν ἔγινεν ἀκόμη διὰ νὰ ἔκτιμης κανεὶς τὰς ζημίας. Ἄλλ' αἱ φῆμαι ὑπῆρξαν πολλαὶ καὶ τρομακτικαὶ διὰ τὴν ἐκτασιν τοῦ κακοῦ.

Ἡ ναυτιλία, ὁ δεύτερος οὗτος κομὸς τῆς ἐθνικῆς εὐημερίας, δὲν ὑπέστη μεταξὺ τῶν ἄλλων οἰκισμῶν τὸ πτύπημα; Ὁ Πειραιεὺς, ὁ κύριος λιμὴν ἐνεκρώθη, τὰ ἐμπορικά μας σκάφη εἴτε κατεκροτοῦντο δέσμια εἰς ἔνας θαλάσσας, εἴτε παρέμενον ἀδρανῆ, ὅπως καὶ ταῦτα μὴ ἀποτελέσουν εἰς χειρας τῶν στασιαστῶν ὁργανα τοῦ ἐμφυλίου σπαραγμοῦ, μὴ ἔχοντα ἄλλως τε τί νὰ ὑπηρετήσουν, ἀφοῦ ὁ σφυγμὸς τῆς ἐθνικῆς ζωῆς εἶχεν ἀνακοπή καὶ ἐκεὶ ὅπου ἄλλοτε ἦτο πυρετός ἐργασίας καὶ παλμὸς δράσεως, χθὲς ἦτο μαρασμὸς καὶ νέκρωσις.

Τὸ ἐμπόριον ἐγγάρισεν ἡμέρας τραγικὰς καὶ ὁ "Ἐλλην ἔμπορος, ὁ ὅποιος ἔβλεπε μὲ δικαίαν ἵκανοποίησιν τὰς ἐργασίας του νὰ εὐημεροῦν, τὴν πίστιν του—μέρος καὶ αὐτῆς τῆς γενικῆς δημοσίας πίστεως—ἀναγεννώμε-

νην θὰ ἀναγκασθῇ νὰ καταβάλῃ σήμερον πολλὰ ώς φόρον εἰς τὴν ἔξαπολυθεῖσαν συμφοράν.

Ο τουρισμός, ή πηγή αυτή πλούτου, είς τὴν όποιαν τὸ Κράτος ὁρθῶς διέγνωσε πεδίον ἐντατικῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἀσφαλῶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ νοηθῇ μὲ τὴν ἀναστάτωσιν καὶ τὸν ἐμφύλιον πόλεμον. Πρώτη καὶ κυρία βάσις τῆς βιομηχανίας αὐτῆς εἶνε ἡ ἀσφάλεια, ἡ ἄνεσις, ἡ εὐχαρίστησις. Καὶ ἄν τὸ Κράτος ἔξωθενσε καὶ ἔξοδεύει πολλά εἰς ἔξωτερικὴν διαφήμισιν, ἡ μωρὰ ἀνταρσία τῶν δώδεκα αὐτῶν ἡμερῶν, κατακλύσασα τὰς πρώτας σελίδας τῶν ἔνων ἐφημερίδων, ἀπετέλεσε προφανῶς τὴν χριστιανικολογίαν, ἡ όποια θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ γίνη εἰς τὴν πτωχὴν μας Χώσαν.

Αλλ' είνε μόνον ἡ παραγωγή, ἡ ναυτιλία καὶ ὁ τουρισμός; Αὐτὰ είνε τὰ πλέον ἔκδηλα. Αἱ παντὸς εἴδους συναλλαγαὶ, αἱ ὁποῖαι ἀνεκόπησαν, αἱ ἐργασίαι τῶν ἐπαγγελματιῶν, αἱ ὁποῖαι ἀνεστάλησαν, οἱ δημόσιαι εἰσπρούξεις, αἱ ὁποῖαι κατέστησαν ἀδύνατοι, τὸ στρατιωτικὸν ὑλικόν, τὸ ὅποιον ἐφθάρη καὶ ἐσπαταλήθη ἀναιτίως, τὰ χοήματα, τὰ ὁποῖα ἐν ὕσεις φειδοῦς καὶ περισυλλογῆς ἐσκορπίσθησαν, τὰ ἄλλα τὰ ὁποῖα ἐδαπανήθησαν διὰ τὴν συντήρησιν μιᾶς κατ' ἀδειλόῳ ἐκστρατείας—ἡ σωρεία, τέλος, τῶν μικροποραγμάτων, τὰ ὁποῖα εἰς τὸν ψυχοῦς ἀριθμοὺς τῆς αὐθιανῆς στατιστικῆς, ποὺ θὰ μᾶς δώσῃ τὸν ἀπολογισμὸν τῆς ἔθνυκης ζημιάς, δίδουν μίαν ἀμυνδράν τιδέαν τῆς σκληρᾶς συγκομιδῆς τῶν δώδεκα ἡμερῶν.

“Ἄς ἐλπίσωμεν, δικια, ἀφοῦ μόνη ἡ ἐλπὶς ἀπομένει, ἐπικουρούμενη ἀπὸ τὴν διαπίστωσιν τῆς ἀφανίστου ζωτικότητος τοῦ ‘Ἐλληνος, ὅτι ἡ τρομικὴ αὐτὴ δοκιμασία δὲν ὑὰ ἔγγραφῇ μόνον ώς μανόη σελίς εἰς τὴν ίστορίαν τῆς νεωτέρας ‘Ἐλλάδος, ἄλλ’ ὅτι ὑὰ καταστῆ ἡ ἀφετηρία σκέψεων ἄλλων, πατριωτικωτέρων καὶ ἐογασίας πλέον ἐντατικῆς διὰ τὴν ἐπούλωσιν τῶν προσφάτων πληγῶν...”

‘Ο Ἐφοπλιστικὸς κόσμος διὰ τὸ κίνημα

·Η "Ενωσις 'Ελλήνων ·Εφοπλιστῶν, ἀπηχοῦσα τὸ φιλόνομον φρόνημα τῶν μελῶν αὐτῆς, καθ' ὅ πρὸς τὴν ἔννομον τάξιν σεβχωμός ἀποτελεῖν βασικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν εὐόμερίαν καὶ τὴν ποδόσον τοῦ "Εθνους, καὶ βλέπουσα μετ' ὁδύνης ἐπικρεμάμενον τὸν κίνδυνον τοῦ αἰματοκυλίσματος τῆς ἀγαπητῆς μας Πατρίδος αἰσθάνεται καθῆκόν της:

1) Νά αποδοκιμάσῃ τὸ ἔκραγεν κίνημα ώς πλήττον τὰ συμφέροντα τοῦ "Εθνους.

2) Νά κάμη ἔκκλησιν πρὸς τοὺς κινηματίας, ἵνα ύπεικοντες εἰς ἐπιταγὴν πατριωτικοῦ καθήκοντος ὑποταχθῶσιν εἰς τοὺς νόμοις τῆς πατρίδος.

3) Νέα υπομνήση πρὸς πάντας τοὺς πολιτικούς καὶ στρατιωτικούς ἀνδρας τῆς χώρας, ὅτι καθῆκον ἔχουν νῦν εἰνεῖς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ "Ἐθνους καὶ ὁχὶ τῷ "Ἐθνος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν αὐτῶν.

Ἐντολῆς τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
*Ο Πρόεδρος
Η. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

· Η Πανελλήνιος · Ακτοπλοϊκή · Ενωσις παρακολουθοῦσα μὲ δόδυ-
νην τὸν ἐμφύλιον σπαραγμὸν καὶ τὴν δοκιμασίαν, ἵν ή χώρα ὑ-
φίσταται ἐκ τοῦ ἐκραγέντος κινήματος :

α') Άποδοκιμάζει τόυτο ώς καταστρεπτικὸν διά τὰ συμφέροντα τοῦ "Εθνους.

β) Ἐξορκίζει τοὺς μετασχόντας τοῦ κινήματος, ἵνα, ἀποφεύγοντες τὸν ἀδελφοκτόνον σπαραγμὸν, ὑποταχθῶσιν εἰς τοὺς νόμους τοῦ Κράτους.

γ') Ποιεῖται ἐκκλησιν πρὸς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνας ναυτιλο-
μένους καὶ ἐν γένει τὸν ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐργαζόμενον καὶ ἐξ αὐ-
τῆς ἀποζῶντα κόσμον, ὅπως συντελέσῃ διὰ τὴν ταχεῖαν ἐπανα-
φοράν τῆς χώρας εἰς τὴν γαλήνην.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 7ῃ Μαρτίου 1935
ΠΑΝΕΛΛ. ΑΚΤΟΠΑΟΙ·ΚΗ ΕΝΩΣΙΣ
Ἐντολὴ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
Ο Πρόεδρος
ΑΘΑΝ. ΣΤ. ΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ

Αἱ ἐκ τοῦ κινήματος ζημίαι τῆς ναυτιλίας μας

Ἡ ναυτιλίᾳ μας, τόσον ἡ φρεγηγός, ὅσσον καὶ ἡ ἐπιβατηγός, βαρύτατον κατέβαλε τὸν φόρον εἰς τὸ τελευταῖον κίνημα. Ἀπὸ τῆς δευτέρας ημέρας τῆς ἑκοχῆσεώς του, ἐπὶ ἓν δόλκλησον δεκαήμερον, ἡ Κυβέρνησις ὑπερχωθῆ ἢν ἀπαγορεύσῃ τὸν ἀπόλονον ἐκ τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων παντὸς φρεγηγοῦ σκάφους, φοβουμένη τὴν κατακρητήσιν του ἀπὸ μέσους τῶν στασιαστῶν καὶ τὴν χρησιμοποίησιν αὐτοῦ ὡς μεταγωγικοῦ. Πλείστα δύσι σκάφη, ἔχοντα ἐντὸς τοῦ λήξαντος δεκαπενθυμέρου τὴν ὑποχρέωσαν νὰ εὑρίσκονται εἰς τοὺς λιμένας, κυρίως, τῆς Μ. Θαλάσσης, ὑπερχωθῆσαν νὰ ἀκυρωθούν τὰ ναυλο-σημειώνα των, ἀλλὰ δέ, προερχόμενα ἐμφορτα ἐκ Μ. Θαλάσσης, ἐκρατήθησαν εἰς Κωνιγόπολιν καὶ Διαδανέλλια, μέχρις ἔκκαθαρισθεως τῆς καταστάσεως.

"Οοα ἀκτοπλοϊκά σκάφη εύρθησαν, κατὰ τὰς πρώτας ήμέρας τοῦ Μαρτίου, εἰς λιμένας τῶν ἐπαναστατημένων περιφερειῶν ἑκ- ναγάκσθησαν ως ὑπηρετήσουν τοὺς στασιστάς, διανύσσαντα χιλιάδας μιλίων καθ' ὅλον τὸ Αιγαῖον μέχρι καὶ τῆς Ἀλεξανδρείας. Οἱ στα- σισταὶ φεύγοντες ἔγκαττελειψαν ταῦτα χωρὶς γιανάνθρωπα καὶ μὲ τὰ ἔπ' αὐτῶν πληρώματα ἄνευ μισθοδοσίας.

Τὸ ὑπερωκέανιον «Βύνον», λόγῳ τῆς ἀπάγοντεσσεως τῶν ἐξ Ἑλλάδος πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν ταξιδίων τῶν ἐπιβατῶν, καθὼς καὶ ὅλα τὰ Ἑλληνικά ἐπιβατηγά σκαφή ἔξωτερικῶν γραμμῶν ὑπερχεωθῆσαν ὑπὲρ αἵαστεῖλον τὰς ἄναγκωδεσσι τείχους. Σημειωτέον, διτοι—καὶ τοῦτο πρόσθιτο μὴν τὸν ναυτικῶν καὶ ἐπικειρήσεων—καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ κινημάτος ὅλες τὰ πληρώματα τῶν ἀργούντων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας Ἑλληνικῶν σκαφῶν, κυρίως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ἐκφετήθησαν ναυτολογημένα, μισθοτροφοδοτούμενα, ἐν τῇ συναισθήσει τῶν ἔξαιρετικῶν προτιστάσεων, τὰς δοπίαις διήρχετο δόλκληθρον τὸ «Ἐθνος» καὶ πρὸς ἀποφυγὴν δημιουργίας ἐργαστηκόντημάτων εἰς τὴν ἀγωνιζομένην ὑπὲρ τῆς καθεστηκυιᾶς τάξεως Κυβένθησαν.

Μέσα είς τὰς τόδας ζημιάς, ποὺ ύπεστη ή Οἰκονομία τῆς χώρας, ἀπὸ τὴν ἔξαιρολυθεῖσαν καταιγίδα, αἱ προσγενόμεναι εἰς τὴν ναυτιλίαν ζημιάι δὲν ὑπῆρχαν αἱ ὀλιγώτερον σημαντικαί, ἀνὴρ θηλεί, μάλιστα, ληφθήσας ὑπὲρ ὅψιν η κρίσιμοι αὐτῆς κατάστασις καὶ η ἀνυπαρξία παντὸς ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου, ἀπὸ τὸ ὅπιον θά ηδονάντο γὰ καλυφθοῦν αἱ ἀποδίβελποι αὗται ζημιέι.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ δέσις τῆς γαυτιλίας μας

Ο Αγγλικός ναυτικός τύπος εύρυτατα ήσχολήθη κατά τάς τελευταίας ήμέρας ἐπὶ τῆς ἐκδοθείσης εἰς βάρος τῶν "Αγγλών ἀσφαλιστῶν ἀποφάσεως διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ «Μ.Ν. Μαρῆς», κυρίως δὲ ἐπὶ τῆς περικοπῆς, δι—" ής ὁ δικαστής κ. *Mackinnon* ἐπεκρίνει τὸν ὄχηματος, ὃς ἐπιδιώκοντας τὴν ἀσφάλισιν σκαφῶν, μὴ ἔχοντων ἀξίαν πέραν τοῦ παλαιοσιδήρου, βάσει υψηλῶν ἐκτιμήσεων, προκειμένου νὰ καρπωθοῦν περισσότερα ἀσφάλιστρα.

.....έπο τοιαύτας συνθήκας, είχε τονίσει ότι "Αγγλος δικαστής τό νά έπιδιώξουν οι άσφαλισται την άσφαλισιν ένός σκάφους άξιας 2 σε 3 χιλ. λιρών είτε το ποσόν των 12,000 λιρών δι' δικήν απώλειαν, είνε το ίδιον ως έαν παρώθουν μόνοι των τούφ πλαιοκτήτας είς άλλας σκέψεις.....

Είμεθα εις θέσιν νά γνωρίζωμεν ὅτι ἀπὸ διετίας "Ἐλλην πράκτωρ ἀσφαλειῶν, εἰδικῶς ἀσχοληθεὶς ἐπὶ μακρὸν εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, ὑπέδειξεν ἐπανειλημένως εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς τοῦ Λογδίνου τὴν ἄδικον, ἀλλὰ καὶ ἄσκοπον δι' αὐτά ταῦτα τὰ συμφέροντά των, ὑψηλὴν ἀποτίμησιν τῆς ἀξίας τῶν ἀσφαλιζομένων σκαφῶν μεγάλης ἡλικίας, δι- πως ἐκ τούτου δικαιολογήσουν τὴν εἰσπραξίαν ὑπερόγκων ἀσφαλίστρων. Ὕπειδεικνύτο εἴναι συνεχεῖα, ὅτι ἡ τακτικὴ αὔτη ἀφ' ἔνος μὲν καθιστᾶ δυσχερῆ, ἀν μὴ ἀδύνατον, τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλαταῶν πλοιών μετά τὰς κρατούσας τιμᾶς τῶν γνάψιων, ἀφ-

έτερου δέ πιθανὸν νὰ ἐνέβαλλε πολλάκις εἰς πειρασμὸν καὶ νὰ ἔδημιούργει τὴν πρόσδιαθεσιν διὰ πράξεις ἥκιστα ἐποικοδομητικάς τῆς καλῆς ἔναντι τῶν ἀσφαλιστῶν πίστεως.

Τὰ διαβήματα ὅμως ταῦτα παρέμειναν ἄνευ ἀποτελέσματος. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπέμειναν εἰς τὰς ἀντιλήψεις τῶν, ὅπως ὑπολογίζουν εἰς εἰς καὶ πλέον λίρας τὰς ἀξίας σκαφῶν παλαιῶν, τῶν ὅποιων ἡ οὐσιαστικὴ ἀξία δὲν ὑπερβαίνει τὴν μίαν λίραν.

二〇〇〇

Ἡ βαθεῖα ἐντύπωσις, ποί προεξάλεσαν οἱ λόγοι τοῦ "Ἄγγλου δημιουροῦ καὶ τὰ ἐπακολούθησαντα σχόλια, ὑπερχρέωσαν τοὺς ὄσφαλατάς ν' ἀπαντήσουν διὰ μαρκῶν ἀπό τῶν στιλῶν τῆς *Journal of Commerce*" τοῦ Λίβερπούλ. Λόγῳ τοῦ ἔξαιρετουντος τοῦ ἔνεγκον διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν αἱ ἀντιλήψεις τῶν "Ἄγγλων ἀσφαλιστῶν δημοσιεύουσεν ταῦτα ἐν περιήληψι κατωτεροῦ:

Αἱ διατυπωθεῖσαι ἐπίκρισεις τοῦ Ἀγγοῦν δικαστῶν ἀνάμερει ὡς ἀπάντησις τῶν ἀσφαλιστῶν—εἰνε τελείως ἀδικιαὶ λόγητοι. Εἰνε ἀληθές, βεβαίως, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ ἐγνώσιζαν τὴν ἡλικίαν τοῦ πλοίου. ναῦθις καὶ ὅτι τοῦτο δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἐπιτύχῃ ναῦλους παρὰ ἔκεινους, ποὺ ὑπερέρεωναν τὰ πλοῖα εἰς ἀργίαν. Τοῦτο ὅμως συνέβανε τότε δὲ ὅτα τὰ σκάφη, ὅπως εἶνε ἐπίστος γεγονός, ὅτι ἦτο δυσχερέστερον δὲ ἔνα παλαιὸν φορτηγὸν νὰ κερδίσῃ τόσον, ὅσον ἐν τεωτερούν καὶ οἰζονομικοῦ τύπου σκάφος. Διατὶ δῆμος νὰ κατηγορηθῇν οἱ ἀσφαλισταὶ, ὡς σφαλλόμενοι, διότι ἐν πλοίον, τὸ ὄποιον αὐτοὶ ἀσφαλίζουν, ὃς ἵκανὸν νὰ μεταφέρῃ φορτίον, δὲν ἐθεωρεῖτο ἐμπανδὸς ὡς τοιούτον; Οὔτε καὶ εἶνε σφάλμα τῶν ἀσφαλιστῶν τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ναῦλοι παρέμενον χαλαροί, ἀλλ' οὔτε καὶ δύνανταί οἱ ἀσφαλισταὶ ν' οἰσοδήποτε ἔλεγχον εἰς τὴν κίνησιν τῶν παρ' αὐτῶν ἀσφαλίζουμενων πλοίων. Ή ἀμοδιότης τῆς γέρασις των, εἶνε ν' ἀσφαλίζουν σκάφη καὶ φορτία, ἐάν δὲ ἔνα πλοίον εἶνε παλαιὰς ἡλικίας, τότε κανονίζουν ἀναλόγως τὰς τιμὰς τῶν ἀσφαλίστρων.

Τούτο, έννοειται, δὲ συμβαίνει εἰς όλας τὰς περιπτώσεις τάς ἀφορώσας τάς ἀξίας, καὶ ἐνῷ ὁ δικαστής κ. Mackinnon, κατέκρινε φαινομενίους τοὺς ἀσφαλιστικάς, ως δεχομένους ἔνα πλοίον ἐπί ἀξίας 12.000 λιθῶν δι' ὅλην τὴν ἀπόλειαν, ἐνῷ ἡ πρὸς διάλυσιν ἀξία του φθάνει μόνον εἰς 2 ὄντως τζ. λιθῶν. Ιδοῦν, οὐδὲν τούτοις ἀσφαλιστικά ἐν τούτοις δικαιολογοῦνται προτάσσοντες, ὅτι τὸ σκάφος δὲν ἦτο ἡσαφαλισμένον εἰς μίαν ἀξίαν παλαιοῦ ὑλικοῦ καὶ ὅτι ὁ δικαστής ὑφειλε νά ἑπολογῆγε τὸ σκάφος της πραγματικής ἀξίας ἐνός πλοίου παραμένοντος ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ κερδίζοντος εἶναι, κατὰ κανόνα, μεγαλύτερα ἔναντι τοῦ ίδιου πλοίου, ὅταν τοῦτο εἰλε παροπλισμένον καὶ προσφέρεται πρὸς διάλυσιν. Ἡ ἀσφαλισμένη ἀξία ἐνός πλοίου δὲν ὑπαγορεύεται τόσον ἐπά της πραγματικῆς του ἐν τῇ ἀγορᾷ ἀξίας, ως τονώς, δύον ὡς ἀξία διὰ τοὺς πλοιοποιητας του. Πλοίον νανλομένον δι' ἐν ταξίδιον μετ' ἄλλης προβλεπομένης ἕργασίας, ἔχει μεῖζονα διὰ τοὺς κατόχους του ἀξίαν, πέραν ἐκείνης ἢν θὰ ἀπελαμβάνεν, ἔὰν ἔχειτιθετο πρὸς πόλησιν, πολονότι τὸ γεγονός οὐδεμίαν ἀσκεῖ ἐπιδράσιν ἐπί τῆς ἀσφαλείας. Ἡ ἀσφαλισμένη ἀξία ἐνός πλοίου ὄριζεται πάντοτε κατόπιν σχετικῶν διαπραγματεύσεων.

>Οι Ασφαλισταὶ ἐπιθυμοῦν, βεβαίως, ὅπως αἱ ἀσφαλιζόμεναι ἀξιαὶ διατηροῦνται ἐφ' ἐνὸς τόσον ὑψηλὸν βαθμοῦν, ὃσον ἀπαιτεῖ τὸ λογι-
ζὸν συμφέρον των, διότι μία ὑψηλὴ ἀξία παρέχει εἰς αὐτοὺς τὴν εν-
ταιρίαν εννοϊκωτέρων ὑπὲρ αὐτῶν δεδομένων. Καὶ πρῶτον, αὐξάνει ἕ-
πει τὸν ἀσφαλιστὸν τὰ ἐπὶ τὸν συμβολαῖον ὑπὲρ αὐτὸν ἀπορρέοντα προ-
νόμια. Ἐπὶ τῆς προκειμένης ὑποθέσεως τοῦ Μ. Ν. Μαρφ., ἡ ἀσφαλ-
ιστικὴ του ἐκτιμήσις εἰς τὸ ποσὸν τῶν 23.000 λιρῶν ἐκάλυπτεν ὅλας τὰς
ἀπαιτήσεις τας ἀποφεύγουσας ἐκ τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, ἐπτὸς
τῆς ὀλικῆς ἀπώλειας καὶ παρεγγέλμενης ἐν μεγαλύτεροι ποσοῖς, ἐπὶ τοῦ
ὅποιον θά τε πετοιογέτε τὸ ποσοστὸν τῶν τούχων ἀπαιτήσεων καὶ μεγα-
λυτέρων βάσιν ὑπολογισμοῦ τῶν ἀσφαλιστών, παρὰ, βάσει τῆς ἐκ
12.000 λιρῶν ἐκτιμήσεως δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν. Ἐάν τὸ σκάπος αὐτὸ-
ντὸ ησαφαλισμένον ἐπὶ τῶν ὄρων, ἐφ' ὃν γίνονται δεκταὶ ἀπαιτήσεις
διὰ μεριζήν ἀθαρίαν, τὸ δικαιωμα τῶν ἀπαιτήσεων αὐτῶν ἔχει
τοῦτο εἰς 690 λιον. οἱ δὲ ἀσφαλισταὶ δέν μη πασι ὑπένθυνοι διὰ τὰ

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
OKON JAPVOES TO 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ** — **ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΑ-Swinemun

ata: Kunstman

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

ξέσδα έπισκεψών της μερικής άμφισσας, απόντα δέν φθάνονταν εις το ποσόν τούτο. Έάν ή ολη άσφαλεια ήτο επί της άξιας της δικαιής άπωλειας διά 12.000 λίρας, το δικαιόμα τῶν άσφαλιστῶν θά ήτο μόνον 300 λίρας, τό επλήγουν δὲ οντα πάντα τὰ ξερά της μερικής άμφισσας, απόντα θά έφεναν εις τὸ ποσόν τούτο. Έν τῇ πραγματικότητι η υψηλότερά εκτίμησις μᾶς άσφαλειας όποια μορφήν διαδικής έκτιμησεως, οὐδεμίαν έπιφέρει πρακτική σχέσιν επί του κινδύνου τῆς δικαιής άπωλειας καὶ εἰνε δύσκολον νὰ διαχρίνῃ κανεὶς διατὶ ὁ δικαστής προετίμησε τὰς 23.000 λίρας, προκειμένον νὰ έπικρίνῃ τοὺς άσφαλιστάς.

Αἱ διαπραγματεύσεις τῶν άσφαλίσεων

Θίγεται ἐν συνεχείᾳ τὸ ζήτημα τῆς άξιας δι' δικαιής άπωλειαν ἦτοι τῶν 12.000 λιρῶν. Δεν ήταν, λέγοντας, ἀπόλυτως ἀκριβής ὁ δικαστής, τονίζων διὰ οἱ άσφαλισταὶ προεκάλουν τοὺς ἔνδιαφερομένους νὰ συνάψουν τὴν άσφαλειαν ἐπί τῆς βάσεως ταῦτης. Έάν είχεν οὗτος πειθάρη τῆς άσφαλιστικῆς ἔργασίας, θά ἐπερνε νὰ γνωρίζῃ, διὰ ὃ καθησιμός μᾶς άσφαλισθεῖσης άξιας ἀποτελεῖ ζήτημα διαπραγματεύσεων. Ο μεσίτης προσπάθει πολλάκις νὰ πεισῃ τὸν άσφαλιστήν, διὰ δεκτὸν μίαν χαμηλότεραν άξιαν, ἐκείνης, διὰ τὴν ὄποιαν εἰνε διατεθειμένος, ἀλλ' ὁ άσφαλιστής ἔξ αλλον δὲν δύναται νὰ στρεψθῇ ποτὲ, διὰ μία υψηλή άσφαλιστική άξια, θά εἰνε ἐνδεχόμενον νὰ προκαλέσῃ τὸν άσφαλισθεῖσαν νὰ προβῇ εἰς δολίαν ἀπωλείαν τοῦ σκάφους του. Τὸ δικαστής έκρινεν εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν, διὰ ὃ ἀπόλεια δὲν ήτο πράγματι δολία, δικαιολογεῖ αὐτὸς οὗτος τοὺς άσφαλιστάς.

Ἐξετάζεται ἀπολογίθως τὸ ζήτημα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν άσφαλιστῶν. Λάβετε ὑπὸ δικαιούσαν—ένα πλοίον ήλιασίας 33 ἐτῶν καὶ 2000 τόνων. Έάν αὐτὸν ησαλίζετο ἐπὶ άξιας 3000 λιρῶν περίποια, οἱ άσφαλισταὶ θήλεον ὄρισεν τὴν τιμὴν τον, διὰ τὸν κινδύνον δικαιής άπωλειας, ἐπτάτως υψηλήν, σχεδὸν, κάθε σοβαρὸν ἀτύχημα θὰ προεξάλῃ ἐκτεταμένας ἐπισκεψάς, αἵτινες θὰ ἐστοιχίζαν περιποτὸν τὸ ἀνωτέρῳ ποσόν η καὶ μεγαλύτερον, οὗτος ὥστε τὸ πλοῖον πολὺ εὐκόλως θὰ καθίσταται παράγογον οὐλικῆς ἀπωλείας. Εἰς πλοιοκτήτης οὗτος δὲν ἐπιθυμεῖ νὰ πληρώσῃ μίαν τούσον υψηλήν τιμὴν, δικαιολογούμενόν ἐπὶ μίας τόσους ημηλῆς άξιας, οὗτος δὲ διὰ τοῦ στήματος τῶν διαπραγματεύσεων ἐπιτυχάνεται ὁ καθησιμός άξιας, η οὗτοι συγχροῖται εἰς τοὺς άσφαλιστάς πᾶν ὃ, τὸ θεωροῦν οὗτοι ὡς λογικὸν ἐν τῷ συνδόλῳ τοῦ άσφαλιστρον, ἐνῷ καὶ οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἔχουν ἀντίθετον γνώμην.

Πρόπειρα πάντοτε νὰ ἔχῃ κανεὶς ὃς ὅφιν τον τοῦτο : "Οταν άσφαλίζωται παρόμοιοι κίνδυνοι, οἱ άσφαλισταὶ βασίζουν τοὺς ὑπολογισμοὺς τον, διὰ η ἀσφαλεία ἐξέλισθη ἐπὶ τοῦ ἀπειπέδου τῆς ἀμφοτέρων ἐκδηλωμένης «ὑπερεργάτης κατῆς πίστεως», η ὄποια καὶ ἀποτελεῖ τὴν βάσιν πάντων τῶν σημβολαίων τῶν ναυτικῶν ἀσφαλειῶν. Ποτὲ δὲν προβλέπουν οἱ άσφαλισταὶ, διὰ τὸ πλοῖον θὰ ωρμῇ εἰς τὴν ξηράν, ἐνῷ δὲ γνωρίζουν, οἱ η ἀξία τῆς ἐκτιμήσεως εἶνε υψηλή, ἐν συγχροῖται πρὸς τὸν πραγματικὸν τῶν τερχουσῶν τιμῶν, δὲν οὐκέπονται τοῦτο, διότι ἀναμένουν νὰ ἐποπτοῦν μίαν μόνον ἀπαίτησιν, ἐν τὸ σκάφος ἀπολεσθῇ ἔξ ἑνὸς τῶν καλυπτούμενῶν κινδύνων. Η υψηλή άξια τῆς ἐκτιμήσεως ἀποτελεῖ δι' αὐτοὺς προστασίαν ἐναντίον μιᾶς πολὺ εὐκόλου περιπτώσεως «παραγόγου γενικῆς ἀπωλείας».

Δύναται νὰ λευθῇ, διὰ οἱ άσφαλισταὶ θὰ ἴσαν μόνον πολὺ πρόθυμοι νὰ δεχθοῦν άσφαλισθεῖσαν ἐπὶ ημηλῆς άξιαν, ἐν οὗτοι θὰ ἐπετύχανον καὶ τὰς ἀναλόγους τιμᾶς άσφαλιστρων. Η πεῖρα μερικῶν ιρῶν μόνον θὰ εἰνε ἀριστὴ νὰ πεισῃ πάντα, διὰ οἱ ἀσφαλισταὶ ποτὲ δὲν θὰ ἐστεργοῦν νὰ πληρώσουν τὰς τιμᾶς αὐτάς, ἀτίνας θὰ ζήτουν οἱ άσφαλισταὶ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας καλύψεως κινδύνων.

Περαιτέρω ὁ ἀρθρογράφος ἀσχολεῖται μὲ τὰς ὑπὸ τοῦ "Ἄγγλον δικαστήριας ἐπικρίσεις ὡρισμένων ἀρθρῶν τῶν ἀσφαλιστηρίων σημβολαίων καὶ κυρίων τοῦ ὄφου F.P.A. (Hulls Free of Particular Average absolutely clause). Τονίζει σχετικῶς διὰ εἰς τὸ δικαστής πεπειραμένος εἰς τὰς ναυτικὰς ὑποθέσεις καὶ μάλιστα εἰς τὰς αφορώσας θαλασσοσασφαλιστικὰς περιπτώσεις, εἰς τὸν ὄποιον ὑφείλεται, πραγματώς, ἔνας ἀνθυμὸς σοβαρὸν καὶ σαφῶν ἀποφάσεων θὰ ἐπρεπε νὰ ἐγνωρίζειν, διὰ ἐπὶ δυαδικῶν ἐκτιμήσεων, ἐφαρμόζεται η κατωτέρα μὲν άξια εἰς τὴν κάλυψην τῆς δικαιῆς ἀπωλείας, η δὲ υψηλότερα, ἐφ' ὅλων τῶν ἄλλων κινδύνων τὰς ὄποιας καλύπτει τὸ συμβόλαιον.

Ἐν συνεχείᾳ ἀναπτύσσονται αἱ διάφοροι περιπτώσεις γενικῆς ἀμφισσας, καθ' ἃς τὸ ησαλισμένον ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὄφου F.P.A. σκάφος δύναται νὰ ἀποτημωθῇ διὰ τὰς ἐπελθούσας εἰς αὐτὸν ζημίας καὶ ἐπεξηρύνται διρισμέναι σχετικαὶ φράσεις τοῦ άσφαλιστηρίου σημβολαίου.

* * *

"Ἀλλ' η υπόθεσις τοῦ ἀλπίου «Μιχ. Μαρῆς» καταδεικνύει τὴν ἐπαχθῆ ἀσφαλιστικὴν μεταχείρισιν, ὑπὸ τὴν ὄποιαν τελοῦν τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη. Τὰ υψηλὰ ἀσφαλιστρα, ποὺ εἰσπράττονται ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ὑπὸ τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν ἐπὶ τῇ βάσει ὑπερόγκων ἀποτιμήσεων τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, καθιστοῦν δυσχερῆ. ἀν μὴ δλῶς προβληματικήν, τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλαισιοτέρας, ίδιως, ἡλικίας φορτηγῶν μας, μειώνουν κατὰ πολὺ τὴν συναγωνιστικὴν τῶν δυναμικότητα καὶ ύποχρεώνουν τοὺς πλοιοκτήτας νὰ κρατοῦν ἀνασφαλίστα τὰ πλοῖα τῶν. ἐκτεθειμένα εἰς τοὺς παντοειδεῖς ἐν τῇ θαλάσσῃ κινδύνους.

Δέν εἰνε ἡ πρώτη φορά, ποὺ αἱ στήλαι αὐτὰ ἔθιξαν τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλιστικῆς χειράφετήσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ἐπανειλημμένως ἐτονίσαμεν τὴν ἀνάγκην, διόπεις διὰ τῆς

ιδρύσεως ἐνός Ἑλληνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ τῆς παρ' αὐτοῦ ἀναλήψεως μέρους τῶν κινδύνων τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἐπιτευχθῆ ἡ βελτίωσις τῶν ὅρων, ύφ' οὓς καλύπτονται οἱ Ἑλληνικοὶ κίνδυνοι εἰς τὰς ζένας ἀσφαλιστικάς ἀγοράς. Πρὸ μηνῶν μόλις Ἐλλην ἐφοπλιστής, διὰ Κ. Μ. Κουλουκούντης, ἐκ τῶν δημιουργικωτέρων καὶ τῶν μᾶλλον πεφωτισμένων παραγόντων τῆς ναυτιλίας μας, εἰς σχετικὸν ἄρθρον του δημοσιευθέντος εἰς τὰς Ναυτικά Χρονικά, ἐτόνιζε τὴν ἀνάγκην, διόπεις, της Ἐλληνικῆς θαλασσοσασφαλείας, ἀποκτήση ἡ ναυτιλία μας τὴν ἀσφαλιστικὴν τῆς ἀνέχαρτησιν καὶ παύση πλέον ν' ἀποτελῇ ἀντικείμενον ἐκμετάλλευσεως τῶν ἐκάστοτε διαθέσεων τῶν ζένων ἀσφαλιστῶν.

Ο κ. Μ. Κουλουκούντης προσταταὶ σήμερον ἐνός ἐκ τῶν μεγαλυτέρων Ἑλληνικῶν Ναυτιλιακῶν Οἰκῶν. Τὰ κατὰ καρούς δημοσιευθέντα ἄρθρα του εἰς τὰς Ναυτικά Χρονικά ἀπετέλεσαν τὰς προγραμματικάς, οὕτως επειν, ἐπιδιώκεις σημαντικῆς μερίδος ἐφοπλιστῶν μας, αἱ ὄποιαι καὶ ἐπετεύχθσαν ἐπὶ πολλοῖς. Πιστεύομεν, διὰ, ὃν παρ' αὐτοῦ, ἐν τενή συνεργασία μετά τῶν σημαντικωτέρων τῆς ναυτιλίας μας παραγόντων, ἀνελαμβάνετο ἡ πρωτοβουλία διὰ τὴν σύστασιν ἐνός θαλασσοσασφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ, ἡ προσπάθεια αὕτη δὲν θά ἀπέβαινεν ἐπὶ ματαίῳ. Ή ίδεα ἔχει τὸν διόστασθαι τῶν ὄρμάσει, ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται διὰ τὴν πραγματοποίησίν της, παρὰ νὸν ἐκδηλωθῆ ἡ πρώτη κίνησις, ἀπό μέρους τῶν σοβαρωτέρων ἐφοπλιστῶν μας. Τὸ ἔδαφος, μετά τὴν ἐπιτευχθεῖσαν στενὴν ἀλληλεγγύην τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῶν, ἐφοπλιστικῶν Γραφείων, είνε ἀρκετά πρόσφορον. Ἀρκεῖ νὰ προθήσωμεν τὴν ύφισταμένη συνεργασίαν.

Ο. Κ. Ράνσιμαν διὰ τὴν συμφωνίαν τοῦ Πλείτ

Ομιλῶν διὸ "Ἄγγλος Υπουργός τοῦ Ἐμπορίου, κατὰ τὸ πρότινων ήμερῶν παρετεθὲν ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου γεῦμα περὶ τῆς θέσεως τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ληφθέντων προστατευτικῶν ὑπὲρ αὐτῆς μέτρων, ἔθιξε καὶ τὴν εὔεργετικὴν διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν τελευταίαν συμφωνίαν ἐφαρμογῆς κατωτάτων δρίων ναυλών εἰς τὸν Πλείτ φορτώσεις.

Ἐτόνισε σχετικῶς διὰ οἱ Βρεταννοὶ πλοιοκτῆται πράττουν τὸ πάντα διὰ νὰ βελτιώσουν τὸ ἐπίπεδον τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Ή Ἐπιτροπὴ τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας καθώρισε κατωτάτα δρια τῶν ναυλών ἐκ τοῦ Πλείτ, τῇ ἐνεργῷ συνεργασίᾳ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἔρχονται δεύτεροι εἰς τὰς φορτώσεις Ἀργεντινῶν γεννημάτων. «Βύχαρίστες πιστοποιώ, ἔξικολούσθησεν διὰ Runciman, τὴν νομιμόφρονα καὶ στενὴν συνεργοσύναν. τὴν ἐκδηλωθεῖσαν μέχρι τοῦδε παρὰ τῶν Ἑλλήνων, θὰ ήτο δ' ἐγχριστον, εἴ τε μετείχον τῆς συμφωνίας καὶ οἱ πλοιοκτῆται δῶλων τῶν ἄλλων Χωρῶν. ποὺ ἐνδιαφέρονται εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς Αργεντινῆς.

Αἱ καθορισθεῖσαι τιμαὶ τῶν ναυλών βασίζονται ἐπὶ τοῦ μέσου ὄρου τῶν δαπανῶν τῶν Βρεταννικῶν πλοίων τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Οι ναυλοὶ αὐτοὶ δὲν εἰνε καθόλου υπερβολικοί. διότι εἰνε σύμφωνοι πρὸς τὰς τιμάς ποὺ ἐπεκράτησαν ἐπὶ τῇ ὄργαρῃ τοῦ Πλείτ, κατὰ μέγα μέρος τοῦ παρελθόντος ἔτους. Οἱ ἔμποροι—ναυλωταί. ἐπαυσαν διὰ τὸν σχεδίου νὰ ὑφίστανται τὰς ἐκάστοτε ἐπιτυχανομένας παρὰ τῶν συναγωνιστῶν τῶν τιμῶν, ἐνῷ καὶ τὰ συμφέροντα τῶν καταναλωτῶν δὲν θίγονται, δεδομένου διὰ μέντον 16) —ἀναλογεῖ ἐπιβάρυνοις 1/20 τῆς πέννας κατὰ λίθραν σίτου, μεταφορέμονου ἔξ αποστάσεως 6000 μιλῶν. Ο ἐφοπλιστὴς τοῦ Icarus—ἐπέπειρε χαρακτηριστικῶς διὰ Runciman—εἴνε ἀνάγκη νὰ ἐργασθῇ, χάριν αὐτοῦ τούτου τοῦ Ἐθνικοῦ συμφέροντος, ἀποκομίζων δὲ συγχρόνων καὶ κάτι, ποὺ θά ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὸν νὰ ζήσῃ.

Οι λόγοι τοῦ "Ἄγγλου Υπουργοῦ" ἔρχονται ν' ἀναγνωρίσουν τὸ πρῶτον Ίωσας, κατὰ τὸν ἐπισημότερον τρόπον, τὰς ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τόσον ἐπιτυχῶν καταβληθείσας προσπάθειας διὰ τὴν συνεργασίαν μὲ τοὺς ζένους συναδέλφους τῶν. βελτίωσιν τῶν συνηθικῶν ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Ή

ΤΗΛΕΦ. 38939

1539 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

28. BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΑΖΑ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

άναγνώρισις δύμας αὕτη τῆς νομιμοφροσύνης τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἔτι μείζονας δημιουργεῖ ὑποχρεώσεις διὰ τὴν πιστήν καὶ ἀκριβοδικίαν ἔκτελεσιν τῶν διὰ τῆς συμφωνίας τοῦ Λονδίνου ἀναληφθείσῶν ὑποχρεώσεων. Τὴν προσήλωσιν πρὸς τὰ συμπεφωνημένα ἐπιβάλλουν δχι μόνον οὐσιαστικά τῶν ἐφοπλιστῶν μας συμφέροντα ἀλλὰ καὶ ἡ ἀνάγκη, δημοσίας ἐμφανισθῆ ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ἐνώπιον τῶν ξένων ὡς ἐμφορουμένη ἀπό τὸ πενθεμά μιᾶς ἀπολύτου καλῆς πίστεως.

Ἡ ἐπιτυχία ἀλλως τε τῆς συμφωνίας διὰ τοὺς ναύλους τοῦ Πλεύτη πρόκειται νά σημάνῃ τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς γενικωτέρας συνεννοήσεως διὰ τὴν τήρησιν κατωτάτων δρίων καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς τῆς διεθνοῦς ναυλαχγορᾶς, ἐκ τῆς δύο πολιτειῶν συνεννοήσεως τὰ ωφελήματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θά είναι σημαντικά.

Ἐντυπώσεις ἐξ ἐπιπολαίων ἀνακοινώσεων

Πόσον ὑπῆρξαν δικαιολογημένα τὰ δσα εἰς προηγούμενον τεῦχος ἐγράψαμεν σχετικῶς μὲ τὰς ἑκάστοτε δλως ἀσκόπως καὶ ἀπιπολιτίως δημοσιευμένας ὑπουργικάς ἀνακοινώσεις περὶ τῆς δῆθεν παροχῆς ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἀποδεικνύεται καὶ ἀπό ἐπιστολὴν τοῦ "Fairplay", ἀπευθυνθεῖσαν πρὸς διευθυντὴν ἐνός ἐκ τῶν μεγαλυτέρων Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν Οἰκῶν τοῦ Λονδίνου.

Τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικόν, ἀπηχοῦν προφχνῶς τὰς ἐκ τῶν τοιούτων ἀνακοινώσεων δημιουργούμενάς δυσμενεῖς ἐντυπώσεις ἐν τῇ ξένῃ εἰς βράχος τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, παραχθέτει ἐν τῇ ἐπιστολῇ του σχετικὸν ἐξ Ἀθηνῶν τηλεγράφημα τοῦ Ρώτερ καὶ ζητεῖ νά ἔξακριβώσῃ ἐάν ἔχεται ἀληθείας ἡ εἰδοποιία περὶ λήψεως προστατευτικῶν ὑπέρ τῆς ναυτιλίας μας μέτρων. Ὡς ἡτο φυσικόν, δ "Ἑλλην ἐφοπλιστής ἐσπευσε νά διαφεύσῃ κατηγορηματικῶς ὡς ἀνακριβεῖς τὰς ἐξ Ἀθηνῶν πληροφορίας.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ὅλος σχεδὸν ὁ ξένος ναυτικός Τύπος ἐδημοσίευσε τὸ σχετικὸν τηλεγράφημα τοῦ Ρώτερ, ἡ δ' ἐκ τούτου παραχθεῖσα ἐντύπωσις δὲν ἀπέβη βεβαίως πρὸς διεθνῆς φορτηγού ναυτιλίας μας.

Διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς καυσίμου ὑλῆς

Μὲ ἔξαιρετικὴν ἴκανοποίησιν πληροφορωύμενα τὰς συντελουμένας ἐπὶ τῶν νεωτέρως πως ἡλικίας φορτηγῶν μας μετατροπάς καὶ βελτιώσεις τῶν μηχανῶν των, διὰ ν' ἀποβούν ταῦτα οἰκονομικῶτερα εἰς καύσιμον ὅλην καὶ περισσότερον ἐκμεταλλεύσιμα, ὑπὸ τὰς κρατούσας δυσχερεῖς συνθήκας τῆς ναυλαχγορᾶς. Πρόκειται, βεβαίως, περὶ μεμονωμένων ἀτυχῶν περιπτώσεων καὶ οὐχι γενικωτέρας προσπαθείας, καὶ τοῦτο, διότι αἱ μετατροπαὶ, ἀν πρόκειται νά συντελεσθῶν ριζικαί, ἀπαιτοῦν κεφάλαια, τὰ δποια ἐλλείπουν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς μας. Τὰ ἐπιτευχθέντα εὑρετικά ἐκ τῶν τοιούτων τεχνικῶν ἐφρημογῶν ἀποτελέσματα ἐπὶ ὁρισμένων Ἑλληνικῶν φορτηγῶν εἰνε ἀρκετά διὰ νά πείσουν δλους τοὺς πλοιοκτήτας, τοὺς κατέχοντας σκάφη μικρᾶς ἡ μετρίας πως ἡλικίας, δημοσίας ἀποβλέψων μετά μείζονος ἐνδιαφέροντος εἰς τὰς ἀπὸ ἐτῶν ἥδη τόσους ἐπιτυχῶν ἀλλαχοῦ ἐφαρμοζούμενάς νεωτέρας μεθόδους οἰκονομίας εἰς τὴν κατανάλωσιν τῆς καυσίμου ὑλῆς.

Πρὸ τίνος ἀκόμη, "Ἑλλην τεχνικός εἰς σχετικὴν συνυποτικὴν μελέτην του, δημοσιευθεῖσαν εἰς τὰς "Ναυτικά Χρονικά", ὑπεδέκκυνε μερικάς ἐκ τῶν μεθόδων αὐτῶν, οὐχι καὶ τόσον δαπανηράς. Τὸ ζητημά τῆς ὅλης ἐπὶ τὸ οἰκονομικῶτερον ἐκμεταλλεύσεως τῆς ναυτιλίας μας, ἀποτελεῖ ἐν ἐκ τῶν ζωτικῶτέρων προβλημάτων αὐτῆς. Θά ἔπειταν ἀποτέλεστον θέμα εύστοτέρας συζήτηματαν Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν διὰ νά καταστῆ δυνατή, ἐφόσον πρὸς τοῦτο ὑπάρχει ἀνάγκη, ἡ ἔξερεσις τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων, μὲ μικροπρόθεσμον ἔξορθησιν, διὰ τὸν τεχνικὸν συγχρονισμὸν τοῦ πλωτοῦ μας ὀλικοῦ, ἀφοῦ πρὸς τὸ παρόν δὲν δύναται οὐδὲ λόγος νά γίνη περὶ ἀνανεώσεως.

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 50 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεῖα εἰς AVONMOUTH, Sharpness, Gloucester
καὶ Portishead.

Ως ἐφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν δούλων ἡ πρακτόρευσις θά ἀνατεθῇ εἰς ήμας θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θά είναι δσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγνωγήν τῆς ἐγρασίας.

Τὰ πλοῖα τῶν δούλων ἡ πρακτόρευσις θά ἀνατεθῇ εἰς ήμας θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θά είναι δσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγνωγήν τῆς ἐγρασίας.

Τὰ πλοῖα τῶν δούλων ἡ πρακτόρευσις θά ἀνατεθῇ εἰς ήμας θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θά είναι δσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγνωγήν τῆς ἐγρασίας.

Τὰ πλοῖα τῶν δούλων ἡ πρακτόρευσις θά ἀνατεθῇ εἰς ήμας θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θά είναι δσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγνωγήν τῆς ἐγρασίας.

Τὰ πλοῖα τῶν δούλων ἡ πρακτόρευσις θά ἀνατεθῇ εἰς ήμας θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θά είναι δσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγνωγήν τῆς ἐγρασίας.

Τὰ πλοῖα τῶν δούλων ἡ πρακτόρευσις θά ἀνατεθῇ εἰς ήμας θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά των θά είναι δσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγνωγήν τῆς ἐγρασίας.

Νέα ναυτική ἑταῖρία

"Υπὸ τῶν κ.κ. Νικολάου Β. Μεταξᾶ καὶ Ι. Π. Φαφούτακη ἰδρύθη ἐν Λονδίνῳ (Ethelburga House, 91-93, Bishopsgate) Ναυτικὴ ἑταῖρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν "Alcyone Shipping Finance Company Ltd", συνοδὸς τῆς δύοις εἰναὶ ἡ ἐκτελεσίς πάσης φύσεως ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν, πρακτορεύσεων, ἀγοραπωλησιῶν πλοίων κοι ἡ παροχὴ πιστώσεων. Πρὸς τὸν ἰδρυτά τῆς νέας ταύτης ἑταῖρίας, φίλους καὶ στενοὺς συνεργάτας τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν", εγχόρευτα πάσσα πρόσδοτον καὶ εὐδοκίμησιν εἰς τὴν νέαν ταύτην προσπάθειάν των. Ἡ ἔξειδίκευσις ἀλλως τε τῶν κ.κ. Μεταξᾶ καὶ Φαφούτακη εἰς πάντα ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, ἀποτελεῖ πλήρες ἐχέγγυον τῆς καλῆς ἐπιτυχίας των.

Αἱ δυσχέρειαι τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας

Ο Ἰταλικὸς ναυτικὸς τύπος ἀναφερόμενος εἰς τὴν σημειούμενην ἀπὸ τίνος ζωηροτέραν κίνησιν τῶν ναυπηγήσεων εἰς δλας τὸς ναυτικῆς Χρέας πλὴ τῆς Ἰταλίας καὶ τῶν Ἡν. Πολιτεῶν, μὲ πιών τινας ἀνησυχίαν προσβλέπει εἰς τὸν μαρασμὸν αὐτὸν τῆς Ἰταλικῆς ναυπηγησίας, κωρίως δὲ εἰς τὴν ἔλλειψιν κάνε την πρωτιστούλης τὸν Ἰταλών ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τοῦ πλωτοῦ των ὑλῶν. Ἀπὸ τὸν Ἰανουαρίου τοῦ 1934 οὐδεμία νέα παραγγελία ἐδόθη διὰ λογιστηρίου τὸν Ἰταλών πλοιοκτιῶν εἰς τὰ Ἐθνικά ναυπηγεῖα, ἐκ δὲ τῶν ναυπηγηθέντων ἡ τὸν τελούντων ἀκόμη ὑπὸ πατασκευὴν 4 πλοίων 37.970 τόννων γκόδες, ἐν μόνον ἀκτοπλαΐδον 970 τόννων, ἀνύκειες εἰς τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν. Κατὰ τὸ 1933 ἐπίσης, ἐν σκάφος 1500 τόννων, ἀπετέλεσε τὸ ἀπαντόν τῆς ναυπηγικῆς δεσμοτηρίας τοῦ Ἰταλικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Διὰ τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν ἀριθμοῦσαν μίαν χωρητικότητα 3.000.000 τόννων γκόδες, τὸ γεγονός τῆς ναυπηγήσεως δύο μόνον μικρῶν σκιφῶν ἐντὸς μιᾶς διετῆς κρίνεται ὅπερεται ἀνησυχητικὸν, καὶ τὰ τὸν διατήσσιν τῆς θεσέως της εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸν, καθ' ἣν μάλιστε στιγμὴν αἱ ἀριθμοὶ διαλισσεῖς ἀπερρόφησαν ἐντὸς μιᾶς διετίας παλαιάν χωρητικότητα 400.000 τόννων. Ἡ τοιαύτη μείωσις τῆς Ἰταλικῆς δραστηριότητος εἰς ναυπηγήσεις, θεωρεῖται ως ἀπαρχὴ ἐκπτώσεως τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, παρὰ τὴν ἔκτοις, ποὺ ἀπὸ τῶν προσέλαβε τὸ δίκτυον τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορητῶν γραμμῶν τῆς πρὸς δλας τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου. Ὁ ἀναπτυχθεῖς, γύρω απὸ τὴν Ἰταλικὴν ταύτην ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν, διεθνῆς ἀνταγωνιστιδεσ, δημιουργεῖ κινδύνους σιθορεοὺς καὶ γαθιστικῆς διατηρησιδεσ, λίαν δυσον δρή τὴν θεσιν τῶν Ἰταλικῶν ναυτικῶν ἐπαριστοῦντων.

Εἰς δλοὺς τὸν πλωτασίους τομεῖς, ἐνθα δημιουργεῖται ἡ Ἰταλικὴ Ναυτιλία ἐμφανίζεται διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ηρχισεν ἐντεινόμενος ὁ ἀπὸ μέρους τῶν ξένων σηματῶν ἀνταγωνισμός. Εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βρο. Ἀμερικῆς, χωρὶς νά ὑπολογισθεῖν τὸν "Normandie" καὶ τὸν "Queen Mary", δὲν δύναται τὶς ν' ἀννοήσῃ τὴν ἐπελθόνταν εἰς τὸ συγχωνεύσεως τῶν ἑταῖρων τὸν "Cunard" - "White Star" ἐνοποίησιν τῶν Ἑλληνικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Βρο. Ἀτλαντικοῦ καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἀμερικανικῆς γοτιμῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον διὰ τῶν νέων παραγγελιῶν τῆς "American Export Lines".

Εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, μόλις ἐνεφανίσθη ἡ Ἰταλικὴ σημαία, ἐνας δλεὶς προσέκιψεν ἀνταγωνισμὸς ὁ ἀπὸ μέρους δλων τῶν ἑνώντων ἐταιριῶν, μὲ προφανῆ σκοπὸν τὴν ματαίωσιν τῆς πρὸς τὰ ἔκει Ἰταλικῆς προσπαθείας. Αἱ Ὀλλανδικοὶ καὶ Γερμανικοὶ γραμμαι ἐβελτιώθησαν διὰ τῆς προσήκης νέων μονάδων, ἐνῷ καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ναυπηγοῦνται ἡδη τέσσαρα νέα πεφωκείαν μεγάλης ταχύτητος, ἀτίνα καὶ θὰ τεθούν ἐντὸς τετραμήνου εἰς τὰς ἐπιβατικὰς ὑπηρεσίας τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς.

Πρὸς τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν "Απω Ανατολήν, δλαι αἱ κυριώτεραι ναυτικαὶ χώραι, ιδίας δὲ ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Γερμανία, ἀνανεώνουν καὶ βελτιώνουν τὸ πλωτὸν αὐτῶν ὄλικόν. Πρὸ τίνος ἀκόμη ἀνηγγέλθη ἡ προσεχεία εἰσοδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πρὸς τὴν "Απω Ανατολήν, διὰ προσεγγίσεων εἰς τὴν Μεσόγειον, τῶν νεοτεκνῶν την Γερμανικῶν λάγνες, ἀτίνα ἀπεσον ὅ ἀσκήσουν συναγωνισμὸν πρὸς τὰς πλούτους της Ιταλικῆς γραμμᾶς. Γενικῶς εἰς δλας τὰς ὑπηρεσίας Μεσόγειον, Νοτίου Ἀφρικῆς, Αὔστραλίας καὶ Ειρηνικοῦ, εἰς οίασδηποτε μεγάλας γραμμαὶ έντασσον τὸν πλευραλασίου ἐμπορίου, δλαι αἱ σημαῖα συγχρονίζουν καὶ έντασσον τὰς ἐπιρεσίας. «Μόνον ήμεις - γράφει ὁ Ἰταλικὸς Ναυτικὸς Τύπος - παραμένουμεν στάσιμοι ἀπὸ τοιτίας, οὐδὲμιαν ἐκδηλώνοντες διάθεσιν, δημοσίας ἀκόλουθης σωματείας τῶν παραδειγμάτων ἀντανωνιστῶν μας. Καὶ ὁ λόγος, ἐν προκειμένῳ, είνε πάντοτε δίδιος: 'Ἐλλείπουν τὰ χρήματα...»

Ο Ἰταλικὸς Τύπος δὲν ἀποκρύπτει ἀπὸ τίνος τὰ περάπονα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου πρὸς τὸ Κράτος, ὅτι δὲν ὑποβοηθεῖ τοῦτο ἀρκούντων, καὶ κατ' ιστιτούμενα πρὸς ἀλλοὺς παραγαγικοὺς καὶ λάδοις τῆς Χώρας, τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας. "Υπάρχουν σήμερον - λέγοντες - τὰς έγνοιας τῶν πραγμάτων, προφανῶς - ὅτι ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ παθητικὸν κεφαλάιον διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ ἀποθέτει βάρος διὰ τὸν προπολογισμόν. Ἐλάχιστοι είνε ἔκεινοι, ποὺ γνωρίζουν τὸ συνελούμενον ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας ἔργον δπερ τῆς Εθνικῆς εὐημερίας.

Ο ἀριθμογράφος τῆς "Marina Italiana" τονίζει, ὅτι θὰ ἡτο ἐπιυθυμητὸν ἀπὸ μέρους τῆς Ναυτιλίας νὰ καταστωθῇ, γάριν τῶν

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

άγνοούντων την άλήθειαν, ένας λογαριασμός των δυον λημβάνει και τών δυον άποδίδει ή Ναυτικά εις την Χώραν. Θά απέδεινετο δι' αυτού, ότι πολὺ περισσότερα, τών δυον νομίζουν τινές, πρωσφέρει ή Ναυτικά εις φόρους, εισαγωγή συναλλάγματος και άποσχόλησης έργων, παρά πολλά άλλαι βιομηχανίαι, τυγχάνουσαι της άμεριστου Κρατικής εύνοιας.

Προτείνεται έντελη, όπως παραχωρηθῇ υπὸ τοῦ Κράτους ἔνα τημῆα τῶν ἑκάτιων πιστώσεων τῶν προσομοέων διὰ τὰ δημόσια ἔργα, χάριν τῆς ἀνανεώσεως τοῦ Ἰταλικοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ καὶ τῆς ἀναβάσισεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνός σκάφους γράφους χαρακτηριστικῶς δὲν θ' ἀπαιτηθοῦν ὀλιγώτεροι ἔργαται τῶν δυον ἀπαίτουνται διὰ τὴν κατασκευὴν μιᾶς γεφύρας η μιᾶς οιδηροδρομικῆς γραμμῆς. Καμμία ὁδὸς καὶ καμμία οιδηροδρομική γραμμὴ δὲν είναι σήμερον περισσότερον ἀναγκαῖα ἀπὸ τὴν πρόσκησιν ἐνὸς ισχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Αἱ πρώται, διευκολύνοντας ἀπλῶς τὰς ἐσωτερικὰς συγκοινωνίας, ἐνῷ αἱ δεύτεραι καθιστοῦν ἐφικτὴν τὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ τὰς μακρινὰς Χώρας, διανοίγοντας μέσω τῶν θαλασσῶν νέας ὁδούς διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ διὰ τὴν δημογραφίην καὶ οἰκονομικήν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας.

Η ἔκδεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμεληπτηρίου τοῦ Λονδίνου

Ἄπο τὴν προσφάτως δημοσιευθεῖσαν ἔτησιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμεληπτηρίου τοῦ Λονδίνου, περιέχονταν—οἷς συνήθως—ἐνδιαφερούσας στατιστικάς περὶ τῆς θέσεως τῆς Παγκόσμιον ναυτιλίας καὶ ἀξιολόγους κρίσεις ἐπὶ τῆς ὅλης καταστάσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, παραλαμβάνοντας τὰς ναυτικές φύσεως περιποτάς. Η κίνησης τῆς διώρυγος τοῦ Σονίξ παρονοίασε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μίαν νεωτέραν αὐξήσιν 4 1/2 οὗ ἐπὶ τῆς διελθούσης γένεται χωρητικότης, αἱ δὲ εἰσαργέσεις τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ ηὔηθησαν κατὰ 18 οὐρ. Ἐλαφρῶν αὐξήσιν ἐσημειώσαν ἐπίσης καὶ αἱ εἰσαργέσεις ἐκ φαρικῶν τελῶν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, μολονότι γενικῶς ἡ κίνησης τῆς ναυτικῆς εἰς δόλας τὰς ναυτικὰς χώρας καὶ τὰ βασικὰ λιμενικά κέντρα παρέμεινε σχεδόντι αὐτή. Λόγῳ τῆς διασαναλογούν αὐξήσεως τῆς μεταπολεμικῆς χωρητικότητος, ἔναντι τοῦ 1913, καὶ παρὰ τὴν ἐπέτεσιν ταξιδίων τινῶν ἐπὶ μακρινῶν ἀποστάσεων, ὡς λ.χ. διὰ τὰς μεταρροάς ζαχάρεων, γεννημάτων, ξυλείας κ.λ.π., ἡ ἔλλειψις ἐργασίας είναι σημαντική, παρεμποδίζοντα τὴν ἀναβίωσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Η ἀναλογία τῆς χωρητικότητος τῶν λάινεος είναι σήμερον πολὺ μεγαλυτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1913, ἀναγκάζονται δὲ τὰ οικάφη ταῦτα νὰ κινοῦνται μὲν τημῆα μόνον φορτίου καὶ νὰ προβαίνουν εἰς μείζονας προσεγγίσεις διὰ τὴν ἕξερεσιν ναύλου.

Ἄπο τοῦ 'Ιουνίου 1931 μέχρι τοῦ ίδιου μηνὸς τοῦ 1934 ἡλιτρόθῃ τὸ Παγκόσμιον τοννᾶς κατὰ 4 1/2 οὗ, τ. γρόδες, ηὔηθη διώρυγος τὸν ἔτηρεσιν κατὰ 3 οὗ. τόννους, τὸ δὲ παρωπολισμένον ἐμειώθη ἀπὸ 14 1/2 οὗ. τ. κατ' 'Ιουνίου τοῦ 1932 εἰς 7 οὗ. τ. γρόδες σήμερον. Η ἐν κινήσει πληθωρική χωρητικότης, η διαθέτουσα σεβαστὸν κενὸν χώρον, χρατεῖ τοὺς ναύλους εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ διατηρεῖ

τὴν ἐργασίαν εἰς ἔνα πλαισιον ἀντιοικονομικὸν καὶ ἐπιζήμιον, ἄν μη καὶ καταστρεπτικὸν διὰ τὴν ναυτιλίαν. Διὰ τὴν Μεγ. Βρετανίαν εἰς ναυτιλίας ὑπηρεσίας ἀποτελούν τὰς κυριωτάτους ἔξαγωγάς, ὑπὲρ τὸν βάμβακα καὶ ἀλλα εἰδη, αἱ δὲ εἰσπράξεις ἐν τῷ ἀρανόν τούτῳ ἔξαγωγῶν ὑπολογίζεται διὰ ἀντίληφον τὸ 1934 εἰς 61 οὗ. λιόντι περίποτον, ἔναντι 59 τοῦ 1933 καὶ 130 οὗ. λιόντι ποτὲ 1929. Τὸ Βρετανικὸν τοννᾶς ἐμειώθη τὴν τελευταίαν τριετίαν κατὰ 2 1/2 οὗ. τ. γρόδες, καὶ κατὰ 10 οὗ. οὗ. λιόντερον τοῦ 1934, η δὲ γρόδετος αὐτὴ κατὰ τὸ ημισεύνην διελύθη, ἐνῷ η ὑπόλοιπος ἐπωλήθη εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ὑπὸ τὴν πειστικήν οἰκονομικῶν διασχεδεῶν. Αἱ λοιπαὶ χώραι κατέχουν σημερινούς μεγαλυτέρους χωρητικότηταν ἀνώ τῶν 18 οὗ. τόννων, ἦτοι 77 οὗ. ἐπὶ πλέον τῆς προπολεμικῆς των τοιαύτης, η δὲ κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν μείωσις τοῦ τοννᾶς αὐτῶν μόλις ἔφθασε τὰ 2 οὗ. τ. γρόδες.

Η παλινόρθωσις τοῦ ἐμπορίου

Εἰς τὴν ἔνθεσιν τονίζεται προτείρω, ὅτι η ἀνόρθωσις τῆς ναυτιλίας ἔξαρταται ἀποκλειστικῶς σχεδὸν ἀπὸ τὴν εὐρυτέραν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου. Εἴναι τὸ ἐμπόριον καὶ αἱ συγκοινωνίαι ηὔηνοντο μὲ φρουριῶν φυλῶν ἀνάλογον πρὸς τὴν προπολεμικήν αὐτῶν ἀναλογίαν, δὲν θὰ ὑπῆρχε σίμερον πλεονάζουσα χωρητικότης. Συμφένως πρὸς τὰς στατιστικάς τὸ Παγκόσμιον τοννᾶς ηὔηθη μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1900 καὶ 1914, κατ' ἀναλογίαν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου ἀπὸ 28.9 εἰς 49.1 οὗ. τ. γρόδες. Εἴναι οὖν τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον ἀνεπιύσσετο ἀπὸ τοῦ 1920 κατὰ τὸν βαθμόν, θὰ ἐπρεπε τοιχείον νὰ ἔπικρηζε ζήτησις δι' 83 οὗ. τόννων, ὅποτε η ὑπάρχουσα χωρητικότητας θὰ παρονοίαζε καὶ ἔλλειμα 18 οὗ. τόν. γρόδες, λαμβανομένων πάντως ὑπὸ φύσης, διητή την παραμετρίαν παραμετρίαν παραμετρίαν τὰ αὐτὰ πρὸς τὸ 1914.

Μετὰ τὴν κατὰ τὸ 1933 ἀποτυχίαν τῆς Παγκόσμιον Οἰκονομικῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Λονδίνου, ὁ ἔνταθεις οἰκονομικὸς ἐθνικισμὸς καὶ οἱ τεθέντες παντοῖοι φραγμοὶ εἰς τὰς ἐμπορικὰς ἀνταλλαγὰς παρημπόδισαν σοβαρῶς τὴν παλινόρθωσιν τοῦ ἐμπορίου καὶ συνεπῶς ἐπόρτησαν ἐν μαρασμῷ τὴν ναυτιλίαν. Επειδὸς τὸν καθιερωθέντων ὑψηλῶν διασπολογίων καὶ τῶν πιεστικῶν διαβαθμίσιων εἰς τὰς εἰσαγωγάς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, πρόσκυναν ἀκόμη καὶ νέοι αὐτοτροποί περισσοτέροι εἰς τὴν σίνην τοῦ συναλλάγματος, οἵτινες καὶ ἡρωτημάσαν τὸν δύκον τὸν διαθεσίμον πρὸς μεταφορὰν ὑπὲρ τοὺς ὑπερανούσους φορτίους. Εἰς μίαν μάλιστα χώραν οἱ ἐφαρμοσθέντες περιορισμοὶ ἐλαύνουν ἐπιτίνδυνον μορφήν, καὶ κατέληξαν εἰς τὴν διάκρισιν σημαίας, διότι είχον δις ἀποτέλεσμα νὰ στρέψουν καὶ τὰς φορτώσεις ἐμπορευμάτων πρὸς τὰ 'Εθνικά πλοῖα.

Οἱ αὐτοτροποί ἔλεγχος τῶν συναλλαγμάτων περιορισμῶν, οἱ ἐφαρμοσθέντες ὑπὸ τινῶν Χώρων, ηράγκασε διαφόρους ἀλλας, εὐρεθεῖσας εἰς θέσιν ἀμύνης, νὰ λάβουν μέτρα προστασίας καὶ διατίσεως τῶν ἐθνικῶν των σπαφῶν. Παρὰ τὰ γεγονότα αὐτά—σημειοῦται ἐν τῇ ἔκθεσει—ἐπεποτάτησε τελευταίας μία ἀξιολόγος βελτίωσις, ὑπάρχε δὲ κάθε λόγος νὰ ἔπικρηζε κανεὶς εἰς μίαν πληροφορίαν προσεχῆ ἐλευθερίαν

"VERITAS,,

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ·ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ·ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ·
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ: ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ - ΤΡΟΦΙ-
ΜΩΝ - DUNNAGE K.Λ.Π.

ΕΔΑΡΑ ΕΝ SHANGHAI | 133 YUEN MING YUEN ROAD
ΤΗΛ. 16455 P. O. Box 1874

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΕΝ DAIREN | 131 YAMAGATADORI
ΤΗΛ. 27892-25255 P. O. Box 117

CABLES & RADIOS: TRIAINA

Πάσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. διὰ παντας τοὺς λιμένας τῆς 'Απο 'Ανατολῆς παρέχεται προθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειτέρας ἀκριβείας. Η 25ετίας μας πείρα έγγναται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλή διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἔργωσις

Διευθέντων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. Πλοιάρχοι δύος μᾶς τηλεγραφοῦν πρὸς 24 ὥρῶν τὴν ἀφίξιν των. Πάσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη δι' ημῶν θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ πλοίου

Μεταχειρισθῆτε τὴν διεύθυνσιν μας ἐν Daïren σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «Via Siberia» διὰ τὴν ἐντὸς 17 ημερῶν διεκπεραίωσιν των εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς

'Απω 'Ανατολῆς

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ
ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ
"CAMREX,,
ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ
ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ Α-
ΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤ-
ΣΚΕΥΑΣΤΩΝ
ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ
ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARRWBY ST., CARDIFF
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

καὶ ισότητα εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς.

'Ενδείξεις ἀναρρώσεως;

Ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔκθεσις προβάντη εἰς ἀναρρώσην τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Οὐ γάρ αὐτοῦ—τονίζει—ἐμπειρίῃ μεταξύ τῶν ἔτον 1929—1932 κατὰ ποσοστὸν 25 οὐ περιπον. ἔκτοτε ὥμος παρονίασε ἐνδείξεις ἀλλαγῆς τονος βελτιώσεως, κατὰ δὲ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη μία σταθερά αὐξήσις κατὰ 1 οὐ δὲ ἔκστον ἔτος ἐσημειώθη. Μέ βασιν 100 διὰ τὸ 1913, ὁ δείκτης τῆς κινήσεως τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου δεινώνει τὴν ἀπόλουθον διακύμανσιν κατὰ τὴν τελευταῖαν ἔκστιαν:

1913	100 οὐ
1929	130
1930	121
1931	111
1932	96
1933	97
1934	98

Τὸ ποσοστὸν τῆς Βρετανικῆς συμφετογῆς εἰς τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ὅτι ἀνήρχετο τὸ 1931 εἰς 26.7 οὐ, τὸ 1932 εἰς 27.5 οὐ, τὸ 1933 εἰς 28 οὐ καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὑψώθη εἰς 30 οὐ. Οὐ γάρ εἶς ἄλλου τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου, σημειώνον πτῶσην μέχρι τοῦ 1932, ἀνέλαβεν ἔκτοτε κατὰ 2 οὐ. Δεινώνουν ταῦτα, ὅτι ἡ βελτιώσις ἐπήλθεν—έλαφρά ἔστω—εἰς τὸ Βρετανικὸν ἐμπόριον καὶ ἐπηρέασεν ἐπωφελῶς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, ἐνῷ εἰς τὰς ἄλλας γόρας τὸ ἐπιτόριον ὑπῆρχε στάσιμον, κινηθὲν πέριξ τῶν ἴδιων ἐπιτέρων, ἐνῷ εἴς τινας περιπτώσεις ἐσημειώσεις καὶ πτῶσιν. Εἰς τὴν, ἀπὸ τῆς Ἀγγλικῆς πλευρᾶς, προσύφασην βελτιώσιν, συνέβαλον ἡ συναλλαγματικὴ εὐστάθεια, ἡ εὐντέρα χρῆσις τῆς στερεόνας εἰς τὰς Παγκοσμίους συναλλαγάς, ἡ ἐφαρμογὴ ἀπὸ τὰς Ἀγγλικὰς Κτήσεις τῶν συμφωνιῶν τῆς Ουτάρας, καθὼς καὶ ἡ ἐν γένει συντηρητικὴ πολιτικὴ τῆς Μεγ. Βρετανίας ἀπὸ τὸ 1929 καὶ ἐντέθεν, γάρις εἰς τὴν ὁποίαν διετηρήθη ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὴν στερεόναν.

"Ἄλλας χρῶμα—έξαριστον εἶναι τὸ πρόσωπον τοῦ ἀναπόδεινον ἀντίδρασιν τὴν προερχομένην ἀπὸ τὴν ἔγτασιν τῶν δασμολογικῶν φραγμῶν, ἀπὸ τὸ πρόγραμμα τῆς κρατικῆς καὶ ἰδιωτικῆς δανειακῆς πολιτικῆς, ἀπὸ τὴν τεχνητὴν κυβερνητικὴν ἐνίσχυσιν καὶ τὸν περιορισμὸν τῆς βιομηχανίας εἰς τὸ ἐλάχιστον. Εἰς τὰς Ἁγίας Πόλεις τοῦ 1929 καὶ ἐντέθεν ἡσκολυθήθη μετ' ἐμπιστοσύνης ἡ ἀπατητὴ τακτική, καθ' ἥν ἐπαγούστο ἡ κοινὴ εὐδαιμονία διὰ τῶν ὑψηλῶν μισθολογίων καὶ τῆς ἀκαταπάντοτον σπατάλης τῶν εἰσοδημάτων. Λέον νὰ σημειωθῇ ὅτι καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία δὲν ἀπολύτη καὶ αὐτὴ ἐξ τοῦ προγράμματος τῶν ἐμπορικῶν περιορισμῶν. Μὲ ἔνα γενικὸν διασκόλιον ὑφισθὲν ἀπὸ 10 εἰς 33 1/2 τοῖς ἔκστασιν καὶ μὲ τὰ διαβαθμίσεις εἰς τὰς γόρας τῆς πρώτης ἀνάγκης, κατατίσσεται καὶ ἡ Μεγ. Βρετανία εἰς τὰς γόρας ποὺ ἐφαρμόζουν προστατευτικὴν δασμολογία. Η τακτικὴ αὐτὴ δὲν ἐποδίζει μόνον τὴν ἔξαρτων τοῦ Βρετανικοῦ ἐμπορίου, ἀλλὰ θίγει σοβαρός καὶ τὴν ναυτιλίαν, ἡ δύοις γενικήτερον, ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς πλαισίου, ἔξαρται ἀπὸ τὴν εὐρύτητα τῶν μεταφορῶν καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν περιφέρειαν τοῦ ποσού τοῦ προϊόντος, ὡς λ. γ. ἡ ζάχαρις, τὰ γεν-

νήματα, αἱ ἔργα ὁπῶν πλ. π. μεταφέρονται. Οἱ ἀνωτέρω παράγοντες μετεποτίσαν τὸν σίσυνομον ἀξονα τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας τῆς Μεγ. Βρετανίας. Ἐν ἀναθέσει πρὸς τὴν σημερινούν τοῦ ὄγκου καὶ τῆς ἀναλογίας τοῦ Βρετανικοῦ πρὸς τὸ Παγκόσμιον τοντό, ἡ ἀναλογία καὶ ὁ ὄγκος τῆς σημετοχῆς τοῦ αὐτοκρατορικοῦ ἐμπορίου εἰς ἀραιεῖς εἰσαγωγαῖς καὶ ἐξαγωγαῖς ἐμπορευμάτων ἦξῆς οικιστικῶς, κατόπιν τῶν σημειωτικῶν τῆς Ουτάρας.

Βελγικὴ Νομολογία

—'Η ἔξοφλησις τοῦ ναύλου πρὸ καὶ μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου

Οἱ εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα περιλαμβανόμενος, ὡρος πατὰ τὸν ὄποιον «οὐ ναῦλος» εἶναι πληρωτέος τοῖς μετρητοῖς ἀμα τὴ πραγματικὴ παράδοση τοῦ φορτίου ἔχει ἐμπηνευθῆ ἀπὸ τὴν Βελγικὴν Νομοθεσίαν ὡς ἔξης: "Οταν ἔχει συμφρονηθῆ ὥπως ὁ ναῦλος πληρωθῆ «ἄμα τῇ παραδόσει». σημαίνει τοῦτο ὅτι ὁ πλοιαρχὸς δικαιοῦται νὰ παραδῷ πάσαν μετρητὴν ἡ εἰς γόραν μονάδα τοῦ φορτίου (κιβώτιον, βαρέλιον, τόννον πλ.π.) μόνον ἐναντὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου ἀναλόγου ναύλου. Πρόσειται, δηλαδὴ, περὶ ἀμοιβαίων ὑποχρεώσεων τῶν συμβαλλομένων, κατὰ τὰς ὅποιας οὐδεὶς ἐξ αὐτῶν δύναται ν' ἀξιώσῃ παρά τοῦ ἐπέρον τὴν προηγούμενην ἐπελπίσιον τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ πρὸ τῆς ἔκτελτοσεως εἰς τὰς συναλλαγματικὰς εὐστάθειας, ἡ εὐντέρα χρῆσις τῆς στερεόνας εἰς τὰς Παγκοσμίους συναλλαγάς, ἡ ἐφαρμογὴ ἀπὸ τὰς Ἀγγλικὰς Κτήσεις τῶν συμφωνιῶν τῆς Ουτάρας, καθὼς καὶ ἡ ἐν γένει συντηρητικὴ πολιτικὴ τῆς Μεγ. Βρετανίας ἀπὸ τὸ 1929 καὶ ἐντέθεν, γάρις εἰς τὴν ὁποίαν διετηρήθη ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὴν στερεόναν.

Συμφώνως πρὸς τὸν ἀνωτέρῳ ὡρον, ὁ πλοιαρχὸς ἡ ὁ πράκτωρ δύνανται νὰ ζητήσουν τὴν καταβολὴν τοῦ ἀναλόγου ναύλου πρὸ τοῦ παραδοθέντος φορτίου. Τὸ πράγμα εἶναι ἐν τούτοις ἔχει ἀλλως, ἀν ὑψίσταται ἔτερα συμφώνια, ὅτι λ.χ. ὁ πληρωμὴ τοῦ ναύλου δέον νὰ γίνη μετὰ τὴν πλήρη παραδοσιον τοῦ φορτίου. Ο Νόμος χορηγεῖ εἰς τὸν πλοιαρχὸν τὸ δικαιόωμα νὰ ζητήσῃ ἐξασφαλίσεις διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου τοῦ φορτιού τοῦ ἐμπορεύματος. Η ἀσημος, ὅμως, τὸν δικαιώματος τούτου προϋποθέτει δύο τίνα: Πρῶτον, ὅτι τὸ δικαιόωμα τοῦ πλοιαρχοῦ ἀσφαλεῖ διὰ τὸν 14 ἡμερῶν ἀπὸ τὴν ἐκφροτώσεως καὶ δεύτερον, ὅτι τὸ ἐμπόρευμα εὐδίσκεται εἰστεί εἰς τὴν παραλίτου, διότι, εἰδίνεις ὃς τὸ ἐμπόρευμα ἀλλάζει σύνοιν, ἀποσθέννεται τὸ δικαιόωμα καὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως τῶν 14 ἡμερῶν.

Λόγον γάριν, ἀς ληφθῇ ὑπ' ὄφιν ἡ δυσμενής διὰ τὸν πλοιαρχὸν περίπτωσις, παῦθ' ἡν τὰ ἐμπορεύματα εἰδίνεις μετὰ τὴν παρίσοδον φροντίσουν ταῖς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν ὁ πλοιαρχὸς τὸ ἐπὶ τὸν ἐμπορεύματος δικαιόωμα τοῦ ἐνεργήσον, πρέπει πρὸ τῆς ἐκφροτώσεως νὰ ζητήσῃ ἀδειαν κατασχέσεως τοῦ ἐμπορεύματος παρὰ τὴν ἀρμοδίας δικαστικῆς ἀρχῆς ἡ παραμονῆς τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὰς παραγαταθήκην τρίτων, δι' ἣν περίπτωσιν δὲν τῷ καταβληθῇ ὁ ναῦλος μετὰ τὴν παράδοσην. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀδέοντι νὰ μην γίνηται ν' ἀσημος τὸ ἐξ ταύτης παρεχόμενον εἰς αὐτὸν δικαιόωμα, μολονότι ἡ περίπτωσις αὐτὴ εἶναι σπανιοτάτη διότι, συνήθως τὰ ἐμπορεύματα μετὰ τὴν ἐκφροτωσίν των καὶ πρὶν ἡ παραληφθούν, παραμένουν ἡμέρας τινάς εἰς τὴν προκυμαίαν ἡ τὰ λιμενικὰ ἔποστεγα εἰς διαταγὴν τοῦ παραλίτου.

Εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ φροτωτική ἡ τὸ ναυλοσύμφωνον περιέχει τὰς λέξεις "τοῖς μετρητοῖς" δύναται ὁ πλοιαρχὸς νὰ λάβῃ τὴν ἀδειαν κατασχέσεως, ἐνῷ πάλιν, ἐάν ὁ ναῦλος εἶναι πληρωτέος ἡμέρας τινάς

LAMBERT BROTHERS LONDON E.C. 3. COAL SALE & PURCHASE OIL

Bunkering Contractors for Foreign Depots and United Kingdom Coal Shipping Ports;
Coal Exporters, Steamship Agents, Brokers for Chartering & Insurance

Also at

CARDIFF: The Exchange.
NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Buildings. HULL: Prudential Buildings.
TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR	PORT-SAID
CEUTA	SUEZ
ORAN	PERIM
ALGIER	BOMBAY
MALTA	COLOMBO
ISTANBUL	SINGAPORE
ZONGULDAK	BATAVIA
FAYAL-AZORES	ST.LUCIA
LAS PALMAS	ST.THOMAS
ST.VINCENT C.V.	BERMUDA
CANADIAN UNITED STATES	
SOUTH AMERICAN, JAPANESE	
SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C.	

μετά την έκφραση, τότε ή αδεια κατασχέσεως δύναται νά παρασχεθεί, αφ' ής ημέρας άρχισης νά καθίσταται άπλιτής ο ναῦλος. Άν ομως έχει συμφωνηθῆ, ότι ο ναῦλος είνε πληρωτέος μετά παρέλευσην 14 ημερών από την έκφρασης ή παραδόσεως, τότε—κατά την Βελγικήν Νομολογίαν—θεωρείται, ότι η συμφωνία αυτή έχει την έννοιαν παραστήσεως του δικαιώματος κατασχέσεως ἐκ μέσους του πλοιοκτήτου ή του πλουάρχου. Το δικαιόματα ένεγρημάσιος δύναται ν' αστηθῇ, κατά την Βελγικὸν νόμον, μόνον πρός έξασφάλισην τῆς πληρωμῆς του ναῦλου και ζημιῶν γενικῆς άφασιας, χωρὶς νά δύναται νά χρησιμεύῃ και πρός έξασφάλισην τῶν ἀπλιτήσεων δι' ξέδη σταλιῶν, έφόσον δὲν θέτονται ιδιαίτεραι ουμφωνίαι.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Έκφρασις σιτηρῶν εἰς δεύτερον λιμένα και άσφαλης αύτῶν στοιβασία

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔξεικάσθη πρὸ ἡμερῶν ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις, ἀφορῶσα διένειν πλοιοκτήτου και ναυλωτῶν, δι' ἀπαίτησιν ἀπό μέρους του πρώτου καταδολῆς διαπανθός ετοιμασίας τημήματος φορτίου γεννημάτων διὰ δεύτερον λιμένα ἔκφρασεως και τῶν ἔξδων ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς τὸν δεύτερον τούτου λιμένα πρές ἔκφρασην εἰς σιλόν. Ἐπὶ τῆς διενέξεως ταῦτης είχεν ἐκδοθῆ ἀσιτήτης ἀπόφασις εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν. Ἐνάγουσα ήτο ή "Ἀγγλικὴ ναυτικὴ ἀταΐρια *"Britain Steamship Company"* και ἐναγομένη ή ἦταιρις *"Louis Dreyfus & Co."* τῆς Νέας Υόρκης, ή δὲ διαφορὰ ὑφεώρα τὴν ἐρμηνείαν δρθρου τινός τοῦ ναυλουμφάνου περὶ τοῦ κατὰ πόσον ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται νά εἰσπράξουν παρά τῶν ναυλωτῶν ἔξοδα διὰ τὴν εἰς σάκους τοποθήτησιν τημήματος τοῦ φορτίου διὰ τὴν ἀσφαλή ναυλωτήσιν.

Κατὰ τὸν ἀρχικῶν ἐπιληφθέντα τῆς ὑπόθεσεως διαίτητην, τὸ ναυλούμφανον μεταξὺ τῶν διαδίκων ὑπογράψεν τὴν 22αν Αὔγουστου 1931, προέδιπτον, δι' τὸ ἀτμόπλοιον *"Finchley"* θὰ ἔφορτωνται εἰς Καναδάν πλήρες φορτίου γεννημάτων δι' Ἀγγλιαν. Οἱ ναυλωταὶ εἰχον τῶν πλεονέκτων εἰς οἰουσδήποτε δύο λιμένας ἐν μετρίαις τοιστάν κατονμαζούμενων εἰς τὸ ναυλουμφάνον ή εἰς Λονδίνον και εἰς ἵνα τῶν ἀναφοριμένων λιμένων τοῦ Μπρίστολ Τσάνναλ. Αἱ διαταγαὶ διὰ τὸν δεύτερον λιμένα ἔκφρασταις, δὲν θά ἔγινετο χρήσις κύτου, θά δέδονται τὸ βραδύτερον καθ' ὃν χρόνον τὸ οκάρφος ἀτέλειον ὑπὸ ἔκφρασην εἰς τὸν πρώτον λιμένα. Εἴναι τὸ πλοῖον προωρίζεται διὰ δύο λιμένας ἔκφρασης και δὲν ἀπληροφορεῖται τοῦτο διὰ πλοιαρχος κατὰ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως εἰς Καναδάν, ὥ-

στε νά δύναται νά κανονίσῃ ἀναλόγως τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, τότε εἰχει συμφωνηθῆ, δι' τὸ οκάρφος δέται νά είναι εἰς θέσιν νά ταξιδεύσῃ ἀσφαλῶς εἰς τὸν δεύτερον λιμένα ἔκφρασης.

Τὸ ἀπὸ *"Finchley"* ἔφορτωσεν εἰς Μόντρεαλ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1934 μικτὸν φορτίον γεννημάτων, αἱ δὲ φορτωτικαὶ ὑπεράγραγαν παρὰ τοῦ πλοιοκτήτου διὰ ποσόν κατὰ προσέγγισιν 214.500 μπούσελς πρές ἔκφρασην εἰς Ἀβονμάρσοθ και διὰ ποσόν 109.514 μπούσελς περὶπου πρές ἔκφρασην εἰς Λονδίνον (πρότον λιμένα ἔκφρασης) ή και εἰς Λονδίνον. Ο διαίτητης ἔκρινε, βάσεις τῶν ἀντατέρων, δι' ὃ πλοιαρχος κατὰ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως εἰχει λάβει γνῶσιν, δι' τὸ οκάρφος του θὰ προσήγγιξεν εἰς Λονδίνον πρώτον και εἰς Ἀβονμάρσοθ κατέπιν πρές ἔκφρασην, δὲν τὸν είχεν δημιως πληροφορήσεις ἀκριβῶς πόσον ἐκ τοῦ αιρατοῦ φορτίου διὰ Λονδίνον και ή Ἀβονμάρσοθ, θά παρέδινεν εἰς τὸ Λονδίνον.

Συμφώνω πρός τούς γνωστούς Κανονισμούς τοῦ *Board of Trade*, περὶ στοιβασίας ὑπερχειρότερον διὰ πλοιαρχος τοῦ *"Finchley"* πρότης εἰς Λονδίνον ἀναχωρήσεις δι' Ἀβονμάρσοθ νά διατάξῃ τὴν τοποθέτησιν εἰς σάκους τημήματος του, δι' αὐτὸν διατάξεις τῶν ἀκίνδυνων ναυσιπλοίων τοῦ οκάρφους του. Ή στοιβασία αὕτη εἰς σάκους προσκάλεσε διαπάνην τῶν πλοιοκτητῶν ἐκ λιμένων 13.10.0. Τοῦτο ἀκριβῶς τὸ πασόν, καθώς και λίρας 12 διὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ πρός ἔκφρασην εἰς τὰ οικέα ἀπήγνεταις πλοιοκτηταὶ ἀπό τοὺς ναυλωτῶν.

Ο διαίτητης ἀπεσάνθη, δι' ή διατήρησις τῆς ισορροπίας τοῦ οκάρφους, χάριν τῆς ἀκίνδυνων ναυσιπλοίων του, δὲν συνεπήγετο οἰλαδήποτε μετατόπισιν φορτίου εἰς τὸ Λονδίνον, διαπάναις τῶν ναυλωτῶν, διότι: τὸ ἐν προκειμένῳ ἔξοδον ἀπετέλει: ἀποκλειστικὴν ὑποχρέωσιν τῶν πλοιοκτητῶν, ἀπορρέουσαν ἀπό τοὺς Κανονισμούς τοῦ *Board of Trade*. Η ἀπαίτησις διθέν τῶν πλοιοκτητῶν ἀπερρίφθη, ὑπερχρεώθησαν δὲ συγχρόνως εὗται περὶ τοῦ διατητοῦ νά κατεβάσουν και τὰ ἐκ λιμένων 21.10.0 ἔξοδα τῆς διατητήσις.

Τὸ δικαστήσιον ἔκλυθη ν' ἀποσανθῇ κατὰ πόσον ή διατητικὴ αὕτη ἀπόφασις ήτο δικαία, συμφώνως πρός τὴν ἀκριβή ἐρμηνείαν τοῦ ναυλουμφάνου και πρός τὰ ἀκτεύθετα γεγονότα. Ο συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν ὑπεστήριξεν, δι' ο διαίτητης ἡρμηνεύσεις στενῶς και ἀπὸ τῆς τεχνικῆς μέσων πλευρᾶς τὴν ἔννοιαν τῆς ἐν τῷ ναυλουμφάνῳ φράσεως «ισορρόπου ναυσιπλοίος» (*seaworthy trim*). Απέδικε, προφανῶς, τὴν σημασίαν δι' τὸ πλοῖον δέει: νά φαίνεται ισόρροπον, διταν εύρισκετο ἐν τῷ λιμένι: οὐχὶ δι' οι πρόπτες νά είχε τὸ ὑπόλοιπον φορτίον του τοιαύτην στοιβασίαν, μῶτα νά προσορθῇσαι δικίνδυνος διαταράξεως τῆς ισορροπίας τοῦ οκάρφους ἐν πλήκτω τὸ ταξίδιον του μεταξὺ τοῦ πρώτου και τοῦ δεύτερου λιμένος ἔκφρασης. Ο συνήγορος τῶν ἀναγομένων ναυλωτῶν ἀντίτεξεν, δι' θά ήτο διθέν νά υποδειχθῇ εἰς τὸν πλοιαρχὸν ποίους συνδυασμούς θὰ ἔκαμψε κατὰ τὴν φορτώσεων και ποιά μάτρα κατῆς στοιβασίας θὰ ἔλλαμβανεν εἰς τὸν πρώτον λιμένα ἔκφρασης διὰ τὴν ἀσφαλή συνέχειαν τοῦ πλοῦ. Ο δικαστής κ. *Mackinnon* ἐκδίιν τὸν ἀπόφασιν του ἑτοίμεν, δι' δι πλοιαρχος δέν ήτο ἐπάρκως πληροφορημένος διακεύονταις τῆς Καναδά φορτώσεως, μῶτα νά συνδιάγῃ ἀρχικῶς τὴν στοιβασίαν διὰ ν' ἀποφύγῃ τὰ γεννόμενα ἔξοδα εἰς τὸν πρώτον λιμένα τῆς ἔκφρασης. Συνεπόδει, ἔκρινεν, δι' οι πλοιοκτῆται: ἀδικαστοῦνται νά εἰσπράξουν τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδίκων τούς. Τὸ ἔξοδον τοῦτο, δὲν συνάδην ὑπὲ τινας τῷ ἀντιτερόποιον περιπτώσεων και συναπόδει, δὲν υπερχρεώθησαν τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμφάνου τῶν πρώτων λιμένων τὰς λίρας 13.10.0. "Οσον ἔφορε δημιως τὰ ἔξοδα ἀνοίγματος τῶν σάκων εἰς Ἀβονμάρσοθ, δι' δικαστής ἀπεσάνθη, δι' τότε μόνον θὰ ἔδικασιοντο οἱ πλοιοκτῆται: νά τὰ εἰσπράξουν, ἔναν ἡγελούν τὸ δικαιώματα τῶν εἴτε ἀπό δρθρον τοῦ ναυλουμφάνου, εἴτε ὡς ἀπογηγμούσι τῶν διὰ παράδισι τοῦ ναυλουμ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

Μαριούπολις - Όδησσός - Νικολάϊεφφ - Χερσών - Θεοδόσια -
Νοβορωσίσκη - Πότι - Μπερδιάνσκ

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΔ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD BABAN

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "DONETZCOAL.. - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΩΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

“F,, δι’ ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ: ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ εἰς 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



'Αργεντινή

Αί έκ Πλέιτ ναυλώσεις κατά το 1934

Αἱ κατά τὸ παρελθόν ἔτος κλεισθεῖσαι ναυλώσεις πρὸς φόρτωσιν γεννημάτων ἐξ τοῦ Ρίβερ Πλέιτ περιμέλαβον 1343 φορτηγά πλοῖα, ἐκ τῶν δύοιν ποσοστὸν 41.47 οὐοί αὐτῆς εἰς τὴν Βρεταννικὴν σημαῖαν καὶ 35.14 οὐοί εἰς τὴν Ἑλληνικήν, τὸ δὲ ὑπόλοιπον 23.39 οὐοί κατενέμετο μεταξὺ δύο τῶν ἄλλων σημαῖων. Ελεῖτος ἡ Ἰταλικὴ σημαῖα μετέσχεν εἰς τὰς ναυλώσεις τοῦ Πλέιτ κατὰ ποσοστὸν 7.15 οὐοί, ἡ Ὀλλανδικὴ μὲ 5 οὐοί καὶ ἡ Γιουγκοσλαντικὴ μὲ 4.32 οὐοί. Οἱ κατωτέρῳ πίναξ δεινής ἀναλυτικότερον τὴν εἰς αριθμὸν πλοίων συμμετοχὴν ἔκστησης σημαῖας εἰς τὰς ἐξ Ἀργεντινῆς ναυλώσεις κατά τὸ παρελθόν ἔτος :

Βρεταννικά	557	Σουηδικά	8
Ἑλληνικά	472	Φινλανδικά	5
Ἴταλικά	96	Ούγγρικά	1
Ὀλλανδικά	66	Λεττονικά	1
Γερμανικά	25	Γαλλικά	1
Νοθηγικά	14	Ἐσθονικά	1
Τσολανικά	13	Ρουμανικά	1
Πορτογαλικά	10	Γιουγκοσλαντικά	58
Βελγικά	7	Σύνολον :	1343
Δανικά	7		

Οἱ κατά Φεβρουάριον τοῦ ἔτους ἀφ' ἑτέρου κατάπλοι πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς ἀνὴρθον ἔτος 301 σκάφη ὀλικῆς χωρητικότητος 1.021.891 τόννων νέτ ἐν συγχρίσει πρὸς 296 πλοῖα 1.029.362 τ. νέτ., ἀτινα κατέπλευσαν τὸν Φεβρουάριον π. ἐ. Τὰ Βρεταννικά πλοῖα ἃσαν 115 τόννων νέτ 416.019, εἶποντο δὲ τὰ Ἑλληνικά 46 ἐν ὅλῳ καὶ χωρητικότητος 137.418 τ. νέτ. Τοίτη ἥλθεν ἡ Ἰταλικὴ σημαῖα μὲ 23 πλοῖα 93.611 τόννων καὶ τετάρτη ἡ Ὀλλανδικὴ μὲ 17 πλοῖα 46.075 τόννων νέτ.

Βουλγαρία

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας τῆς

Ἡ Βουλγαρικὴ Ἐμπορικὴ Ἀτμοπλοΐα εἰς ἐπανειλημμένα μέχρι τοῦδε διαβήκατο ὅτι πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομιῶν, ἀτινα ὡς γνωστὸν ἀλεπύζουν μεχρὶ τοῦδε, εἰχεν ἐπιδιώξει τὴν ἐπανῆσιν τοῦ στόλου τῆς διὰ τῆς προσκήνεως νέων μονάδων. Ἀγγέλλεται ἡδη ἡ Σόφιας ὅτι νέαν ἡδαντο ἀπὸ τίνος διαπραγματεύσεως μετά τὸν ἀριθμὸν κυβερνητικῶν ὑπηρεσιῶν διὰ τὴν ἐνίσχυσην τῆς ἑταρίας ταῦτης πρὸς ἁγοράν τοιποτῶν σαφῶν, 2500 ἕως 3000 τόννων νέτ ἐκαστον, ἀτινα καὶ προορίζονται διὰ τὰς πρὸς τὴν Παλαιστίνην καὶ Λιγύπτον γραμμὰς.

Ἡ Βουλγαρικὴ ἀτμοπλοΐα κατέχει σήμερον στόλον 13.400 τόννων νέτ καὶ μετέχει κατὰ ποσοστὸν 20 οὐοί εἰς τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Χώρας. Εἰς τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν κυβέντησαν τῆς Σόφιας διαπραγματεύσεις ἐτονίσθη ἡ ἀνάγκη ἐπανῆσεως τοῦ ποσοστοῦ τούτου καὶ ἡ δυνατότης ἀποκτήσεως σχετικῆς ἀνεξαρτησίας τῆς Χώρας εἰς τὰς θαλασσιὰς μεταφοράς τῆς ἀπὸ πάσης ἐπορροῆς τῶν ἔνων σημαῖων. Ἡ Ἰταλικὴ σημαῖα, ὡς γνωστόν, ἔρχεται πρώτη, ἀπὸ ἑτῶν ἡδη, εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν Βουλγαρικῶν λιμένων.

Γαλλία

Ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ὑπερωκεανῶν κολοσσῶν

Οἱ γενικὸς δηντῆς τῆς «C. G. T.» κ. Cangardel εἰς δοθεῖσαν τελευταῖς ἐν Παρισίοις διάλεξεν τὸν ἡσογόληθη μὲ τὸ πρόβλημα τῆς ἐπικερδοῦς ἡ μῆτ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σούπερ-λάινερ «Normandie» καὶ μὲ τοὺς φόρους ἐνίων κύριον περὶ τῆς δημιουργίας πληθωρικοῦ τονιάζεις εἰς τὸν B. Ἀτλαντικὸν διὰ τῆς προσθήκης τῶν δύο ὑπερωκεανῶν «Queen Mary» καὶ «Normandie». Τὰ κυριωτέρα σημεῖα τῆς διαλέξεως τοῦ ἐστραφῆσαν εἰς τὸ νάτατελεύθη ἐπὸ τὸν ὄμιλητον, ὅτι ἡ προσεργῆς ἐμφάνισις εἰς τὴν ἐπηρεσίαν τοῦ «Normandie», ἀπολούθως δὲ καὶ τοῦ «Queen Mary» δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ πληθωρισμὸν εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν καὶ ἐπομένος νὰ γίνη πρόξενος βαρυτάτων ἔημάν τοῦ τὸ σύνολον τῶν λοιπῶν ἑταριῶν, ποὺ ἐξυπηρετοῦν σήμερον διὰ τὸν ὑπερωκεανῶν τοῦ τὴν μεταξὺ παλαιοῦ καὶ νέου Κόσμου ἐπιτίθενται.

Ἀνέφερεν ὁ ὄμιλητης, ὅτι ἡ ὑφισταμένη ὑπὸ διαφόρους σημαῖας ὑπερωκεανῶν χωρητικότης, ἡ ἀπασχολούμενη εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βόρ. Ἀμερικῆς, περιλαμβάνει 15 σκάφη ἀνω τῶν 30.000 τ. γραδῶς

ἐκαστον, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 5, ὡς ἀγοντα ὑλικίαν μεγαλυτέροιν τῶν 20 ἐτῶν, θ' ἀποσυρθοῦν ἀργά ἡ γοήγορα τῆς ὑπηρεσίας, ἐνῷ ἄλλα 4 σκάφη, ἀπόλεσαντα πλέον τὴν εδνοιαν τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου, διατίθενται εἰς τὸν τουριστικὰ ταξίδια. Τὰ ἐννέα αὐτὰ σάφη ἔχουν συνολική χωρητικότητα 380.000 τ. γραδῶς, ἡ δὲ μεταφορικὴ ἴανοτής των εἰναι 13.000 ἐπιβάτας. Ἐξ ἀλλοῦ τὸ «Queen Mary» καὶ τὸ «Normandie», μὲ συνολικήν χωρητικότητα 150.000 τόννων καὶ μὲ μεταφορικὴ ἴανοτήτη 4000 ἐπιβάτων, καλούνται ν' ἀντιταστήσουν τὰ προαναφερθέντα ἐννέα ὑπερωκεάνια. Καὶ ὁ κ. Cangardel διερωτᾶται, ποὺ ἀρά γε ὑφισταται ὡς πληθωρισμός, τὸν δύοτον φοβούνται τινές :

Δέον ἀκόμη νὰ προστεθῇ, ἐτόνισεν ὁ κ. Cangardel, ὅτι ἐκ τῆς προσθήκης τῶν δύο σούπερ-λάινερ προβλέπεται αὐτῆσις τοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου τῆς πολιτείας καὶ μᾶλιστα αὐτῆσις ἐπιβατῶν μὴ προοριζομένων διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν μόνον, ἄλλα καὶ διὰ τὴν Κεντρικήν, καθὼς καὶ διὰ τὴν Αἴτων Αἰγαίου. Μὲ τὴν συνδεδυμένην ὑπηρεσίαν σαφῶν καὶ ἀεροπλάνων—πλέον τῆς Ἀμερικῆς Ἱπερίου, τὸ ἀπὸ Παρισίους εἰς Γιούρζιαναν ταξίδιον τὸ θά διαρκῇ 20 μόνον ὥμερος, ἀντὶ τῶν 30 ὥμερων, ποὺ ἀπαιτοῦνται μέσον Σονέζ καὶ μὲ ὅλας τὰς πιθανὰς καθυστερήσεις καὶ ταλαιπωρίας κατὰ τὸν διάπλουν τοῦ Ινδικοῦ Όρεων.

“Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐγκεταλλεύσεως τοῦ «Normandie» ὁ κ. Cangardel παρατέλει τοὺς ἀπολούθων ἀριθμούς. Ἡ δὲ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς πολιτείας τῆς πολιτείας τῆς Νέαν Υόρκην γραμμῆς ἀνερχομένη τὸ 1929 εἰς 737.000 ἐπιβάτας, περιορίσθη ἐπειτα τὰ 2/3 αὐτῆς, λόγῳ τῆς κρίσεως. Τὸ ὑπεροχεάνιον «Île de France», τὸ δύοτον εἰσέπραττε ταξίδιον μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς 14 ἔκατ. φράγματον τὸ 1929, μόλις ἔφθασε τὸ 1933 τὰ 2.8 ἔκατ. φράγματα. Λόγῳ δικῆς τῶν μεγάλων περιορισμῶν καὶ τῶν οἰνονομῶν εἰς τὰ ἔξοδα τῆς ἐγκεταλλεύσεως τοῦ ταξίδιου, κατήλθοντας καὶ ταῦτα κατὰ τὴν ίδιαν δρομούν περίοδον ἀπὸ 5 ἔως 6 εἰς 2 μένον ἐκαπονιώδης φράγματαν κατὰ ταξίδιον. Ἐάν οὖν ἡ κρίσις δὲν ἡμελεν ἐπιδεινοῦθῇ περιπτέρῳ, δύναται τὶς βασίμως νὰ προβλέψῃ, ὅτι τὸ μετ' ἐπιστροφῆς ταξίδιον τοῦ «Normandie» θ' ἀποφέρει εἰσπράξεις 4 ἔκατ. φράγματαν ἔναντι τούτου ἀκριβῶς πενταλαμβάνονται αἱ πλοιούσιες τοῦ σκάφους, τὰς ὅποιας—κατὰ τὸ κ. Cangardel—καλεῖται νὰ καλύψῃ τὸ Κράτος, χάριν τοῦ Ἐθνικοῦ γούρτου.

“Ος πόδες της ἐξαιρετικῆς πολυτέλειαν καὶ τὰς ἐκ ταύτης ἀποφεύγουσας δαπάνας τοῦ πλοίου, ἐτόνισεν ὁ ὄμιλητης, διὰ αὗται δὲν ὑπερβήσαν τὸ 1 οὐοί ἐπὶ τὸ δύο τόσους τῆς ναυτηρήσεως. Τὸ «Normandie» ἄλλως τε—προσθήκης καρακτηριστικῶς ὡντεῖ εἰνετοῦ ἀσπαλέστερον ἐν τῷ κόσμῳ πλοίον. Τὰ διὰ τὴν ναυτηρήσην τοῦ διαπερνέτα περιβατεύσεως καταράπαι—λαμβανομένης ὑπὸ ὄψιν καὶ τῆς ταχύτητος τοῦ—ἐμφανίζουν τὴν ίδιαν κατ' ἐπιβατήν ἀναλογίαν, οἷαν καὶ εἰς τὰ «cabin class». Λαίνερς τοῦ τύπου τοῦ «Champlain», ἡσιεὶς 8.000 φρ. Τὸ «Normandie» ἐμφανίζει μεταφορικὴν ἴανοτήτη 100.000 ἐπιβατῶν ἑτηρίως, διὰ τὴν καλύψην διὰ παροποίας κινήσεως θ' ἀποτελοῦνται τούτα σκάφη τῆς τούτου τοῦ σειρᾶς τοῦ «Champlain». Διὰ τὴν κατασκευὴν τούτου θὰ ἴσχει τὸν ἡδαντο ἐπιστροφῆς τοῦ δύα ημέρων ἐφόσον τὰ τοία σκάφη εἰς 20 διαδομάς τὸ ἔτος δύα δέκανον 192.000 μίλια μὲ χρόνον πλου 420 ὥμερον, ἔναντι 128.000 μίλιον καὶ 200 ὥμερον ὑπερωκεανῶν διὰ τὸ «Normandie».

Τὸ δύλων κόστος τοῦ «Normandie» ἐπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰ 800 ἔκατ. φράγματα, ἐκ τῶν δύοτον 60 ἔκατ. ἀντιπροσωπεύοντων τὰς ἐγκεταστάσεις διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ἡσιεὶς 8 οὐοί, ἐνῷ ἡ ἀξία τοῦ ὄλικου διὰ τὰ διαμερισμάτα «lux» ἐφθασε μόλις εἰς τὸ 1 οὐοί τῆς δύλης δαπάνης. Οἱ πλοιόδες οὗτοις πολοσσός θὰ ἀποκλεῖσθη ἐπὶ τοῦ Σαιν Ναζαρί περὶ τὰ τέλη Ἀπριλίου διὰ γενικάς δοκιμάς, αἱ δύοτα διὰ διαρκέσεων ἔνα μῆνα περίπου, μετ' ὁ τὴν 29ην Μαΐου θὰ ἐπιλεγούν τὰ Χάροπες ἐπειλούν τὸ παρθενικόν του πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξίδιον. Ἡ ταχύτης του θὰ φθάσῃ τὰ 29 μίλια, τὰ δὲ δρομολόγια τὸν ὄρισθησαν εἰς 20 κατ' ἔτος καὶ αἱ τιμαὶ τῶν εισιτηρίων εἰς 300 δολλάρια κατ' ἐπιβάτην διὰ τὴν γ'. θέσιν.

Εἰς τὰ συνηρεάσαστα, εἰς τὰ δύοτα κατέληξεν ἡ διάλεξις τοῦ κ. Cangardel, ἀντιτάσσονταν οἱ ἔχοντες ἀντιθέτους γνώμας, δύον ἀφορῷ τὴν ἐγκεταλλεύσην τῶν σούπερ-λάινερ, ὅτι ἡ σύγκρισις τῆς μεταφορικῆς ἴανοτήτης τοῦ «Normandie» καὶ τοῦ «Queen Mary» πρὸς τὰ ἀναφερθέντα ἐννέα σκάφη, ἀτινα ἡδηντο τὸν δύο πλοιῶν δεῖν εἰνετοῦς ἀπολύτως ἀκριβῆς, διότι ἡ ταχύτης τῶν δύο πλοιῶν κολοσσοῦσιν τὴν αἰσθητήν μετανέρτησην τοῦ πλοίου τοῦ οἰνοπήρου τοῦ γραμμῆς ὑπερωκεάνια. Ἐπ' μένοντος ἡ εἰς ἐπιβάτας δυναμικότης τῶν δύο πλοίων δὲν δύναται νὰ τεθῇ—μὲ σύγκρισιν 13.000 ἐπιβατῶν πρὸς 4000, ἄλλ' εἰς πολὺ μικροτέραν ἀναλέγει τὸ γραμμῆς ὑπερωκεάνια. Ἐπ' γεγονός, ὅτι καὶ μόνον τὸ γεγονός, ὅτι αἱ κυρεο-

νήσεις τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν Παρισίων παρέσχον τὴν ὥλαζην τοῦ Κράτους ἀρμόγητρι διὰ τὴν ναυπήγησιν, ἀσφάλισιν καὶ τὴν ἀπόσθεσιν τῶν κεταλαίων τῶν δύο τούτων πλωτῶν κολοσσῶν, πείθει, ὅτι δὲν πρόκειται γ' ἀποβῆναι ἡ ἐξμετάλλευσίς των ἐπικερδῆς.

Διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς Ναυτιλίας

Οἱ βουλευτῆς κ. *Candace* κατέθηκε τελευταῖς εἰς τὴν Γαλλικὴν βουλὴν σχέδιον νόμου προβλέπον τὴν φυσικὴν μεταρρύθμισιν τοῦ ὅλου συστήματος τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῆς ἀναθεώρησιν τῶν κυβερνητικῶν συμβάσεων μὲ τὰς κυμωτέρους ἑταῖρias τῶν ταχτικῶν γραμμῶν. Μολονότι τὸ σχέδιον τοῦ κ. *Candace* ἀποτελεῖ ἐνδήλιον τῆς ἀτομικῆς του πρωτοβουλίας, θεωρεῖται ἐν τούτοις, ὡς ἀπορῷ γενικωτέρας ἡ σύσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, ὅπερ ψηματίζεται μέχρι σήμερον ἀπηρχόλησε τὴν Γαλλίαν καὶ εἶνε βέβαιον, ὅτι θὰ ἔρεψεν τὴν προσοχὴν τούς τὴς κυβερνήσεως καὶ τῶν κοινοβουλευτικῶν κύρων, ὅσον καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

Διὰ τοῦ σχεδίου ἐπιδιώκεται ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἡ ποιοτικὴ κατάστασις τοῦ ὅποιου ἔναντι τῶν ἄλλων σηματῶν εἰνεὶ ἀποτελευτικῆς, λόγῳ τῆς πλαταίητος τῶν Γαλλικῶν πλοίων καὶ τῆς μικρᾶς τῶν ταχτητῶν. Τὰ κάτω τῶν 15 ἑτοῖς σκάφη ἀποτελοῦν τὰ 26 οὐρούν τῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος, ἔσχεται δὲ ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ἡ Γαλλία μετά τὴν Νοσθηγίαν, τὴν Ὀλλαγδίαν, τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Σουηδίαν. "Οσον ἀφοῦ τὰ ταχύτητα, τῶν 276 Γαλλικῶν πλοίων ἀνά τῶν 12 μῆνιν, συμπεριλαμβανομένων εἰς αὐτὰ 25 πλοίων μὲ ταχτητὰ ἀνωτέρων τῶν 18 μῆνων καὶ 46 μὲ ταχύτητα 16 ἔως 18 μῆνων. Τὰ φορτηγά καὶ τὰ μικτὰ σκάφη φύνοντα εἰς τὰ 12 μῆνα κατὰ τὰς δοκιμάς (πράγμα ὅπερ ἀντιπροσωπεύει ταχύτητα ὑπερεσιακήν 10 ἔως 11 μῆνων) ἀποτελοῦν τὰ 15 οὐρούν τοῦ συνολικοῦ Γαλλικοῦ τοννά, καθ' ἣν σπιγμήν ἡ μεσή ταχύτης τῶν νευτερέων πλοίων τῶν ταχτηγοῖς κυμαίνεται σήμερον μεταξὺ 14 ἔως 15 μῆνων. Ως πρὸς τὰ μότορικά, ἡ Γαλλία κατατάσσεται ἐνδεκάτη κατὰ σειράς ἐρχομένης εὐθὺς μετά τὴν Σοβιετικήν Ρωσίαν καὶ κατέχουσα μόνον 250.000 τ. μέτρων.

Ἐπειδὴ εἰς τὴν κρατοῦσαν σήμερον προστατευτικὴν νομοθεσίαν οὐδεμία πρόβλεψις γίνεται διὰ τὴν διατήρησιν ἐπαρχοῦς καὶ συγχρονισμένου ἐμπορικοῦ στόλου, ὁ κ. *Candace* προτείνει διὰ τοῦ σχεδίου τον καὶ πρὸς κάλυψην τῶν ἀμέσων μόνον ἀναγκῶν, νὰ στέρῃ ἡ κυβερνήσης εἰς τὴν πληρωμὴν ἐπὶ δύο ἑτη μιᾶς ἀμοιβῆς 100 φράγκων κατὰ τὸν νοτίου γραῦς εἰς ἔξεινος τοὺς Γάλλους πλοιοκτήτας, οἵτινες θὰ διέλυνον ἐν Γαλλίᾳ ἡ καὶ ἔνον πλοίον, ἔναντι τῆς παρ' αὐτῶν παραγγελίας εἰς τὰ Ἐθνικά ναυπηγεῖα ἑτέρου σκάφους κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον καὶ ἐν ἀναλογίᾳ ἐνός νέου τὸν πρὸς τὸν δύο διαλυμένους.

Διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ἴμισταρένων πλοίων οὐδεμία γίνεται μνεία εἰς τὸ σχέδιον, τὸ δεύτερον μέρος τοῦ ὅποιον ἀναφέρεται εἰς τὸν τρόπον ἀναδιοργανώσεως καὶ ἐνισχύσεως τῆς ναυτιλίας διὰ τῆς τροποποίησης καὶ συμπληρώσεως τοῦ λόγοντος συστήματος τῶν κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων. Τὸ δεύτερον τούτον τεργάλιον ἀναμένεται, ὅτι θὰ προσαλέγῃ τὰς σοβιαφοτέρας συζητήσεις. Εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ ἐπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναγράφεται διὰ τὴν χοήσιν 1935-36 εἰς ἐπιχορηγήσεις καὶ παντοῖας ἀμοιβᾶς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰς συναφεῖς βιομηχανίας πονδύλιον 725 ἔκατον, φράγκων, συμπεριλαμβανομένων 405 ἔκατον, πρ. εἰς ταχυδρομικάς συμβάσεις, 90 ἔκατον, πρ. διὰ τὰς ἀμοιβᾶς τοῦ Νόμου *Tasso*, 40 ἔκατον, πρ. διὰ τὰς ἐπηρεσίας τῆς •Μεσοαζερή• καὶ 40 ἔκατ. πρ. διὰ τὴν συμ-

πλήρωσιν τοῦ σοῦπερ-λάΐνερ *"Normandie"*. Ἐν τῇ πραγματικότητι τοῦ σύνολον τῶν πιστώσεων διὰ τὴν ναυτιλίαν ὑπερβαίνει τὰ 850 ἔκατον.

"Ἐναντὶ τόσων δαπανῶν ἐκ τοῦ Κρατικοῦ Θησαυροφυλακίου, ἐπιτυγχάνονται καὶ ἀνάλογα ἀποτελέσματα: Ὁ κ. *Candace* διετέλεσε τὴν γνώμην, ὃν τοιοῦτον τὸ δὲν συμβαίνει, ἀλλ' οὔτε καὶ εἰνεὶ δυνατὸν νὰ συμβῇ, ἐφόσον αἱ ναυτικαὶ ὑπηρεσίαι δὲν ἔχουν ὄργανων ἐπὶ τῇ βάσει μιᾶς πραγτικῶν περιφερείας καὶ ἐπωφελοῦς κατανομῆς τῶν γενιτωτέρας ἀξίας ταχτικῶν ἡμικαταστῶν γραμμῶν καὶ τῶν ἰδιωτικῶν τοούτων. Ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ὁ κ. *Candace* παρατηρεῖ ὅτι προέρχεται ἡ ἀναθεώρησις ὅλων τῶν Κρατικῶν συμβάσεων διὰ τὰς ταχυδρομικάς γραμμάς, ἀφοῦ προηγουμένως ἐπιτευχθῆναι πλήρης διάκρισις μεταξὺ τοῦ κυβερνητικοῦ πεδίου δράσεως ἐν τῇ ναυτιλίᾳ καὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχορηγήσεως, ὥστε νὰ πάνων ἡ ἴμισταρή της συμφέρειν οὐμέρον ἐπὶ τοῦ παραπάνω τοῦ αὐτεκπεμπούμενού τοῦ.

"Η τοιάντη κρατικὴ ἀρμόγητρη ἀπό τοῦ Διπλαίου Τύπου καὶ τῆς *Notion* Ἀμερικῆς. Αἱ ζημιές ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἡμικαταστοῦ τούτου στόλου καταβάλλονται ἀπὸ τὸ Δημόσιον, τὸ ὅποιον συγχρόνως ἔχει παράσχει τὴν ἐγγύησίν του διὰ τὰ κεφαλαία καὶ τοὺς τόκους τῶν δανείων τῶν συναφθέντων διὰ τὴν ναυπήγησίν του.

"Τὰ ἀνάκοντα εἰς ἰδιωτικάς ἑταῖρias πλοία, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 78 οὐραν τῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος, θὰ ἐλάμβανον—κατὰ τὸ σχέδιον *Candace*—πλήρη τῆς ἔξ 140 ἔκατ. πρ. ἐπηρειαὶ ἐπιχορηγήσεως τοῦ Νόμου *Tasso* καὶ πρόσθετον τοιάντην ἴσου ποσοῦ. Τὸ πρόσθετον κονδύλιον θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἔξουκονητη ἀπὸ τὴν ἀναθεώρησιν τῶν συμφωνῶν διὰ τὰς ταχυδρομικάς γραμμάς καὶ ἀπὸ τὴν κατάργησιν διαφόρων ἄλλων δευτερεύοντος σημασίας ἐπιχορηγουμένων ὑπηρεσιῶν, αἵτινες δὲν ἔνέχουν τὸν καρακατήρα *"Εθνικόν* συμφέροντος. "Ἐναντὶ τῆς ἐνισχύσεως ταύτης, καθὼς καὶ δὲ, ἄλλων συμπληρωματικῶν προστατευτικῶν μέτων καὶ προνομίων τῆς Γαλλικῆς σημασίας εἰς τὸ Ἀποικιακὸν ἐμπόριον, θὰ καθίστατο ἐφικτόν εἰς τὸν ἐλεύθερον ἐφοπλισμὸν νὰ προσαγάγῃ τὴν ἐργασίαν του καὶ νὰ συμβάλῃ ἀναδημονιγικῶς εἰς τὴν ὄλην ἀνορθωτικήν προσπάθειαν.

Τὸ πλήρες κείμενον τοῦ νομοσχεδίου τοῦ κ. *Candace*, ἔχει ὡς ἔξις:

"Αρθρον 1.—Ἐπὶ δύο ἑτη, ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος

**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**

νόμου, χρονιγείται παρά της Κυβερνήσεως άμοιρη 100 φρ. κατά τον γκρός εἰς τοὺς Γάλλους πλοιοκτήτας, οἵτινες θὰ διέλυνον Γαλλικά ή ξένα σκάφη ἐν τῇ Χώρᾳ, ἡπο τὸν δρόν τῆς συγχρόνου πλαφαγελίας νέου τοννάς εἰς Ἐθνικά ναυπηγεία κατά ποσοτικὴν ἀναλογίαν ἔνος νέου πρὸς δύο διαλυμέντας. Τὰ ὑπὸ τὴν κατοχὴν Γάλλων πλοιοκτητῶν οικήτηταν θὰ προσεφέροντο πρὸς διάλυσιν δέον τὰ τελοῦν ἐν κινήσει ἢ οὐ ἔχοντα τὴν ἀνοτάτην πλάσι μᾶς ἐταφίας Νησιγνώμονος, ἀνγγνωσμένης ἀπὸ τὸ Γαλλικὸν Κράτος.

"Α θρόνον 2.—"Η ἀναθεώρησις ὅλων τῶν μεταξὺ κυβερνήσεως καὶ ναυτικῶν ἐταφίων συμφωνῶν ὁ ἄρχιση ἐντὸς τοῦδε μηνὸν καὶ θὰ ἡποβληθῇ ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς βουλῆς ἐντὸς ἔνος ἑτοῦ, ἀπὸ τῆς Νομοθετικῆς κυρώσεως τοῦ παρόντος νόμου.

"Α θρόνον 3.—Αἱ νέαι συμφωνίαι θὰ καλύπτουν μόνον τὴν λειτουργίαν τῶν κρατικῶν γραμμῶν, κατ' ἀναλογίαν κατανομῆς, καθορισθεῖσαι παρὰ τῆς Κυβερνήσεως.

"Α θρόνον 4.—"Ἐν ἐτῷ τημάτων τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἀσκῆ τὸν ἔλεγχο διὰ τὴν αὐστηρὸν ἐφαρμογὴν τοῦ προηγουμένου ἀρθροῦ καὶ θὰ ἔχῃ τὴν πληρεξούσιότητα νὰ φροντίζῃ διὰ τὴν ἀναδιογάνωσιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς διὰ θαλάσσης ἐπικοινωνίας τῆς Γαλλίας μετὰ τῶν Κτησεών τῆς. Τὸ ἴδιον τημῆνα θὰ ἐποπτεύῃ διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν κρατικῶν γραμμῶν καὶ θὰ ἐνεργῇ δι' ὅλας γενικῶς τὰς προμηθείας τῶν κυβερνήτικῶν πλοίων.

Καὶ ἄρθρον 5.—Μία ἕμελής γνομοδοτική ἐπιτοποή, περιλαμβάνουσα ἀντιπροσώπους τοῦ "Υπουργείου, τῶν ἐποπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων θὰ συσταθῇ παρὰ τῷ ὑπουργείῳ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Η ἐπιτοποή αὗτη θὰ γνομοδοτῇ ἐφ' ὅλων τῶν ζητημάτων, ποὺ ἀφοροῦν τὸν ἔλευθερον ἐποπλισμὸν καὶ τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς κυβερνήσεως.

Ο στόλος τῶν πλοίων-ψυγείων

Τὸ ξήτημα τῆς ἑξαρετικῆς σημασίας τῶν πλοίων—ψυγείων διὰ τὴν Ἐθνικὴν ἀμύναν τῆς Γαλλίας ἐν περιπτώσεις πολέμου, ἀπηγόρευτος κατὰ παρέδοσις τοὺς ναυτικοὺς κόκκλους καὶ τὸν τόπον, ἀποτελεῖ δὲ κοινὸν σύμμερον ἀντικείμενον τοῦ ἀσκόποντος τοῦ ηγεμονὸς τῆς Χώρας ἢ τὸν ἔγκαταστασιῶν ψυγείων, εἰς τρόπον διὰ τὸν διάστημα τῆς Χώρας ἢ τὸ ηγαγκασμένην νὰ προσφέρῃ εἰς τὸ Βρεταννικὸν ναυτικὸν διὰ τὰς μεταφορὰς ὥρισμάτων τραφίων καὶ διατηρημένων κρεάτων ἀπὸ μαρκυρίους ὥρισμάτων λιμένων φορτωσεως. Μεταπολεμικῶς μερικοὶ Γάλλοι ἐποπλισταὶ, τούχοις τῆς κυβερνητικῆς ἀγαθείας, ἐναυπήγησαν εἰς τὰ στόλων ψυγείων παραλιακάνετα 23 ἀσκῆ, τῶν δύοις αἱ φυκτικαὶ ἐγκαταστάσεις ἐκ 50.000 τ. d.w. εἰχον ἐπηράσθαι μεταφορικὴν ἰκανότητα 170.000 εἰς 200.000 τόννων φορτίου, ἀναλόγως τῶν ἀποστάσεων.

Μέχρι τοῦ 1927 ὁ στόλος αὐτοῦ εἴρεν ἐπαρκῆ ἀπασχόλησιν. Μετὰ τὴν ὑφασμάτων ὅμως τῶν εἰσαγωγῶν διασρόν καὶ τὸν καθέρων τῶν περιοριστικῶν μέτρων εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν ἀμπέρον, τὰ σκάφη ταῦτα δὲν ἡδυνήθησαν νὰ ἔργασθον ἀποκεκριμένα. Πλεισταὶ δὲν αἰτοῦν ἐπωλήθησαν, παρέμειναν δὲ εἰς Γαλλικάς καταρράκτης σύμμερον πλωτά ψυγεία δὲν εἶχαν μεταφορικής ἰκανότητος 95.000 εἰς 135.000 τόννων ἐπηράσθαι μόνον. Τὸ Γαλλικὸν Ναυτικὸν ἐπιτελείον ὑπολογίζει δὲτοῦτο τὸν πολιτικὸν φυγείων θὰ φύσουν εἰς τὰς 500.000 τόννων, ἐγένετο δὲ καταλλήλος εἰσήγησις, δημιούργησεν δὲ τὸν 23.000 τόννων ἀναστατωτό περιτέρω μείωσις τῆς χωρητικότητος τῶν πλευτῶν φυγείων. Προύταθή συγχρόνως ἡ ἔλευθερά εἰσαγωγῆς ποσότητος κατεψυγμένων κεράτων διὰ τὴν ἐπαύξην τῶν ὑφισταμένων στρατιωτικῶν ἀποθεράτων, ἀτίνα δὲν ἔξαρχον, εἴμιν δι' 6 μόνον ἡμέρας, καθὼς καὶ ἡ παροχὴ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ψυγείων Κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως κατὰ κυβικὸν μέτρον κενοῦ φυκτικοῦ χώρου, δηστὶς λόγῳ τῆς ἀλλετίψεως ἐπαρκοῦς φορτίου δὲν καλύπτεται; ἀπὸ νῦν δημιουργούμενα ταξίδια.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

23, T. MARY AVE,
LONDON E.C. 3

ΔΑΝΕΙΑ TELEGR ANGELLUSI, TEL. AVENUE 3466 & 3467 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Η ύποθεσις τοῦ "L' Atlantique"

Κατόπιν αἰτήσεως τῶν συνηγόρων τοῦ "Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν τοῦ ἀποτελεφρούτος Γαλλικοῦ λαϊνερ" "L' Atlantique" ἔνα τμῆμα τοῦ σκάφους, τὸ ὅποιον διέφυγε τὸν ἐπὸν πορές καταστρέψαν, ἀσφαγίσθη ἵνα τὸ σκάφος, ὃπου καὶ διεπιστώθησαν μερικαὶ ἄγνωστοι εἰσέτι ἀποκεπαλατοῦσι τοῦ σκάφους μέχρι σύμμερον διάφοροι παραστάται, κατέβασται τοῦ σκάφους εἰς ἀλλὰ τοῦ πλοίου διαμερίσματα. Κατόπιν τούτου, ἐν συμφωνίᾳ δικαστῶν, δικηγόρων καὶ πραγματογνωμόνων, ἀπειρασθήσθη, δημοσίᾳ συνεχίση τὴν ταύτην ταύτην ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐρευνώντας εἰδικός ναυτικος μηχανικός, Ἱποστριβεῖται ἡ γιώμη, διὰ τὸ πῦρ, τὸ ὅποιον κατέστρεψε τὸ σκάφος, διέβιλται εἰς ἐραχύν κύκλωμα, συνεπάθεια στοιχηθῆ καθ' ὅλους τοὺς κανόνας ἀσφαλείας.

Γερμανία

Η ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος τοῦ Αμβούργου

Τὸ προσπάθεια τονώσεως τῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ Αμβούργου καὶ τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ λιμένος του, ἔναντι τῶν κυριωτέων, λιμένων τῆς "Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης, φαίνεται δὲτοῦτογχάνει, ἐάν κρίνῃ κανεῖς ἀπὸ τὸν ἀσκόποντον χαρακτηριστικὸν πίνακα τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ Αμβούργου, τῆς Βρέμης, τοῦ Ρότερνταρ καὶ τῆς Αμβέρσης. Οἱ διὰ τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης ἀριθμοί, ἀνέρχεταιν' ἡ ἀλλοιωθεῖσαν ἐλαφρῶς, διὰτεταρτεῖται εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης, ἀλλά κατατεταρτεῖται εἰςτι: ἡ ἀπίσχημος στατιστική.

Κατάπλοιοι σκαφῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης

		1934	1933	1929
Αμβούργον	(χιλιάδες τόννων)	18.484	17.822	21.965
Αμβέρσα	>	17.454	17.375	20.676
Βρέμη	>	7.939	7.236	8.652
Ρότερνταρ	>	17.947	15.296	21.545

Κτετεῖσκανται ἀπὸ τὴν συγκριτικὴν ταύτην στατιστικὴν διὰ τὸ λιμένην τοῦ Αμβούργου-ήδην γάρ νὰ ἐπανακτήσῃ τὴν γένεσιν του, ἔναντι τῶν Ρότερνταρ, ἡ παροργὴ τοῦ ὅποιον ἐμπλωθῆ ἡ, κατὰ ἀπὸ τοῦ 1929. Εναντὶ τῆς προπολεμικῆς περιόδου, ἡ θέσις τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος τῆς Βρέμης (Bremen-Bremervorhaven) ὑπέστη μικρά τινα ἐπιπτώσειν, διότι πολλαὶ φορτώσεις διεξαγόμεναι μέσον δένοντων λιμένων, ἀστράφησαν τελευταῖς πρὸς αὐτόν, χωρὶς διωρεῖ καὶ νὰ είναι δέρπιον, δένον θὰ συνεχισθῇ τοῦδε καὶ εἰς τὸ μέλλον. Ως πρὸς τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης, ἐλάχιστα ὑφελήθη ἀπὸ τὴν αὐθητισμούσαν κίνησιν ἀκατεργάστων ὅλων. Η ἐμπορικὴ ἐξ ἀλλού κινησία τῶν τεσσάρων λιμένων δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

Εἰσαγωγαί

		1934	1933	1929
Αμβούργον	(εἰς χιλιάδες τόννων)	14.009	12.920	18.803
Αμβέρσα	>	10.681	10.048	12.442
Ρότερνταρ	>	16.004	13.786	22.948
Βρέμη	>	2.801	2.589	4.031

Έξαγωγαί

		1934	1933	1929
Αμβούργον	(εἰς χιλιάδες τόννων)	6.249	6.660	9.771
Αμβέρσα	>	8.143	7.297	11.998
Ρότερνταρ	>	9.871	8.365	13.546
Βρέμη	>	3.322	2.126	2.435

Ἐκ τοῦ συνόλου τῆς εἰσαγωγῆς καὶ ἑπτατηρῆς προσύπται διὰ τὴν κινησία καὶ τῶν τεσσάρων τούτων λιμένων ὑπῆρξε κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος διωτέρω, ἔναντι τοῦ προηγουμένου. Οἱ λιμένη τῆς Βρέμης δεικνύεται αὐξησίαν 29.9 σο τοῦ 1933, τοῦ Ρότερνταρ 16.8 σο, τῆς Αμβέρσης 8.5 καὶ τοῦ Αμβούργου 3.5 σο, φαίνεται δὲ περισσως, διὰ τὴν γένεθη ἐργος τῶν εἰς τὸ

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

χόμα φορτίων, παρά τών κατά τεράχια. Αι αφίξεις εἰς τὴν Βρέμηνν Ἀμερικανικοῦ βάμβακος ἐμπαιγμήσαν, ἀλλὰ παραλήλων ηδηθύνουσαν οἱ δι' αὐτῆς μεταφοραὶ ἔγχωριων γαννημάτων. Ἡ Ἀμερίκα διετήρει τὴν κλητηνὸν τοῦ ἁστερικοῦ ἐμπορίου τῆς κατά ποσοστό 86 σενταὶ τοῦ 1929, τὸ Ἀμερικανικὸν κατά 76 σενταὶ τὸ δὲ Ρόττερντον καὶ ἡ Βρέμη κατά 70 σενταὶ.

Ἡ ὑπεροχὴ τῆς Ἀμερίκης εἰς τὸ μετά τοῦ ἁστερικοῦ ἐμπόριον ὀφείλεται: εἰς τὰ παραχωνῆάντα ὅποι τοῦ Βελγίου προνομία διὰ τὴν μέσον τοῦ Ρήγου ἐμπορικὴν κίνησιν, ἐνῷ ἐξ ἄλλου τὸ Ρόττερντον παρουσίας τὴν μεγαλιστινὴν αὔξησιν, ἀπολυτοῦ ἡ σχετικὴν, διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τὰς ἐξαγωγὰς. "Οσον ἀπερὶ τὸ ἁστερικὸν ἐμπόριον, ἡ Βρέμη παρουσίασεν αὐτῆς 66.3 σενταὶ τοῦ 1933, οὐδὲν διμορφόν μᾶλλον τεχνητὸν, ὀφείλομένην εἰς τὸ ἁστερικόν μεταρρυτικὸν πρεγαρματα, τὸ δέποιτο μετέπειτας τὴν κίνησιν εἰς τὰς φορτώσεις τῆς μεταλλουργικῆς διοργανιστικῆς. Ἐάν αἱ φορτώσεις αὔξει: ἀφαίρεσθων, τότε ἡ κίνησις τῆς Βρέμης ἐναπεμένει μὲ 1.859.000 τ. διὰ τὸ 1934 ἐναντὶ 2.398.000 τ. τοῦ 1933. Μικρὰ τις πτώσεις ἐσηματίθηται καὶ εἰς τὸ Ἀμερικανικόν, λογφ τῶν δυσχερειῶν εἰς τὰς δοποὺς ποσοστούς: τὸ Γερμανικὸν ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον.

Δανία

"Επιχορήγησις διὰ τὴν γραμμὴν N. Υόρκης

Ἡτο ἔνεκαθεν γνωστὸν, διτοι οἱ Δανοὶ ἐφοπλισταὶ, δημοσιοὶ οἱ Σουηδοὶ καὶ οἱ Νορβηγοὶ συνάδεσθαι τῶν, ἀπέκρουν πάντοτε τὸν κρατικὸν παρεμβατικὸν εἰς τὰ ζητήματα τῆς ναυτιλίας. Διτοι ἀπό τὸν λόγον Ιταλίαν προσκάλεσαν αἰσθησιν τὸ γεγονός, διτοι ἡ Δανικὴ ἑταῖρια «United Steamship Co» ἀπηρθυμόθη πρὸς ἡμερεῦν πρός τὴν κυβέρνησιν τῆς Κονγρέξου τοῦ Λαγκανῆς η ἐπί τῶν Σκανδινανίκων λιμενῶν πρός τὴν Αμερικὴν γραμμὴν τῆς Αναφέρεται: εἰς τὴν αἰτίαν, διτοι μία νέα κατάστασις ἐδημιουργήθη εἰς τὴν ναυτιλίαν, λόγφ τῆς παγκοσμίου σικονομικῆς κρίσεως, γίνεται δὲ μνεῖα τῆς ἐκ 2 ἑκατοντ. λιρῶν Βετανίας ἡ οἰκονομικὴ πρός τὴν φορτηγόν, χωρητικοτητὰ τῆς. Ἐφεστάται ἐπίσης ἡ προσοχὴ ἐπὶ τὸν γεγονότος, διτοι δικαιοί τῶν πλοίων τὰ πλοῖα ἐκταλούν τακτικὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἡνωμ. Πολιτειῶν, ἐπιχεγγούν ταῦτα ὀμάσωτα ἡ ἐμπέστη.

Ωτο παράδειγμα φέρεται ἡ «American Scantic Line». Ἡ ἑταῖρια αὐτῆς διατηρεῖ τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Κονγρέάτων καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, δημοσιοὶ καὶ ἡ Δανικὴ «United Steamship Co», λαρβάδεις: δὲ ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τῆς Βασιγκτονίου ἐπιχορήγησιν ἀντιστοιχῶς εἰς 3.000.000 περίπου Δανικῶν λιμενῶν. «Αντικαμενικές συνόπτες τῆς ήτοι οὐρανού τῆς «Scandinavian American Line» ἀπὸ τὴν «United Steamship Co» καὶ ἡ ἀναξάρτητος παρακτίας ἔργασία τῆς. Μολονοῦται ἐν προκατεμένῳ τίποτε τὸ δριστικόν δὲν ἀπειροτοιχίη εἰστει, γίνεται, ἐν τούτοις, λόγος καὶ περὶ προσαρχόντος προσκήνων: ὅποι τῆς ίδιας ἑταῖρικης νέου τονοῦ, μὲ τὴν προσθήκην, μᾶλιστα, διτοι θα ἐπιδιωκθῇ ἡ ναυπηγήσις δύο ἢ τριῶν λαΐνερρ νέου τύπου καὶ μεγαλύτεράς καὶ τητικότεράς φορτίου, ἀτινα θα εισάθετον καὶ πολυτελῆ διαμέρισματα δὲ ἐπιβάτας.

Ἡνωμ. Πολιτεῖαι

Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα

Ἡ «Journal of Commerce» τῆς Νέας Υόρκης, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συνεργασίας τοῦ προέδρου κ. Ρούθελτ μετά τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Black, προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς ἐλέγχου τὸν ταχυδρομικὸν διὰ τὴν ναυτιλίαν συμβολαῖσιν, πληροφορεῖται ὅτι τὸ νέον ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς Χώρας πρόσκειται νά τεθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐπὸ τὴν γραμμὰ τῆς Χώρας πρόσκειται νά τεθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐπὸ τὴν γραμμὰ τοῦ Αμερικανικοῦ Κογκρέσου. Ἡ αὐτὴ ἐφημερίς προβλέπει,

ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στοιχείων που συνεκέντρωσε, ὅτι τὸ νέον πρόγραμμα καυθορίζει τὰς καταβληθησομένας εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς πλοιοκτῆτας ἐπιχορηγήσας εἰς τὸν ποσοῦ, διὸν ἐπαρχεῖ διὰ νά καλύψῃ τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους ναυπηγήσεων εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτεῖαις καὶ τὴν διαφορὰν τῶν δυανονταί τοῦ παρελθόντος εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν ταχυδρομικῶν συμβολαίων, θ' ἀσπίται ἡδη ἀνθηρός ἔλεγχος τῶν διατεθησομένων ἐπὸ τῆς ναυτιλίας κεφαλαίων.

Ἄντι τῆς καταβολῆς εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν κιβωτηνιτικῶν ἀμοιβῶν πρὸς κάλυψην τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους ναυπηγήσεων, τῆς προσχορημένης ἀπὸ τὰ ἀκριβώτερα ὑλικά καὶ τὰ ὑψηλότερα ἐργατικά ἡ μερομήσια, ἡ Ἀμερικανικὴ κυβέρνησις θὰ καλύψῃ ἡ προσθήτης τὴν διαφορὰν ταύτην καὶ, τρόπον τινά, θ' ἀγοράζῃ τὸ ναυπηγόντων σκάφος, δὲ πλοιοκτήτης τῶν πληρώνεις εἰς τὸ Δημόσιον Θησαυροφυλάκιον τοῖν τὴν ἐν λόγῳ διαφορᾶν εἰς ἑτησίας δόσεις ἐπὶ μίαν περίοδον 20 ἑτῶν ἡ καταβολή.

Λόγον χάριν, διτοι εἰς ἐφοπλιστῆς ἡ μία Ἀμερικανικὴ ἑταῖρια ἐπιθυμεῖ νά ναυπηγήσῃ ἔνα πλοίον, τὸ κόστος τοῦ ὅποιον φθάνει εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα 5.000.000 δολλαρίων, διτοι ἐπὶ πλέον διαφορὰ τοῦ κόστους ἐναντὶ τῆς κατασκευῆς τοῦ ιδίου πλοίου εἰς τὸ ἔχετεικὸν τοῦ 40 οἰοντος τῆς ἀξίας τοῦ, ἡ κυβέρνησις θὰ καταβάλῃ ἡπ' εὐθείας εἰς τὰ ναυτηρεῖα ποσό 3.000.000 δολλαρίων, εἰς πιστοποιητὸν τοῦ ἔνδιαφερομένου ἐφοπλιστοῦ, διτοι καὶ θὰ τὰ ἀποδώῃ εἰς τὸ Δημόσιον κατὰ δόσεις. Ἡ κατατίμησις ἡπ' ἐτέρου τῶν ἐπὶ πλέον δαπανῶν ἐξεπλακεύσεως τῶν νεοτεύκτων πλοίων, θὰ γίνεται ἐπὸ προφῆτην ἐκπτώσεως τίνος τῶν ἑτησίων δόσεων, εἰς τὰς ὁποῖας θὰ ἴποχεοῦται ὁ ἐφοπλιστῆς πρὸς τὴν κυβέρνησην.

Διτοι τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νέον ἀποδομῶν προγονάματος θὰ παραστῇ ἀνάγκη νά τροποποιηθῇ ὁ Νόμος ὁ παρέχων πίστοιν 230 ἑκατ. δολαρίων διὰ ναυτηρικὰ δάνεια, ὅποτε νά ἐπιτραπῇ ἡ κατασκευὴ πλοίων διὰ λομὸν τῆς κυβέρνησης. Πρὸς τὸ παρόν αἱ νυνεπηνηταὶ προκαταβολαὶ 75 οἰοντος εἰς δάνεια διὰ νέας ναυπηγήσεως παρέχονται εἰς τὸν ἔνδιαφερομένον ἐφοπλιστὴν, ἀφοῦ προγονημένοις οὗτοι πληρώσῃ τοῦ 25 οἰοντος τοῦ κόστους τοῦ πλοίου εἰς τὸν ναυτηρόν. Ὅπερειζητος εἰς τὸν προέδρον Ρούθελτ, διτοι διὰ τῶν ἡπ' εὐθείας προσπάθειας παραγγελιῶν τῶν πλοίων, θὰ ἐπιτευχθῶν μεγάλαιοι οἰκονομίαι. "Οσον ἀφοῦ πρὸς τὴν τύχην τῶν 43 ταχυδρομικῶν συμβολαίων, τὸ νέον πρόγραμμα θὰ είνει φειδωλόν εἰς ἐπιχορηγήσεις. Ἡ ἐπὶ τῶν συμβολαίων τούτων ἀπόδοσις τοῦ Αμερικανοῦ προέδρου θὰ γνωστοποιηθῇ μέχρι τῆς 30ῆς Ἀπριλίου.

Θὰ διαλυθῇ τὸ «Leviathan»;

"Ἔπο τῆς «United States Lines» κατεβάλλεται ἀπὸ τίνος προσπάθειας ὑπὸ ἀπαλλαγῆ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς, δημοσιοὶ ἐξακολουθοῦ νά κρατῇ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ τὸ διαπλανητὸν ὑπερωκεάνιον «Leviathan» χρίνεται: δὲ οὐ πράγματι: ἐπιδιώκεται νά παραληφθῇ τὸ σκάφος τοῦτο διὰ τῆς κυβέρνησης καὶ νά διαλυθῇ, ἀν' αὐτοῦ δὲ νά κατακυρεσθῇ ἐνα τρίτον σκάφος, δημοσιοὶ πρὸς τὰ ὑπάρχεια τοῦ «Washington» καὶ «Manhattan», ἵνα δὲ αὐτῶν ἐξακολουθοῦνται νά γίνονται «Leviathan» καὶ «Manhattan» εἰς ἐπιχορηγήσεις. Ἡ ἐπὶ τῶν συμβολαίων τούτων ἀπόδοσις τοῦ Αμερικανοῦ προέδρου θὰ γνωστοποιηθῇ μέχρι τῆς 30ῆς Απριλίου.

"Ὄρο τῆς «United States Lines» κατεβάλλεται ἀπὸ τίνος προσπάθειας ὑπὸ ἀπαλλαγῆ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς, δημοσιοὶ ἐξακολουθοῦ νά κρατῇ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ τὸ διαπλανητὸν ὑπερωκεάνιον «Leviathan» χρίνεται: δὲ οὐ πράγματι: ἐπιδιώκεται νά παραληφθῇ τὸ σκάφος τοῦτο διὰ τῆς κυβέρνησης καὶ νά διαλυθῇ, ἀν' αὐτοῦ δὲ νά κατακυρεσθῇ ἐνα τρίτον σκάφος, δημοσιοὶ πρὸς τὰ ὑπάρχεια τοῦ «Washington» καὶ «Manhattan», ἵνα δὲ αὐτῶν ἐξακολουθοῦνται νά γίνονται «Leviathan» καὶ «Manhattan» εἰς ἐπιχορηγήσεις. Ἡ ἐπὶ τῶν συμβολαίων πλανῶν πρότασις 3000 λιρῶν διαβάτης εἶναι τὸ πρότερον. Ἡ γνώμη αὐτῆς δημοσιεύεται, λέγεται: δὲ διτοι ἀπὸ τὰ ἔκ-

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

τελεσθέντα κατά το παρελθόν έτος ταξίδια του *Leviathan*: απεκόμισεν ή πλοιοκτήτρια έταιρα μεγάλη 100.000 λιρών.

Κατά συμπληρωματικάς ή Νέας Ύφρης πληροφορίας ή ναυπήγησις τού τρίτου Αμερικανικού λαϊναρ, φαίνεται, ότι: άπειρασίσθη δριστικός. Τό νέον αιάρας θά είναι 30.000 τ. γκρές, γιαν κατά τι μεγαλύτερον των *Manhattan* και *Washington*, 20.000 τ. ή 20.000 τ. ή αναπτύσσεται και μεζονά ταχυτητά. Έπ' αὐτού θά έφαρμοσθεῖν χρειάζεται τροποποιήσεις και έστισης, άπορρευσεις: άπο τα νεώτερα ταχινά δεδομένα, τέσσερας ή πρές το σχήμα του σκάφους και τάς μηχανάς προσώσεων του, δισσον και εἰς τάς ξωταρικάς διαρρυθμίσεις των διάταξες διαμερισμάτων του.

Ιαπωνία

Τὸ νέον σχέδιον «διαλύσεων καὶ ναυπηγήσεων»

Τὸ νέον Ιαπωνικὸν σχέδιον διαλύσεων—ναυπηγήσεων, περὶ τοῦ ὅποιον λεπτομερῶς καὶ ἄλλοις ησχολήθησαν τὰ *Ναυτικά Χρονικά*, πρόκειται νά τεῦθη εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς Ιης Απολίου. Οἱ Ιαπωνικοὶ ναυτικοὶ κύκλοι δὲν δεινούνται καὶ τόσον ιανοποιημένοι ἀπὸ δρισμένας διατάξεις τοῦ σχέδιον, αἵτινες περιορίζουν τὴν ἀτομικὴν τῶν πρωτοβούλων, δισχεδαίνουν τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν, διότι τεῦθην νά ἐπανέησουν τὴν ἴμιαταμένην σπάνιαν τοῦ *Έθνους τοννᾶς* φορτηγῶν σκαφῶν καὶ ενούσιων τῶν συναγωνισμῶν τῶν λάινερος πρὸς τὰ *tramps* ἄφ'. ἔνος, καθὼς καὶ τὴν ἐπικράτησιν τῶν μεγάλων ἐταιριῶν ἔναντι τῶν μεμονωμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Οἱ θιγόμενοι πλοιοκτῆται ἐποστηρίζουν, ότι τὸ σχέδιον ἐμποδίζει τὴν παρ' αὐτῶν διατήρησιν τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν των καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, λόγῳ τῆς διαλύσεως τοῦ φορτηγοῦ τοννᾶς καὶ τῆς ναυπηγήσεως ἀντ' αὐτοῦ μόνον λάινερος. Καρκητοικὸν τῆς ἀναπτυξῆς τῶν δύον τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας ἐν Ιαπωνίᾳ, ἀποτελεῖ καὶ τὸ γρανούς ὅπι 1/2 ο) μόνον τῆς ὀλικῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας ἕφισκεται ἐν παροπλισμῷ καὶ ὅπι 60 ζένα σούρη 178.000 τ. d.w. πρόστιν ἀνάγκη νά γενιλοθοῦν, πρὸς ἔξυπητήσιν τῶν ἴμιαταμένων μεταφρούν ἀναγκῶν.

Ἡ ομηρούμενή αἰσθητῇ ἔλευψις *tramps* Ιαπωνικῆς γηραικούτητος, θεωρεῖται παρ' αὐτῶν, ὡς ἀμεσος ἀπόρροια τῶν κατά τὰ τελευταῖα ἐτὴ ἀθρόων διαλύσεων παλαιῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τὰς διατάξεις δὲ τοῦ σχέδιον ἀκριβῶς, αἵτινες τείνουν εἰς τὴν παράτασιν τῶν σημεριῶν ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένων τούτων δισχεδιών, ἐπιδιώκουν νά τροποποιήσουν οἱ Ιαπωνικοὶ πλοιοκτῆται.

Τὸ νέον σχέδιον προβλέπει τὴν διάλυσιν ἐνὸς παλαιοῦ τοννᾶς μὲν ἀντικατάστασιν ἐνὸς καινοτόμος, οἱ δ' ἐφοπλισταὶ ζητοῦν, διοις ή Κυβερνητοὶ παράσηη ὠρισμένας ἔξαιρεσις εἰς τὴν διατάξιν ταῦτην καὶ μειώσην ἐν ἀνάγκῃ πατών 20 ἐν 30 ο) τὸ πρὸς διάλυσιν τοννᾶς. Ζητοῦντας ἀλόγη οἱ Ιαπωνικοὶ πλοιοκτῆται, διοτι δύνανται, βάσει τῆς Κρατικῆς ἀρωγῆς, νά ναυπηγοῦν νέα σούρη πρὸς τὸ παραδόσουν πρὸς διάλυσιν τὰ εἰς ζεῖδας τῶν παλαιῶν.

Ἐτέρα ἐπίμαχος διατάξις καθορίζει ότι ὑποχρεοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ νά κατασκευάσουν σκάφη προσορίζομενα μόνον διὰ μεταφροῦ σεμπορευμάτων, τούτο δὲ πρὸς ἀπόφρυνην τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν μεγάλων Ιαπωνικῶν ἐπιβατηγῶν φορτηγῶν πλοίων. Καὶ τῆς διατάξεως ταῦτης ζητοῦν τὴν τροποποίησιν οἱ ἐφοπλισταὶ, εἰς τρόπον ὥστε νά δύνανται νά παραγγέλλουν σκάφη προσορίζονταν κυρίως—ἄλλ' οὐχὶ καὶ ἀπολύτως—εἰς τὴν μεταφροῦν ἐμπορευμάτων.

Αἱ ἀσφάλειαι τῶν σκαφῶν

Μετά μίαν περίου διετίαν ἀδειαστήτησε καὶ συζητήσεων, φαίνεται: ότι διευθετεῖται τὸ ζῆτημα τῶν ἀσφαλειῶν τῶν Ιαπωνικῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ἀλλοδαπῆς ίδιᾳ δὲ εἰς τὴν ἀσφαλειστικὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Κατά τὰς διαδικασμένας πληροφορίας, ἀριθμός τις Ιαπωνῶν πλοιοκτητῶν προστάθησε τελευταῖς τὸν ἀπαλλαγῆ τῆς ἐπιρρεῆς τῆς ἐπιτοπίου ἀγορᾶς καὶ νά τὸ τοποθετηθεῖ τὴν ἐργασίαν ἀσφαλειστεως τῶν σκαφῶν του εἰς τὸ διεθνὲς πλαίσιον, δέσσει τοῦ ἀλευθέρου συναγωνισμοῦ. Επειδήτεις: διοτι θά γιγεται εἰς ἐπιτυχές τέρπα, μολονότι τούτο θά γιγεται εἰς δάρος τῶν ἀσφαλειστῶν, λόγῳ τοῦ δημιουργηθέντος συναγωνισμοῦ.

«Ηδη ἀπὸ μίαν ἡμιεπίσημην ἀνακοίνωσιν ἔγνωσθη ότι ἐπῆλθε συμφω-

νία μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μετιῶν εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν ἀσφαλειστῶν, οἵτινες συμπετέχουσι: εἰς τὰς ἀσφαλειστικὴν Ιαπωνικῶν κινήσιμων πρόξ τῶν σκοπὸν διώξεις (ἔξιρουμένων τοῦ ἐπι: μαρκέντων χρειάζονται: εἰς τὸ ζῆτης εἰς τὴν Λονδίνειον ἀγοράν, ὡς ἀντασφάλειαι: μόνον τῶν ἀρχικῶν ἀσφαλειστῶν τῶν Ιαπωνικῶν ἀσφαλειστῶν της *Japaneese Hull Insurer's Union*.

Προστίθεται εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν, ότι ή συμφωνία ἔγένετο δεκτὴ παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν καὶ ἀνεγνωρίσθη ότι: ή «Ἐνωσις τῶν Ιαπωνῶν ἀσφαλειστῶν» εἶναι ή μόνη ἀρμόδια νά κρινῃ καλλίτερον τὰς ἀξίας τῶν Ιαπωνικῶν σκαφῶν, παρ' ὅσον εἶναι οἱ ἀλλοδαποὶ ἀσφαλεισταὶ καὶ νά κανονίζῃ ἀναλόγως κατά τὰς περιστάσεις τὴν ὑψησιν ή τὴν ἔκπτωσιν τῶν ἀσφαλειστῶν.

Ιταλία

Οἱ περιορισμοὶ εἰσαγωγῆς γαιανδράκων

Η Ἰταλικὴ κυβέρνησις, διὰ τὴν ἰσοσκέλειαν τοῦ ἐμπορικοῦ ιδεούματος τῆς Χώρας, προέβη τελευταῖος εἰς τὴν δημιούργησιν Διατάγματος περιορίζοντος τὰς εἰσαγωγῆς διαφόρων ἐμπορευμάτων καὶ πρότον ὅλων, κυρίως δὲ γαιανδράκων, εἰς τὰς ἀπολύτως κατωτάτας ποσότητας. Οἱ τεθέντες περιορισμοὶ προβλέπεται νά ἔχουν αἰσθητὸν ἀπίγραπτον εἰς τὰς ὁρισμένας ἔξαρσες ἀργαράς, καθόσον μία σεβαστὴ κωροτικής σκαφῶν ἀπησχολεῖτο εἰς τὰς πόρους τὴν Ιταλίαν μεταφρούς γαιανδράκων. Τὸ δημιουρευθὲν διάταγμα θά τεῦθη εἰς ἐφαρμογὴν περὶ τὰ τέλη Μαΐου, προβλέπεται δὲ μειώση τῶν εἰσαγωγῶν γαιανδράκων κατά ποσοστὸν 42 ο) ἐναντί τῶν ποσοτήτων, αἵτινες εἰσίσθησαν εἰς τὴν Ιταλίαν κατά τὸν ποσοτήτων, αἵτινες εἰσίσθησαν εἰς τὴν Ιταλίαν κατά τὸν πόσον 1934.

Η Ἀγγλικὴ γαιανδραγαορδίνη θίγεται πρωτίστως ἀπὸ τὸ Ιταλικὸν μέτρον, ἐνώπιον παραλλήλως καὶ ἡ ναυτιλία, ζάνουσα ἐνα σεβαστὸν τηῆμα ἐργασίας, θά ἀναγκασθῇ νά στρέψῃ ἀρετὴν σκάφη πρὸς ἄλλα κέντρα φορτησίων, δεδομένου ότι οἱ πτωχοὶ ἐν τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρης Θαλάσσης ναυάνται δὲν δύνανται νά δικαιολογήσουν τὴν ἐπιτοπίαν τοῦ Κόντινεντ καὶ τῶν Αγγλικῶν λιμένων ἔκπινησιν σκαφῶν κενῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον. Η ἀπαγόρευσης ἐνέζει πρὸς τὸ παρόν καρακτήρα προσωρινότητος, ἐάν ομοις αὐτῇ λειτουργησῃ ἐπιτυχῆς, θἀποτελεῖται ἐνα δεδομένον σωστικῆς καθιερώσεως τοῦ μέτρου.

Ηδη δύο μεγάλαι Εἴδωπαίκαι Χόραι, ή Ιταλία καὶ ή Γερμανία, καταβάλλουν ἀπεγνωσμένην ποσοπάθειαν νά ἀποβούν ἀντάρκτες καὶ περιορίζουν τὰς εἰσαγωγῆς των εἰς τὸ πατώτατον δινατὸν όπισυ, λόγῳ τῆς ἐλλείφεως ἐπαρκῶν συναλλαγμάτων ἀκοθεμάτων. Αἱ εἰσαγωγῆς καὶ ὅμως καὶ αἱ ἐξαγωγῆς εἰναι ἀλληλενδετοι καὶ δὲν πρέπει νά παραγνωρίζεται ή ἀλήθεια, ότι μία Χώρα δέν δύναται νά ἐλπιζῃ εἰς διατήρησην ἐπὶ τοῦ παρόντος καρακτήρα προσωρινότητος, δέν προβαίνει καὶ εἰς ἀναλόγου κλίμακος εἰσαγωγῆς.

Ἄν πολλοισθι ότι πέρι τὰ πέντε ἐπαγγελμάτων τόννων Αγγλικῶν γαιανδράκων, πλὴν τῶν Πολωνικῶν, Γερμανικῶν, Ροσσικῶν καὶ Τουρκικῶν, διὰ τοὺς ὅποιον δὲν ισχύουν οἱ περιορισμοὶ εἰσαγωγῆς, εἰσήγοντο ἐπησίου εἰς Ιταλίαν καὶ ότι αἱ πρὸς εἰσαγωγῆς εἰναι κατά τὸ 1935 ποσότητες μειούνται κατά 42 ο), εἶνε εὐχερές νά ἀντιληφθῇ τὰς τῶν περιοριστικῶν τούτων μειώσεων τῆς ἀπασχολημένης κωροτικής φορτηγῶν σκαφῶν. Τὰ Ἐλληνικὰ πλοία, ἔχοντας ὡς κυρίως βάσιν τῆς ἐργασίας των διά την ἐπιστροφήν των Μεσόγειον τὰς προστιθέμενης γαιανδράκων καταβάντα, βαρύτατα θά αἰσθανθοῦν τὸν ἀντίτυπον.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ τράμπς

Εἰς τὴν *«Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως»* ἐδημοσιεύθη τὴν 18ην π. μ. Διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιον διὰ Νόμου καθιερωθεῖσα τὸ 1932 οἰκονομικὴ ἀρωγή πρὸς τὴν φορτηγὸν Ιταλικὴν ναυτιλίαν ἀναγενεύται καὶ διὰ τὸ τρέχοντος, ύπο τινας ἀλαφράς τοῦ Νόμου τροποποίησεις, αἱ κυριότεραι τῶν ὅποιων συνομισούνται εἰς τὰ ἀξόνων: Η ἐπιχορηγήσης θά εἶναι πληρωτέα μόνον δοσοῦ τὸ *tramps* φορτηγά τὰ ἔχοντα κλάσιν εἰς τὸν Ιταλικὸν Νησιγνώμονα καὶ ἀποκλειστικῶς ἀπασχολούμενα εἰς μεταφροῦς φορτίων. Δέν περιλαμβάνονται εἰς τὰς ἀμοιβάς τῶν *tramps*. α) Τὰ ἀτυπόλοιπα καὶ μοτοριστικά τὰ ἔχοντα κωροτικήτητα κατωτέρων τῶν 100 τόννων. β) Τὰ ιστοφόρα καὶ τὰ ἐφωδιασμένα μὲ βοηθητικὰς μηχανάς, ἔχοντα δὲ κωροτικήτη-

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42-154

ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ Ηγγυημένη 8-15 ο)
ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΛΥΠΤΡΩΝ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ (FINS)—
—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ Ηγγυημένη 8-10 ο)

ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΕΡΘΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΛΟΓΟΡΟΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΓΥΠΕΡΘΕΡΜΟΝ ΑΤΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΨΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΕΒΗΤΑΣ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΓ ΕΛΚΥΣΜΟΥ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΓΔΑΤΟΣ κλπ.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

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

ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙ-
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΕΥΘΥΝΩΤΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. A. E. SHEPPARD

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

τα μικροτέραν τούς 50 τ. Και γ) Πάσαι αἱ κατηγορίαι τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡ τὸν μικτῶν τοιούτων γενινός. Διὰ τὸ νέα Ἰταλικά ἀτρόμητα καὶ μότοροπτες, τὰ ἔχοντα ἥλικιαν κατωτέραν τοῦ ἑτούς, ἡ ἐπιχορήγησις θὰ ὑπολογισθῇ ὡς ἔξης κατὰ μίλουν καὶ ἀνώτατον ὅριον διαυγήσησμένης ἀποστάσεως:

Σκάφη	Λιφ. κατὰ μίλ.	Ἀνώτατον δροῖον
100 ἵζες 1500 τ. γρο.	0.0025	30.000 μίλια
1500 > 2500	0.0125	20.000 >
2500 > 4000	0.0008	45.000 >
"Ανω 4000 >	0.0002	45.000 >

Τὰ ἀτρόμητα καὶ μότοροπτες τὰ ἔχοντα ἥλικιαν μεγαλυτέραν τοῦ ἑτούς θὰ λαμβάνουν ἐπιχορήγησιν ὑπολογιζόμενην, ὡς ἀνωτέρῳ, καὶ πολλαπλασιαζόμενην μὲν συντελεστὴν $\frac{100}{100 - N}$, ἔνθα τὸ φημίον

*N: σημειοῖ τὴν ἥλικιαν τοῦ πλοίου, ἀναγραφομένην εἰς ἔτη. Ο τρόπος οὗτος τοῦ ὑπολογισμοῦ μειώνει ἑλαφρῶς τὴν ἐπιχορήγησιν διὰ τὰ παλαιότερα πλοῖα. Ως πρὸς τὰ ἰστιοφόρα, τὰ ἔχοντα χωρητικότητα 50 τ. γροὺς καὶ ἄνω, ἡ ἐπιχορήγησις θὰ ὑπολογίζεται μὲν βάσιν 25 λιμέττας κατὰ τὸν γροῦν γροδός, ἀναλόγως τῆς ἥλικιας τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ὄριου τοῦ ὄποιον ἔχαστον σκάφος σύνορες τὴν ἐπέρθεσιν. Λινοὶ—τρίται μόνον ἐξ τῆς βασικῆς ἐπιχορήγησης θὰ πληρώνωνται διὰ τὰ ταξίδια μεταξὺ Ἰταλικῶν λιμένων.

Πάγτες οἱ ἴδιοι ταῦτα ἐφοπλισταὶ, τῶν ὄποιον σκάφη ἐγράζονται—κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ὑπονομοῦ τῆς Συγκοινωνίας—επὶ γραμμῶν ἐπιχορηγουμένων καὶ μὲν συναγωνισμὸν τούτουν, δὲν θὰ τυγχάνουν τοῦ σενεργητήματος τῶν ἀμφιβῶν. Τὸ σύνολον τοῦ καταβλῆθησμένου ποσοῦ δοῖται εἰς τὸ δημοσιευθέντα Διάταγμα, διὰ δὲν δύναται νῦν ὑπερβῆ τὰ 50 ἔκατον. λιρετῶν.

Ως αὐτολογικὸν τῆς ἀνανεώσεως τῶν ἐπιχορηγησῶν πρὸς τὰ Ἰταλικά φορτηγά ἀναφέρεται ὅτι, ἐὰν ἡ ναυτιλία τῶν tramps, ὡς ποιά τόσον βαρέων ἐπλήρωτο τὴν ἔπιπλωσιν τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ἀπὸ τὴν ὑποτίμησιν τῶν δύο κυριτέρων νομισμάτων τοῦ Κόσμου, τῆς στερείνας καὶ τοῦ δοκλαρίου, ἐγκατελείπετο ἀμφιθῆτος εἰς τοὺς ίδιους ἀντῆς πτωχοὺς πόρους, θὰ ἦτο ἀναπόφευκτος ἡ ἐξημερίσις τῆς.

Μεγάλη Βρεταννία

Τὸ σχέδιον διαλύσεως—ναυπηγήσεων

Ἐφόσον προσεγγίζει ὁ χρόνος ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου διαλύσεως—ναυπηγήσεων, τόσον ὑπερβότερον ἐκδηλῶντα τὸ δι' αὐτὸν ἐνδιαφέρον τῶν Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Η Ἀγγλικὴ κυβερνήσιμης δεωρεῖ τὸ σχεδίον διαλύσεων, ὡς ἔνα πρακτικὸν μέτρον ἀνορθόσεως τῆς ναυτιλίας καὶ ἐλπίζει ὅτι ὁ ἀσκήσιος τοῦτο ἀκεσον ἐπιφρόνησιν καὶ ἐπὶ τῆς τονώσεως τῶν ναυπηγησῶν ἐργασίων. Αἱ γενέμεναι ἥδη βολιδοσκοπήσιμες πρὸς ὕψιστα ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασεύνην νέας φορτηγοῦ χωρητικότητος, πείθουν ὅτι ἀφετεῖ παραγγελίαι ὥστε πραγματοποιηθοῦν, ἀμα τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ σχεδίου. Εἰνε ἀληθὲς, ὅτι οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ δείκνυνται ἐφεκτικοὶ καὶ εἰς οὐδέμιαν μέχρι τούτης προσέρησαν σαφῇ δήλωσιν, τὸ γεγονός ὅμως, ὅτι ἀπηνθύνθησαν πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, εἶνε γαραγτηριστικὸν καὶ ἀποτελεῖ σοβαράν ἔνδειξιν

τοῦ ἐνδιαφέροντος, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐπιθυμίας των, διότι καρπούσιον τὸν εὐεργετημάτων τῆς κρατικῆς βοηθείας διὰ τὴν ἀπόκτησιν καινογονῶν τοννᾶς.

Αἱ ἐπίσημοι στατιστικαὶ περὶ τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀποδεικνύουν ὅτι ποάγματι οἱ Βρεταννοί πλοιοτῆται προσπαθοῦν ν' ἀπαλλαγὴν τῆς εἰς χειρας τῶν παλαιᾶς χωρητικότητος καὶ προετοιμάζονται διὰ νέας ναυπηγήσεως. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ἐνέχουν ἀρχετόποτεν οἱ ἀριθμοί, οἵτινες ἀποδεικνύουν ὅτι κατὰ τὸ 1934 διεργάσθουν ἐκ τῆς δυνάμεως τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας 340 ἀτρόμητα 950.831 τ. γροδός καὶ 18 μότοροπτες 43.338 τοννῶν, ητού σύνολον 358 σκαφῶν ὀλικῆς χωρητικότητος 994.169 τ. γροδός, ἀπόνα ἐπωλήθησαν πόρος διάλυσιν. Πλὴν αὐτῶν ἐπωλήθησαν εἰς ἄλλοδαποὺς ἐφοπλιστάς ἔτερα 90 Ἀγγλικά πλοῖα 470.145 τ. γροδός, ἐξ τῶν οποίων οἱ 235.296 τοννοὶ ἀντεποσώπευνον σκάφη ἥλικιας ἄνω τῶν 20 ἔτον. Αἱ ἀνωτέρῳ διαγραφαὶ δὲν ἔσαν καὶ τόσον σοβαραὶ, διότι κατὰ τὸ 1933, διότι ἀνεπόπτη ἡ ἀθρόα πώλησις σκαφῶν εἰς ἄλλοδαποὺς ἐφοπλιστάς, ἡτοι εἰχε παρατηρήθη κατὰ τὸ α'. διηνον καὶ διότι ἔξι ἄλλον ἡ βελτίωσις τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν ἐκάλυψε τὰς διαγραφὰς διὰ τῆς προσθήκης νέων σκαφῶν κατὰ μεγαλύτερον, ἔναντι τοῦ 1933, ποσοστοῦ.

Υπέρ πάντα ταῦτα, δημος, ἐσημειώθη τελικῶς καὶ κατὰ τὸ 1931, διότι καὶ κατὰ τὰ ἀμέσως προηγούμενα ἔτη, μία νεοτέρα ἐλάττωσις τῆς Βρεταννικῆς χωρητικότητος, ἀλλὰ καὶ μία τόνωσις τῆς ποιοτικῆς τῆς καταλλήλωτης διὰ τῆς ἀφαιρέσεως ἴκανου ὅγκου ἀχρήστου τοντα. Ἐπετεύχθη τοιοντορθόπως ἐν μέρει ἡ πρόβλεψις τοῦ κυβερνητικοῦ Νομοσχεδίου, μὲν μόνην τὴν διαφοράν, ὅτι ἡ ἴδιωτικὴ ἐκδήλωσις είνε βραδεῖα, ἐνῷ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Κρατικῶν πιστώσεων θά ἐπιταχυνθῇ ἡ ἔξιγιανος τῆς ναυτιλίας κατὰ τρόπον ἴκανον ποιητικόν. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ Βρεταννική ναυτιλία διὰ τῆς μεθόδου «πολήσεων διαλύσεων» ἀπῆλλαγη πεπαλαιωμένης χωρητικότητος 1.000.000 τόν. γροδός, κατὰ δὲ τὸ 1934 παρουσίασε μερικαὶ προσθήκαις, μικροτέρας μὲν τῶν 400.000 τοννῶν γροδός, ἀλλ' ἀπαρτίζομένας ἀπὸ σκάφη νεότερα καὶ ὑψηλῆς ἀξίας.

Ος εἰνε γνωστόν, τὸ Ἀγγλικὸν σχέδιον προβλέπει τὴν διάθεσιν ἐντὸς διετίας κεφαλαίου 10.000.000 λιρῶν διὰ τὴν χορήγησιν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς δανείων μὲν καμηλὸν τόπον, χάριν τῆς κατασκευῆς καινογόνων σκαφῶν καὶ τὸν συγχρονισμὸν τῶν νεοτέρων ἐκ τῶν ὑπερχόντων, ὑπὸ τὸν δρόν διαλύσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν κατ' ἀναλογίαν δύο πρὸς ἓννα. Υποστηρίζεται, ὅτι διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἐπιτυγχάνεται πλήρως ὁ ἐπιδιωκόμενος σκόπος, διότι πλὴν τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλιοτοῦ ὑλικοῦ, ἀποσοβεῖται, διὰ τῆς διαλύσεως ἐν Ἀγγλίᾳ, ἡ πώλησις τῶν παλαιῶν πλοίων εἰς ἄλλοδαποὺς πρὸς ἐμπετάλλευσιν, ἐνῷ συγχρόνως ἔξασφαλίζεται καὶ ἡ ἐπάρχεια παλαιοσιδῆρον ἐν τῇ Χώρᾳ.

Μολονότι ἡ Βρεταννικής ἐπιπορείδος στόλος, ἀπὸ ἀπόγεων ἥλικιας, ὑπερέχει δῆλον τῶν ἄλλων σηματῶν, ἐν τούτοις περιλαμβάνει ἀπόμη ἀτρόμητα 1.000.000 τ. d. w. καὶ πλέον, ἀπόνα ἔχουν ἥλικιαν μεγαλύτεραν τῶν 20 ἔτον, ἔτερα πλοῖα 1.000.000 τ. καὶ ἄνω, ἔχοντα ἥλικιαν 15 ἔως 20 ἔτον, καθὼς καὶ 7.500.000 τοννῶν. ἄπαντας εἰς καθαρὸν φορτηγά τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου, χωρητικότητος 3000 τ. γροδός καὶ ἀνών γενέσιον, ἔχοντα δὲ ταξινηταὶ μικροτέραν τῶν 12 μιλίων. Ἐπειδὴ τὸ ἥλικιας ἄνω τῶν 20 ἔτον τοννᾶς πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀχρηστόν πρὸς περιπτέρων ἐργασίαν, τὸ κυβερνητικὸν σχέδιον ἔχει πρόσθειρον 1.000.000 τ. διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ.

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ

“POLONIA,,

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΔΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΔΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΔ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

όποτε ή διάλυσης της χωροταξότητος αντέης θὰ έσήμαινε την ναυπηγησην έτερας 500.000 τόννων. "Οταν τούτο συντελεσθῇ, θὰ παραμείνουν άκομη πλοῖα, προσεγγίζοντα τα 2.000.000 τ., ήλικιας δε 15 έτους 20 έτῶν, άτινα θὰ άκολουθησούν μοιραίως τὸν δρόμον τῆς διαλύσεως. Οι ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ αποδεικνύνοντας τὴν ἀναγκαιότητα τοῦ σχεδίου καὶ πείθουν, διτὶ μία σημαντικὴ χωροταξότης ἀναμένει τὴν ἔραριμογήν τοῦ σχεδίου· διαλύσεως—ναυπηγήσεων". Ή κατά τὸ ἔτος τούτο, βάσει τῆς κυβερνητικῆς βοηθείας, κατασκευή ἐν Ἀγγλίᾳ πλοίων 500.000 τόννων καὶ ἕπου ποσοῦ κατά τὸ 1936, προβλέπεται διτὶ θὰ σημάνῃ τὴν ταξείαν ἀνόδουσιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τῶν συναφῶν ἐπιχειρήσεων.

Τὸ μέρισμα τῶν ἀργούντων τάνκερς

Τό σεμβούλιον του Διεθνούς «pool» τῶν τάκτων καθώρισε τὴν ευολκήν παροχήν μερίσματος παρά τοὺς έφοπλιστάς τοῦ ἀργοῦντος τοννᾶς τῶν δεξιμεπολον (εἰδ. 15(4) 12) κατὰ τὸν γκρέι, διὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ «pool», τὸ ληξῖαν τὴν 3ην Νοεμβρίου 1934. Ἐκ τοῦ μερίσματος τούτου, ἀναλογούντος τῷ πρέσ. 236 μηνιατίως κατὰ τὸν γκρέι, ἔχουν ἡδη̄ προκαταβληθεὶ τὰ 6).

Προκειμένου περί τῶν ἀργούστων ἀποκοινήσαντων τάνκαρε τὸ ἀντιτέω μέρισμα θὰ ὑπολογίζηται έσσος: τῶν 70 σ.ο τοῦ γκρός τοννᾶς ἐκάστου ακόφους. Αἱ πρὸς τὸ «pool» εἰσφοραὶ ἀπὸ μέρους των πλοϊκοτήτων τῶν ἔχοντων ἐν κινήσαις: Η αὐτὴ καθ' των διευθυνθήσαν αἱ αὐταῖς, ητοι 15 σ.ο ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ναύλων διὰ τὰς κατά ταξίδια νευκλήσεις καὶ 18 σ.ο διὰ τὰς ἀκαθαρίστους εἰσπράξεις ἐκ τάξη—τοσούτερε.

Νορβηγία

Ἡ διευδυνομένη οἰκονομία

Χαρακτηριστικόν τῶν πρωτοτόπων δῶλως συστημάτων ποὺ ἀκολουθεῦν
διάφορα κρήτη εἰς τὰς γραμμάς τῆς ἐμπερικῆς αὐτών πολιτικῆς, ἀποτε-
λεῖ τὸ κατωτέρω παραδείγμα μιᾶς τελευταίως δοθείσης παραγγαλίας ὃν
τῆς Νορβηγίας εἰς τὴν Γερμανίαν διὰ τῶν προμήθεων ἡλεκτρικοῦ ὀλικοῦ
συνδικῆς ἔξις 400.000 καρωνών. Εἰς ἀντάλλακμα τῆς παραγγελίας ἐγγί-
τησαν ἡ Νορβηγία, ὅπως ἐπιτρέψῃ ὅπο τῆς κυβερνήσεως τοῦ Βερελίου
εἰς 600 Γερμανούς περιγγητάς νά πικονεψθεῖν τὴν Νορβηγίαν και νά δαπα-
νήσουν ἐν αὐτῇ 600 κορόνας ἵκαστος. Δέοντας νά ορμαστεῖ, διτὶ λόγῳ τῷ
συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, δὲν δύνανται σύμμερον οἱ Γερμανοὶ περιγ-
γηταὶ οἱ ἐπικεπτόμενοι τὴν Νορβηγίαν νά δαπανήσουν πέραν τῶν 50 μαρ-
κῶν ἵκαστος.

Η βαρυτάτη φορολογία της Ναυτιλίας

Αι ἐφοπλίσταις δράγματας είναι πάθαλον εἰς τὴν Νορβηγικήν κυβέρνησιν καινόν υπόμνημα ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, διόπις ἀντεπορθῇ τὸ ισχὺον διὰ τὴν ναυτικὴν διοριγανίαν φορολογικὸν οὐστημα. 'Αναφέρεται, σχετικῶς, εἰς τὴν ἔκκλησιν, διτὸς ἡ Νορβηγικὴ ναυτιλία δὲν ἔχει ν' ἀντιπαλαίσῃ μόνον κατὰ τὸ ουσιαγωνισμὸς τὸν ἐπιχειρηγουμένων δένων πλοίων, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸν ποικιλῶν ἐμμέσων ἀντιοχύσων, τέκ δοπιάς διάφοροι χώραι παρέχουν εἰς τὰ 'Εθνικὰ αὐτῶν σκάφη, ὑπὸ μορφὴν προτιμήσων εἰς τὰς μεταφοράς των καὶ διακρίσισιν σημαίας.

"Η Νορβηγία—λέγουν—ἀκολουθεῖ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τὰς τάσσου ἀλεύθεριν, ὅπει καὶ αὐτὸς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν της χρησιμοποιεῖσθαι συνήθως ἔναν πλοιοῦ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν γαλανθρακοφόρων του, καθ' ἣν οἰκιζήν ὁ Νορβηγικὸς ἐφοπλισμὸς ὑπόκειται εἰς δυσδιάτακτον φορολογίαν, ἐντελῶς δυσαναλόγον πρὸς τὰς εἰσιστρέψας του. "Η Ναυτιλία, ἀποτελοῦσα διὰ τὴν Νορβηγίαν τὴν σπουδαιότεραν διομήχανίαν, δὲ κατέστη δυνατῶν μέρχει σύμμερον νὰ διασφαλίσῃ καὶ παγίωσῃ τὴν θέσιν τῆς ἀεί αιτίας τῶν ὑφηλῶν φάρων. "Αναφέρεται, διὸ τὸ σύννολον τῆς φορολογίας ἀξίας τῶν Νορβηγικῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν ἀνέρχεται εἰς 400 ἑκατομ. κορωνών, ἐνῷ δ ὅποι τὴν ιδιοκτησίαν των στόλων είναι δεδικημένος μὲν πόθενκας δάνεια 450 ἑκατ. κορωνών.

Οι καταδηλωθέντες το 1931 φόροι ανήλθουν είς 15 έκατ. κορωνών, παράστη δ' ανάγκη έκποιήσων και πλοιών ακόμη είς αλλοδαπούς αγοραστάς διά: ν' αντικεπτωπισθών αι υποχρεώσεις τῶν κατόχων των. Τὰ παλαιὰ πλοιά διελόθησαν χωρὶς ν' αντικατοπτωθών, ή δὲ θέσις τῆς Νορδηγίας, ὡς μετά τῶν πρώτων ναυτικῶν χωραρίων, κλονίζεται. Κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν οι Νορδηγοί πλοιοκτήται: ἀπλήρωσαν εἰς δημοτικήν φορολογίαν 3 έκατ. κορωνών, κατέβαλον, δηλαδή, τὰς υποχρεώσεις των εἰς τὸ ἀκέραιον, ὡς ἔαν αἱ εἰσπράξεις των είχον τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν μὲ τὰς προσδόσεις τῶν λοιπῶν τῆς χώρας διομηγχανιῶν. Η φορολογία αὕτη—τονίζουν οι Νορδηγοί πλοιοκτήται—δὲν ἐπρέπει νά υπερβῇ τὰ 10 σ) τοῦ ἀνωτέρῳ ποσοῦ καὶ προσθέτουν διτ: γή δημοτική φορολογία είναι 7 σ) εἰς τὴν Στοχύδημην καὶ 5 σ) μόνον εἰς τὴν Κοπεγχαγήν, ἀνάν εἰς τὴν Νορδηγίαν είναι καταστρεπτική, φθάνοντας κατὰ μέσον δύον μεταποτά 15 σ).

Σουηδία

‘Η κρατική άρωγή πρὸς τὴν γραμμιλίαν

Κονιοβουλευτικοί τινες κύριοι της Σουηδίας, θεωροῦντες ός λιαν σοβαράν την κατάστασιν, εἰς ἣν περιήλθεν ἡ Σουηδικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ὑπέβαλον εἰς τὴν κυβερνησιν τῆς Στοκχόλμης σχετικάς ἐπεροτήσεις, διὰ τῶν ὅποιων, ἀφοῦ παρέζουν μίαν εἰσόνα τῆς κρίσεως, ζητοῦν τὴν κανθίσσων επιζητηγήσεων πρός ἔνσχον τῶν Ἐθνικῶν πλαισίων. Τὸ διάβρωμα τούτο έγινε ἀπόφοιτα τὸν πορισμάτων τῆς συσταθείσης πρὸς καιροῦ ἐπιτοποιῆς διὰ τὴν μελέτην τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Ἡ ἐπιτοποιή αὕτη ὑπέδειξε τὴν ἀμέσων ληήμαν μέσους

προστατευτικῶν τῆς Ναυτιλίας, χροίως δὲ τὴν ἐφαρμογὴν ἐπιχορηγήσεων κατά τὸ Ἀγγλικὸν σύστημα, ὑπὸ τὸν ὄρον, πάντως, αἱ πρὸς ἓννα κλάδον τῆς ναυτιλίας ἀμοιβαῖ νὰ μὴ ἀποβοῦν πρὸς ζημιάν ἐτέρουν κλάδουν.

Έξα παραλήπτους τοῦ Υπουργείου τοῦ Εμπορίου ἐδημοσίευνε πρότυνος τὰ ἀποτελέσματα μιᾶς ἔρευνης ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς Σουηδίκης ναυτιλίας. Ή ἔρευνα ἀναφέρεται εἰς τοὺς λοολογισμοὺς 169 ναυτικῶν ἑταῖριῶν καὶ ἴδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὅποιαι ἀντιπροσωπεύουν τὰ ὄρη τοῦ συνόλου τῆς Ἐθνικῆς χωριτζότητος. Αἱ εἰστάζεις 111 ἐφοπλιστικῶν οἰκιών φορτηγού σκαφῶν ἀγάλθον τὸ 1933 εἰς 53.7 ἑκατοντ. κορωνῶν, τὸ δὲ κέρδος των, πρὸ πάλης ἀποσβέσεως, ἐφθασε τὰ 2 ἑκατ. κορωνῶν, μὲν καθαρὸν τοιούτον 600 γιλ. κορωνῶν μόνον. Οι 70 ἐξ τῶν 111 ἐφοπλιστῶν ἦ ἑταῖρι, εἰς ὃνδεμίαν ἀπόβεσεν τοῦ στόλου των προβησσαν. Λεδομένης τῆς παλαιότητος τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς φορτηγοῦ Σουηδίκης Ναυτιλίας, ἐάν θελον ὑπόλογισθῇ εἰς 7 ὥρα αἱ ἀποσβέσεις, τὸ πραγματοποιηθὲν τότε μικρόδη κατά τὸ 1933 κέρδος θὰ μετετρέπετο εἰς καθαρὰν ζημίαν 3.2 ἑκατ. κορωνῶν. Τοῦτο ἀντὸν δύναται νὰ λεζθῇ καὶ διὰ τὰ πλοῖα ταχικῶν γραμμῶν. Τὸ καθαρὸν κέρδος αὐτῶν ἀνήλθε μόνον εἰς 4 ἑκ. κορωνῶν, ἥτοι 3 ὥρα ἐπὶ τῷ ἀπασχόλουμένων κεφαλαίον, χωρὶς καν νὰ συντελεσθοῦν ιανοποιητικαὶ ἀποσβέσεις τοῦ πλωτοῦ ἔλιξον.

Πολωνία

Δάντσιγκ και Γδύνια

΄Η από θαλάσσης έμπορική κίνησης της Πολωνίας, όπως άποδει κνέεται από τάς κατωτέρω παρατιθέμενας στατιστικάς, άποτελεί τό σημαντικότερον παράγοντα της πρός τό έξωτερισκών οικονομικῆς δραστηριότητος της Χώρας. Κατά το 1932 αἱ διὰ θαλάσσης Πολωνικα-είσαγογαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ περιέλαβον τό 66.5 οἰο τοῦ έξωτερισκών έμποριου, τό δὲ ποσοστὸν αὐτό ἀνήλθεν εἰς 69.3 τό 1933 καὶ εἰς 72.2 οἰο τό 1934. Εἰδίκως διὰ τάς είσαγωγάς τό ποσοστὸν τοῦτο ἀνήλθεν από 71.5 οἰο διὰ τό 1932 εἰς 77.7 οἰο διὰ τό 1934, διὰ δὲ τάς ἔξαγωγάς κατά τά αὐτά ἦτη ἡ από 38.7 εἰς 45.1 οἰο. Τό σύνολον της τοιαύτης ἀπό θαλάσσης έμπορικῆς κινήσεως διέζαγχεται μέσω τῶν λιμένων Γδυνίας καὶ Δάντογχ, διὰ τόν ἀνταγωνισμὸν τῶν ὅποιων ἐπανειλημμένων παραλίησσαν αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ τῆς ἐμπορίους ζινήσεως τῶν δύο τούτον
λιμένων κατὰ τὴν τελευταίαν τοιετίαν είναι αἱ ἀκόλουθοι:

1932	Δάντσικη	Γδύνια	
Είσαγωγαι	Τόννοι : 428.103	Τόννοι : 432.888	
'Εξαγωγαι	> 5.047.949	> 4.761.400	
Σύνολον	> 5.476.052	> 5.194.288	
1933	Είσαγωγαι	> 493.167	> 870.704
'Εξαγωγαι	> 4.699.808	> 5.235.163	
Σύνολον	> 5.152.975	> 6.105.877	
1934	Είσαγωγαι	> 655.981	> 991.545
'Εξαγωγαι	> 5.713.181	> 6.200.368	
Σύνολον	> 6.369.162	> 7.191.913	

Η σημειουμένη κατά τό 1934 έναντι τού 1931 αερησίς της έκποσης κινήσεως τού Δάντσιγκ άνερχεται εις 1.216.187 τόννους, ήποτε 23 ο), διά δέ την Γδύνιαν εις 1.086.046 τ., ήποι 17 ο). Έπηλθε, δηλαδή, βελτίωσις μεγαλύτερα εις την κίνησην τού Δάντσιγκ παρά της Γδύνιας, όφειλεται δέ τούτο εις την σύμφωνην κατανοηή των φορτίων μεταξύ τών δύο τούτων λημένων, ἄν καὶ μέσφ τού Δάντσιγ διοχετεύονται κυρίως τὰ εις χώμα φορτία καὶ τὰ ογκώδη τοιαῦτα, ἐνῷ μέσφ της Γδύνιας διοχετεύονται κατά προτίμην τὰ γενικά ἐμπορεύματα. Αποδεικνύεται τούτο καὶ ἀπό τους κατωτέρω ἀμυνόμενούς, τούς ἀφορούσας την σύστασιν τῶν φορτίων της μέσφ Δάντσιγ εργοτοικής κινήσεος.

Eίσαγωγαι	1932	1933	1934
Φορτία χύμα και άγνωδη	49.48 ο)ο	57.18 ο)ο	61.24 ο)ο
Φορτία εις γενικά είδη	52.42	42.82	38.76
Έξαγωγαι			
Φορτία χύμα και άγνωδη	90.37	93.12	92.09
Φορτία εις γενικά είδη	9.63	6.88	7.91

Λόγῳ τῶν ἀθροίων μέσῳ Λάντσιους ἔξαγογών Πολωνικῶν γενημάτων, οἱ διὰ τὸ 1934 ἀριθμοὶ παρουσιάζουν αὐξήσιν κατά 79 ἑκατοντάρια. *zloty* ἔναντι τοῦ 1933, ἐνῷ τούναντίον αἱ διὰ τοῦ ἰδίου λιμένος Πολωνικαὶ εἰσαγωγαὶ ἡμειώθησαν, ὡς πρὸς τὴν ἄξιαν, κατά 30 ἑκατοντάρια. *zloty*, καὶ ἦν συγχριν αἱ ἀντιστοιχοὶ τῆς Γδύνιας ημέρηθησαν κατά 180 ἑκατ. *zloty*. Η κατωτέρᾳ στατιστικῇ παρέχεται μίαν ἰδέαν τῆς οικουμενικῆς πονήσεως ἐκπομπῆς τοῦ λιμένου τοῦ πόρου τὸ ξεποτερικὸν ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Πολωνίας. Εἰς τὴν στατιστικὴν οικουμενικήν εἰς τόννους αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ Πολωνικῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἀντιστοίχως ἡ ἄξια των εἰς γιλιάδας *zloty*:

	Εισαγωγή		Έξαγωγή	
	Τόννοι	Άξια	Τόννοι	Άξια
1933				
Δάντοιςγκ	362.231	123.985	4.591.038	284.425
Γδύνια	699.036	297.156	4.987.508	239.031
1934				
Δάντοιςγκ	376.516	93.957	5.257.668	327.295
Γδύνια	570.162	225.401	5.017.688	266.816

Γρύνια 776.162 385.181 5.947.683 269.816
Λι διὰ τῆς Γρύνιας ἐξαγωγὴ γαιανθράκων ἀποτελοῦται 87 οἵοι
τῶν ἐκείνην ποστήσεον. ἐνώ αἱ Ἀγράντες τὰ 61 μ. ὅλο

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΦΙΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. ΑΓΓΛΙΑΣ 1.
ΣΙ ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

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

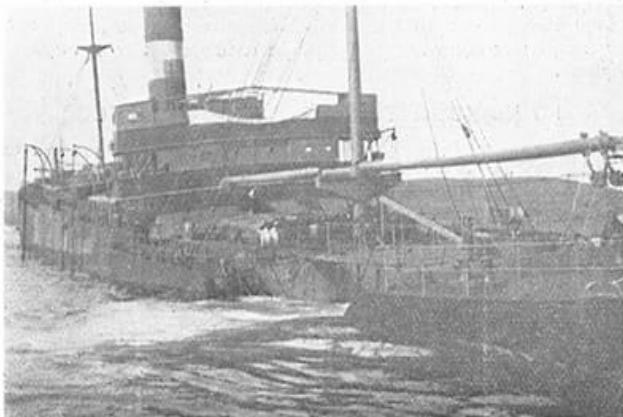
'Από την κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Οι ναυαγοί τοῦ «Ορος Πάρνης»

Τήν 2αν Μαρτίου ἔφθασαν εἰς Ηεραπάνη οι ναυαγοί τοῦ προσαράξαντος και ἐγκαταλειφθέντος πλοίου τοῦ Κορδονιού φορτηγοῦ «Ορος Πάρνης». Μεταξὺ τῶν ἀφιχθέντων 26 ναυαγῶν καταλέγονται καὶ πάντες οἱ ἀξιωματικοί τοῦ πλοίου κ. κ. Γεώργ. Τσαπαρόνης α', πλοίαρχος, Ἀπόστ. Μαθιούδης β', πλοίαρχος, Νικ. Σπανιούδης γ', πλοίαρχος, Βασ. Φραγκογάννης α', μηχανικός, Ἀνάρχ. Μπένης β', μηχανικός, Ιω. Πειθῆς γ', μηχανικός και Μάρκος Ζαννίκος ἀσυνητής. Καθ' ἄ μᾶς ἐπληροφορήσεν δ' α'. πλοίαρχος, τὸ «Ορος Πάρνης» κατηρυθνύνετο ἀπό Τακόραδι εἰς Γάνδην μὲν 5700 τ. μεταλλεύματος μαγγανέζας, ἐπειδὴ δὲ κατὰ τὸν παραπλόν τοῦ Ισπανικῶν παραλίων, ἔχηντες σχεδὸν τὰ μπῶνερς του, συγχρόνως δὲ προ-

ηρίσαν δι' ἐφραστῶν τὴν ἐκφόρτωσιν ἀπὸ τὸ κύτος Νο 1, τὴν ὥσπειαν καὶ ἐξηγολούθησαν μέχρι τῆς 10ης π.μ. Τότε αἱ λέμβοι κατεβιβάσθησαν καὶ ἀπεμακρύνθησαν ἐκ τοῦ πλοίου οἱ ἐργάται καὶ τὸ πλήρωμα, διὰ νὰ ἐπιχειρήσουν τὰ ναυαγοσωστικὰ τὴν ἀνέλκυσιν διὰ ουμούνησεως.

Τῇ χριστιανικήσις ἀρχαμένη ἀπὸ τῆς 10.30' π.μ. μέχρι τῆς 2.30' μ.μ.



Ἐγκαταλελειμμένον καὶ εἰς κατάστασιν βυθίσεως

ἀπέβη ἀνεπιτυχίης. Ἐξηγήθησαν τότε ἐκ Κορούπιου νέοι ἐργάται διὰ μίαν διαστηματίσαν ἐκφόρτωσιν καὶ ἀπὸ τὰ υπόλοιπα κύτη, ἀλλὰ τὴν 4.30' ἀπογειωματίνην τὸ σαφάρος ἐκόπη εἰς δύο ἀπὸ τὸ κύτος Νο 1 καὶ ἐβιθύσθη.

Ἐπισκευαὶ φορτηγῶν

Ἐξετέλεσαν τελευταῖς ἐπισκευαὶς ἡ δεξαμενισμὸς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ πάτωμα φορτηγῆ μας· θέτεις εἰς τὸ Λήθ. «Ἀγίος Γεώργιος» (Νικολάου) καὶ «Ορος Ιδη» εἰς τὸ Κάρδιφ, «Ἀρέθουσα» καὶ «Ἀσπασία» εἰς τὸ Μπλάθθ καὶ «Άινος» εἰς τὸ Ούνεσ Χάρτλεϋπολη.

—Ἐπίσης τὸ τάνγκον «Ορος Υμηττού» ἐκτελεῖ μετατροπὰς τῶν μηχανῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «North Eastern Marine & Engineering Company», τοῦ Τάιν.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντων

Τὸ ἀγορασθέντα παρὰ τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Cairndhu» 5250 τ. γκρός (τοῦ 1919) παραλαβθέν εἰς Τάιν ὑψωφει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Στρυμών».

—Ἐπίσης τὸ τάνγκον «Nausicaa» τοῦ κ. Κυρ. Βενιζέλου, 5005 τ. γκρός (τοῦ 1922) ὑψωθαν εἰς Ρουέν Ελληνικὴν σημαίαν ἀπέλευθεν ἔχειντες ἀπὸ τῆς 19ης Φεβρουαρίου καὶ ἐπὸ τὸ αὐτὸν οντα διὰ τὴν Κινοτάντζαν.

Φορτηγὸν πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγὸν «Φωτεινὴ Καρδα» 4396 τ. γκρός (τοῦ 1908) ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 5950 λιρῶν καὶ ἐπὸ τὸν ὅρον νὰ παραδοθῇ εἰς ἓν λιμένα τῆς Λιτ. Ιταλίας. Τὸ σάφας τούτο φορτῶσαν εἰς Ρωσίαν γιανύθασαν δι' Ἀλγερίου καὶ Μπόναν, ἐκρατήθη ἀπὸ τὸν Τουρκικὸν ἄρχοντας τῆς Κονιοπόλιν μέχρι λήξεως τοῦ κινήματος. Ακολούθως θά πλεύσῃ πρὸς ἐκφόρτωσιν μεθ' ὅθα κατευθυνθῇ εἰς Γένοβαν η Σαβόνιαν πρὸς διάλυσιν.

Νέαι Ανώνυμοι Ναυτ. Ἐταιρίαι

Τὸ φορτηγὸν «Φαῖταξ» 7188 τ. γκρός (τοῦ 1915) τοῦ κ. Σπ. Παραμύθιωτη, ἐνεγράφη εἰς τὰ γηρούγια ἐπ' ὄνοματι τῆς νέας Λινού, ἐταιρίας «Φαῖταξ». Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν τοῦ ίδιου «Πηνελόπη» 4786 τ. γκρός (τοῦ 1915) ἐνεγράφη ἐπ' ὄνοματι τῆς νέας Λινού. ναυπηγῆς ἐταιρίας «Ναυοτικά».

Ἐπωλήθη τὸ ἀπὸ «Δημ. Ν. Ράλλιας»

Τὸ φορτηγὸν «Δημ. Ν. Ράλλιας» 3534 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλικὸν Οίζον πρὸς διάλυσιν, ἀντὶ τιμῆς γίρο τῶν 5000 λιρῶν.

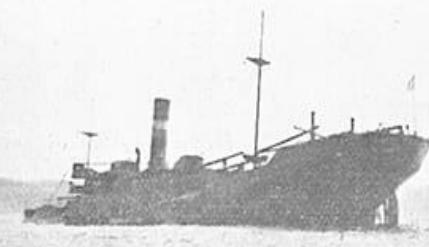
Μεταβολὴ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα

Ἐξ ἀφορμῆς τοῦ τελευταῖον ἀντεθυτικοῦ κινήματος ἐσπιειώθησαν αἱ ἀπόλοινθοι μεταβολαὶ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα· Τὴν διεύθυνσιν τοῦ Ε. Ν. ἀνέλαβεν δ. κ. Χρηστοφῆς ἀντὶ τοῦ κ. Κατσαρῆη, τὴν δὲ διοίκησιν τοῦ Κεντρικοῦ Ἐπιλιμεναρχείου Πειραιῶς δ. κ. Δουκάκος, ἀντὶ τοῦ κ. Μοντούλη, τεθέντος εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Δ)νεσος Ε. Ν.

—Ἐτέθησαν ἐπίσης εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Λινεως τοῦ Ε. Ν. καὶ οἱ Δημ. Μαργέτης καὶ Εμμ. Λυγνός λιμενάρχαι α', καὶ Νικ. Σταμπολῆς λιμενάρχης γ'. Ἀντ' αὐτῶν ἐτοποθετήθησαν εἰς τὸ Επιλιμεναρχεῖον Πειραιῶς οἱ κ. κ. Γεώργ. Χατζηγεωργίου καὶ Στέφ. Καραζάσης λιμενάρχαι α', Άνδρ. Μπερδένης λιμενάρχης β', καὶ Πέτρο. Σαλούνας καὶ Δημ. Σαραντίζοπουλος λιμενάρχαι γ'. τάξεως.

Τὸ φαρικὸν δίκτυον

—Ἀπὸ τῆς νοτὸς τῆς 12ης Μαρτίου ἐπανήρχοισεν εἰς ὅλα τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας η κανονικὴ λειτουργία τῶν δικτύων τῶν φάρων καὶ φαγῶν.



Τὸ ἀπὸ «Ορος Πάρνης» δόλγας ὥρας μετὰ τὴν προσάραξην του.

βλέπετο καποκαιρία, παρέστη ἀνάγκη νὰ προσεγγίσῃ τὸ σκάφος εἰς Κερούνιον, πλησιέστερον πρὸς τὸ σημεῖον του λιμένα, διὰ νὰ σημπλορθῇ τὴν ἀνθούσευσην του.

—Η προσάραξης ὀφείλεται εἰς ἀτέλειαν τοῦ γάρον τοῦ πλοίου. Τὸ σκάφος παραπλέσθαν τὸν γάρον τῆς νησίδος Lobeira Grande καὶ θέσαν κανονικῆς τὴν πορείαν του πρὸς τὸν γάρον Carromeiro Chico, διῆλθεν ἀτ' αὐτὸν περὶ τὰ 200 μέτρα, καθ' ὑπολογισμὸν, διότι πέραν τῶν 50 μέτρων ἀπὸ τὸν γάρον ο γάρος ἐσπιείσων βάθος ὑδάτων 11 μέτρων, ήτοι ἀποφέτη διὰ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν. Εἰς τὸ σημεῖον παρόπιον καὶ ἐπὸ θαλάσσαν γαληνάιαν ἐπῆλθεν ἡ ἐπὶ ὄφαλον προσάραξης τοῦ φορτηγοῦ περὶ ὥραν 9.20' νυκτερινήν τῆς 14ης Φεβρουαρίου. «Ἄμα τῇ προσάραξῃ, ο πλοίαρχος δέταξεν ὅπισθεν διοταχῶς, αἱ διηγανανταὶ μηχαναὶ ἐγινήθασαν ἐπὶ δύο η τριαντάρη τῆς ὥρας, χωρὶς διως τὸ πλοῖον νὰ ἀπανύσσῃ, διότι εἶχεν ζυσχρῶν ἐνσφρηνοῦ ἐπὶ τῆς ὥρας. Σημειωτέον, διότι ἐπόλοιπον ἐπιπλέον σκάφος ἐταλαντεύετο καὶ λόγῳ τοῦ βαρέος φορτίου του ἐγνιδύνετε νὰ ποπῇ τεῖς δύο.

—Η διαρροή ἡτοι ἀσυγκράτητος ἀπὸ τὸ προξενήθημέν φίγημα εἰς τὰ πρωραΐα ἡγαλα, εἶναι δὲ λεπτά τῆς ὥρας, μετὰ τὴν προσάραξην εἰς τὰ ὄδατα ἀπεριβή τὸ ὑγρός των 10 ποδῶν εἰς τὸ Νο 1 κύτος. Ἐξεπέμφθη τότε ἀνάγοντα τὸν κ. Ισπανικὸν ναυαγοσωστικὸν «Argos», ὅπερ καὶ ἀνέλαβε τὴν παροχὴν βοηθείας, βάσει σημβολαίου τῶντος Αόρδ, ἐβοηθήτο δὲ καὶ ἀπὸ τὸ σενεργαζόμενόν μετ' αὐτὸν Γερμανικὸν ναυαγοσωστικὸν «Seesalke». Τὴν 7ην πρωτηνή τῆς 15ης δι' ναυαγοσῶσται

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Λορετή ζωηφότης ἐπεδείχθη κατά το α'. 150ήμερον τοῦ Μαρτίου τις τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ὅπερά δὲ σκάφη ἥλιαζαν ιδιοτητάν. Τὴν κυριωτέραν ζήτησον χωρητικότητος ἐπέδειξαν καὶ πάλιν τὰ Σοβιέτα, αἱ κατὰ ζώμας ἀντιπροσωπεία τῶν ὄποιων ἥγοράσαν 4 ἀζόμη φορτηγά 9264 τ., γκρός, ἡτοι δύο Φινλανδία 4960 τόν., ἐν 'Ολλανδίᾳ 2861 τόν. καὶ ἑννα μικρὸν Γερμανικό 1410 τόν. γκρός. Τὰ ἀγορασθέντα Φινλανδία 1 είναι τὸ ἀπὸ «Aldebaran» 2196 τ., γκρός, 4255 τόννων φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 21 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1921 καὶ μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1931 καὶ τὸ ἀπὸ «Gull» 2464 τ., γκρός, 4112 τόννων φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 19.9 1/2 ποδῶν καὶ σερβέν Νο 3 τοῦ 1935, ναυπηγήσεως δὲ 1923. Τὸ «Aldebaran» ἥγοράσθη ἀντὶ 13.000 λιρῶν καὶ τὸ «Gull» ἀντὶ 15.000 λιρῶν εἰζον δὲ πολημῆ ἀμφότερα παρ' Ἀγγλικούς Φινλανδίους, τὸ μὲν πρῶτον τὸν Ουτώβιους τοῦ 1933 ἀντὶ 8250 λιρῶν, τὸ δὲ δεύτερον τὸν Νοέμβριου τοῦ 1932 ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

Ήγοράσθησαν ἐπίσης παρὰ τῶν Σοβιέτων τὸ Γερμανικὸν φορτηγόν «Malaga» 1410 τ., γκρός, 2470 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921 ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσας τιμῆς καὶ τὸ 'Ολλανδικὸν φορτηγόν «Tiba» 2864 τ., γκρός, 4662 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1933 ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν. Μετὰ τῶν τεσσάρων αὐτῶν νέων ἀγορῶν ἔχουν ὥδη τὰ Σοβιέταν ἥπο τὸ παραλαβῆν εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ήπειροτικῆς Εὐρώπης 20 ἐν ὅλῃ φορτηγά 44.799 τ.γκρός, παρέλαβον δὲ κατὰ τελευταίας πληροφορίας τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδη τὰ κατοτέρω τρία μικρὰ Γερμανικά φορτηγά εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου: «Breitenburg» 1351 τ., γκρός τοῦ (1918), «Hasselsburg» 1352 τ. (τοῦ 1917) καὶ «Curslack» 1433 τ., γκρός (τοῦ 1923), ἀντα καὶ μετονόμασαν κατὰ σειράν «Ochta», «Lachta» καὶ «Swjaga».

Παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν οὐδεμία νέα ἀγορά ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὸ υπὸ ἀναστόπτην 150ήμερον, παρελθόμην δὲ μόνον τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ Σε. Λιβανοῦ φορτηγόν «Cairndhu» 5250 τ., γκρός (τοῦ 1919), ὅπερ καὶ μετονομάσθη «Στρυμών». Άι κυριότεραι μεταξὺ πλοιοτητῶν διαφόρων χωρῶν εἰλισθεῖσαι ἀγοραπωλησίαι ἥσαν αἱ ἀκόλουθαι:

«Chloris» Ἀγγλικόν, 1197 τ., γκρός, 1800 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίαν ἀντὶ 7500 λιρῶν.

«Gudrun Maersk» Δανικόν, 4932 τ., γκρός, 7755 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 14.500 λιρῶν.

«Levante» Ἰταλικόν, 4265 τ., γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911 καὶ «Orvieto» Ἰταλικόν, 3567 τ., γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1907, ἐπωλήθησαν εἰς ἑτέραν Ἰταλικήν ἑταῖριν ἀντὶ 20.000 λιρῶν ὥμοι, ἀφοῦ διῆλθον προηγούμενώς σερβέν.

«Atherton» Ἀγγλικόν, 1534 τ., γκρός, 2550 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίαν ἀντὶ 7500 λιρῶν.

«Barunga» Ἀγγλικόν, 4342 τ., γκρός, 7200 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1932, ἥγοράσθη παρ' Ἰαπόνων ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ θά παραδοθῆ εἰς Αἰνθρακάιαν.

«Chokyu Maru» Ἰαπωνικόν, 2096 τ., γκρός, 3456 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἥγοράσθη παρ' Ἰαπόνων ἀντὶ 100 γιέν κατὰ τόννων φορτίου.

«Mataran» Ἀγγλικόν 3331 τ., γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1909, πωλήθεν πόδι μητός εἰς Τάπονας διαλυτάς ἀντὶ 5500 λιρῶν μὲ παράδοσιν εἰς Μελβούρνην ἡ Σίδνεϊ, ἐπανεπωλήθη ὥδη εἰς Τάπονας ἐφοπλιστάς πόδι περιστέρων ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 8000 λιρῶν καὶ ὑπὸ τούς αὐτοὺς δρους παραδόσεως.

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 & Kuklundis 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

«Dana» Δανικόν, 3650 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἥγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Χίλιας ἀντὶ 9.0.000 Δανικῶν κορωνῶν, μὲ παραλαβῆν εἰς Κοπεγχάγην.

«Benares» Σουηδικόν, 9170 τ., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν τοῦ 1931, ἐπωλήθη ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

«Iroise» Γαλλικόν ναυαγοσωστικόν, 663 τ., γκρός, 234 τ. νέτ καὶ ναυπηγήσεως 1911, ἐπωλήθη εἰς ἑτέραν Γαλλικήν ἑταῖριν ἀντὶ 140.000 φράγκων.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Μετὰ μίαν περίοδον χαλαρότητος καὶ ἐλλείψεως γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος, ἥρχισε καὶ πάλιν ν' ἀνατά τὴν ζωηφότητὰ τῆς ἡ ἀγορᾶ τοῦ παλαιοσιδήρου. Ή μείωσις τῶν ἐκασταχοῦ ἀποθεμάτων παλαιοσιδήρου καὶ ἡ ἀνανέωσις τῶν ἐθνικῶν πραγματικῶν διαλύσεως τῆς παλαιᾶς χωρητικότητος εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, ἀνεξωγόνησαν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διαλυτῶν, οἵτινες καὶ ἐνεργατισμῆσαν εἰς τὴν ἀγορὰν ἐπιδιδόντες τὴν ἵξαστράτων σκιαφῶν. Ή ζήτησος προσιδόσητος κυρίος ἀπὸ τὰ Ἰταλικά ἐργοτάσια, κατὰ δεύτερον δὲ λόγον ἀπὸ τὰ Βρεταννικά καὶ τὰ Ἰαπωνικά. Άι πλεισθεῖσαν ἀγοραὶ περιελάμβανεν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀναστόπτησιν α'. 150ήμερον τοῦ Μαρτίου 16 σκάφη, ὥλικῆς χωρητικότητος 59.741 τόννων γκρός, ἀντα καὶ ἀνήκοντα εἰς τὰς κατωτέρω ἐπτὰ σημαίας :

Ἄγγλικά	2 τ.	γκρ.	15.130	Ἐλληνικά	2 τ.	γκρ.	7.930
Ιαπωνικά	3	>	13.386	Σουηδικά	3	>	3.692
Ιταλικά	3	>	11.298	Δανικά	1	>	1.471
Ολλανδικά	2	>	7.837	Σύνολον :	16	>	59.744

Τὰ 16 ταῦτα σκάφη ἐπωλήθησαν ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 59.600 λιρῶν, 525.200 γιέν, 30.000 Δανικῶν κορωνῶν καὶ 14.000 guilders εἰς διαλυτάς πέντε διαφόρων κυρών, ὡς ἔχει:

Διαλυταί	Πλοΐα	Τ. γκρός	Τιμὴ εἰς £	Λοιπά νομίσματα
Ιταλοί	6	26.031	24.500	—
Άγγλοι	4	18.242	25.250	30.000 γορ. Δανίας
Ιάπωνες	3	13.386	—	352.200 γιέν
Σουηδοί	2	2.051	2.850	—
Βέλγοι	1	1.034	—	14.000 guilders
Σύνολον :	16	59.744	59.600	

Οἱ Ιταλοὶ διαλυταὶ διγόρασαν τὰ Ἰταλικά ἀπὸ «Irpinia» 697 τ. γκρός (τοῦ 1884) ἀντὶ 900 λιρῶν, «Venustas» 5326 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «Voluntas» 5275 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀντὶ 13.500 λιρῶν καὶ τὰ διοί, τὸ 'Ολλανδικόν λάτερο «Madioen» 6803 τ. γκρός (τοῦ 1913) ἀντὶ 9150 λιρῶν, μὲ παράδοσιν, ὡς ἔστι καὶ ενδιστεῖται εἰς τὸ Ρόττερνταμ καὶ τὰ Ἐλληνικά φορτηγά «Δημήτρ. Ν. Ράλλιας» 3534 τόννων γκρός τοῦ 1899 καὶ «Φωτεινή Καρορά» 4396 τ. γκρός (τοῦ 1908)

ΚΑΤΕΒΑΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Λ.Π. 36.000 000



ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΑΠΟΣΗΜΑΤΙΚΑ

Λ.Π. 15.000.000

BY APPOINTMENT

"TZENEPAI,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ-ΠΥΡΟΣ-ΖΩΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1885

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ καὶ ΠΛΗΡΕΞΟΤΣΙΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

“Ι.Δ.ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ,, Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ-ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ ΗΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΝΟΤΑΡΑ 95
(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 21-740) (ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491)

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΓΓΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΣΤΙΚΗΣ ΕΓΥΓΝΗΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ,
ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ, ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΡΑΥ-
ΣΕΩΣ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΚΛΟΠΗΣ Κ.Λ.Π.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

άντι 5950 λιρών, με παράδοσιν είς ἔνα λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας. Τὸ τελευταῖον τούτο σαφός είλεν ἀγόρασθη τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1924 ἀντὶ τιμῆς 27.000 λιρῶν.

Οἱ Ἀγγλοι διαλυται ἡγόρασαν τὰ Ἀγγλικά μικτὰ σαφάρη ταξιδίων γραμμῶν «Jamaica Planter» 7482 τ. γκρός (τοῦ 1911) καὶ «Perim» 7618 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἀντὶ τιμῆς 11.250 λιρῶν τὸ πρότον μὲ παράδοσιν εἰς Λίβερπούλ καὶ 11.500 λιρῶν τὸ δεύτερον μὲ παράδοσιν εἰς Ρόττενταμ, ὅπου εὐρίσκεται παροιλισμένον. Τὸ λαίνερ «Perim» ἢ τὸ πρότιον Γερμανικὸν «Treuenfels» είλεν δὲ παραδοθῆ εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸν Ὁκτώβριον τοῦ 1921 ἔναντι ἐπανορθώσεων, ἐκπιληθὲν τότε ἀντὶ 180.000 λιρῶν. Ἡγαράσθησαν ἐπίσης παρὰ Ἀγγλων διαλυτῶν τὸ μικρὸν Συνηδιζόν ἀτμόπλοιον «Lunaria» τ. γκρός 1641 (τοῦ 1882) ἀντὶ 2500 λιρῶν μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Μάντζεστερ καὶ τὸ Δανικὸν ὁ. «Hjortholm» 1471 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν.

Οἱ Ἰάπωνες διαλυται ἡγόρασαν τὰ Ἰαπωνικὰ ἀτμόπλοια «Shōhei Maru» 3771 τ. γκρός (τοῦ 1893) ἀντὶ τιμῆς 100.000 γρέν, ἥτοι πρὸς 26.25 γρέν κατὰ τόννον γκρός, «Kikukiri Maru» 5218 τ. γκρός (τοῦ 1896) ἀντὶ 128.000 γρέν, ἥτοι πρὸς 24.50 γρέν κατὰ τόννον γκρός καὶ «Heigai Maru No II» 4397 τ. γκρός (τοῦ 1898) ἀντὶ 124.200 γρέν, ἥτοι πρὸς 28 γρέν κατὰ τόννον γκρός.

Συνηδοὶ διαλυται ἡγόρασαν τὰ μικρὰ Σουηδικὰ ἀτμόπλοια «Freja» 1070 τ. γκρός (τοῦ 1870) ἀντὶ 1550 λιρῶν καὶ «Nautilus» 981 τ. γκρός (τοῦ 1872) ἀντὶ 1300 λιρῶν. Ἐπίσης παρὰ Βέλγων διαλυτῶν ἡγοράσθη μὲ παράδοσιν εἰς Γάνδην τὸ μικρὸν Ὀλλανδικὸν ἀτμόπλοιον «Maastroom» 1034 τ. γκρός (τοῦ 1900) ἀντὶ 14.000 guilders.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλὴν τῶν ἀνωτέρων πλοίων, ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν εἰς διαφόρους χώρας καὶ περὶ τὰ δώδεκα σαφάρη 4780 τ. γκρός, ἔκαστον τῶν διοπίων είλεν χωρητικότητα κάτω τῶν 500 τόννου.

ταλειψθέντος φορτηγοῦ «Στολ. Κάστανος». Ἡ ἀκρότετοις τῆς ἑυλείας ἡρχεῖσαν ἄμεσως, προκειμένου τὸ σκάφος νὰ ἐπιθωρίηθῃ. (Φεβρ. 26)

«Μαριόγκα». — Κατὰ τὴν διάρκειαν σφραδοῦ ἀνέμου καὶ ὑψηλῆς παλιρροΐας προσέκρουσαν τὰ κενὰ καὶ ἡγυανεροληγμένα εἰς Μοντεζίδεο φορτηγά «Μαριόγκα» καὶ «Nemanya» Γιουγκοσλαβικά. Τὸ πρῶτον ὑπέστη μικρὸς τίνας ζημίας εἰς τὴν ὄπραν γραμμήν. Πρὸς ἀποφυγὴν ἀργοπορίας ἔμφρατέρων τῶν πλοίων καὶ κινδύνου σοβαρῶν ἔξοδων, ὑπεδίχθη ὁ συμβιβασμὸς μεταξὺ τῶν ἀδιαφορούμενών πλοίωντον, μὲ διαιτησίαν Λονδίνου. Ὁ «Ελλήνης πλοίοιρχος συγκατανεύεις ἀλλὰ οἱ πράκτορες τοῦ Γιουγκοσλαβικοῦ ἔκρουνται. Αἱρετορες τὰ σκάφη ἐπιθωρίησαν τὴν ἀπορένην περὶ τοῦ ἀποστόλου τοῦ Λέσβου. Τὸ Γιουγκοσλαβικόν ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν δεξιάν πλευρὴν πρὸς τὴν πρόμναν καὶ εἰς τὸ ὑπόστρωμα τοῦ πρυμναίου καταστρώματος, τὸ δὲ Ἐλληνικόν ὑπέστη ζημίας εἰς τὸν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῆς πρύμνης θάλασσαν, πρὸς τὴν δεξιάν πλευράν, καθὼς καὶ εἰς τὴν δεξιάν τοῦ πρυμναίου καταστρώματος καὶ τὰς κιγκλίτας. Ἐξάρθρωσαν ἀκόμη τρία ἔλασματα εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ κύπελλου Νο 4. Μετὰ προσωπικάς ἐπισκευάς τὸ ἄλλο «Μαριόγκα» ἔλαβε πιστοποιητικά ναυσιπλέτας καὶ ἀνεχώρησε διὰ Μπάχιαν Μπλάγκων πρὸς φόρτωσιν. (Φεβρ. 26-28)

«Δέσποινα Γλύπτη». — Οἱ σταθμές ἀσυρμάτου τοῦ Νέρθ Φέρελαντ ἔλαβε τὸ ἀκόλουθον ασιογράφημα ἀπό τὸ φορτηγὸν «Δέσποινα Γλύπτη» κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων τρικυμιῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ: «Πλάτος 106' B. καὶ μῆκος 1-10' A. Ἐθράσθη ἡ ἀλυσίς πηγαδαλοῦ. Πιστὸς τὸ περὸν δὲν ἔχουμεν ἀνάγκην δογματίζεις. Μετὰ τρίμορον τὸ σκάφος εἰδοποιήσαν ἐν νέῳ, διτὶ αἱ ὑψησις ἐπισκευάσθησαν καὶ τὸ πλεῖον συναγέγονται κακονοκήπη τὸ ταξίδιόν του. (Φεβρ. 27)

«Άδαμ. I. Πειθῆς». — Κατεύθυντος ἐκ Πλέιτ εἰς Λονδίνοντερρο μὲ φόρτων γεννητάτων ἀ-ἡγγιστας διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του, διτὶ κτυπάται ἀπὸ ἴσχυρων τρικυμιῶν εἰς θέσην πλάτους 45-30' B. καὶ μῆκους 11-10' A. καὶ διτὶ ὑπέστη ζημίας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος του καὶ εἰς τὸ μηχάνημα τοῦ πηγαδαλοῦ του. Τὴν ἀπορένην (28 Φεβρουαρίου) νεότερον ραδίκα ἀνέφερεν, διτὶ ἡ κακοκαρία ἐμέτρη δύοθη, διτὶ αἱ ζημίαι τοῦ μηχανήματος τοῦ πηγαδαλοῦ ἐπισκευάσθησαν καὶ διτὶ τὸ πλοῖον σύρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν 100 μιλίων Νοτίων τοῦ Λονδίνοντερρο συνεγίτει κακονοκήπη τὸ ταξίδιόν του. (Φεβρ. 27-28)

«Διδώνη». — Εκ δάναοις μὲ φορτίον γιανινθράκων διὰ Βενετίαν ὑπέστη βλάβην εἰς τὸ πηγαδάλιον τοῦ ἔντεκτης τρικυμίας καὶ ἔξεπεμψε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. κακοῦ εἰς δυήθεαν. «Ωραὶ τινάς δραδύτερες τὸ σκάφος ἡγύρων τὸ σῆμα κινδύνου. Ἡ ζημία τοῦ πηγαδαλοῦ του ἐπισκευάσθη ἐν πλήρωματος, τὸ δὲ σκάφος ἔψησεν εἰς τὸ Περιαλτάρ, ἐπιθωρίηθῃ καὶ ἔχηκολούθησε κακονοκήπη τὸ ταξίδιον διὰ τὸν προσρισμόν του. (Φεβρ. 28-Μαρτ. 2)

«Εύτυχια Βεργωτῆ». — Η περιπέτεια τοῦ σκάφους μας τούτου εἰς τὰ Ισπανικὰ παράλια τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὄγκουνος ἦτο ἀπέρροικα ὅλαβης τοῦ

‘Ατυχήματα εἰς ‘Ελληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ λῆσαν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς ‘Ελληνικά σαφάρη :

«Κλεανθῆς». — Αποπλεῦσαν δὲ Ἀρδεύργου κενὸν διὰ Γέρμνιαν πρὸς φόρτων γιανινθράκων, προσέκρουσαν ἐπὶ τῶν ἑλλήνων διοικητῶν τῶν ὑδατοφρεκτῶν τῆς διώρυγος Κίλεου παρὰ τὸ Brunsbootelkoog. Σὲν ὑπέστη δημος ζημίας καὶ ἔξηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του. Βλάδας ὑπέστησαν τὰ ἑλλήνια διαζώματα τοῦ ὑδατοφράκτου.

«Δέσποινα». — Κατέπλευσεν εἰς Ἀλεξανδρείαν μὲ τὸ φορτίον τοῦ ἑγκα-

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIÉTÉ D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαι ἐκτὸς συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

πηγδαλίου του κατά τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας σφραγίδας τρικυμίας. Τὸ σκάφος, διαν ἀπέμεινεν ἀκούσθεντος ἥρχισε τὴν ἑκουσίην τοῦ S.O.S., ἐ-σπευσαν δὲ εἰς δοῦ δούλων τρία ἀτμόπλοια καὶ δύο ναυαγοσωστικά, ἵνα τε περάσαν σκάφη ἔτέλουν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τῶν ἐν συνεχεῖ ἐπαγῆ. Τὸ Όλλανδικόν ναυαγοσωστικόν «Witte Zee» ἀπλεῖσαν ἔγκαιρως ἀπὸ τὸν Βρέστην, ἀνέβη τὸ ἀκούσθεντον σκάφος εἰς θέσιν πλάτους 45°—52° B. καὶ μήκους 6°—8° Δ. καὶ τὸ ἔρρυμούλκησαν εἰς τὸν Ἰονιανικὸν λιμένα τοῦ Σαντάντερ. Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ πλοιάρχου εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τοῦ Σαντάντερ, τὴν αὐγὴν τῆς 27ης Φεβρουαρίου ἐκεῖνη ἡ ἀλυσίσις τοῦ πηγδαλοῦ τοῦ σκάφους διὰ δευτέραν φοράν καὶ ἀπεσκευασθήτη προσχε-ρως ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Ηδίᾳ ἀλυσίσις ἐκπότη ἀκούσθεντος διὰ τὴν τρί-την φοράν, ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ ἔφθασε τὸ ναυαγοσωστικόν «Witte Zee», τὸ δόποιον μετὰ τὸ πέρας τῆς ρυμουλκήσεως καὶ τὴν ἀσφαλῆ ἀγκυροθεσίαν τοῦ φορτηγοῦ εἰς Σαντάντερ, ἐπέπλευσεν ἀμέσως εἰς δούλων τοῦ κινδύνευσ-τος Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Hilicroft». Οἱ ἀμερικανοὶ ἐπιθεωρητὴς τοῦ Λέσβου πέπλεισαν ὡρισμένας ἀπικευασίες εἰς τὸ ἄπο τοῦ «Εἴδυτη Βεργούτη», ιδίᾳ δὲ εἰς τὴν ἀλυσίσιν τοῦ πηγδαλίου, ὅπις ἐν ἀνάγκῃ 8° ἀντικατασταθῇ. Θα ἐ-πικευασθεῖσιν ἐπίσης αἱ δύσεις τοῦ μηχανήματος τοῦ πηγδαλίου καὶ τὰ ἀ-εκρύμναται τοῦ, εἰς φωταγώγο τοῦ μηχανεστασίου καὶ ἡ ἡλεκτρικὴ ἔγκα-τοτοσιος. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἀπικευων τὸ σκάφος ἐπιθεωρητὴν ἔλαβε πι-στοποιήσιον ναυαγοπλοίας.

(Φεβρ. 27—Μαρτ. 9)

«Αγιεύς».—Τὸ Νορδηγικὸν ἄπο τοῦ «Luksefjell», καθ' ὃν χρόνον εἰσέ-πλευσε εἰς τὸν λιμένα τῆς Τοιχετάνειας, συνεκρύσθη μὲ τὸ ἄπο τοῦ «Αγιεύς». Εἰς δούλων ἐσπευσαν δύο ρυμουλκά, ἀτινά καὶ ἀπεσέδησαν περιστέρω ἔγμίκες. Η σύγκρουσις ἐπήλθε, συνεπειά τῆς ἐπικρατεύσης ὁ σφραγίδας θα-λασσοταραχῆς. Η πρώτη τοῦ Νορδηγικοῦ στραχεῖσα αἰτινιδίως πρὸς τὸν κυριατοθράυστην Κολέμπο προσεκρυσσεν ἀρχικῶς ἐπὶ τοῦ ἐκεῖ προσεδεμένου Φινλανδικοῦ ἄπο τοῦ «Anversoise» καὶ κατόπιν ἐπὶ τοῦ «Ελληνικοῦ «Αι-γαίου».

(Φεβρ. 28)

«Δελφοί».—Ἐτερον Ελληνικὸν φορτηγὸν εὑρέθην ἐν κινδύνῳ κατὰ τὴν αὐτὴν τρικυμίαν τοῦ Αἰτιανοῦ ἢ τὸ ἄπο τοῦ «Δελφοῖ». Εξέπειψε τοῦτο τὸ σῆμα τοῦ S.O.S. ἐν πλάτους 43°—49° B. καὶ μήκους 9°—28° Δ. ὁ Ἑγγιατικός, καλούντος εἰς δούλων. διέτι αἱ μηχαναὶ τοῦ ὑπεστίσαι: ἐλάσην ἐ-πικευνάντας προτείνοντας ἀκινδύνην εἰς τὸν ἀνάγκην προσεκρυσσεν. Τὸ δὲ σκάφος παρασυστέμενον ἀκούσθεντος εἶχεν ἀνάγκην ρυμουλκήσεως. Τὸ Ἀγγλικόν «Armadale Castle» ἀπήντησεν, ὅπις κατευθύνεται, ἵνα παρέσχῃς ἐσηθεῖσα: «Ἐπιστολὴ τοῦ Αγγλικοῦ «Mathe-riar» ἀπέσταται πρὸς τὸ ἄπο «Δελφοῖς» τὸ ἀκινδύνον πρᾶξης: «Ἐκβιούθη 67 μίλια ΒΑ ἀπὸ ὑπᾶξ καὶ πλέοντα πρέπει τὴν θέσιν σας μὲ ταχύτητα πάντα μιλίων». Κτερον Αγγλικόν, τὸ ἄπο τοῦ «Nagara», παρέσχε τὴν θέσιν τῶν «Δελφῶν» εἰς πλάτους 43°—47° B. καὶ μήκους 9°—24° Δ. «Ἐπιστολὴ τὸ ἄπο τοῦ «British Energy» ἀρσαδικούληγράφησος τὰ ἀκινδύνα: «Ἐπικρατεῖ ἰσχυρά ἀπὸ Νότου τοις τρικυμίαις αἱ σφροδόν ἀνέμοις καὶ ργάδεσιν διερέπειν ἐρογήν. Η δρα-τέτης είναι πολὺ μικρά, μόλις φθάνουσα τὸ 1) μιλίου. Πληρεσφερεῖται ὅπις τοῦ «Armadale Castle» καὶ τοῦ Ιαπωνικοῦ «Yasukuni Maru» προσπα-θοῦν μὲ τὸ πραδιογώνιονταρον ὑπὸ ἀνέμοιν τὴν ἀκρεῖδ θέσιν τοῦ παρασυρο-μένου ἄπο τοῦ «Δελφοῖ». Πράγματι τὸ Ιαπωνικόν, τελοῦθεν ἐν συνεχεῖ ἐπαγῆ μὲ τὸν ἀσφρόματον τοῦ Ελληνικοῦ, ἐφθασε μετά τινας ὥρας παρ' αὐτῷ. «Ἐπι-σηγή ἔφθασαν μετ' ὀλίγον τὸ Αγγλικόν «Cisneros» καὶ τὸ Γερμανικόν ναυαγοσωστικόν «Seefalke». Ετερον σκάφος, τὸ Αγγλικόν μέτοροπ «Caprella» ἀνέκρουσε πρόμναν, διέτι ἐδέχθη τὴν κατωτέρω ἀνακοίνωσιν τῶν «Δελφῶν» πρὸς τὸ Ιαπωνικόν: «Οὐδεμίαν ἔχοι χρέος ἀνάγκην ἐσ-

θεῖας, ἐπιθυμῷ ἐν τούτοις νὰ μείνεται πληγίσιον». Εἴθυν κατόπιν τὸ Αγγελικὸν οὔπιον περιστασίαν «Strathnaver», σπεύδον καὶ αὐτὸς εἰς βογήσιαν τὸν «Δελφῶν», ἐρχομένην πρὸς τὴν ἀριστερά μαζὶ πλευράν. Εἰδοποιήσατε, ὅταν είναι ἀναγκαῖον ἡ παραμονὴ μαζί. «Ἐν τῷ μεταξύ δύμα τὸ ναυαγοσωστικό: «Seefalke» είχε προσθέσαι τὸ Ελληνικόν καὶ ἤρετο τὴν ρυμουλκήσεων τὸν πρόσηπο τὸν λιμένα τῆς Κορσούνας. Διερκούσησε τὴν ρυμουλκήσεων ἀκόπη τὸ συρματόσανον, μερικοὶ δὲ ἐν τῷ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ ἐτραυματίσθησαν. Τὸ ἄπο «Δελφοῖς» ἀπέστειλεν ἐν προσειμένῳ τὸ ἀκινδύνον πρᾶξην: «Συρραπτόσχοινον προσδέσεων διὰ δευτέραν φοράν. Η τρικυμία συνεχίζεται μὲ δυνατὸν ἀνέμον, ἡ δὲ θέσις μηκεροτερεύει, μετά τὸν τραυ-ματισμὸν ἀνδρῶν τινων». Μετὰ κοπιώδεις προσποθείας ἀριστερῶν ὥρων τὸ πλοῖον ἐπαναπροσεδέθη καὶ ἐφθασε ρυμουλκούμενον εἰς τὸν πλησιάστερον τὴν Κορσούνας λιμένα τοῦ Σαντάντερ τὸν 9.30 π.μ. τῆς 3ης Μαρτίου. Διετάχθησαν ὅποι τὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Λέσβου αἱ ἀπορραιτήτοι: ἐπικοινωνεῖσθαι μηχανῶν, μητὶ τῆς θραυσθείσης ἀφεντιλίας καὶ ζημιῶν εἰς τὰς ἀντιτικαὶς καὶ τοὺς κολλήσεων. Η διάρκεια τῶν ἀπικευεύδων θά είναι δεκαήμερος περίπου. Μάζα τὴν ρυμουλκήσην παρὰ τὸν ναυαγοσωστικόν ὑπέροφαν ἡ πλοιάρχης συμβόλαιον τύπου Λέσβου, ἐφθασε δὲ εἰς Σαντάντερ ἐν Λονδίνον καὶ ἀντιπρόσωπον τῶν πλοιαρίων.

(Φεβρ. 28—Μαρτ. 8)

«Ελένη» (655).—Ανεγκάρησεν ἐν Νάντης διὰ Σαΐν Ναζίερ, σπου δὲ ἐπιθυμητῇ καὶ θά ἐκτάσιος ἀπικευασά.

(Μαρτ. 2)

«Πολύμυνα».—Ἐπιθυμητή εἰς Ρόττερνταμ ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυ-σιπλοτικός, μετὰ δὲ τὴν ἐκτάσεις ἐλαττρών, τινῶν ἀπικευεύδων θά ἀναγκάρι-ρος περίπου. Μάζα τὴν ρυμουλκήσην παρὰ τὸν ναυαγοσωστικόν ὑπέροφαν διά Λάντσιογκ πρός φρέτων γκαϊανθράκων διὰ Νότιον Αμερικήν.

(Μαρτ. 2)

«Ωνάσος Μαρία».—Είχε γραψεῖ εἰς τὸ «Λέσβο», διὰ τὸ σκάφος τοῦτο κατὰ τὴν πρὸ διηῆσην ἀνακρήσεων τοῦ ἀπὸ Ναυτούσια, εἰς προσαράβει. «Ηδὴ δὲ εἶσι ἀντιπρόσωπος τοῦ Λέσβου ἀνέφερεν, διὰ κατ' ἔκθεσιν τοῦ ἀρισ-θείου πλοηγοῦ, τὸ σκάφος δὲν προσήρχεται, ἀλλὰ λόγῳ τῆς ἀμπρώτιδος δημι-θεοῦ ἀβαθή τινα σηματικά συρόμενον ἐπὶ τοῦ δυσθεύδη τινὰ λεπτὰ τῆς ὥρας.

(Μαρτ. 3)

K. E. ΣΠΥΡΙΔΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙ

Ἐβδομαδιαῖς τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοιόνων

NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-
θεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρό-
μος. Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.

«Άγιος Σπυρίδων» (Άγγελη).—Μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἀπικευεύδων εἰς σκάφους, ἀπανήγυεσαν ἡ φρέτωσις τῶν διὸ: «Ιταλίαν φορτίου γεννημάτων. Μετὰ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως καὶ τὸ παραλαβῆσα μπλοκαρεῖ, ἐπιθεωρηθῆσθαι ἐν νέοι τὸ πλοῖον καὶ ἐπιδιωτόθεν ἀπότομος ἀποτελεσθῆσθαι λέσχης, δοτίαι κατὰ τὸν δοκού μὴν εἰδένη λειτουργῶν ἀνωμάλως. Η στοιχεία φορτίου εἰς σάκους ἐπὶ τοῦ καταστρώματος εὑρέθη δοτία, τὸ δὲ πλοῖον, ἀρσητέον πιστοποιητικὸν ναυαπλοτος, ἀνεγκάρησε διὰ Ιταλίαν.

(Μαρτ. 7)

«Άδελφοτης».—Καθ' ὃν χρόνον τὸ Λεττονικόν φορτηγόν «Everard» ἀπλιώδειν εἰς Μπάρο προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγαντοροβλητηρίου «Ελληνικοῦ ἄπο τοῦ «Δελφοτης» (ex «Cape St Columba») καὶ προσέξαντας εἰς αὐτὸς γηγενεῖς εἰς δύο ἀλάρματα.

(Μαρτ. 7)

«Δόγχη» (πλωτὴ ἀποθήκη πατρελατῶν εἰς Αγ. Γεώργιον).—Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων τρικυμίων, ἡ πλωτὴ ἀποθήκη πατρελατῶν «Δόγ-χη» καὶ ἡ παρκλεύσωμα αὐτοῦ ἡγαντοροβλητηρίου πλωτὴ ἐπίσης ἀποθήκη «Αργες» (ex «Κερκυνός»), παρεσύρθησαν εἰς τὴν Εηράν, συνεπειά θρα-σεως τῶν πρωμηγίων τῶν. Ρυμουλκά σπεύσανταν ἐπὶ τόπου ἡγαντοροβλητηρίου τοῦ τρικυμίου τῶν τῆς ἀγκυροβολήσαν τούς.

(Μαρτ. 8)

«Αιλήρ».—Προερχόμενον ἐν Σάντα Φέ μὲ φορτίου γεννημάτων κατέ-πλευσεν εἰς τὴν Ἀμερικήν. Τὸ σκάφος προσήγγισε κατὰ τὸν πλεῦν του εἰς Αγονία Βικέντιου, κατὰ δὲ τὴν ἀγκυροδοτήσαν του, λόγῳ βλάβης τοῦ τηλεγράφου του, ἐγκεκριθεύσαν τὸν κινητήτα. Συνεπειά τούτου ἀθρωπούσαν αἱ δύο ἀγκυραὶ του, αἵτινες εἰχον πονητοῦ, ἀπεστρέψθησαν τηρήσαν τὸν βα-ρούλκου τὴν πρώτην καὶ ἀνησυχήσαν δὲ τὴν ἀναπτυχθεῖσαν πίσσαν δια-σφιγκτήρη, διαγκυρατῶν τὴν ἀλυσίδαν τῆς ἀριστερᾶς ἀγκύρας. Αἱ ἀποθετικαὶ ἀγκυραὶ ἀνεσύρθησαν ὑπὸ δυτῶν, ἀνευρέθη δὲ διὰ διέλασης ἀρκετῶν τοις καίσιοις.

(Μαρτ. 8)

«Ομόνοια».—Ἐλέγθη πρᾶξη τοῦ πλοιάρχου, μέσω τοῦ Ουγρεσσού, ἀνα-φέρον δὲ εἰς Ρωσικόν παγθεραύστης προσέκρουσεν ἐπὶ τὴν πρύμνη τοῦ φορτηγοῦ «Ομόνοια» καὶ προδέσσησε δαρεῖσας ζημιὰς εἰς αὐτήν καὶ εἰς τὸ πηγδάλιον. Τὸ φορτηγόν κατευθύνεται: εἰς Νικολάεφ ρυμουλκούμενον ὑπὸ τοῦ παγαθοσωστικοῦ. Κατὰ νεωτέραν πληροφορίαν τὸ φορτηγόν ἐφθασεν εἰς Νικολάεφ καὶ προθεωρήθη. «Η πλάξ τοῦ πηγδαλίου του ἐλλύγεις δοτίας διὰ τὴν πρώτην ἀθρωπούσαν. Τὸ πρώτην πέμπτης ζημιὰς δύο διάσημοις τοῦ πηγδαλίου καὶ ράγματα δύο διέλασαταν.

(Μαρτ. 8)

«Μαλιακός».—Μὲ φορτίου κώνων καὶ μεταλλεύματος σιδήρου συνεκρού-θη μὲ τὴν αἰσθητὴν φορτηγίδα «Gripro 2», καθ' ὃν χρόνον εἰσήρχετο εἰς τὴν Βοστὲλν. Η φορτηγίδης ἡδὸν προσέδεσμην εἰς τὴν προκυμαίαν, ἔφεσε δὲ 450 τ. σίτου. Συνεπειά τῆς συγκρούσεως παρεσύρθησαν γαὶ ἐβλά-γησαν καὶ αἱ παραπλεύσως ἡγαντοροβλητηρίου φορτηγίδες «Σμύρνη» μὲ φορτίου σπόρων, «Ἐπτάνησσος» καὶ «Ποσειδώνια» καναλί, «Santul Gheorghe» μὲ 10 τ. κριθῆς καὶ «Gripro I.» μὲ 280 τ. κριθῆς. Διὰ νὰ προληφθῇ η κατασθίσια τῶν δύο ταλευταίων φορτηγίδων πρεσογεράχθησαν αὐταὶ εἰς πληγίσιον ἀβωτεῖς θέσεις, ἐδράγησαν δημόσιος ἐν τῆς διαρροής τοῦ φορτηγού του. Τὸ ἀτρηπτόλιον δὲν φυλαττεῖ νὰ ὑπέστη σοβαράν τινα ζημιάν.

(Μαρτ. 9)

XANTHE WHITE

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΙΜΑΙ ΕΥΘΗΝΑΙ

ΕΙΔΗ ΑΡΙΣΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

199, NORTH RD

PLYMOUTH

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφόνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι γνωστοὶ τοῦ παρόντος ἡμέρας ἀπὸ τοῖς παρακάτω:

—Ἐκ Ρίβερ Πλεῖτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Νέλλι» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7500 τόν. δι' *Albany* 15)6, Απρ. 1—15.

«Φαίαξ» ἐκ Σάνη Λορέντζο 10.000 τ. γεννημ. διὰ *Moji*—Γιοκοχάραν—Νταρέν 16)6, Απρ. 5—20.

«Τρίτων» ἐκ Ρεζάριο 6100 τ. δι' *Ην. Πολιτείας* (λιμένας Ατταντίκο) σελ. 16)—, ὁψιόν Μόντρεαλ 16)9, Μαρτ. 8—15.

«Σουλιώτης» ἀπὸ Νεκοτέα καὶ Μπάχη. Μπλάγκαν 7100 τ. διὰ Μεσόγειον (σχ. Ανατολικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) 15)3, Μαρτ. 1—12.

«Περ. Δ. Καμπάνια» (ναυπηγήσαντος 1910) ἀπὸ Σάντα Φὲ 5700 τ. δι' Αγγλίαν—Αμερικαν.—Ρόττερνταμ—Αμερικαν 15)6, Μαρτ. 5—15.

«Υδραιός» (ναυπηγ. 1902) ἀπὸ Νεκοτέα 6500 τ. δι' Ελλάδα 15)9, ἀ. φόρτωσις.

«Ελέγκω Α. Κυδωνιέως» (ναυπηγήσαντος 1910) ἀπὸ Σάντα Φὲ 5700 τ. δι' Αγγλίαν—Αμερικαν—Ρόττερνταμ—Αμερικαν 15)6, Μαρτ. 5—15.

«Χλόη» ἐκ Σάνη Λορέντζο 8100 τ. δι' ώρασμένους λιμένας Αγγλίας 14)—, Μαρτ. 18—26.

«Ελπίς» ἐκ Ρεζάριο 5500 τ. δι' Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης Ιταλίας) σελ. 16)—, ὁψιόν ώρασμένους λιμένας Αγγλίας 15)6, ἐκ Βρετανίας Ισπανίας 15)9, Απρ. 6—12.

«Μόσχα Λ. Γουλανδρῆρ» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6800 τ. δι' Ελλάδα 15)—, ὁψιόν ἀπὸ Νεκοτέα 16)3, Μαρτ. 16—25.

«Μαρ. Πατέρα» ἀπὸ Νεκοτέα 6500 τ. βρώμης διὰ Μόντρεαλ Καζιτέρα 19)6, άμφοτέρους 20)3, Μαρτ. 5—15.

«Ιω. Φράγκος» ἐκ Σάντα Φὲ η Νταμάντ 5800 τ. δι' Αγγλίαν—Αμερικαν 16)9, Απριλίου 1—14.

«Κονδύλη» ἀπὸ Νεκοτέα καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 7100 τ. διὰ Μεσόγειον (σχ. Ανατολικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) 16)6, Μαρτίου 18—31.

«Ιω. Μ. Εμπειρίκος» ἐκ Σάντα Φὲ 5700 τ. δι' Αγγλίαν—Αμερικαν 16)9, Απριλίου 1—14.

«Μερόπη» ἐκ Σάνη Λορέντζο 6700 τ. διὰ *Trondheim*—*Ahus* σέλιτς (συμπεριλαμβανομένης τῆς Δυνίας) σελ. 16)9, μὲ 6 πάννες ἔξτρα δι' ἔκκληστον πλέον τοῦ ἀνδρὸς λιμέναν ἐκφορτώσας, μέχρι τεσσάρων τοσούτων, φόρτωσις Απριλίου 5—14.

«Αποίκιαν» ἀπὸ Νεκοτέα μὲ ὁψιόν Σάνη Λορέντζο 6000 τ. δι' Αδριανής 16)6, ἐκ Μεσόγειον (σχ. Ανατολικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) σελ. 16)—, ώρασμένους λιμένας Μεσόγειον 15)6, φόρτωσις ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 9 πάννες ὀλιγότερον, Απριλίου 1—14.

«Αναστ. Πατέρας» ἐκ Σάντα Φὲ η Νταμάντ 5300 τ. δι' Αγγλίαν (θερινάς Ιταλίας) σελ. 16)6, Μαρτίου 25—30.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Αιγαίνη» ἀπὸ Νικολάϊδεφ η Θεσσαλίαν 6000 τ. γαιανθράκων διὰ Βέρ.

NIKOLAÏDIS & S^{IA}

EN AMBERSEN:

Ο μοχαΐτερος Ελληνικός Οίκος εν Βελγίῳ

NICOLAÏDIS & C^O
ANVERS (BELGIQUE)
SHIPBROKERS AND AGENTS

Teleg. NICOLAÏDIS—Anvers

Teleph: 21039 & 28834

FR. PLATEN,

ANTWERP, BELGIUM.

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

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.

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

· Αμερικήν 11)1) 1)2, Μαρτ. 1—15.

«Δημ. Ιγγλέσης» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γεννημάτων εἰδῶν διὰ Καρπούσιαν 19)6 f.i.o., ἐκν. Βλαδιστόν 17)3, Μαρτίου 10—20.

«Σοφία Θεοδωροπούλου» ἐκ Νοσφερούσιαν 2000 τ. τοιμάτων καὶ 125 τ. προνιδίων λ. σε. 735 fob διὰ Βηρυτού τῇ Τρίπολιν ἡ Αλεξανδρέτταν, Μαρτίου 15—30.

«Διονυσίος» ἐκ Χερσόνεσος ἡ Όζησσος 4500—4800 κ.μ. ἐνδιείας (*Egyptian balks*) δι' Αλεξανδρέτταν 6)1)2, Μαρτ. 20—30.

«Μαρίκα Πρωτοπάτα» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων εἰδῆ διὰ Βλαδιστόν 16)—f.i.o., Απριλίου 1—10.

«Μαρή Χανδρῆ» ἐκ Χερσόνεσος 4500—4700 κ.μ. ἐνδιείας (*Egyptian balks*) δι' Αλεξανδρέτταν 6)7) 1)2, Μαρτίου 10—20.

«Λουίζα (τάνκερ)» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 3000 τ. πατρελαίων (μὲ συμπλήρωσιν ἐκ τῆς Κωνσταντινουπόλεως) διὰ Σαντού Ροδανού καὶ Αντίβες 9)6, Μαρτίου—Απριλίου.

—Ἐκ Μεσογείου

«Λαιωνίδης» ἐξ Αλεξανδρέτταν 340.000 κ.π. σχυμακοσπόρου διὰ Χεύλη 7)6 (berth terms) Μάρτιου.

—Ἐξ Αγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιανθρακας)

«Ιθακος» ἀπὸ Στέτιν 6300 τόν. διὰ Δυτ. Ιταλίας 7)10) 1)2, Μάρτιου.

«Επαρ. Κ. Εμπειρίκος» ἐκ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανάρου 7)9 ἀ. φ.

«Εύγενια Σ. Εμπειρίκου» ἐκ Νιούπορτ 7500 τ. δι' Αλεξανδρέτταν 6)6, ἀ. φ.

«Μάρπησσα» ἐκ Δάντιγκη ἡ Γδόνιας 6800 τ. διὰ Μπουένος Αὔριας 10)3, Μαρτ. 15—25.

«Ορος Ροδόπη» ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανάρου 7)7) 1)2, Μαρτ. 15—25.

«Αδελφής» (ex *Cape St Columba*) 7500 τ. ἀπὸ Ουαλλίαν ἐφ ωρ. 2000 τ. διὰ *Deseado* 14)— μὲ 200 τ. παράδοσιν εἰς τὰ 3)—, καὶ τὰ ὑπόλοιπον διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν 9)—, μὲ 400 τ. παράδοσιν εἰς τὰ 3)—, ἀ. φ.

«Αριάδη Παντελῆ» ἐκ Δάντιγκη ἡ Γδόνιας 6000 τ. διὰ Μπουένος Αὔριας 10)3, Απριλίου 5—15.

«Γρανικός» ἐξ Εμπειρίκου 6200 τ. δι' Αλεξανδρέτταν 7)— ἀ. φ.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«Αλφειός» ἐκ Χάμπτον Ρέρ 7500 τ. γαιανθράκων διὰ Μοντεβίδεο 8)6, Μάρτιου.

—Τάιμ—τσάρτερς

«Κάτει 8020 τ. d.w., τάιμ—τσάρτερ εἰς ταξίδια τῆς Απο Ανατολῆς διὰ τρεῖς μῆνας μὲ ὁψιόν πάντα μῆνας, σελ. 2)—, παραλαβὴ Ιαπωνίαν Μάρτιου καὶ παράδοσις μετά τὴν λήξιν τῶν συμβολαίων εἰς θερινά λιμένα Κίνας—Ιαπωνίας.

«Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος» 10.480 τόννων d. w., τάιμ—τσάρτερ εἰς ταξίδια μετόπε λιμένων τῆς Απο Ανατολῆς διὰ δύο ἔτη τέσσερας μῆνας, σελ. 1)10, άμπεος παραλαβὴ εἰς Ιαπωνίαν καὶ παράδοσις μετά τὴν λήξιν τῶν συμβολαίων εἰς θερινά λιμένα τῆς Κίνας η τῆς Ιαπωνίας.

TALLYING

AT HAMBURG

JOHN OESER

Teleg: "OESERHAMB"

33)4, Admirälitätstr,

HAMBURG II

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER

ESTABLISHED 1903.

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

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

Τό δεκαπεντήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Πλὴν μιᾶς ζωηροτέρας κινήσεως τῆς ἀγορᾶς τοῦ Ρίθεο Πλέιτ δι' ὅλας τὰς μέχρι τέλους Ἀπριλίου ἡμερομηνίας, οὐδὲν ἄλλο ἀξιοσημείωτον γεγονός ἔχει: νὰ ἐπιδείξῃ ἡ διεθνὴς ναυλαγορὰ κατὰ τὸ α'. 150ήμερον τοῦ Μαρτίου. Εἶναι πράγματι λυπηρόν, καθ' ἥν στιγμὴν μία τόσον ἐπιτυχῆς καταβάλλεται: προσπάθεια διὰ τὴν ληφθεῖν μέτρων ἀποτελεσματικῆς συνεργασίας τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς τιμᾶς τῶν ναύλων, διὰ συνεχίζεται εἰς τὸ ὑπερθιλάσσον ἐμπόριον ἡ αὐτὴ κατάστασις τοῦ περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν, τῆς αὐταρκείας καὶ τῆς ἐκ τούτων ἐκπτώσεως τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς κινήσεως.

Οἱ τελευταῖς ἐπιδηλωθέντες υἱὸι τῆς Ἰταλίας περιορισμοὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν γαλανθράκων καὶ ἄλλων τινῶν πρώτων ὄλλων, εἰνε ἀνημφισθήτητον, διὰ: Ήδει: κατὰ πολὺ ἐπηρεάσει τὴν κίνησιν τῆς φορτηγοῦ γνωτοῦ λίπιος καὶ τὰς τιμᾶς τῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον ναύλων. Ἡ Γερμανία, ἔξι ἄλλου, καταβάλλειται ἀπεγνωσμένην προσπάθειαν διὰ τὴν αὐτάρκειάν της, ἐντεῖνει τὰ περιοριστικὰ μέτρα, μὲν ἀμεσον τὸν ἀντίτυπον εἰς τὰς θηλασσίκας μεταφοράς, καὶ κυρίως εἰς τὰς μεταφορὰς γεννημάτων καὶ ἐλαφιώδην σπόρων, δύο, ὅγλαδη, εἰδῶν, ποὺ ἀποτελοῦν σημαντικὸν παράγοντα ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας.

Τὸ μόνον ἐνθερρυντικὸν σημεῖον, ὑπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν τῆς ἐκπτώσεως καὶ τῆς προσφορᾶς πληθωρικῆς χωρητικῆς, ὑπήρξεν ἡ σταθερὰ ζήτησις ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ συδροῦ ὅγκου φορτίων ἀριθμούτου, βρώμης καὶ λιναροσπόρου διὰ τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας καὶ τὸν Κναδάν καὶ ἡ ἀναβίωσις τῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην φορτώσεων. Αἱ διὰ τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ τὸν Κναδάν ναύλωσις, ἐπεξετάζονται καὶ μέχρι: Ματίου, ἀπήλλαξαν δὲ τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς ἀπὸ τὴν ὑπέρμετρον πίεσιν τῆς χωρητικότητος, ἥτις προσέφερεν ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας.

Ἐν τῷ μετιξέν ἡ συμφωνία τηρήσεως κατωτάτων δρίων ναύλων ἀπέδωκεν ἴκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἀν καὶ οἱ ναύλωται περιορίζονται: εἰς τὰς μέχρι τέλους Ἀπριλίου ναύλωσις. Αἱ πέραν τοῦ Ματίου καθοριζόμεναι: εἰς τὸ σχέδιον τιμαὶ παραμένουν εἰσέτι δυομαστικαῖ. Πάντως δὲι: ἐκ τῆς Ην. Πολιτείας καὶ τὸν Κναδάν ναύλωσις: ἐπεξετάζονται καὶ μέχρι: Ματίου, ἀπήλλαξαν δὲ τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς ἀπὸ τὴν ὑπέρμετρον πίεσιν πάντοτε τὰς τιμᾶς τοῦ σχεδίου.

Μὲν ἔξιρετικὴν εὐχέρειαν καὶ σταθερότητα πραγματοποιοῦνται: πιολήσεις ἀριθμούτου τῆς νέας Ἀργεντινῆς ἐσοδείας, χωρὶς οὐδεὶς νὰ σημειωθῇ: ἀνταγωνισμὸς ἀπὸ τὸν ἀριθμούτον τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς, τὸ γεγονός δὲ τοῦτο εἰνε παρήγορον διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ καὶ τὴν ἐκ ταύτης παρεχομένην ἐργασίαν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Τόπρχουν εἰσέτι εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ ἀρκετὰ ἀναβότα σκάφη, παρέχοντα ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως. Ἐπλίζεται, ὅμως, διὰ: ὁ ἀπορροφηθοῦν συντόμως μὲν τὴν ζωηρότητα καὶ ἔκτασιν τὴν ὀποίαν προσέλαβεν ἡ ἔκθειη ζήτησις.

Αἱ ἀκαθόριστοι: ὅμως εἰς Ἀργεντινὴν κατιρικαὶ συνθήκαι: ἐπιδραδύονται τὸν θερισμὸν καὶ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀριθμούτον νέας ἐσοδείας εἰς τὰ κέντρα φορτώσεως. Ἡ ἀργοπορία αὕτη δυνατὸν νὰ καταστῇ ἐπιζήμιος διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, διότι θὰ ἐμποδίσῃ τὸν ἀριθμούτον νὰ καταστῇ ὥριμος πρὸς φορτώσειν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς κανοκαρίας.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, ἔξαιρέσει: τῆς ζητήσεως σκαφῶν ἀπὸ τοὺς συνήθεις διὰ φορτώσεις παλαιοσιδῆρου λιμένων, οὐδεμία ἄλλη ἐνδιαφέρουσα κίνησις προέκυψε. Ἡ ἐπιτυχία τοῦ σχεδίου κατωτάτων τιμῶν τῶν ναύλων διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ προεκλήσεις καὶ τὴν σύναψιν συμφωνίας ρασιοναλιστικοῦ σχεδίου τῆς πρὸς τὸν Κναδάν ἀπασχολούμενης χωρητικότητος φορτηγῶν καὶ λάγνερς, περὶ τῆς γράφομεν κατωτέρῳ. Τὰ φορτηγά γραμμῆς, ως γνωστόν, ἀπετέλεσαν κατὰ τὰς τελευταῖς περιόδους τῶν Κναδικῶν ἐκσημαγνύν, τῶν κυριώτερον συγκαγνωστὴν τῆς νυκτικίας τῶν tramps.

Αἱ ἀγοραὶ τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς εἰς κατάστασιν ἀπογοητευτικήν. Ἡ ἔλλειψις ζητήσεως ἐλαϊωδῶν σπόρων, ἀπὸ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην κυρίως, δημιουργεῖ ἀνυπερβλήτους δυσχερεῖας διὰ τὴν καὶ πρὸς τὰ ὅδατα τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς ὑπάρχουσαν πληθωρικὴν χωρητικότητα, οὐδεμία δὲ ἀτυχῶς ὑφίσταται ἔνδειξις: προσεχοῦς εὐρυτέρας ζητήσεως. Εἶναι χαρακτηριστικὸν δι-

μία τελευταῖς ἔκειθεν ναύλωσις διὰ Μαντζουρίας ουδέν τοις έκλεισθη ἀπὸ Ντέρερ διὰ Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, μὲν φόρτωσιν Ματίου, εἰς τὰ σελ. 18).

"Άλλα καὶ οἱ ἔξι Αὐστραλίας φορτώσεις ὑπήρξεν πολὺ περιωρισμέναι, μὲν στηριζούσι τὰς γυνώλωσις, τόσον διὰ Μεσόγειον, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, ὅσον καὶ διὰ τὴν Ἀπω Ἀνατολήν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν ἐπανελήφθησαν μὲ ποιόν τινα ζωηρότητα καὶ κατὰ ἀποκοπήν γνωλώσεις διὰ τὴν Ἀπω Ἀνατολήν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Οἱ Μεσογειακοὶ τομεῖς ἔντοπραξία, οἱ δὲ ναύλοις: Ἀγγλικῶν γαλανθράκων διὰ τὴν Μεσόγειον ὑπέστησαν τὴν ἐπίδρασιν. Μὲ στιχερὸν τόνον μόνον συνεχίζεται: ἡ ζήτησις χωρητικότητος διὰ γενικὰ φορτία ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν Ἀπω Ἀνατολήν. "Οσον ἀφορᾷ τὸν Δούναβην, πλήρης ἀπραξία. Ἡ ἔκειθεν κίνησις θέλει: ἐξαρτηθεῖ ἀπὸ τὰς ἀναμενομένους ν' ἀνακοινώθουν κυθερηγητικούς Κανονισμούς ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔκπτωσην.

"Αναλυτικότερον ἡ κατά τομεῖς πορεία τῆς ναυλαγορᾶς καὶ διακύμανοις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἔχουν ὡς ἔξης:

ΠΛΕΙΤ.—"Ἡ κυριωτέρα κίνησις περιεστράφη εἰς τὰς μέχρις Ἀπριλίου καὶ κυρίως δι' Ἀπριλίου φορτώσεις δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, βάσει τῶν κατωτάτων δρίων ναύλων τοῦ σχεδίου. Διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν οἱ ναύλοι ἐπέδειξαν σταθερότητα καὶ ἐκμαίνοντο πέρι τῶν (17) ἀνά λιμένας Ποταμοῦ διὰ λιμένας Ἡνωμ. Πολιτειῶν (Ἀτλαντικοῦ) ἡ ἀκτῶν Βόρ. Ελρηνικοῦ. "Απὸ Ροζέριο δι' Ἀγγλίαν ἡ Ἀμετερντομ καὶ διὰ β'. 150ήμερον Ἀπριλίου σελ. 16,6 (μέτριον τοννάζ), ἀπὸ δὲ τοὺς κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ διὰ ριομένους λιμένας Ἀγγλίας 12,9 (μεγάλα σκάφη) μὲ φόρτωσιν Μαρτίου. "Ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας διὰ Μόντρεαλ 17,— (ἡ ἀνωτέρα τιμὴ σελ. 16)—ἔως 16] διὰ φόρτωσιν τέλους Μαρτίου. "Ἐκ Σον Λορέντζο δι' Ιαπωνίαν σελ. 16)—ἔως 16] καὶ ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ διὰ Σαγκάην σελ. 14,6. "Ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας δι' Ἐλλάδα 14,6 ἔως 15)—.

Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν οκαφῶν ἐκ τοῦ Πλέιτ ἐκλείσθησαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι:

«Νικόλας» Ἐγγελος ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6500 τ. διὰ Μόντρεαλ 17,—, Μαρτίου 15—27.

«Οίνοπισος» (ναυπηγήσεως 1904) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7800 τ. διὰ Λονδίνου 13] 1) 2, Μαρτίου 18—25.

«Ασπασία» ἐκ Σάν Λορέντζο 6200 τ. δι' Ἀδριατικὴν 18)—, βάσιν ἔνα λιμένα, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἔκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα ἐκφρτώσεως, μέχρι τεοάρων τοιούτων, Ἀπριλίου 5—17.

«Γαξιάρχης» ἐκ Σάντα Φέ 7000 τ. διὰ Νέαν Υόρκην 18] 6, φόρτωσις Ἀπριλίου 1—15.

«Πηλεὺς» ἐκ Ροζάριο 7300 τ. δι' Ἀμβέρσαν 15)—, φόρτ. 1—25 Μαΐου.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ—ΚΟΥΒΑ.—Σποραδικὴ ζήτησις οκαφῶν παρατηρεῖται μόνον διὰ φορτώσεις παλαιοσιδῆρου εἰς τὰς γνωστότερας τιμὰς τῶν σελ. 13)— ἔως 13] 6. i. o. δι' Ιαπωνίαν καὶ 12)—l. i. o. δι' Ardrossan. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας ἀναλλοίωτοι γύρω τῶν σελ. 13)— δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

Αἱ φορτώσεις ἐκ Καναδᾶ. — Τηλεγραφικὴ πληροφορία: ἐκ Λονδίνου ἀναγγέλλουν τὴν ὑπογραφὴν συμφωνίας καθορισμένης κατωτάτων δρίων τιμῶν τῶν ναύλων διὰ τὰς ἐκ Μόντρεαλ φορτώσεις τῆς νέας ἐξαγωγικῆς περιόδου. "Ἡ νέα αὐτὴ συμφωνία εἰνε ἀπόρροια τῆς ἐπιτυχοῦς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου διὰ τὴν Πλέιτ ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν. Μετέσχον ταύτης πάντες οἱ Ἀγγλοι: καὶ οἱ Ελληνοι πλοιοκτῆται: οἱ υπαγράψαντες τὴν συμφωνίαν διὰ τοὺς ἔξι Ἀργεντινῆς ναύλους καὶ ὡς καὶ οἱ Ἀγγλοι: πλοιοκτῆται: λάγνερς, εἰτίνες ἐνδιαφέρονται διὰ τὰς φορτώσεις εἰς Ἀγίου Αλυρεντίου. Αἱ τηλεγραφικὴ πληροφορία: δὲν ἀναφέρειν λεπτομερεῖς τῆς νέας συμφωνίας καὶ τοῦ ἐγκριθέντος πίνακος τῶν τηρηθήσαμένων ναύλων διὰ τὰς ἐκ Καναδᾶ φορτώσεις, εἰμὴ μόνον, διὰ τὸ κατωτάτων δρίων τῶν ἐπιτρεπομένων τιμῶν διὰ τὰς γνωλώσεις εἰς Μόντρεαλ δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας ώρισμης εἰς σελ. 1) 6 τὸ κουμπτερ.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ.—"Εξ Αὐστραλίας διὰ Σαγκάην ἀρκετὴ ζήτησις ομηριοῦται, μὲ τιμὰς ναύλων κυμαίνομένας μεταξὺ σελ. 13,6 ἔως 14)—. "Αντιθέτως, αἱ ἔξι Αὐστραλίας φορτώσεις γεννημάτων διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ περιῆλθον εἰς πλήρη ἔπιπτωσιν, κατὰ δὲ τὸ διαρρεύσαν δεκαπενθήμερον δέν ἐναυλώθησαν, εἰμὶ μεγάλα τινὰ μόνον ιστοφόρα ἀπὸ Νοτίους λιμένας εἰς τὰ σελ. 19] 6 δι' Ἀγγλίαν—Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην.

"Απὸ τὴν παραλίαν Madras διὰ φυστικια ἀραιαὶ διαταγαὶ, εὐκόλως καλυπτόμεναι, εἰς τὰ σελ. 23)— δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἀπὸ δὲ τὸ Mysore μεταραπτικὴ ζήτησις οκαφῶν διὰ μεταλλεύματα. Μία τελευταῖς ἔκειθεν ναύλωσις δι' Ἀμβέρσαν ἐκλείσθη εἰς τὰ σελ. 17] 3. Αἱ δρυζαὶ ἀπὸ Burma διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 21)—, οἱ δέ κύαμοι Μαντζουρίας ἐν ἀπραξίᾳ. Τὰ τάμ. τοσάτερες διὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς ὄντες γενικωτέ-

ρου ένδιαφέροντος, μὲ συμβόλαια κλειόμενα κατ' ἄραιά διαστήματα εἰς τὰ σελ. 2)— διά συνήθους μεγέθους πλοΐα τοῦ *trade* "Απὸ Ανατολῆς (8000 τ. d. w.) καὶ σελ. 1)10 διά σκάφη μεγαλύτερας χωρητικότητος.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ.—Εἰς δὴ σχεδόν τὰ Μεσογειακά κέντρα φορτώσεως ἐπικρατεῖ χαρακτηριστική ἀπραξία. Ἐπὶ μεταλλευμάτων ἔλλειψις διαταγῶν, δύο δὲ μόνον φορτηγά ἐκλείσθησαν ἐξ Ἑλλάδος διὰ Γερμανίαν τὸ ἐν εἰς τὰ δι—καὶ δι' Ἰταλίαν τὸ ἔτερον εἰς τὰ σελ. 3)12. Οἱ βαμβακόσποροι "Αλεξανδρίας μὲ σποραδικήν ζήτησαν καὶ μὲ τοὺς πτωχοὺς ναύλων τῶν σελ. 9)3 κατὰ 60 κ. π. δι' Ἀγγλίαν. Τελευταίως ἔξεδηλώθη ποιά τις ζήτησις τονάζ διὰ φωσφάτα Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, ἐναυλώθησαν δὲ πέντε φορτηγά, μεταξύ τῶν ὅποιων καταλέγεται καὶ ἐν Ἑλληνικόν, εἰς τιμάς περιστροφέμενάς μεταξεσελ. 13)6 ἔως 14)— δι' Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπην, ἀναλόγως μεγέθους τοῖς πλοίοις καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως. Ἐλληνικά σκάφη ἐναυλώθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα:

«*Χειλαράτης*» ἀπὸ Στρατῶν 6200 τ. μεταλλεύματος διὰ Βλαστίγκεν σελ. 6)—, Μαρτίου 10—20.

«*Φλόρων*» ἔτη Σερίφου 500 τ. μεταλλεύματος διὰ Σερβόλα σελ. 3)12, φόρτωσις 10—20 Μαρτίου.

Καὶ «*Βασ. Δεστούνης*» ἀπὸ Κοσσεῖρ 5800 ἔως 6300 τ. φωσφάτων δι' Ἀμβέρσαν 13)6, φόρτωσις Μαρτίου 11—25.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ—ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Ἀρκετά περιωρισμένη ἡ ἔργασία διὰ τὰς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης φορτώσεις καὶ δι' ὅλα σχεδόν τὰ εἰδῆ τῶν Σοβιετικῶν ἔξαγωγῶν, ἔχαιρεσι μόνον τῶν γενικῶν φορτίων τῶν προοριζομένων διὰ λιμένας τῆς Ἀπὸ Ανατολῆς. Αἱ διὰ τὰ γενικά ταῦτα φορτία τιμοὶ τῶν ναύλων διατηροῦνται σταθεραὶ εἰς τὰ σελ. 17)—f.i.o. διὰ Βλαδιβοστόκ, 18)—δι' Ἰαπωνίαν καὶ 19)6 f.i.o. διὰ Καμτούάτκαν, μὲ φόρτωσιν τέλους Μαρτίου. Διὰ Ρωσικούς γαιανθρακάς κυκλοφοροῦντις εἰσέτι μερικαὶ διαταγαὶ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν, πλὴν δὲ τῆς ναυλώσεως τοῦ ἀπὸ «*Δίγενες*» εἰς τὰ σελ. 11)1 1)2, οὐδεμία ἄλλῃ ναύλωσις Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἐκλείσθη. Αἱ διὰ ὑστερίαν διαταγαὶ σπωραδικαὶ καὶ μόνον δι' Ἀλεξάνδρειαν, εἰς τὰ σελ. 6)7 1)2 (σκάφος 4700 κ.μ.) καὶ 6)10 1)2 (σκάφος 4500 κ.μ.), ἐνῷ μία κυκλοφορήσασα εἰς τὴν ἀγοράν διαταγὴ διὰ 20)10 τ. τοιμέντου ἐκ Νοβορωσίκης δι' ἐναλίμενα Συρίας ἢ Παλαιστίνης ἐκλείσθη παρ' Ἐλληνικοῦ πλοίου, μὲ συμπλήρωσιν 125 τ. πριονιδίων, εἰς τὴν κατ' ἀποκοπὴν τιμὴν τῶν 735 λιρῶν *fu.*

Δέον νά σημειωθῇ, διὰ ὁ περιωρισμένος ἀριθμός τῶν κυκλοφορουσῶν διαταγῶν διὰ Ρωσικάς φορτώσεις, ὁφείλεται κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν καὶ εἰς τὴν ἀπασχόλησιν Σοβιετικῶν φορτηγῶν σκαφῶν. Αἱ ἀπὸ μηδῶν προσπάθεια τῆς Κυβερνήσεως τῆς Μόσχας διὰ τὴν ἔνισχυσιν τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ αἱ πραγματοποιηθεῖσαι ἀθρόᾳ ἀγοραὶ σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ἔσχον τὸν ἀντίκτυπόν των καὶ εἰς τὴν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἀπορρόφησιν ἔνης χωρητικότητος. Τότε μόνον τὰ Σοβιέτ ἐμφανίζονται εἰς τὴν ἀγοράν μὲν ζήτησιν χωρητικότητος, διὸν δὲν διαθέτουν ἴδια σκάφη πρὸς κάλυψιν τῶν ἔναγκων των. «Οσον ἀφορᾷ τὸν μικρὸν ἀριθμὸν τῶν ναυλωθέντων ἐκ Ρωσίας Ἐλληνικῶν ἀποτοπίων κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου, ὁφείλεται τοῦτο, εἰς τὴν συνεπεία τοῦ ἐπαναστατικοῦ κινήματος διακοπὴν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τὴν ἀβεβαιότητα τῶν ναυλωτῶν περὶ τοῦ ἔγκαιρου κατάπλου τῶν φορτηγῶν μας εἰς τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως. Δέον νά προστεθῇ, διὰ καὶ μερικά φορτηγά μας ναυλωμένα ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου μὲ καντοέλλο 1—15 Μαρτίου, εὔρεθεντα δὲ εἰς τοὺς λιμένες Πειραιῶς—Σύρου καὶ Χίου καὶ ἀδυνατοῦντα νά ἐκπλεύσουν, λόγῳ τῆς ἀναστολῆς τῶν πλόων, ἀπώλεσαν τὰ ναυλοσύμφωνά των. Ἄντ' αὐτῶν οἱ Ρώσοι ναυλωτοὶ ἔκλεισαν ἔνην χωρητικότητα, ιδίᾳ δὲ Ἀγγλικά καὶ Ἰταλικά φορτηγά.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς Σοβιετικὰς ναύλωσεις «τάϊμ—τσάρτερ» διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων ὑστείας ἐξ Ἀρχαγγέλου καὶ τῶν λοιπῶν Βορείων Ρωσικῶν ἔξαγωγικῶν κέντρων, ἀναφέρεται διὰ ήρεστο ἥδη σημειουμένη ἡ ἔξασφάλισις χωρητικότητος, ἀφορώσης δύως ένα πλοῖος καὶ οὐδένα, μέχρι τῆς στιγμῆς, Ἐλληνικόν. Αἱ πρῶται ναυλώσεις μὲ φόρτωσιν Μάιον—Ἰούνιον ἐκλείσθησαν μὲ βάσιν 39)— ἐξ Ἀρχαγγέλου διὰ Λονδίνου. Κατὰ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον προβλέπεται μεγαλυτέρας ἡ κίνησις, λόγῳ τῶν εὔρυτέρων εἰσαγωγῶν Ρωσικῆς ξυλείας εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐσημειώθη καὶ ἡ ἀκόλουθης νεωτέρα ναύλωσις Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ:

«Όνος Πεντελικὸν» ἔκ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γενικοῦ φορτίου διὰ Καμτούάτκαν 19)6 f.i.o. τέλη Μαρτίου.

ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ—Αἱ φορτώσεις ἐκ Νότιου Ουαλλίαν χαλαρώτεραι διὰ τὴν Μεσόγειον, μὲ τιμάς ναύλων 6)6 διὰ Πόρτ Σαΐδη ἡ Ἀλεξάνδρειαν, 7)— διὰ Πειραιᾶς (όνομαστικοῖς) καὶ 7)6 ἔως 7)9 δι' Ἀδριατικήν. Οἱ διὰ Νότιου Ἀμερικήν ναύλοι ἀμετάβλητοι εἰς τὰ σελ. 7)9 διὰ Βραζιλίαν, 8)6 ἔως 8)9 διὰ Μπουένος Ἀρτέρες καὶ 9)— διὰ Ροζάριο.

Ἀντιθέτως ἡ γαιανθρακαγορά τοῦ Δάντοιγκ διετήρησε σταθερώτερας τιμάς ναύλων εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν σελ. 8)1 1)2 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ 9)1 1)2 δι' Ἀδριατικήν. ἐναυλώθη ἐκεῖθεν καὶ τὸ Ἐλληνικόν φορτηγόν:

«Δελφίν» ἔκ Δάντοιγκ ἡ Γδύνιας 5700 τ. διὰ Βενετίαν—Τεργέστην—Ἀγκάδανα ἡ Ραβένναν 9)1, Μαρτίου 15—31.

Μία ἀνακοίνωσις τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ σχεδίου τοῦ Πλέιτ

Παρά τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἔξεδόθη ἡ κατωτέρω ἀνακοίνωσις, ἀφορῶσα τὴν συμφωνίαν διὰ τοὺς ἐκ Πλέιτ ναύλους. «Ἡ ἐν Βρεταννών, Ἐλλήνων καὶ Γιουγκοσλαβῶν ἐφοπλιστῶν Ἐφορευτική Ἐπιτροπὴ τοῦ σχεδίου συνεργασίας ἐπὶ τῶν ναύλων τοῦ Πλέιτ, μεθ' ἱκανοποιήσεως ἐσημένως τὴν ἐπιτυχῆ μέχρι τοῦδε ἐφαρμογῆν του καὶ ἐκεῖτιμης δεότως τὴν σταθερότητα τῆς ὑποστηρίξεως καὶ τὴν νομιμόφρονα συνεργασίαν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν.

«Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐφιστᾶ τὴν προσοχὴν τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῶν κάτωθι: Ἀποφασίζεται τελικῶς, διὰ οὐδένα σκάφος δύναται ν' ἀποπλεύῃ πρὸς τὸ Πλέιτ, κενὸν καὶ ἀνάυλωτον, δυνάμενον νά δωσῃ ἡμερομήνιαν φορτώσεως μέχρι τῆς 3)ης Ἀπριλίου. Ἡ θέσις τῶν ἑτοιμῶν πλοίων ἐβελτιώθη οὐσιωδῶς, καὶ διὰ νά σταθεροποιηθῆται τοῦ κοινοῦ συμφέροντος, ἡ ἐκεῖ κατάστασις, εἰνε πάναγκες νά ἀποφευχθῆται οἰσδήποτε περαιτέρω συσσώρευσις ἀναυλῶντος χωρητικότητος.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς ναύλωσεις, ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τῆς διαφορᾶς τῶν δρῶν τοῦ σχεδίου ἀπὸ Ιης Μαΐου καὶ ἐντεῦθεν διὰ σκάφη 55 0 τ. 10 ο.ο. Διὰ νά προληφθῆ ὥιαδήποτε παρεργήσις, ἡ Ἐπιτροπὴ τονζεῖ, διὰ οὐδέλης ἐφοπλιστῆς δύναται νά δεχθῇ τρεποποίησίν τινα ἐπὶ τῶν δρῶν τοῦ συνήθους ναυλοσυμφώνου «Centrocon», ὡς τοῦτο ισχύει ἀπὸ Ιης Ιανουαρίου τρ. ξ.».

‘Ανακοινωθὲν τῆς Πανελλήνιου Ενώπιεν Πλοιάρχων Ε. Ν.

Μετ' ἑκπλήξεως εἰς τὸν καθημερινὸν Τύπον ἵδομεν φερομένους τοὺς συναδέλφους μας κ. κ. Α. Βενιόν καὶ Ν. Βότσην, κυβερνήτας τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν «Κέρκυρα» καὶ «Χίος», ποὺ είχον τὴν ἀτυχίαν νά συλληφθοῦν ἀπὸ τοὺς τοσιαστάς ὡς συμπαρομητήσαντας μετ' αὐτῶν εἰς τὴν διαρπαγὴν τῶν Τσεμέων διὰ τῆς ἀναλήψεως 25.000 δραχ. ἀπὸ τὸν πρώτον καὶ 50.000 δραχ. ἀπὸ τὸν δεύτερον.

Πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας καθιστῶμεν γνωστὸν διὰ τὸ ἐπιβατηγά σκάφη, μή ἀπομακρυνόμενα κατὰ πολὺ τῆς ἔδρας των, δέν ἔχουσι ταμεῖον, συνεπῶς οἱ ὡς ἄνω συναδέλφοι μας στερηθέντες τῆς μετά τῆς ἔδρας τῶν ἐπικοινωνίας. Ὁπερεώθησαν ἀσφαλῶς πρὸς διατροφὴν τῶν ὑπέτούς πληρωμάτων νά ζητήσωσι τὰ χρήματα ταῦτα ἐπὶ ἀποδόσει, βεβαίως, λογαριασμοῦ.

Παρακαλοῦμεν δύνασις τῶν ἀγνοούσωντων, θιγώσιν ἀδίκως οἴτινες ἐπὶ τὴν ἐνασκήσει τῶν ὑψηλῶν κειματῶν των. ἡχμαλωτίσθησαν παρὰ τῶν παραφέροντων κινηματιών

‘Ο Πρόεδρος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΟΥΛ. ΒΑΡΔΑΒΑΣ

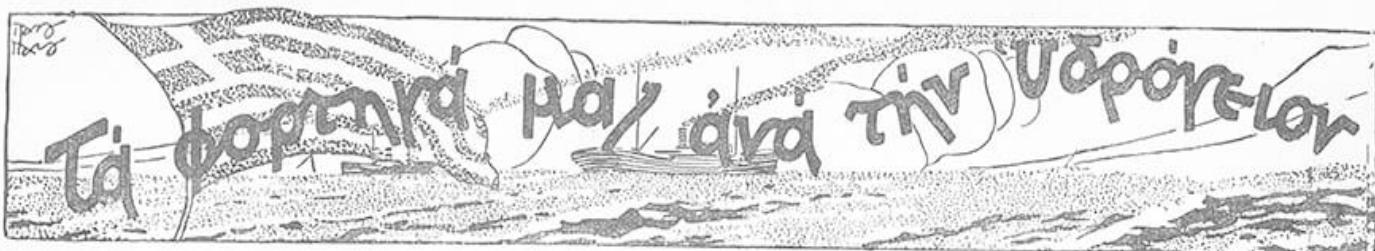
Παράδοσις φορτηγοῦ

Τὸ πωληθὲν εἰς Ἰταλίαν πρὸς διάλυσιν φορτηγὸν «Ἐμπανούηλ Στεντρουδῆς» τ. γκρός 4391 (τοῦ 1913) ἀπέπλευσεν ἐκ Σύρου την 13ην Μαρτίου διὰ Σπέτζιαν, πρὸς παράδοσιν.

Οἱ ἐν τῇ ξένῃ πράκτορες

Οἱ πλοιάρχοι τῶν εἰς τὸ λιμένα τοῦ Σπαλάτου κατατίθεντων Ἐλληνικῶν φορτηγῶν μᾶς πληροφοροῦν περὶ τῆς προθέμου καὶ πλήρους ἔξυπηρετησεως ποὺ παρέχεται εἰς αὐτά ἀπὸ μέρους τοῦ ἐκεῖ ναυτικοῦ πράκτορος κ. S. L. Lusieic (Francuska Obala Split). Η ἀρτία δρυγάνωσις τοῦ σχεδίου πράκτορεισκοῦ τούτου Οἴκου καὶ σι καλαὶ φροντίδες του διὰ τὴν προσποτίον τῶν εἰς αὐτὸν ἀνατιθέμενων συμφερόντων ἀποτελεῖσην ουσιαστικά σχια νό ἔξασφαλίσουν τὴν προτίμησιν σῶν Ἐλληνικῶν πλοίων καταπλέσυν εἰς Σπαλάτον.





ΟΝΟΜΑ ΗΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άργει εἰς Μαργαρούλιν ἀπό Δεκ. π.ε.
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	άργει Χίον ἀπό 20 Φεβρ.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεγ. Μπάρου 6 Μαρτ. διά Μ.π. "Λύρας
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	ἔφθ. Βενετίαν 2 Μαρτ.
Άγια Βαρβάρα	Α. Λαζαρίδη—Μ. Φακῆ	13	4572	ἔφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.
Άγια Θαλασσονή	Α. Κεράνη	11	3809	άνεγ. Νιούπορτ 8 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Άγια Μαρίνα	άτ. «Κάσσος»	12	4151	διῆλθε Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. διά Μαδέρας
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άνεγ. Χούλι 7 Μαρτ. διά Βρεμήνη, ἔφθ. 9
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπαπάρχ	15	3687	άνεγ. Χάιφαν 10 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν
Άγιος Σπυρίδων	άτ. Βλάση	92	1581	άνεγ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά Τύνιδα
Άγιος Σπυρίδων	Π.λ. "Αγγελή	89	1476	άνεγ. Βρέστην 6 Μαρτ. διά Ιταλίαν
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Πειραιᾶ ἀπό 26 Ιαν.
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιουν. 1934
Άδην. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3143	εἰς Πειραιᾶ ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Άδην. Ι. Πειλής	Α.θ. Ηειδή	08	4537	ἔφθ. Λοντοντερρών 1 Μαρτ.
Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	άνεγ. Μπάρου 9 Μαρτ. διά Μ.π. Μπλάγκαν
Άθανάσιος	Ν. Λουκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Φεβρ.
Άιας	Πατέρας καὶ Σικ	15	1729	ἔφθ. Μάτζ. Μπλάγκαν 5 Μαρτ.
Άιγαδιον	Πελοποννήσου-Σκριβάνου	12	1735	διῆλθεν Άλγεριον 25 Φεβρ. διά Γράφστον ή Γάνδην
Άιγανες	άδ. Πατέρα	17	3792	διῆλθε Κόδινθον 9 Μαρτ. διά Ρωσσίαν
Άικατερίνη Τ.	Α. Τερζάκου	17	2719	ἔφθ. Χερσόνηση 11 Μαρτ.
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	διῆλθε Μαδέρας 7 Μαρτ. διά Λονδίνου
Άιμιλίος	Στεριώτη καὶ Σικ	98	3691	ἔφθ. Θεσσαλίην 23 Φεβρ.
Άινος	Α. Λούζη	10	3551	άνεγ. Χάρτηλεπούλ. 6 Μαρτ. διά Τεργέστην
Άιόλος	Ν. Ι. Λόρα κ.λ.π.	02	3051	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1 Φεβρ.
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Άδαμας	Μ.γ. Λαζαρός	18	4144	ἔφθ. Σάντα Φέ 20 Φεβρ.
Άκροπολις	Βασ. Μπρεύσκου	13	4312	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Λίλεξάνδρειαν
Άκτη	άτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἔφθ. Νεοτσεά 26 Φεβρ.
Άλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	ἔφθ. Μπάριαν 4 Μαρτ.
Άλεξάνδρη	Κ. Καρρά	13	4355	ἔφθ. Νοβίσην 25 Φεβρ.
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνεγ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ. διά Ρωσσίαν
Άλκιμος	Σκριβάνου—Ραυτοπούλου	20	2003	ἔφθ. Θεσσαλίην 4 Μαρτ.
Άλφειδς	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	άνεγ. Νέαν Όρλεάνην 5 Μαρτ. διά Γράφστοντον ἔφθ. 8
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Δεκ.
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Γάνδην
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἔφθ. Ρότζο 21 Φεβρ.
Άνδρεας	Ίνιον. Α. Ε.	19	4763	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Μεσούγιον
Άνδριώτης	Ν.κ. Κοδωνίσιος	12	4393	ἔφθ. Κάρδιμ 6 Μαρτ.
Άννα	Ν. Λουκιαρδοπούλου	19	5173	διῆλθε Ηειρί 7 Μαρτ. διά Βλαδιβοστοκ
Άννα Βούλγαρη	Χρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεγ. Ρόττερνταρ 6 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέιδον
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	01	3045	άργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Φεβρ. 1934
Άννα Ν. Γενιανδρή	άδ. Πορλανθρή	21	4358	άνεγ. Ρόττερνταρ 2 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέιδον
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεγ. Μπάρου 5 Μαρτ. διά Σάντος
Άννα Σταθάτου	άτ. Σταθάτου	'8	5685	διῆλθε Η. Σαΐδ 3 Μαρτ. διά Ροέν
Άνθικη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἔφθ. Θείνιην 22 Φεβρ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 Φεβρ.
Άντωνης Γ. Λευδός	Σ. καὶ Η. Λευδό	11	4110	άργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Δεκ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μ. Μιχάλου	01	3511	διῆλθε Κ)λην 28 Φεβρ. διά Τομήταβέκιουν ἔφθ. 8 Μαρτ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Χίον ἀπό 10 Φεβρ.
Άντωνης Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άργει Πειραιᾶ ἀπό 6 Φεβρ.
Άντωνης Σταθάτος	άτ. Δ. Σταθάτου	20	3836	ἔφθ. Βαλινγκ 23 Φεβρ.
Άντζουλέττα	οὐοί Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	άργει Πειραιᾶ ἀπό 10 Φεβρ.
Άξιδης	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διῆλθε Ρίον Ιανέιδον 4 Μαρτ. διά Ηλέιτ
Άποικια	Ζ. Βαλμά	95	3607	διῆλθε Λάς Πάλμας 28 Φεβρ. διά Ρ. Ιανέιδον
Άργολικός	Μαρ. Έμπειρηκού	21	4786	ἔφθ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ.
Άρεθουσα	Ν.κ. Κυρπούρη	11	3693	ἔφθ. Μπλάθ 21 Φεβρ.
Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαζαροῦ	12	1715	διῆλθε Πόρο Σαΐδ 23 Φεβρ. διά Λουγκέρων
Άριάνδην Παντελή	άτ. «Μαρμαρά»	10	4145	διῆλθε Ντακάρο 5 Μαρτ. διά Ενδόχτην
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Ε. Γοελκανθρή	05	3170	άργει Πειραιᾶ ἀπό 30 Ιαν.
Άρτεμις Πήττα	Η.γιττα	06	1433	ἔφθ. Σουλτάνη 28 Φεβρ.
Άρτεμισια	Η. Μαρούη	06	4343	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιουν. 1934
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	ἔφθ. Νεοτσεά 26 Φεβρ.
Άρχων	Κωστή Λαζαροῦ	21	1361	άργει Πειραιᾶ 13 Μαρτ.
Άσημίνα Μπά κα	Η. Μπάκια	95	1311	ἔφθ. Κύντζαν 4 Μαρτ.
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεγ. Μπλάθ 8 Μαρτ. διά Μ.π. "Αθρες"
Άσπασια Νομικοῦ	Μ. Νομικοῦ	99	816	ἔφθ. Κατάνην 13 Μαρτ.
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Φεβρ.
Άτλαντικός	άτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5146	ἔφθ. Νεοτσεά 23 Φεβρ.
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσόπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	διῆλθε Κήλην 6 Μαρτ. διά Αμβέρσαν
Άττικος	Α. Λούζη	06	4078	διῆλθε Ντόβερ 7 Μαρτ. διά Μπάρου
Άφροσσα	άδ. Κιρτάτα	05	2485	ἔφθ. Μπαρλέτταν 28 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τέννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλιάνος	Α. Λεύκη	06	4734	έφθ. Ροζάριο 6 Μαρτ.
Βαρβάρα	Χρ. Ζωτοπούλος	10	1354	άργει Πειραιά από 31 Ιαν.
Βασ. Δεστούνης	Η. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Αιθόρον 22 Φεβρ. και Ηειραιά 11 Μαρτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούρκα	07	3429	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 Φεβρ.
Βενιζέλος	άδ. Σιφνίτσιο	10	1005	άργει της Πειραιά 10 Μαρτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Η. Σαΐδ
Βιργίνια	Άντ. Ηαπαδάκη	17	1918	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Τάραντα
Βιργίνια Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	άνερ. Τάγι 5 Μαρτ. διά Γδένια
Βιργίνια Σ.	Ζ. Σαρκούρακη	05	3885	φθάνει Χόνιλ 15-20 Μαρτ.
Βόλγας	Ηαπαδημητρίου	92	2505	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Ηειραιά
Βόρις	άτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	έφθ. Νεάπολην 19 Φεβρ. και Σαλέρνο 5 Μαρτ.
Βύρων	Έ. θνιώχης	14	9272	άργει Πειραιά από 31 Απρ.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Ηειραιά από 9 Ιούλ. 1931
Γαρούφαλιά	Σπύρ. Λαζαρός	14	4708	έφθ. Ηειραιά πριν την 21 Φεβρ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπικον	18	4289	έφθ. Βίλλαν Κτούσουν 4 Μαρτ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανίας	03	4052	άργει Ηειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σήμουρχ	96	2187	άργει Ηειραιά από 14 Φεβρ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Μα. "Αέρες Ρόδης 3 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διήλθε "Ελσίνορ 20 Φεβρ. διά Ηειραιά
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Γιούρογιάνα 1 Μαρτ.
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανός	28	3831	διήλθεν "Αγ. Βεζέντιον 25 Φεβρ. διά Λονδίνον
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολόου και Σίκ	30	4108	έφθ. Όδησσον 27 Φεβρ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέας κ.λ.π.	05	4391	άνερ. Μπάρδου 2 Μαρτ. διά Ηειραιά πριν την 11 Μαρτ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εις Ηειραιά 11 Μαρτ.
Γρανικός	Μ. Λάρα	16	3689	έφθ. "Εμδεν 4 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ. Η.	Η. Καλλιμανοπόδης	19	2516	άργει Ηειραιά από 21 Φεβρ.
Δαναδός	Η. και Γ. Κ. Λαζαρός	06	4419	άνερ. Ίμιμηχαρ 5 Μαρτ. διά Μονιερίδεο
Δάρμας	άδ. Ηήττα	83	1595	άργει Ηειραιά από 11 Νοεμ. 1934
Δάρφη	Ν. Λυκαρρεδοπούλου	18	3798	έφθ. Σούντερλαντ 1 Μαρτ.
Δελφίν	Λ. και Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Βορέην 3 Μαρτ. και "Αιμούργον 8
Δελφοί	Μ.Δ. και Ε. Λαζαρός	15	4739	έφθ. Σαντάντερ 3 Μαρτ. "Επισκενή
Δέσποινα	Κοραπά και Γεωργιλή	09	4461	έφθ. Αλεξάνδρειαν 23 Φεβρ.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	01	3313	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ηειραιά
Δέσποινα	άτ. Μιχαλίνος	06	3016	εις Κέαν από 16 Φεβρ.
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Ηππά	04	4649	έφθ. Φολλόνια 21 Φεβρ.
Δημήτρης	Σ. και Η. Λαζαρός	05	3338	άργεις Οίνονός από 28 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Ήσπι 5 Μαρτ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3441	άργει Ηειραιά από 23 Φεβρ.
Δημ. Τ' γγήσης	οιδίν Δ. Τ' γγήσην	18	5275	άργει Ηειραιά από 11 Φεβρ. Έναντιόθη
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλιας	99	3534	έφθ. Νικολάεφ 26 Φεβρ. "Επωλήθη πρός διάλυσην
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικός	03	1171	άνερ. Ηειραιά 28 Φεβρ. διά Σφάξ
Δημ. Χανδρής	Ίων. Χανδρή	10	4643	εις Μπάριαν Μπλάγκαν 1 Μαρτ.
Διαμαντής	Δ.αμ. Πατέρα	17	4990	έφθ. Μπάρ. Μπλάγκαν 23 Φεβρ.
Διαμάντω	άδ. Τακτούριος	03	2281	άργει Ηειραιά από 12 Δεκ. 1934
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβίτης	03	2018	άργει Ηειραιά από 13 Ιαν.
Διον. Σταθάτος	άτ. Α. Α. Σταθάτου	19	5168	έφθ. Μόδι 7 Μαρτ.
Δίρφυς	Βρα. Πατέρα και Σίκ	06	2795	άργει Οίνονός από 5 Φεβρ.
Διώνη	Γ. Φ. "Α.δρεάδη	06	4181	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Βενετίαν
Δούναβης	Ασων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	έφθ. Βιζαγαλατάμ 4 Μαρτ. και άνερ. 9 διά Λογυζέοντην
Δένο Φίλοι	Ραπτάνη και Ρεύσσου	03	3547	έφθ. Ηειραιά 3 Μαρτ.
Δωρίς	ΠΗλ. Χατζηλάκια	17	4601	άνερ. Μάρ Ντέλ Ηλάτα 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Έβη	Ν. Γ. Λ. Σκονός	13	4521	άνερ. Βορδό 5 Μαρτ. διά Ρούνεν
Έδισων	Έθνικής	96	1103	άργει Ηειραιά από 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη Κυριακίδην	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνερ. Ροζάριο 26 Φεβρ. διά Λάς Ηάλμας
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλιας	08	3860	άνερ. Σάντος 1 Μαρτ. διά Μα. "Αέρες
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4161	έφθ. Ρίον Ιανέφιον 21 Φεβρ.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ. και Η. Σαΐδ 10
Έλεγκο Α. Κυδωνιέως	Η. Κυδωνιέως	16	4129	εις Βίλλαν Κτούσουν από 6 Φεβρ.
Έλένη	Α. Καλλινίκης	18	5655	έφθ. Σαίν Νάζαρι 28 Φεβρ.
Έλένη	Δ. Λάρις	01	1882	άργει Ηειραιά από 13 Φεβρ.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπικον	19	5260	εις Βίλλαν Κτούσουν από 15 Φεβρ.
Έλένη Τ.	Α. Τεργιάζης	97	3039	άργει Ηειραιά 8 Μαρτ.
Έλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	άνερ. Ντάρηεν 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Έλισάρετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Ηειραιά από 18 Φεβρ.
Έλλας	άτ. "Ελληνική" Α. Ε.	16	2081	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Έλληνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4577	άνερ. Μπ. Μπλάγκαν 3 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Έλληνικό	Ηαπαδημητρίου	04	3059	άργει Ηειραιά από 11 Φεβρ.
Έλπις	Ι. Ν. Γουλιανή	12	3651	φθάνει Λάς Ηάλματαν 17-20 Μαρτ.
Έπαι. Κ. Εμπειρίκος	οιδίν "Επ. Εμπειρίκου	27	4385	άνερ. Μπλάρι 2 Μαρτ., Μαδέρας 8 διά Σάντος
Έρηνοιδλα	Ν. Ταχτούριος	05	2715	άργει Ηειραιά από 4 Δεκ.
Έρβοντ	Μαζή Εμπειρίκου	22	4792	άργει Ηειραιά από 28 Ιαν.
Έργενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Κλίν 2 Μαρτ. (δι "Αλεξάνδρειαν)
Ένγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διήλθε Κολόριτο 4 Μαρτ., Γιβραλτάρ 10δι "Αλεξάνδρειαν
Ένγενια Χανδρή	Ίων. Χανδρή	20	4862	άνερ. Νιούπορτ 4 Μαρτ., Γιβραλτάρ 10δι "Αλεξάνδρειαν
Ένηνος	Σ. Λ. Σκονός	19	5627	άργει Ηειραιά από 1 Ιαν.
Ένθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνερ. Κάρδιφ 2 Μαρτ. διά Κολόριτο
Έβρος	άδ. Λ. Σκονός	18	5283	διήλθε Φ. Νορόνγα 1 Μαρτ. δι "Ελλάδα
Ένυρμέδων	Η. Δ. Μαρκοσίνη	04	3564	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
Έντυγια	Γιωρ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1931
Έντ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνερ. Σαντάντερ 7 Μαρτ. διά Κλίν
Έψιλον	Αιων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	έφθ. Ροζάριο 26 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυτ.	Τόνοις γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	έφθ. Ροζάριο 22 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	αληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεγ. Αλ. Πλάταν 1 Μαρτ. δι' "Λγ. Βιζέντιου
Ζερμαίν	Στιλ. Καστάνου	11	5217	εις Μπάρδου ἀπό 9 Φεβρ.
Ζεύς	"Ηλ. Χατζηλίκ	20	4279	διηλθε Μαδέρας 21 Φεβρ. διά Μ.π. "Λύρες
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	εις Γένοβαν ἀπό 6 Φεβρ.
Ζηνοβία	ετ. «Μιχαλινός»	06	2947	άνεγ. Ρεθήγε 6 Μαρτίου διά Ρόττερνταμ
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
"Ηρών	Δημ. Ν. Κουφές αλη.	06	1516	άνεγ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά Θνιζηρ
"Ηφαιστος	οίκιον 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	έφθ. Ηφαιστος 7 Μαρτ.
Θάλεια	"Ηλία Συλλ	17	4574	έφθ. Νέαν 'Ορθεάνη 3 Μαρτ.
Θάσος	"Πατριωτικής	19	1565	άργει Ηφαιστος ἀπό 27 Φεβρ.
Θερμήνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3859	άνεγ. Αλ. Ρομάνα 25 Φεβρ. διά Λάδσεντ (διαταγής)
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σιά	17	1054	έφθ. Ηφαιστος 3 Μαρτ.
Θεόδωρος Τ.	Α. Τερτάζου	12	3109	άνεγ. Σφάξ 13 Μαρτ. διά Ηφαιστο
Θεοφανώ	άδελφοι Λιθανοῦ	17	4240	διηλθεν "Λγ. Βιζέντιου 5 Μαρτ. διά Ροζάριο
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σ.Π. Πολέμη	10	4427	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 5 Μαρτ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδονός	11	3726	άργει Ηφαιστος 2 Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλίκια	30	4123	άνεγ. Ιμπριζαν 3 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Θέτις Α.	Γ. "Ανδραδέζος	10	4111	άργει Ηφαιστος ἀπό 17 Ιαν.
Θράκη	Α. Τεταζου	17	982	έφθ. Κυνέζαν 11 Μαρτ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	έφθ. Ροσσίαν 2 Μαρτ.
"Ια	Η. Χατζηλίκια	17	4860	φθάνει Λονδίνον 15—20 Μαρτ
"Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	εις Χάιφαν ἀπό 19 Φεβρ.
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	έφθ. Μοντεβίδεο ἀπό 8 Φεβρ.
"Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	διηλθε Νίτον 3 Μαρτ. διά Στέττιν
"Ιλισσός	Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	άνεγ. Γλασκώβην 8 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
"Ιουλία	Η. Χατζηλίκια	08	3742	άργει Σύρον ἀπό 30 Ιαν.
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	έφθ. Ηφαιστος 28 Φεβρ.
"Ιουλήνη	Στεριώτη και Σιά	90	2399	άργει Ηφαιστος 28 Ιαν.
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	άργει Ηφαιστος 5 Ιαν.
"Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	έφθ. Θεοστίνη 3 Μαρτ.
"Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Τεργέστην
"Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	άνεγ. Μπ. Λύρες 17 Φεβρ. διά Γένοβαν
"Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. "Εμπειρίκος	21	3731	εις Βύλλαν Κυρούδιον 14 Μαρτ.
"Ιω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	610	εις πλόας Ελλάδος—Δαλματίας
"Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Ντιαμάντ 2 Μαρτ.
"Ιω. Φράγκος	Μάσκ. Φράγκου	12	3442	εις Σάντα Φέ ἀπό 26 Ιαν. "Εναυλώθη
"Ιωνία (τάνκερ)	"Ορ. Ιωσηφάγκου	16	5845	έφθ. Curacao 27 Φεβρ.
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	"Ορ. Ιωσηφάγκου	13	4680	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δι' Αιμέροσαν
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διηλθε Κήλιν 4 Μαρτ. διά Ροσσίαν
K. Λύρας	Η. Λύρα	02	3091	άργει Ηφαιστος ἀπό 11 Ιαν.
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	έφθ. Ηφαιστος 10 Μαρτ.
Καθαριώτισσα	νισι. Γεωργ. Κυραεΐκη	13	1877	άργει Ηφαιστος 10 Φεβρ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνεγ. Ηφαιστος 13 Μαρτ. διά Στρατώνι
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διηλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Καλάμας
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου και Σιά	18	5152	έφθ. Μίδδλεσμπρο 6 Μαρτ.
Καλυνώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 8 Μαρτ. διά Barbados
Καπετάνης Στρατής	Δ. Κουρπή	06	3574	άργει Ηφαιστος ἀπό 11 Νοεμ. 1932
Καρδλοβασι	Γιοι. Δ. Τζγλέση	20	707	έφθ. Ηφαιστος 1 Μαρτ.
Καρράς	άδ. Καρρά	18	5231	έφθ. Γόδνια 3 Μαρτ. και ἀνεγ. 7 διά Βενετίαν
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεγ. Νιούραστι. (Άνοτραλ.) 4 Μαρτ. διά Ντάρεν
Κάτε	N. Λυκαρδοπούλου	18	5197	άνεγ. Μάζε 3 Μαρτ. διά Ήουγαν
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πατριώτια»	87	2495	άργει Ηφαιστος 21 Ιαν.
Κατίγνω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	άργει Ηφαιστος 13 Φεβρ.
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άργει Ηφαιστος 16 Φεβρ.
Κεῖπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου	05	3890	άργει Ηφαιστος 17 Φεβρ.
Κεραμιές	N. Λυκαρδοπούλου	17	5085	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 23 Φεβρ.
Κερδαία	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Κήλιν 12 Μαρτ. (άναμονή διαταγών)
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζίδη	11	4153	άνεγ. Γόδνια 3 Μαρτ. Νεόβερ 8 διά Τούμπατζείαν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Σάντος 13 Φεβρ.
Κονίστρα	Θωμάς "Επιφανιάδη	07	3539	έφθ. Κονύπολιν 6 Μαρτ. (άναμονή διαταγών)
Κορινθιακός	Μαρη. 'Εμπειρίκος	10	3562	έφθ. 'Αιμέροαν 12 Φεβρ.
Κορδυίον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2116	έφθ. Ηφαιστος 10 Μαρτ.
Κουλούρας—Ξένιος	'Αθ. Κουλούρια—Κορ. Ξένου	15	4914	εις Ηφαιστος ἐπό έκφροτωσιν
Κουμουνδούρος	Υιο. 'Επ. 'Εμπειρίκον	25	3598	έφθ. Λαυρίον 25 Φεβρ. και Ηφαιστος 1 Μαρτ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατερίνη	02	1070	φθάνει Μπ. "Άθρες 17—20 Μαρτ.
Κύμα	I. Χατζούλη—Μ. Στιγά	12	3994	άνεγ. Σαγκάνη 4 Μαρτ. διά Κελτηνη
Κυριακούλα	N. Λιθανοῦ	11	3959	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 6 Μαρτ.
Κωνσταντίνος Η.	A. και Δ. Λαϊροῦ	18	4340	έφθ. Ραβένναν 27 Φεβρ. και ἀνεγ. 6 Μαρτ. διά Μήλον
Κωνστ. Λουλούδης	'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοκόύλου	05	2527	εις Βύλλαν Κυρούδιον ἀπό 7 Φεβρ.
Κωστής	άδ. Γουλανδρή	22	4697	άνεγ. Σιγκαπούρην 26 Φεβρ. διά Ras Hafun
Κωστή	Μουσούρη και Βενιεράκη	19	5438	άργει Βραΐλιαν ἀπό 19 Ιαν.
Λάκης Νομικός	N. Πίσση και M. Weisman	05	3933	έφθ. Κυνέζαν 4 Μαρτ.
Λαυωνικός	Η. Νομικοῦ	01	927	άργει Ηφαιστος ἀπό 26 Φεβρ.
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	Μαρη. 'Εμπειρίκον	14	3803	άνεγ. Αλεξανδρειαν 7 Μαρτ. διά Χούν.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	κληρον. Λ. Κωμπάνη	17	4274	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέρηον
Λιένη	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	έφθ. Γένοβαν 5 Μαρτ.
Λίμνη	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έφθ. Αιμέροσαν 6 Μαρτ.
Λουκία, (τάνκερ)	Γ. και Λ. Α. Φώκια	96	1346	άργει Ηφαιστος 14 Μαρτ.
Μαίανδρος	I. Μαυρη. και Σιά	10	2113	έφθ. Κυνέζαν 4 Μαρτ.
	Σ.Λιθανοῦ	19	4581	διηλθε Μαδέρας 4 Μαρτ. δι' Esbjerg

ΟΝΟΜΑ ΗΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόνος: γκρέ	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίηντ οφ Σάμος	Κουλούρεσ-Έρπειρίκου	01	1190	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Νοεμβρ. 1931
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Φεβρ.
Μαίρη II	Ν. Λιθυνοῦ	10	1351	“Ιδε : «ΒΑΡΒΛΑΡΑ»
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεγ. “Ερδεν 19 Φεβρ. διὰ Ρίο Γραντε
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδηνοῦ	88	1709	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπόλου	06	3546	ἀνεγ. Βενετίαν 4 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 10
Μαλιακός	Μαζή Έρπειρίκου	12	3903	εἰς Βραζαν 10 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Μαννούνλα	οἰοι Γεωργ. Καραβίκα	20	2012	εἰς Ακεαγ 5 Μαρτ.
Μάξ Βόλφ	Περτόλου	17	6694	ἀνεγ. Ρόττερνταρ 7 Μαρτ. διὰ Μπ. “Αἴρες
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρῆ	04	2331	ἔφθ. Κονγκόπολιν 3 Μαρτ. (διαταγάς)
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Δεκ.
Μαργαρίτης	άδη. Περισσολάρη	13	4584	διῆλθε Σιγκαπούρην 6 Μαρτ. καὶ Σονέζ 9 διὰ Maulmain
Μαρία	Σ. Βλασσοπόλου	07	4225	διῆλθε Κήλιν 4 Μαρτ. Σονέζ 9 διὰ Fushiki
Μαρία	Κ. Λεμοῦ	01	3090	ἔφθ. Ποντοχάλκιαν 1 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Περρῆ—Δ. Τοκτοκάνη	00	1216	ἀνεγ. Κ.γντζαν 14 Μαρτ. δι’ Ελλάδα
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	εἰς Σάντος 14 Μαρτ. ὑπὸ έκφροτωσιν
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	ίτιαρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διῆλθε Περιάρ 1 Μαρτ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἔφθ. Shimonomoski 7 Μαρτ.
Μαριέττα	Ν. Εβσταθίου	06	4660	ἀνεγ. Μπ. “Αἴρες 26 Φεβρ. δι’ Αβονιάνον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Η. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 1 Μαρτ.
Μαριόγκα	άδη. Πρωτον	12	4236	ἔφθ. Μπάρον Μπλάγκαν 3 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδειλάνων Κυρτάτα	01	4781	ἔφθ. Ντόβερ 10 Μαρτ.
Μαριόγκα I. Καΐην	Ηο. Δανιάλου	13	5143	ἔφθ. Μπ. “Αἴρες Ρόδες 25 Φεβρ.
Μαρούνώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεγ. Ροζάριο 4 Μαρτ. διὰ Νεζοτσά, ἔφθ. 8
Μάριος T.	Δ. Τεριάζου	01	1128	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Μαρουσιώ Κουλούνθου	Κουλούρεσ-Έρπειρίκου	07	3556	ἔφθ. Τralee 1 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λοιούθη	άδη. Γουλανδρῆ	12	4669	ἔφθ. Μπάρον 28 Φεβρ.
Μάρπησσα	Ν. Εβσταθίου	19	5176	ἔφθ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ.
Ματθαίος	Η. Μ. Λωρᾶ	04	2434	ἀργεὶ Χίον 5 Μαρτ.
Ματρόννα	Ν. Βεγιατζίδη	02	2846	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Οκτ. 1931
Μεμάς	Αιγαίου Α.Ε.	00	4359	ἀνεγ. Μπάρ. Μπλάγκαν 28 Φεβρ. διὰ Λάζ Πάλμας
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Κονγκόπολιν 2 Μαρτ. (πρὸς έκφροτωσιν)
Μερόπη	Άνδρ. Παππᾶ	11	4181	ἔφθ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ.
Μίμης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	διῆλθε Γιβραλτάρο 8 Μαρτ. διὰ Μέμελ.
Μιμόζα	άτ. Βλάσσος	05	3071	ἔφθ. Κονγκόπολιν 1 Μαρτ. (διαταγάς)
Μίνα	Άνδρ. Βεστάρχη	22	6067	εἰς Μίκε 1 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. Έμπειρίκου	18	5202	ἔφθ. Μπάρ. Μπλάγκαν ἀπὸ 7 Φεβρ.
Μιχαλάνης	Ν. Εβσταθίου	19	5231	ἔφθ. Νεζοτσά 1 Μαρτ.
Μιχάλης	Λ. Φωτοή	12	3646	διῆλθεν “Αγ. Βικέντιον 25 Φεβρ. δι’ Αιστερόνταρ
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδη. Ξυλᾶ	06	3828	ἀργεὶ Γένοβαν ἀπὸ 2 Ιουν. 1931
Μονίτορ	Σ. Φαρισύ	06	3704	διῆλθε Ντόβερ 4 Μαρτ. διὰ Λάντσαγ
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδη. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 11 Φεβρ. διὰ Βόλον
Μύκονος	Ν. Ανδρονίκου κ.λ.π.	99	1740	ἀνεγ. Ρόττερνταρ 26 Φεβρ. Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Ναγός	I. Λιθανοῦ	12	1926	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ.
Ναντίν	Π. Βλάσσος	04	3582	ἔφθ. Παλέρμο 1 Μαρτ.
Νανάρχος Γ. Σαζτούθης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Φεβρ.
Νάρκασσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διῆλθε Περιάρ 3 Μαρτ. δι’ Αιριούργον
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3551	ἀργεὶ Σύρον ἀπὸ 21 Ιαν.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φωτζάλιον	12	3151	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 4 Φεβρ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Φεβρ. Έναντιώνη
Νέλλυ	I. Μαργαρόνη	13	4826	ἀνεγ. Νιούπροτ 22 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Νεράϊδα	άτ. Η. Νομικοῦ	03	2759	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Φεβρ.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εἰς Νικολάεφ ἀπὸ 18 Φεβρ. ὑπὸ φόρτωσιν
Νέστος	Ν. Λιθανοῦ	19	4399	διῆλθε Sombrero 11 Φεβρ. καὶ Γιβραλτάρ 8 Μαρτ.
Νήτιν	Α. Καλλινίκου	18	5151	ἔφθ. Σίδνεϊ 6 Μαρτ.
Νηρέν	Έρμη Χατζηλήτι	13	6691	ἀνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 26 Φεβρ. διὰ Λάζ Πάλμας
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3851	ἔφθ. Βοστόνη 25 Φεβρ.
Νίκη	Α. Βεγιατζίδη	17	958	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Νικήτας Ρούσσου (τάνκερ)	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	21	6795	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ.
Νικολής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 4 Φεβρ.
Νίκος	A. Γρυκάρου	14	3892	ἔφθ. Μπ. “Αἴρες Ρόδες 6 Μαρτ.
Νίκος T.	Έλενθ. Τρικόγλου	19	5175	ἔφθ. Μοντεβίδεο 28 Φεβρ.
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρο. Αθανασούλην	01	3575	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	άτ. Αιτανάτικες	17	3201	ἀνεγ. Ρόττερνταρ 1 Μαρτ. Γιβραλτάρ 9 διὰ Ήρατ Σαΐδ
Νικ. Μπάικας	Ηοθ. Μπάικα	20	2012	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Φεβρ.
Νικόλαος Νομικοῦ	Δ. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας ἐν Ελλάδι
Νικ. Πιάγκος	Μ.Ι.Χ. Πιάγκος	12	4499	ἀνεγ. Μπάρ. Μπλάγκαν 14 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
Νικόλαος Φιλίνης	Μ.Ι.Χ. Φιλίνη	04	3111	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Δεκ.
Νικόλαος B. Σ. Ρωσσόμου	B. Σ. Ρωσσόμου	10	4510	ἔφθ. Νεζοτσά 23 Φεβρ. (δι’ Ενδούπην)
Νικόλαος Αγγελος	Ιω. Αγγέλου	12	4351	εἰς Μπ. “Αἴρες 14 Μαρτ. ὑπὸ έκφροτωσιν
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	ἔφθ. Νικολάεφ 6 Μαρτ.
Νίτσα	άδη. Γιανναγά	15	4732	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διὰ Κέρκυραν
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Νιούπροτ 7 Μαρτ.
Οινούσιος	N. Πατέρα καὶ σίων	04	5804	ἔφθ. Μπ. “Αἴρες 9 Μαρτ.
Όλγα Έπ. Έμπειρίκου	νιών Έπ. Έρπειρίκου	22	4677	διῆλθε Μπ. “Αἴρες 23 Φεβρ. διὰ Χούλ.
Όλυμπος	Κουλούρεσ-Έρπειρίκου	18	5249	ἀνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 2 Μαρτ. διὰ Λάζ Πάλμας
Όμδνοια	H. Ξενοφ.-άδ. Χριστοφορίδηο	08	3699	ἔφθ. Νικολάεφ 5 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Όρος "Αθως	Ρεθύμνη—Κουλούκουντη	13	3578	άνεγ. "Όσολ 6 Μαρτ. διά Γρόττεμπονογκ, έφθ. 8 άνεγ. Μπ. "Άρρες 3 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας έφθ. Βλαδιβοστόκ από 12 Φεβρ.
"Όρος Δίσφυς	"Ατλαντικός" Α.Ε.	18	5212	άνεγ. Μπ. "Άρρες 3 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας έφθ. Βλαδιβοστόκ από 12 Φεβρ.
"Όρος Έλικων	Τράπου, Σο*	18	5525	άνεγ. Μπάρου 23 Φεβρ. διά Μπ. "Άρρες έφθ. Κάρδιφ 6 Φεβρ.
"Όρος Ιδή	Κοσμέτου—Κουλούκουντη	20	5210	άνεγ. Μπάρου 23 Φεβρ. διά Μπ. "Άρρες έφθ. Κάρδιφ 6 Φεβρ.
"Όρος Κιθαιρών	Τράπου, Σο*	12	3876	άνεγ. Ομιλία 2 Μαρτ.
"Όρος Κύνθος	Τράπου, Σο*	18	5188	διήλθε Περούμπούνον 27 Φεβρ. διά Μπ. "Άρρες διήλθε Σαμπάγκ 21 Φεβρ. διά Αιμπούνγον
"Όρος Μυρτώ	Κοσμέτου—Κουλούκουντη	19	5658	άνεγ. Μπάρου 15 Φεβρ. διά Μαδέρας έφθ. Houston 2 Μαρτ.
"Όρος Ολυμπος	Ρεθύμνη—Κουλούκουντη	20	5166	εις Μοντεβίδεο 11 Μαρτ.
"Όρος Ορθούς	έπ. «Θησεύς» Α.Ε.	19	4817	ένανάγησε πλήσιον Κορκονήπιον 11 Φεβρ.
"Όρος Οσσα	Ρεθύμνη—Κουλούκουντη	18	5201	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 4 Μαρτ.
"Όρος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη και Σιά	15	3660	έφθ. Houston 6 Μαρτ.
"Όρος Πάρνης	Ρεθύμνη—Κουλούκουντη	11	3736	διήλθε Κήλιν 5 Μαρτ. Σουέζ 10 διά Σιγκαπούρην έφθ. Μεσσήναν 26 Φεβρ.
"Όρος Πέρα	Κοσμέτου—Κουλούκουντη	18	5208	έφθ. Αιμπέρσαν 7 Μαρτ.
"Όρος Πήλιον	έπ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	4592	άνεγ. Kohsichang 26 Φεβρ. διά Κούβαν έφθ. Τάιν 21 Φεβρ. Έπισκεψή.
"Όρος Πίνδος	Τράπου, Σο*	14	4810	άνεγ. Μπ. "Άρρες 6 Φεβρ. διά Ελαζόπην
"Όρος Πεντελικον	Κουλούκουντη-Κωστομένη	19	5791	άνεγ. Άρρες 6 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Μεσσήναν 26 Φεβρ.
"Όρος Ροδόπη	Τράπου, Σο*	17	5182	έφθ. Αιμπέρσαν 7 Μαρτ.
"Όρος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	άνεγ. Κορκονήπιον 26 Φεβρ. διά Κούβαν έφθ. Τάιν 21 Φεβρ. Έπισκεψή.
"Όρος Υμηττός	Ρεθύμνη—Κουλούκουντη	21	6388	άνεγ. Μπ. "Άρρες 6 Φεβρ. διά Ελαζόπην άνεγ. Άρρες 6 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Βίλλαν Κήτουσιον 26 Φεβρ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	άνεγ. Μπ. "Άρρες 6 Φεβρ. διά Ελαζόπην άνεγ. Άρμπέρσαν 2 Μαρτ. Γιβραλτάρ 9 διά Αλεξάνδρειαν εις Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
Παγασητικός	Μαρή "Εμπειρίκου	14	3477	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. διά Λονδίνον ή Χούλι άργει Πειραιά από 3 Φεβρ.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφάς υπ.π.	20	2012	εις Μπάζ. Μπλάγκαν από 18 Φεβρ. άργει Πειραιά από 11 Ιαν.
Παναγής	N. Ανυπαρδούλου	20	5187	άργει Πειραιά από 26 Φεβρ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. διά Λονδίνον ή Χούλι άργει Πειραιά από 3 Φεβρ.
Πανάχραντος	B. και I. Κουτσούκου	15	1661	εις Μπάζ. Μπλάγκαν από 18 Φεβρ. άργει Πειραιά από 11 Ιαν.
Πάνις	A. Ανατασάστου	06	1781	άργει Πειραιά από 26 Φεβρ.
Παντελής	K. Λυκιδός και I. Ποντικού	11	3845	διήλθεν Λάδσεντ 8 Μαρτ. διά Μπίρενγκιν έφθ. Ροζάριο 19 Φεβρ.
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5146	εις Φεδόδιαν 14 Μαρτ. άργει Πειραιά από 3 Φεβρ.
Παπαλεμός	Γ. Α. Πειργιλή	10	3748	εις Ρέθυμνον 21 Φεβρ.
Παρθενένων	άδ. Ηεθη	08	3189	εις Αιμπέρσαν από 21 Φεβρ.
Πάτρα	Tσαμικιέρανή—Κων]γιζη	96	3256	έφθ. Νοβφροσίσην 1 Μαρτ.
Παυλίνα	P. Όλιβι	13	4920	έφθ. Οδησσόν 23 Φεβρ.
Πέντε Άδελφοι	M. Διακάνη	10	4362	έφθ. Βίλλαν Κήτουσιον 26 Φεβρ.
Περράνης Λ. Καμπάνης	κλήρ. Α. Καμπάνη	10	3584	άνεγ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον εις Ρέθυμνον 21 Φεβρ.
Περσένες	A. Ανδρασάτου	18	5172	άργει Πειραιά από 3 Φεβρ.
Πεσσάδες	Δ. Βαλεσμάκη	17	1957	εις Αιμπέρσαν από 3 Φεβρ.
Πεταλοί	Μαρή "Εμπειρίκου	17	5126	άργει Πειραιά από 21 Φεβρ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	H. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	έφθ. Κοβε 28 Φεβρ.
Πετρού (τάνκερ)	έπ. «Τρανσπετρότικ»	03	4634	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν από 3 Φεβρ.
Πετράκης Νομικός	H. Νομικού	06	4118	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Βατούρη έφθ. Βόλον 9 Μαρτ.
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Κοβε 28 Φεβρ.
Πέτρος Νομικός	H. Νομικού	13	4044	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 3 Μαρτ. άργει Πειραιά από 31 Ιαν.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεγ. Μπ. "Άρρες 1 Μαρτ. διά Χούλι εις Μπάζ. Μπλάγκαν από 5 Φεβρ.
Πηλεύς	E. Χατζηλήτα	28	4695	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Κόντινεντ άργει Σύρον από 22 Φεβρ.
Πηγελόπη	Σκ. Ναρκυμιθώτη	19	6566	άνεγ. Χάμπτον Ρόδης 19 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον έφθ. Γδύνια 7 Μαρτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλλιαρκασσού	09	1457	διήλθε Σιγκαπούρην 28 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ άργει Σύρον από 22 Φεβρ.
Πόλι	M. Ροδιάδη	97	2861	άνεγ. Χάμπτον Ρόδης 19 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον έφθ. Γδύνια 7 Μαρτ.
Πολύκυτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διήλθε Σιγκαπούρην 28 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ άργει Πειραιά από 7 Φεβρ.
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	άνεγ. Βόλον 9 Μαρτ. διήλθε Σιγκαπούρην 28 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ έφθ. Νικολάπε 28 Φεβρ.
Πόντος	οισι Γ. Γράτσου	12	4013	άνεγ. Βιλατέτον 5 Μαρτ. διήλθε Σιγκαπούρην 28 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ έφθ. Βιλατέτον 5 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άργει Βιλατέτον 5 Μαρτ. εις Σύροι πλωτή αποθήκη γαμανιδράσων έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
Ποσειδών	άδ. Πήγας	09	3895	άργει Βιλατέτον 5 Μαρτ. εις Σύροι πλωτή αποθήκη γαμανιδράσων έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	άργει Βιλατέτον 5 Μαρτ. εις Σύροι πλωτή αποθήκη γαμανιδράσων έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
Προμηθεύς	υθν Αντ. Γιαννουλάτου	12	1340	άργει Βιλατέτον 5 Μαρτ. εις Σύροι πλωτή αποθήκη γαμανιδράσων έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
Ρήνος				
Ρίτα	Δεων. Εμπειρίκου	11	4346	διήλθε Μαδέρας 26 Φεβρ. διά Νέαν "Υόρκιν
Ρίτα Χανδρή	Γ. Πανέλ.	01	2495	άνεγ. Βενετίαν 1 Μαρτ. διά Βράντισαν
Ρόκος	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 28 Φεβρ. διά Ελλάδα
Ρόκος Βεργωτής	Ίόνιον Α.Ε.	18	4781	άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 27 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
Ρούλα	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	άνεγ. Μπ. "Άρρες 23 Φεβρ. διά Λγ. Βιζέντιον
	Μιχ. Καραγιώργη	99	1044	έφθ. Κήλιν 1 Μαρτ. (διά Πειραιά)
Σαρωνικός				
Σίφνος	Μαρή "Εμπειρίκου	12	3548	εις Κηνέαν από 24 Ιαν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2290	άργει Πειραιά από 6 Φεβρ.
Σουλιώτης	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Γιάλφαν 28 Φεβρ.
Σούνιον	Μαλάρμου	17	4300	έφθ. Ρίον Ιανέριον 18 Φεβρ.
Σπύρος	Μαρή "Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
Στάμος	Αιγαίστον Α.Ε.	18	5153	διήλθε Κήλιν 5 Μαρτ. και Σουέζ 9 διά Βλαδιβοστόκ
Σταύρος Κουμάνταρος	Δ. Φαφαλίδη	14	3801	άνεγ. Νόρφολξ 21 Φεβρ. διά Σάντος
Στέφανος Κωστομένης	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 23 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
Στυλιανή	E. Κουλούκουντη	11	5409	διήλθε Σουέζ 9 Μαρτίου διά Πετροπαντζίσ
Σύλβα	άδ. Ηεθη	93	1828	έφθ. Πόρτ Σουάνα 2 Μαρτ.
	A. Καλλέργη και Σιά	14	4202	έφθ. Σάρωνες 9 Μαρτ.
Τάκης	H. Αντόπου	01	1698	άργει Πειραιά από 11 Φεβρ.
Τάμεσις	Λεων. A. Εμπειρίκου	14	3942	άργει Πειραιά από 18 Φεβρ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεων.	13	4221	έφθ. Ρίον Ιανέριον 7 Μαρτ.
Τάσις	Μυρτθον Α.Ε.	13	4706	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ρούν
Τάσσος	Εμρ. Καραβίκη	01	3634	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
Τζέννυν	Ίω. Λεβανού	12	1859	διήλθε Needles 23 Φεβρ. διά Ντέριντζε
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Θεοδόσιαν 19 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος γένους	Τόννος: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τοίσιανα	Γ. Λευτέρης και Μ. Γεωργιάδη	00	1358	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Τρίτων	φίλοι Γ. Γράτσου	14	4211	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 26 Φεβρ. «Εναερούμη
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάκης	14	3895	ἔφθ. Ρίον Ιανείδον 27 Φεβρ.
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρής	04	2689	ἔφθ. Χίον 3 Μαρτ.
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Σένης	02	4176	ἔφθ. Νεζοτόσα 4 Μαρτ.
Υδρούσα	Η. Χριστοπούλου	22	2038	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Φεβρ.
Φαέθων	άδ. Λιδάνεως	13	4168	ἀνεγ. Νεζοτόσα 5 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταρ
Φαίξης	Σπ. Παπαρηθίων	15	7188	ἔφθ. Ρόττερνταρ 27 Φεβρ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	ἀνεγ. Πόρτο Νατάλ 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταρ
Φιλομήλα	Σ. Καταπέδη	98	3175	ἔφθ. Γάνδην 7 Μαρτ.
Φλώρα	έπ. Η. Νεμικού	04	2980	ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 Μαρτ. διὰ Σέριφον
Φλώρα Νομικοῦ	Λεοντίδης Νομικού	21	2012	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιαν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5301	ἀνεγ. Πειραιᾶ 14 Μαρτ. διὰ Ρωσίον
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Σεπτ. 1934
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	εἰς Κύλια 10 Μαρτ. (διαταγής)
Φωτής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ιαν.
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρουμπουλάκη	03	1013	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ιαν.
Χαδιώτης	έπ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἀνεγ. Βοριβάνη 3 Μαρτ. διὰ <i>Tuticorin</i>
Χαράλαμπος	φίλοι 'Αντ. Γιαννουλάκηο	01	4389	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ.
Χατζηπατέρας	μήτρα Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	ἔφθ. Ρόττερνταρ 7 Μαρτ.
Χέλατρος	έπ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3189	ἔφθ. Ρ. Ιανείδον 23 Φεβρ.
Χίος	Σ. Παρρή—Δ. Τσατσαράνη	88	1356	ἀνεγ. Κ)ντέλαν 11 Μαρτ. διὰ Ελλάδα
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	1611	ἔφθ. Ρίον Ιανείδον 23 Φεβρ. και Μπ. Λέρος Ρόδης 8 Μαρτ.
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 17 Φεβρ.
Ωκεανία	Μ. Καρβίδη	07	4843	ἀνεγ. Μπ. Λέρος 21 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Ωνάση Μαρία	'Αριστ. 'Ωνάση	15	4305	ἔφθ. 'Αλγέρου 5 Μαρτ.
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	διηγήθε Μαδέρας 1 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανείδον
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	ἔφθ. Τάιν 7 Μαρτ.
Ωρωπός	Μαρέβη 'Ερπετίκη	13	3475	εἰς Κονσταντίνεαν ἀπὸ 15 Φεβρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον 'Αγγλικέν	άδ. Κουρσίκη—Αθίνη & Σιά	10	1673	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Φεβρ.
Γεώργος	Ε. Γ. Σχημανιώνη	04	2040	ἀργεῖ Βενετίαν ἀπὸ 5 Φεβρ.
Μαρτής 'Αγγλικέν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	εἰς Ήράκλειον 1 Μαρτ.
Μιρουπάνου 'Αγγλικέν	Μινακούλη και Σιά	05	2539	ἀνεγ. 'Αματρενταρ 20 Φεβρ. διὰ Μπόναν
Νέλσον 'Αγγλικέν	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	ἔφθ. Σπαλάτον 3 Μαρτ.
Νικόλαος Πήττας, 'Αγγλ.	άδ. Πήττα	12	1864	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Δεκ.
Νοέμη—Τζεούλια 'Αγγλικέν	Α. Μινακούλη—Ροσσάνου	95	2499	ἔφθ. Ήρότ Σαΐδ 3 Μαρτ.
'Ολτέλ, Ρουμανικέν	Α. Βλάσσος	20	4308	ἔφθ. Γδύνιαν 1 Μαρτ. και ἀνεγ. 6 διὰ Γένοβαν
Πράχοβα, Ρουμανικέν	Α. Βλάσσος	22	3609	ἔφθ. Λονδίνον 7 Μαρτ.
Σφάντου Νικόλε Ρουμαν.	Μ. Ν. Βαλασάκη	06	2728	ἔφθ. Ρόττερνταρ 6 Μαρτ.
Σάν Νικόλα, Ίταλ.	Ν. Σταράτσιο	79	677	εἰς πλόας Ιδνίστου—Αλγύρτου
Σιρέτουλ, Ρουμανικέν	Α. Βλάσσος	12	3629	εἰς Φολλόνιτα 1 Μαρτ.
Τουσσίκα 'Αγγλικέν	Κ. Λαζαρίδη—Α. Δάλλα	03	1828	ἔφθ. Η. Σαΐδ 1 Μαρτ.
Τρεγκόδναν Αιγαίουκέν	Κ. Σεθές και Υιόν	03	3075	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Burdale, 'Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	14	4352	εἰς <i>River Fal</i> 10 Μαρτ.
Ceirndhu, 'Αγγλ.	Στ. Λιθανέ	19	5250	εἰς Τάιν. Μετονομάσθη «ΣΤΡΥΜΩΝ»
Corbeach, 'Αγγλ.	"Ελλήνες ζηγορασταί	13	1569	εἰς Ονάλιαν 10 Μαρτ.
Duncluta, 'Αγγλικέν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	10	3986	εἰς Γιραντζενγιάνον ὑπὸ λαραλαβήν
Dundrennan,	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	12	4298	εἰς Σάρτεν 10 Μαρτ. Μετονομ. «ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ»
Nausicaa Γαλλ. (τάνκερ)	Κρ. Ε. Βεντζέλου	22	5005	διηγήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διὰ Κντέλαν