

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1935

Αρ. Φύλλου 103

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 103

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1935

Νὰ μὴ παραγνωρισθῇ ἡ ναυτιλίᾳ

Ἡ ἔξαγγελθεῖσα ἀνορθωτική τῆς Κυβερνήσεως προσπάθεια θά επεκταθῇ, ώς βεβαιοῦται, ἀλλὰ καὶ ως εἶνε ἐπιβεβλημένον, καὶ εἰς τὴν οἰκονομικὴν τῆς χώρας ζῶσι.

Ἡ προσπάθεια αὐτῆς τῆς διόποιας κατεύθυνοις δὲν δύναται νὰ εἰνε ἄλλη ἀπὸ τὴν ὁργάνωσιν τῶν παραγωγικῶν τοῦ τόπου δυνάμεων, δὲν ἡμπορεῖται ν' ἀγορήσῃ μίαν ἐκ τῶν κυριωτέρων ἔθνικῶν πηγῶν πλούτου, ὅπως εἶνε ἡ ἐμπορική ναυτιλίᾳ.

Ἐις οτιγμήν, καθ' ἣν ως πρῶτον βῆμα τίθεται ἡ ἀνασυγκρότησις τῶν παραγωγικῶν ὑπουργείων, ώστε προσαρμοζόμενα ταῦτα εἰς τὸ σημερινά δεδομένα νὰ καταστοῦν ίκανά νὰ ἐπιτελέσουν τὸ βαρύ ἔργον των, δὲν εἰνε ἐπιτετραμμένον ἡ κρατική ὑπηρεσία, ἡ τεταγμένη εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, νά ἔξαγολουθῇση ἀποτελοῦσα ἔξαρτημα ἐνὸς πολεμικοῦ ὑπουργείου, ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ ὅποιου ἡμπορεῖται νὰ εἶνε, ὅπως καὶ εἶνε, ἀριστεύει τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἀλλὰ ξένος παντελῶς πρὸς ἔνα κλάδον καθαρῶς ἐμπορικόν.

Ἡ θέσις τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ προστάμενον μέλος τῆς Κυβερνήσεως, ὑπέχον ἄμεσον εὐθύνην ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ, εἶνε εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Παραγωγῆς, ἀν πραγματοποιηθῇ ἡ ἰδρυσίς του, ἢ εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορίου, τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς ἀναδιογνώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Ἡ Κυβέρνησις καὶ ίδιαιτέρως ὁ Πρόεδρος αὐτῆς ἔλαβον κατ' ἐπανάληψιν τὴν εὔκαιριαν ν' ἀντιληφθοῦν δτὶ ἡ ἐκδήλωσις θετικῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους μερίμνης ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας δυσχεραίνεται ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκοῦς διοικητικῆς ὄργανων, ἀποστερούσης τὴν Κυβέρνησιν καὶ σαφοῦς γνώσεως τῶν ναυτιλικῶν πραγμάτων καὶ εἰσηγήσεως τῶν ἐνδεικνυομένων μέτρων εἰς ἐφαρμογὴν τῆς διαγραφομένης ἔκαστοτε ἐν γενικόττη πολιτικῆς.

Τὴν ἔλλειψιν αὐτῆς θὰ πληρώσῃ ἀναμφισβήτητως ἡ ἀναδιογνώσις τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας, ἡτις, καθισταμένη αὐτοτελῆς ὑπὸ ὑφουργού, ἡ ἀποβῆτη πραγματικός σύμβουλος τῆς Κυβερνήσεως εἰς διαδικασίαν τῶν διευθύνσεων τοῦ σημαντικοῦ διὰ τὴν Ἐλλάδα παραγωγικοῦ κλάδου, καὶ εἶνε εὐτύχημα, δτὶ ἡ ἐν τῇ ἀρχῇ παράταξις διαθέτει πολιτευτάς ίκανονς νὰ τεθοῦν ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ νέου ὄργανισμοῦ καὶ νὰ δράσουν ἐπιτυχῶς.

Φωτεινὴ δρᾶσις

Δὲν εἶνε τοῦ παρόντος νὰ ἔξετάσωμεν τοὺς λόγους, διὰ τοὺς ὅποιους ἀντικατεστάθη ὁ Διευθύντης τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. Κατσαμῆς. Ἔκεινο, δῆμως, ποὺ ἡμεῖς, ἀπηχούντες ἐν προκειμένῳ τὰς γνώμας τοῦ συνόλου τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, ἔχομεν καθῆκον ίδιαιτέρως νὰ ἔξαρμεν, εἶνε ἡ γόνιμος δρᾶσις, βραχεῖα ἀτυχῶς, τὴν ὅποιαν ἀνέπτυξεν, ὁ τέως Διευθύντης τοῦ Ε.Ν. ἐπὶ κεφαλῆς τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας, τῆς τεταγμένης διὰ τὴν διοίκησιν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Σπανίως ἡ κρατική διοίκησις ἔγνωρισε δημόσιον λειτουργὸν, ἐμπνεύμενον ἀπὸ τὸ πνεῦμα μιᾶς ἀπολύτου ἀνωτερότητος ἐν τῇ ἐνασκήσει τῶν καθηκόντων του, ἀπὸ τὴν βαθείαν γνώσιν τῶν εἰδικῶν ζητημάτων τοῦ κλάδου, τὸν ὅποιον ἐτάχθη νὰ διοίκησῃ, ἀπὸ τὸ ἀπροσωπόληπτον τῶν ἐνεργειῶν του.

Ἡ δρᾶσις τοῦ κ. Κατσαμῆς ἀπετέλεσε μοναδικὸν ὑπόδειγμα διευθύνσιν ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ὑπῆρξε, πράγματι, φωτεινὴ καὶ ἐν τῇ διοίκησει, εἰς περίοδον, μάλιστα, λίγαν ταραχώδη διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει τῶν γενικωτέρων αὐτῆς ζητημάτων.

Ἔχουν σαφῆ δ.κ. Κατσαμῆς ἐπίγνωσιν τῆς θέσεως τοῦ Κράτους εἰς τὰς διαφοράς κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, ἡσκησε τὴν διαιτητικὴν παρέμβασιν κατά τρόπον, ώστε ούδεμία νὰ ἔγερθῇ οὕτε ἀπὸ τὴν μίαν οὔτε ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν διαμαρτυρία

οὐδὲ παράπονον κάνει. Τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν ἀκολουθῶν διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ούσιαστικωτέρων διαφορῶν, τὰς ὅποιας μέχρι πρό τονος τὸ Κράτος δὲν ἐτόλμα νὰ θίξῃ ἢ ἀντιμετώπιζε κατὰ τρόπον προκαλούντα δέστερά την ἀντίθεσιν, ἐπέτυχεν ούτος νὰ πρωθῆσῃ τὴν ἐπίλυσιν των κοινῆ τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας συμφωνίᾳ.

Ἡ νομοπαρασκευαστικὴ ἐργασία, τὴν ὅποιαν κατήρτισεν ὁ κ. Κατσαμῆς, μὲ ἀποκλειστικήν ἐπιδίωξιν τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ὑπερτέρων τῆς ναυτιλίας συμφερόντων καὶ μὲ σαφῆ ἐπίγνωσιν τῶν δικαιωμάτων καὶ καθηκόντων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, δὲν εἶνε δυνατόν νὰ παραγνωρισθῇ ὑπὸ τῶν διαδόχων του, ἀλλ' ὅφελει ν' ἀποτελέσῃ τὴν βάσιν καὶ τοῦ ίδιοῦ τῶν ἔργου, ἡ κρίσις τοῦ ὅποιου θὰ εἶνε ἔτι μᾶλλον αύστηροτέρα, μετὰ τὴν δημιουργικὴν ἐκ τῆς διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διέλευσιν τοῦ κ. Κατσαμῆς.

"Ιγα ἐκπληρωθοῦν αἱ διαβεβαιώσεις

Ο νέος Διευθύντης τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν δύναται ν' ἀγορήσῃ, δτὶ δ.κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, δλίγας ἡμέρας πρὸ τοῦ κινήματος παρέσχε κατηγορηματικάς διαβεβαιώσεις καὶ ὑποσχέσεις πρὸς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς ναυτιλίας, ἐπὶ παρουσίᾳ μάλιστα τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν, ταχείας ἐπιλύσεως τῶν ἐκκρεμῶν ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Ἡ ἐπελθοῦσα μεταβολὴ εἰς τὴν Διευθύνσεων τοῦ Ε.Ν. κατ' οὐδὲν δύναται ν' ἀτονήσῃ τὰς πρωθυπουργικάς διαβεβαιώσεις, ἀποτελεῖ δὲ συνεπῶς ὑποχρέωσιν διὰ τὸν νέον Διευθύντην νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν ταχυτέραν ἐκπλήρωσιν αὐτῶν, εἰσηγούμενος εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὰς ἐνδειγμένας λύσεις.

Τὰ ὑπὸ κρίσιν ζητήματα ἔχουν ἐπαρκέστατα μελετηθῆ καὶ ἔξουσιοτικῶς συζητηθῆ, ώστε καμμία παρέλκυσις νὰ μὴ εἶνε δικαιολογημένη. Πολὺ περισσότερον δὲν εἶνε ἐπιτετραμμένη ἡ ἐκδήλωσις διαθέσεων πρὸς νέας κατεύθυνσεις καὶ αὐτοσχεδίους πειραματισμούς, πού θὰ είχον ως συνέπειαν νὰ ἐπαναφέρουν τὴν περίοδον τῶν τόσων ἐπικινδύνων διὰ τὴν ναυτιλίαν διαταραχῶν.

Τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα τῆς ναυτιλίας μας

Θέμα εύρυτέρων συζητήσεων ἀπετέλεσε κατ' αὐτάς μεταξύ τῶν ἐφοπλιστικῶν μας κύκλων τὸ ζήτημα τοῦ δυνατοῦ ἢ μὴ τῆς ιδρύσεως ἐνὸς Ἑλληνικοῦ Θαλασσοσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ, διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ ἀνάληψιν μέρους τῶν κινδύνων τῆς ναυτιλίας μας.

"Οοσ σχετικῶς ἔγραψαμεν εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας ἐπ' εύκαιριά τῆς ὑποθέσεως «Μαρῆ» ἔχον ἀπῆχθον τίνα καὶ ἔτι περισσότερον ἔτονωσαν τὴν πεποίθησιν τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, δτὶ ὅμεσος καὶ ἐπιτακτικὴ καθίσταται ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπιλύσεως ἐνὸς ζητημάτος, πού τόσον καταθλιπτικῶς βαρύνει τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, δτὶ ἀνελήφθη ἡδη ἡ πρωτοβουλία ἀπὸ μέρους ὑδρίσμων ἀσφαλιστικῶν παρ' ἡμῖν κύκλων ἐν συνεργασίᾳ μὲ ὅμαδα ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν σύστασιν ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ, περιωρισμένης κατ' ἀρχὰς ἐκτάσεως.

Αἱ προσπάθειαι ἀποβλέπουν κυρίως εἰς τὴν ἐξασφάλισιν τῶν ἀντασφαλίσεων τοῦ ιδρύσμου μένουν Ὀργανισμοῦ, παρὰ ξένοις ἀσφαλιστικοῖς οκάφη εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου.

"Αν πράγματι ἥθελε τελεσφορήσει ἡ σναληφθεῖσα πρωτοβουλία, εἴμεθα βέβαιοι, δτὶ τὰ ἑκάστη ἀποιεύσματα θὰ εἶνε ἅμεσα καὶ σωστικά διὰ τὴν ὅλην ἀσφαλιστικὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας μας. Διότι δύον καὶ ἄν γέμφαντει ο "Αγγλοι ἀσφαλισταὶ μη

ἀποδίδοντες ἔξαιρετικήν οημασίαν εἰς τὴν ἑργασίαν τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων, λόγῳ δῆθεν τῶν σοβαρῶν ζημιῶν, ποὺ ὑπέστησαν μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὴν ἀσφαλίσιον τῶν ἑλληνικῶν σκαφῶν, εὐθὺς ὡς ήθελεν ἐκδηλωθῆ μία θετική, ἔστω καὶ μικρά, κίνησις διὰ τὴν ἀσφαλιστικήν χειραφέτησιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, πρῶτοι αὐτοὶ θά ἀνησυχήσουν ἐξ αὐτῆς. Φοβούμενοι τὴν ἀπώλειαν μᾶς οὐσιαστικῶν προσοδοφόρων δι' αὐτούς ἑργασίας, θά σπεύσουν εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν δρῶν, ὁφ' οὓς ἀσφαλίζουν τὰ ἑλληνικά σκάφη καὶ θά θελήσουν νά προσαρμοσθῶν πρὸς τὰς δημιουργηθεῖσας διὰ τῆς συστάσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὀργανισμοῦ συνθήκας.

Τὸ ἀσφαλιστικόν, ἐπομένως, πρόβλημα τῆς ναυτιλίας μᾶς ἔχαρτας κυρίως ἀπὸ τὴν καλὴν θέλησιν καὶ ἀπὸ τὴν ἀπόλυτον πρωτοβουλίαν τῶν ἑφοπλιστῶν μᾶς καὶ δὴ ἑκείνων, οἵτινες διατηροῦν ἀκεραίαν τὴν ἀσφαλιστικήν τὴν πότιτν καὶ δύνανται νά παρατάξουν ἔνα ἀριθμὸν σκαφῶν ἡλικίας μικροτέρας τῶν εἴκοσιν ἑτάν.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, διτὶ θά ἔξευρεθῆ οὐχὶ τόσον δυσχερῶς ξένος σοβαρὸς ἀσφαλιστικός ομίλος, ἔστω καὶ ἐκτὸς τῆς Λοιδίνελον ἀγορᾶς, δοτὶς θὰ ἡδύνατο, ἐφ' οὓς τοιαῦται τῷ παρείχοντο ἔγγυσις, ἀπὸ ἀπόφωνας ἡλικίας πλοίων καὶ ἑφοπλιστικῶν Οἰκων, νά καλύψῃ τόσον θετικάς ἀντασφαλίσεις.

Πρόσφατα παραδείγματα μᾶς πείθουν, διτὶ καὶ αὐτοὶ οἱ "Ἀγγεῖοι ἀσφαλισταὶ" θὰ θελήσουν νά στηρίξουν τελικῶς τὴν προσπάθειαν ταύτην τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, πειθαναγκαζόμενοι ἐκ τῶν περιστάσεων. Πρὸ τίνος ἀκόμη ὑπερχερῶθαν νά ύπογράψουν σύμφωνον, διτὶ τοῦ δοπίου αὶ ἀσφαλεῖα τῶν Ἱαπωνικῶν πλοίων θὰ διεξάγωνται ἔφεξῆς εἰς τὴν Λοιδίνειον ἀγοράν ὡς ἀντασφαλεῖα μόνον τῶν ἀρχικῶν ἀσφαλίσεων, τῶν ἀναλαμβανομένων ὑπὸ τῶν Ἱαπωνικῶν ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν. Ἀνεγνωρίσθη δὲ ὑπὸ τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν, θετὶ η μόνη ἀρμοδία καὶ κρίνη καλύτερον τὰς ἀξίας τῶν Ἱαπωνικῶν σκαφῶν καὶ νά κανονίζῃ ἀναλόγως τὰ σχετικά ἀσφαλιστρά εἶνε η ἔνωσις τῶν Ἱαπώνων ἀσφαλιστῶν.

Τὸ γεγονός ἄρα γε τοῦτο δέν εἶνε ἀρκετά δηλωτικόν τῶν κατευθύνσεων, ποὺ ἐπιβάλλεται ν' ἀκολουθήσουν οἱ "Ἑλληνες ἑφοπλισταὶ" διὰ τὴν κατοχύρωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς οημασίας μᾶς; Γνωρίζομεν, διτὶ ηδη οἱ "Ἀγγεῖοι ἀσφαλισταὶ", παρὰ τὴν σχετικήν τῶν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος "Ὀκτωβρίου ἀπόφασιν περὶ ἐπαυξήσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν, προέβησαν τούναντίον εἰς αἰσθητός ἔκπτωσεις αὐτῶν, προκειμένου περὶ "Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, οἵτινες δέν ἔνεφάνισαν ζημίας κατὰ τὸν τελευταῖον καιρόν. Τὸ τοιοῦτον, δημαρχός, δέν ἐπιλύει τὸ ἀσφαλιστικόν πρόβλημα τῆς ναυτιλίας μᾶς. Αὔτοὶ ἀκριβῶς οἱ ἑφοπλισταὶ, οἵτινες τυγχάνουν μᾶς ὑπωάρχηστος καταχειρίσεως εἰς τὴν Λοιδίνειον ἀγοράν, ἔχουν ύποχρέωσιν ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ συνόλου, ἔναντι τῆς ὥργανωσεως τῆς ναυτιλίας μᾶς καὶ τοῦ μέλλοντος αὐτῆς, νά στέρεουν αὐτοὶ καὶ ν' ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ίδρυσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Θαλασσοασφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ. Θὰ ἡτο κρίμα τῇ ἀληθείᾳ μία τόσον ἀπέραντος δραστηρίδης, οἵτινες η τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, νά τελῇ ύπὸ τὴν τυραννικήν κηδεμονίαν τῶν ένων ἀσφαλιστῶν.

Ἡ ναυτιλία ὑπὲρ τοῦ Ἑθνικοῦ Στόλου

Ἡ "Ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν", ὑπέρτερον ἐπιτελοῦσα πατριωτικὸν καθῆκον, ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς διενεργείας μεταξὺ τῶν μελῶν αὐτῆς ἔρανου ὑπὲρ τοῦ Ἑθνικοῦ Στόλου, τοῦ τόσας οἰκληρὸς δοκιμασίας υποστάτοντος κατὰ τὸ ἀνατρεπτικόν κίνημα τῆς Ιησοῦ Μαρτίου. Ἀπὸ τὸν κάτωθι δημοσιεύμενον α', κατάλογον εἰσφορῶν, καταδεικνύεται, διτὶ ὁ ζωηρός παλμὸς τῶν πατριωτικῶν αἰσθημάτων, ἀπὸ τὰ δοπίδια ἀνέκαθεν διεπνέοντο οἱ "Ἑλλήνες ναυτιλλόμενοι", δέν ἀπέλιπε καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν.

Ἄλι μακραὶ ιστορικαὶ παραδόσεις, ποὺ καθ' δλας τὰς ἔθνικάς περιπτείας τόσον ἀρρήκτως συνέδεσαν εἰς κοινούς ἀγώνας τὸ Πολεμικὸν καὶ τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικόν, τὰς δύο αὐτάς ὡραιοτέρας ἑκόλωσεις τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, δημιουργοῦν, πράγματι, τὴν λερόν ὑποχρέωσιν, δημαρχός η ἐκκλησίας τῆς "Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν" εὑρηθεὶς θερμήν τὴν ἀπήχησιν μεταξύ τοῦ ἑφοπλιστικοῦ κόσμου.

Οἱ ἔρανος συνεχίζεται καὶ ἀναμένονται τὰ ἀποτελέσματα αὐτοῦ ἐκ τῶν Νήσων καὶ τοῦ Ἑλευθερικοῦ διὰ νά ἐπιδοθῆ τὸ συγκεντρωθόσμενον συνολικὸν ποσόν εἰς τὴν ύπὸ τὴν Προεδρίαν τοῦ Ναυάρχου Διούσμανην ύπουργού τῶν Ναυτικῶν Κεντρικήν Ἐπιτροπήν.

'Ο α'. κατάλογος τῶν εἰσφορῶν

"Ἐνωσις Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν" (ἐκ τοῦ Ιδιαιτέρου Ταμείου αὐτῆς)	Δρ. 25.000
Νικόλαος Γ. Κυριακίδης	> 15.000
'Αδελφοί Γουλανδρή	> 50.000
Νικόλαος Δ. Λυκιαρδόπουλος	> 50.000
Κωνστ., καὶ Γεώργ. Ἐπαμ. Ἐμπειρίκος	> 50.000
Οἰκογένεια Γεωργίου Νικολάου	> 30.000
Θρασύβουλος Λ. Βογιατζῆς καὶ Σία	> 20.000
Ναυτική καὶ Ἐμπορική Ἐταιρία «Μιχαλινός»	> 30.000
'Αδελφοί Λιβανοῦ	> 40.000
Ίωάννης Δ. Χανδρῆς	> 15.000

Περικλῆς Γ. Καλλιμανόπουλος	> 10.000
'Εμπορική καὶ Ἐφοπλιστική Ἐταιρία «Βλασσώβη»	> 10.000
Θ. Ν. Ἐπιφανειάδης	> 10.000
Λεόντιος Τεργιάζος	> 10.000
'Αδελφοί Γιαννουλάτου	> 10.000
'Αντώνιος Δ. Σταθάτος	> 10.000
'Αθανάσιος Κουλούρας καὶ Κυριάκος Ξένος	> 10.000
Κληρονόμοι Λεωνίδα Ζ. Καμπάνη	> 15.000
Κ. Χατζηπατέρας καὶ Υιοί	> 10.000
'Αδελφοί Γεωργαντῆ	> 10.000
'Αριστείδης Γ. Ἐμπειρίκος	> 10.000
'Ρεθύμνης καὶ Κουλουκουντῆς Ἑλλάς Λτδ.	> 50.000
'Ατμοπλοΐα «Ατλαντικός» Α. Ε.	> 10.000
'Ατμοπλοΐα «Θησεύς»	> 5.000
Α. Ε. «Τρανσπετρόλ»	> 10.000
'Αντώνιος Μ. Κούλουθρος	> 2.000
'Αλφρέδος Τσακίρης	> 1.500
'Ηλίας Ε. Χατζηλας	> 10.000
Γεώργιος Ι. Γρέγος	> 2.000
'Εμμανουὴλ Καραβίας	> 2.000
Van Der Zee & Co	> 2.000
Νικόλαος Ἀντωνίου	> 1.000
Νικόλαος Θ. Βούλγαρης	> 2.000
Κ. Κουμαριανός	> 2.000
Α. Γ. Βλασσόπουλος καὶ Γ. Χ. Τριλύβας	> 10.000
Βασιλείος Ροσόλυμος	> 10.000
Πάνος Πρωτοπαππᾶς	> 10.000
'Αδελφοί Μαζαράκη	> 20.000
'Αδελφοί Γράτσου	> 10.000
Εύστρατίος Ι. Παλαιοκρασσᾶς	> 500
Γεώργιος Χ. Λαϊμός	> 1.000
Μάρκος Ν. Λύρας	> 1.500
Μάρκος Ι. Λύρας	> 2.000
Γεράσιμος Ν. Σταθάτος	> 5.000
'Ελευθέριος Κ. Βλασσόπουλος	> 1.500
Νικοκλῆς Μωραΐτης	> 500
Μαυρίκιος Κορδέλλης Δ)ντής Γραφείου Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	> 1.000
Υιοί Δ. Ἰγγλέση—'Ατμοπλοΐα Σάμου	> 3.000
'Αριστείδης Β. Σιφνατός	> 5.000
Θεμιστοκλῆς Σταφυλοπάτης	> 2.000
Λουκᾶς Ν. Νομικός	> 3.000
Δημοσθένης Ι. Δάμπασης	> 15.000
'Αναστάσιος Δ. Καλλίνικος	> 3.000
Γκίκας Ν. Κουλούρας (Ταμίας Ἐνώσεως Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν)	> 1.000
Γεώργιος Λ. Δανιόλος (Νομικός Σύμβουλος Ἐνώσεως Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν)	> 1.000
'Αλέξανδρος Δ. Φαρκούχ Δ)ντής Ἐνώσεως Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν)	> 500
Ίωάννης Η. Γραικός (Γραμματεὺς Ἐνώσεως Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν)	> 150
"Ελλή Κ. Πηλέείδου (ὑπάλληλος Ἐνώσεως Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν)	> 150
'Αλκιβιάδης Τατάκης	> 2.000

Σύνολον τῶν μέσω τῆς "Ἐνώσεως τῶν ἑφοπλιστῶν" εἰσφορῶν μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου Δρ. 648.300

'Επίσης εἰσφέροντο οἱ κ.κ. 'Αδελφοί Κουμαντάρου δραχ. 100.000 (μέσω τοῦ ύπουργείου 'Αεροπορίας), 'Η' Ανών. 'Εταιρία - Πέτρος Μ. Νομικός δραχ. 10.000, Ο.κ. 'Αλέξ. 'Εμπειρίκος Κουμουνδούρος δραχ. 10.000, 'Η' Εθνική 'Ατμοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος δραχ. 50.000 καὶ οἱ κ.κ. Λεωνίδας καὶ Μαρής 'Εμπειρίκος ἀνά 20.000 μέσω τῆς ἐφημημένης «Πρωταρίας».

Μετὰ τὸ πενταετές διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Τουρκικῆς Ναυτιλίας σχέδιον, μετὰ τὰς γνωστάς προσπαθείας τῶν Κρατικῶν ναυτικῶν ἑταριῶν τῆς Βουλγαρίας καὶ τῆς Ρουμανίας διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ τῶν ύλικοῦ καὶ ἐπέκτασιν τῶν παρ' αὐτῷ ἔκπτωσεων τῶν τακτικῶν γραμμῶν, μετότην παρὰ τοῦ «Γουγκοσλαβικοῦ Λόδοῦ» ἀγοράν τοῦ ιδιού τῆς «Ρούαγιαλ Μαΐλη», «Εβρο» καὶ τὴν μετά τοῦ «Βασιλίσσα Μαρία» ἔναρξην τακτικῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς πρός τὴν Αίγυπτον, δύο ἀκόμη σημαντικαὶ πληροφορίαι ἔρχονται νά συμπληρώσουν τὴν ἐκδηλουμένην ἀπὸ δλας τὸ γύρω μας κράτη ἐντατικήν προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτιλιακήν των ἀνασυγκρότησιν καὶ νά καταδείξουν πόσην σημασίαν ἀποδίδουν ταῦτα εἰς τὸν θαλάσσιον παράγοντα καὶ τὴν διατήρησιν Ἐθνικῶν γραμμῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ.

Οὕτω, η Σοβιετική κυβέρνησις ἀγγέλλεται, διτὶ διαπραγματεύεται τὴν ναυπήγησην 12 ξενιστῶν 15 φορτηγῶν σκαφῶν, εἰδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ζυλείας, ἐκ τῶν δόποιών 3 ή 4 θά κατασκευασθοῦν εἰς τὴν Αγγλίαν, τὰ δέ υπόδοιπα θὰ κατανεμηθοῦν εἰς διάφορα ναυπηγεῖα τῆς Ήπειρωτικῆς Εύρωπης. 'Αφ' ἔτερου η «Κεδιβίέ» προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ναυπηγείσεως δύο ἐπιβατηγῶν σκαφῶν διὰ τὴν ἀνασύστασιν τῆς παλαιᾶς ἔξι.

δρείας γραμμής της πρός τὸν Πειραιᾶ καὶ τὴν Κωνσταντινούπολιν.

Παρέλκει νὰ τονίσωμεν τὴν σημασίαν, ποὺ ἔνέχουν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας καὶ δὴ τὴν Μεσογειακὴν τοιάτην, αἱ πληροφορίαι περὶ τὸν ἀνωτέρω ναυπηγῆσεων, ἐὰν τελικῶς ήθελον πραγματοποιηθῆν. Διὰ τὴν φορτηγόν, ἡ προσήκη εἰς τὸν Σοβιετικὸν στόλον τῆς Μαύρης Θαλάσσης — μετὰ τὴν ήδη ἐνίσχυσιν του διὰ τῶν τελευταίων νέων ἀγορῶν—καὶ διλύων ἀκόμη εἰδικῶν σκαφῶν πρὸς μεταφοράν τῆς Ρωσικῆς ζυλείας θά σημάνῃ στέρησην σημαντικοῦ πόρου ἐργασίας. Αἱ κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔτη αἰσθητῶς τονωθεῖσα ἔξαγωγαί ζυλείας ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἀπησχόλουν σεβαστὴν Ἑλληνικὴν χωρητικήτην καὶ ἔν τινι μέτρῳ ἀνεπλήρουν τὴν ἔλλειψιν σιτηρῶν καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν γαιανθράκων.

Διὰ τὴν ἐπιβατηγόν, ἔξι ἄλλου, ναυτιλίαν μας ἡ ἐπανεμφάνισις τῆς «Κεδιβιέ» διὰ νεωτάτου τύπου φορτηγῶν πλοίων εἰς τὴν γραμμὴν Αιγύπτου—Ἐλλάδος θά συνεπιφέρῃ μίαν εἰσέτι μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς σημαίας μας εἰς τὴν ἔξι Αιγύπτου κίνησιν.

Παρ' ὅλην αὐτὴν τὴν χαρακτηριστικὴν εἰκόνα τοῦ ἐπικρατοῦντος γύρω μας ναυτιλιακοῦ ὁργασμοῦ, ἡ Ἑλλὰς παραμένει ἀδρανοῦσσα καὶ ἀγνοοῦσσα τὴν σημασίαν του. Κανεὶς, οὔτε οἱ ἐφοπλισταὶ, πολλῷ δὲ μᾶλλον τὸ Κράτος, δὲν ἀναλογίζονται πόσον δυσχερής καὶ ἴσως-ἴσως προβληματική θὰ καταστῇ ἡ θέσις τῆς σημαίας μας μετά τινα ἔτη εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ ποιὸν βαρύν ἀντίκτυπον θά ύποστῃ ἡ Οἰκονομία τῆς Χώρας ἀπό τὸν περιορισμὸν, ἀν μὴ καὶ τὸν δλοκληρωτικὸν ἀφανισμὸν, τῆς δράσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς γειτονικὰς μας θαλάσσας.

Μεγαλυτέραν προσοχὴν

Τὸ πρὸ ἡμερῶν ἀτύχημα τοῦ ἀτμοπλοίου <Αττική>, προελθὸν ἀπό πρόσκρουσιν τῆς πρύμνης αὐτοῦ ἐπὶ ὑφάλου εύρισκο μέντης παρὰ τὴν εἰσοδον τοῦ λιμένος Κάστρου τῆς Λήμου, μᾶς ἀναγκάζει νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὰς ἀρμοδίας κρατικάς ὑπηρεσίας, ὅπως μετὰ περισσότερας ἀκριβεῖας καὶ προσοχῆς παρέχουν εἰς τὸ μέλλον τὰς πληροφορίας τῶν εἰς τοὺς ναυτιλλομένους, προκειμένου, μάλιστα, περὶ ζητημάτων ἀναγομένων εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιλίας.

Συγκεκριμένως ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀτυχήματος, ἡ <Αττική> πρόσκρουσιν ἐπὶ ὑφάλου εύρισκομένης εἰς βάθος 18—19 ποδῶν, ἐνῷ, διὰ τὸ προντετικὸν τὸ λιμενικὸν ταμεῖον Κάστρου εἰλέ προβῆ εἰς τὸν ἐκβραχισμὸν τῆς ὑφάλου ταύτης, ἀνηγγέλθη πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους διὰ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ὅτι αὕτη εὐρίσκετο πλέον εἰς βάθος 24 ποδῶν καὶ ἐπομένως ἡτο ἀκίνδυνος διὰ τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα βύθισμα μικρότερον. Πῶς τῶρα ἡ <Αττική>, μὲ βύθισμα 18—19 ποδῶν πρόσκρουσιν, ἀς ἀνάδητηθῇ τοῦτο εἴτε εἰς τὰς ἀνακριβεῖς πληροφορίας τῆς ὑπηρεσίας, ἡτις ἔβιθομέτρησε τὴν ψφαλὸν μετὰ τὸν ἐκβραχισμὸν, εἴτε εἰς τὸν πλημμελῆ ἐκβραχισμὸν ἀπό μέρους τοῦ ἀναλαβόντος τὸ ἔργον. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία ὑπέστη οὐκ διλγας ζημιὰς καὶ δὲ διλγώτερον, βεβαίως, ὑπεύθυνος εἶνε δὸπιος τοῦ σκάφους.

Ἡ ναυτιλία μας εἰς τὴν "Απω Ανατολὴν

Ἡ ἐμφάνισις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὰ ὕδατα τῆς <Απω Ανατολῆς> καὶ ἡ εἰς αὐτὰ ἐργασία ἀρκετοῦ ἀριθμοῦ φορτηγῶν μας δὲν παρῆλθεν, ὡς εἶναι γνωστόν, ἀπαρατήρητος ἀπό τὸν Ιαπωνικὸν καὶ τὸν Κινεζικὸν τύπον. Οσάκης ἐν Ἑλληνικὸν σκάφος καταπλεῖ εἰς τὰ μακρύν ἔκεινα ὕδατα, δὲ ἔγχωστος τύπος δημοσιεύει φωτογραφίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματός του, συνεντεύξεις μετὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν του καὶ εὑμενῆ σχόλια διὰ τὴν Χώραν μας.

Ἐλάχθομεν ἔσχάτως σειράν Κινεζικῶν ἐφημερίδων μὲ περιγραφὰς ταξιδίων Ἑλληνικῶν φορτηγῶν καὶ μὲ κρίσεις κολακευτικάς διὰ τοὺς ναυτίλους μας καὶ τιμώσας τὸ Ἑλληνικὸν δόνομον ἐν τῇ ξένῃ. Εἰς τὴν <The China Press> ἀναγινώσκομεν, διὺ μὲ ἔξαιρετην συμπάθειαν γίνονται δεκτά τὰ καταπλέοντα Ἑλληνικά ἀτμόπλοια καὶ ὅτι «μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων τῆς Σαγκάνης πρόσηντες τελευταίως ἔξαιρετηκήν ἐντύπωσιν ἡ πειθαρχία καὶ ἡ τάξις ἡ ἐπικρατοῦσα ἐπὶ τοῦ ἀρχού». Γεωργίος Μ. <Εμπειρίκος>, πλοιαρχούμενος ἀπό τὸν Θεον. Γουλανδρῆν.

Εἰς ἔτερον φύλλον τῆς ίδιας ἐφημερίδος, ὑπὸ ἡμερομηνίαν 22ας Ιανουαρίου, δημοσιεύεται ἡ εἰκὼν τοῦ φορτηγοῦ <Ορος Ολυμπος>, πλευρισμένου εἰς τὴν προκυμαίαν τοῦ Nanking. Εἰς τὸν λιμένον τοῦ Νανκίν—γράφει ἡ <The China Press>—διὰ πρώτην φοράν κατέπλευσεν Ἑλληνικὸν σκάφος μὲ φορτίον Κολομβιανῆς ζυλείας, ἀλλὰ καὶ διὰ πρώτην φοράν ἡ Ἑλληνική σημαία ἔκυματισεν ἐπὶ πλοίου εἰσελθόντος εἰς τὸν ποτομὸν Γιάν—Τοέ. Τὸ <Ορος Ολυμπος> ἔχειρασθη 42 ἡμέρας ἀπό Πόρτλαντ εἰς Νανκίν, διότι κατελήφθη ἐπὶ πλῷ ἀπό Ιαχυροτάτην καταγίδα, ἡ δοτία παρεκώλυσε τὸν πλοῦν καὶ προύσκενησεν εἰς τὸ σκάφος σειράν ζημιῶν. Αἱ σωσσίδιοι λέμβοι του ἀνηρπάγησαν ἀπό τὰ κύματα, τὸ κατάστρωμά του ὑπέστη διαφόρους βλάβας, ἀλλὰ τὸ φορτίον του

παρέμεινεν ἀνέπαφον καὶ παρεδόθη εἰς τοὺς παραλήπτας εἰς ὅρισην κατάστασιν. Προύσκενης τοῦτο ἔξαιρετηκήν ἐντύπωσιν, λαμβανομένης ὑπὸ δψιν τῆς σκληρᾶς δοκιμασίας τοῦ πλοίου ἀπό τὴν τρικυμίαν. Εἰς τὸν ποταμὸν Γιάν Τοέ εἰσῆλθε τοῦτο μὲ κλίσιν 15οι μοιρῶν πρὸς τὴν πλευράν. Ὁ ἐν Σαγκάνη "Ἐλλην πρόδενος κ. Ε. Π. Γιαννουλάτος, τοῦ Οίκου <Άδελφοι Γιαννουλάτου>, τῆς Κίνας, ἐπεοκέφθη εἰς Νανκίν τὸ <"Ορος Ολυμπος>, παρέθεσε δὲ καὶ γεῦμα πρὸς τὸν ποταμὸν τὸν Συμβατικῶν ὑποθέσεων τοῦ ποταμού τοῦ οὗ πουργείου τῶν Εξωτερικῶν τῆς Κίνας.

Ἡ ίδια Κινεζικὴ ἐφημερίς εἰς τὸ φύλλον τῆς 3ης Φεβρουαρίου, παραθέτειον εἰς τὴν πρώτην αὐτῆς σελίδα τὴν εἰκόνα τοῦ φορτηγοῦ <Εύγενια Χανδρῆ>, τὸ ὅποιον κατέπλευσεν εἰς τὴν Σαγκάνη μὲ φορτίον Κολομβιανῆς καὶ αὐτό ζυλείας, δημοσιεύει καὶ περιγράφη τοῦ ταξιδίου. «Τὸ σκάφος τοῦτο—γράφει ἡ <The China Press>—εἰνε ἐνάποδο τὸ ὄλιγα φορτηγά, ἀτινα διῆλθον τὸ παρεθόντα Δεκέμβριον τὸν τρικυμιώδη Ειρηνικὸν χωρὶς νὰ ὑποστοῦν καμμίαν βλάβην τοῦ φορτίου των. Ὁ Ἐλλην πλοιάρχος κ. Παπαπέτρος μᾶς ἐδήλωσεν, διὰ συνήντησης τοῦ πλοίου του τρομακτικήν τρικυμίαν κατὰ τὸν πλοῦν καὶ διὰ ἀναχωρήσαν ἐκ Πόρτλαντ τὴν 12ην Δεκέμβριον ἔχειρασθη 38 δλας ἡμέρας μέχρι Τοιγκτά, πρῶτου Κινεζικοῦ λιμένος προσεγγίσεως, δηνος καὶ ἔφθασε τὴν 19ην Ιανουαρίου. Κατόπιν κατέπλευσε τὸ <Εύγενια Χανδρῆ> εἰς τὴν Σαγκάνη, ὅποθεν καὶ ἐναυλώθη πρὸς μεταφοράν Μαντζουριανῶν κυάμων ἀπό τὸ Ντάϊρεν διὰ τὸ <Άμβοργον>.

Πρωτοθουλία ἀξιομίητος

Μία ἐκ τῶν σοβαρωτέρων Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων φορτηγῶν σκαφῶν, πρὸς ἀποφυγὴν εἰς τὸ μέλλον τῶν τόσον δυσαρέστων διενέξεων πλοιάρχου καὶ πληρωμάτων διὰ τὴν τροφοδοσίαν, καθιέρωσεν ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς τὸν θεσμὸν τοῦ ἀμιθοῦ τροφοδότου, εἰς τὸν ὅποιον καὶ ἀνέθεσε διὰ συμφωνητικοῦ, περιγράφοντος ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ τὰς ὑποχρεώσεις του, τὴν τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων, βάσει καθοριζομένου ἐκάστοτε ἡμερησίου ἀντιτίμου. «Ἔχομεν ὑπὸ δψιν μας τὸ σχετικὸν συμφωνητικὸν καὶ τὸ προσηρημένον εἰς αὐτὸ δέσματολόγιον, καθὼς καὶ τὰς ποσοτικάς ἡμερησίας μερίδας ἔξι ἐκάστου είδους καὶ διμολογούμεν, διὰ τοῦ πράγματι δέ τοῦ τοῦ πλοιάρχου ἐπὶ τοῦ τροφοδότου ἔλεγχος ἡθελεν ἀσκηθῆ μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς, δὲν είνε δυνάτων εἰς τὸ μέλλον νὰ δημιουργηθοῦν παράπονα καὶ νὰ προκληθοῦν ἀνωμαλίαι ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως, ἔξι ἀφορμῆς τῆς τροφοδοσίας.

Λόγω τοῦ ἐνδιαφέροντος, ποὺ συνεκέντρωσεν ἀνέκαθεν τὸ ζήτημα τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, δημοσιεύομεν τὸν πίνακα τοῦ καθορισθέντος διὰ τοῦ συμφωνητικοῦ τροφοδοσίας ἐδεσματολογίου, ἔχοντος ὡς ἀκολούθως:

A'. Τροφοδοσία ἀξιωματικῶν

Πρόδγενμα.—Δύο αὐγὰ κατ' ἄτομον, γάλα συμπεπυκνωμένον, τυρός, τεῖον, βούτυρο μὲ μαρμελάδα καὶ ἀρτος κατὰ βούλησην. Ὁ σοῦπα, τὰ μαραφόνια καὶ τὸ πιλάφι θεωροῦνται ὡς ἐν τῶν δύο κεκανονισμένων φαγητῶν.

Γεῦμα.—Δύο εἰδῆ φαγητοῦ, ἐξ ὧν τὸ ἐν ἐκ πρέστος ἡ ζυθός μὲ γαρνιτούραν ἡ σαλάταν, τυρός, γλυκισμα, φρούτα νωτά ἡ ξηρά καὶ ἀρτος κατὰ βούλησην. Ἡ σοῦπα, τὰ μαραφόνια καὶ τὸ πιλάφι θεωροῦνται ὡς ἐν τῶν δύο κεκανονισμένων φαγητῶν.

Δεῖπνον.—Δύο εἰδῆ φαγητοῦ, ἐξ ὧν τὸ ἐκ πρέστος ἡ ζυθός μὲ γαρνιτούραν ἡ σαλάταν, τυρός, τεῖον, βούτυρο μὲ μαρμελάδα καὶ ἀρτος κατὰ βούλησην.

Τὸ εἶδος τῶν διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς παρασκευαζόμενων διὰ τὸ γεῦμα καὶ δεῖπνον ἐξάστηην ἡμέραν φαγητῶν, συμπίπτει περίπου μὲ τὸν πίνακα ἐδεσματολογίου, διὰ τοὺς παρατίθεται ἀμέσως κατωτέρῳ.

Τέσσαρες καφέδες ἡμερησίων κατ' ἄτομον, παρασκευαζόμενοι

ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ & ΣΙΑ

EN AMBERSEN,

Ο μοχαΐτερος Ελληνικὸς Οίκος ἐν Βελγίῳ

NICOLAÏDIS & C^o

ANVERS (BELGIQUE)

SHIPBROKERS AND AGENTS

Teleggr. NICOLAÏDIS-Anvers

Teleph: 21039 & 28834

κατὰ τὰς ὑπὸ τῶν ἀξιωματικῶν ὁρισθησομένας ὥρας.

B'. Τροφοδοσία πληρώματος

Ημέρα	Πρόγευμα	Γεῦμα	Δεῖπνον
Κυριακή	Δύο αὐγά ή αὐγό μὲ χοιρομέρι ή σοτάρια, τέιον και ἄρτος.	Μαζαρόνια, ρόφας μὲ πατάτες η παστίσιο, ἄρτος, γλύκισμα.	Ψητό ή μπουζόλες ή κεφτέδις ή ντολάδες, η γιοβαρόλια μὲ σάλτσα, σαλάτα, ἄρτος, τέιον.
Δευτέρᾳ	Τυρός, ἄρτος, τέιον	Σοῦπα φίλι αὐγόλευμο μὲ ρόφας βραστὸν, πατάτες, ἄρτος.	Κρέας γιανί, μὲ πατάτες, ή ἄλλη εύτραδα, ἄρτος, τέιον.
Τρίτη	Τυρός, ἄρτος, τέιον	Πιλάφι σάλτσα, ρόφας μὲ πατάτες, ἄρτος.	Κρέας μὲ χοιραρικὸν η σιφάδο, η ἄλλη εύτραδα, ἄρτος, τέιον.
Τετάρτη	Σαρδέλλες ηρέγκαι σολωμός ἐλαῖα, τέιον και ἄρτος	"Οσπρια σούπα ἀλμυρὸ η σολωμός και ἄρτος.	Ψάρια η βαζαλάσος η λαδερὸν ἐπόζης μὲ ἐλαίας.
Πέμπτη	"Ομοιον Κυριακῆς	Μαζαρόνια, ρόφας μὲ γαρνιτοῦρανάρτ.	"Ομοιον Κυριακῆς
Παρασκ.	"Ομοιον Τετάρτης	"Ομοιον Τετάρτης	"Ομοιον Τετάρτης
Σάββατον	Τυρός, τέιον, ἄρτος	Σοῦπα πάστα μὲ ρόφας, βραστὸν και πατάτες, ἄρτος	Πιλάφι ἀτζέμ η ρόφας, η καταριά, τέιον και ἄρτος.

Σημ.—Κατά τὰς ἡμέρας τῶν ἐπισήμων ἑορτῶν καὶ κατά τὰς ρεγάλας νηστοῦμούς ἡμέρας, δικαιολογεῖται ἡ παρέκκλισις ἀπὸ τοῦ ἀνωτέρῳ ἐδεσματολογίου. Ἐπίσης δύναται νῦ γίνη παρέκκλισις εἰς μέρη ἔξαιρετικῆς παραγωγῆς εἰδυκῶν τροφίμων, η εἰς μέρη σπάνιος ἔνιον τροφίμου ἀναφερομένων ἐν τῷ ἐδεσματολογίῳ. Λί τοιαῦται, οὐμος, παρέκκλισίες δὲν δύνανται νῦ υπερβρθοι τὰς δ καθ' ἕβδομάδα, δρεπίουσι δὲ ν' ἀπέχουσιν ὅσφ τὸ δυνατόν ὄλιγοτερον τοῦ ἀνωτέρου πίνακος.

"Επονται γενικαὶ τινὲς παρατηρήσεις, ἀναιρεθόμεναι, κυρίως, εἰς τὴν ἀπὸ μονῶν ἀνάλογιαν τῶν τροφίμων καὶ τὸν τρόπον τῆς διαγονῆς αὐτῶν.

Τὸ ποόθλην τῆς πρυκοδηίου χωρτικότυπος

‘Η ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος τῆς πλήθωρικῆς χωρητικότητος ἀποτελεῖ κοινὴν πλέον ἄγαγγῷδισιν, διὶ μὲν περισσότερον ἐπειγούσα καὶ ἐπιτακτικὴ καὶ ἀπὸ αὐτῆς ἀκόμη τὰς καταβαλλομένας προσπαθείας βελτιώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναυάλων διὰ τῆς συνάφεως ιονομερῶν κατὰ τομεῖς συμφωνιῶν. Καὶ τούτῳ, διότι βασίμως πιστεύεται, διὶ καθέ σχετικὴ συμφωνία τηρήσεως κατωτάτων ὁρίων ναυάλων θὰ συναντήσῃ ἀνυπερβλήτους, ἐν πολλοῖς, δυσχερείας διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ἔφαρμογήν της, λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς προσφερομένης χωροπικότητος.

Πιστεύεται άκομη, ότι αυτή αὗτη ή σημερινή ἀπέλπιστική κατάστασις τῶν ναυλαγορῶν θὰ συνετέλει κατά πολὺ, ώστε νὰ ἐπιτευχθοῦν θετικὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς κοινῆς ἑνεργείας ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν διὰ τὴν ἔφαρμογην τοῦ σχεδίου τῆς «φραισοναλίζασιον». Δὲν δύναται πλέον σήμερον νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι τὰ πράγματα τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας θὰ ἐπανεύρουν ἄφ' ἑαυτῶν τὸν φυσικὸν τῶν δρόμων, ὅτι ὁ δύκος τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου σὺν τῷ χρόνῳ θὰ αὐξηθῇ. Ωστε νὰ δύναται νὰ καλύψῃ τὴν δυναμικότητα τῆς ὑπαρχούσης σήμερον χωρικούτητος καὶ ὅτι τέλος τὸ γνωστὸν δόγμα τῆς «εὔπιστισεως τούτου» σχηματοθέρον δύναται εἰς τὴν προκειμένην κρίσιν τῆς Ναυτιλίας νὰ ἔφαρμοσθῇ.

Από την σημερινήν ναυτιλιακήν ἔκπτωσιν δὲν ζημιούται μόνον μία μερις τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ τὸ σύνολον τῆς ναυτιλῆς βιομηχανίας. "Οσον περισσότερον διατηρεῖται ἡ παρούσα κατάστασις, τόσον ὁζέντερος ὃ ἀποβαίνῃ ὁ πρὸς ἀλλήλους ἀνταγωνισμός, τόσον περισσότερον ἡδὲ ἔκπτωσιν οἱ ναυλοὶ καὶ τόσον μεγαλύτερος, ἀνεπανόρθωτος οἱ ζημιαὶ ὅτι ἐπισωρεύνωται εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Ή μελέτη τῶν διαικαμμάσεων τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος καταδεικνύει σαφῶς, ὅτι μακρὸν εἰσέστη ἀπέχει ἡ τόσον ἐπιθυμητὴ ἔναρμόνισις τοῦ ὑπάρχοντος τοννᾶς πρὸς τὰς πτωχάς τοῦ ὑπερθυλασσίου ἐμπορίον ἀνάγκας. Συμφώνως πρὸς τοὺς στατιστικοὺς πίνακας τοῦ "Λόδδ Ρέτζεστερο" δη Παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἀπὸ 67.92 ἑκ. τ. γκρὸς τῆς 1ης Ιουλίου 1933 κατῆλθε τὴν 30ην Ιουνίου 1934 εἰς 65.58 ἑκ. τ. ὑποστάμειώσιν 2.74 ἑκατ. τόννων εἰς ἀτμόπλοια καὶ ιστιοφόρα καὶ ἀξιησιν 404.000 τ. γκρὸς εἰς μότοριτες, εἴχε δηλαδὴ καυθαρὰν ἐλάττωσιν 2.34 ἑκατ. τόννων. Ἐκ τῆς χωρητικότητος τῶν 2.74 ἑκατ. τόννων, μόνον 1.90 ἑκατ. τ. διελύθησαν, οἱ δὲ λοιποὶ ἀνάγονται εἰς δικαῖας ἀπωλείας καὶ παροπλισμούς. "Η μείωσις αὕτη ἀντεσταθμίσθη διὰ τῆς εἰσαγωγῆς νέας χωρητικότητος δηξελοπλοίων 404.000 τ. γκρός, τῶν ὁποίων ἡ οἰκονομικὴ ἐκτετάλλευσις καὶ ἡ μεταφορικὴ ικανότης είλεν πολλαπλασία, ἔναντι τῆς διαγραφῆς ὄντιστοιχον παλαιας χωρητικότητος ἴσου δύκου. Δὲν δύναται ἐπομένως νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι ἐπῆλθε

σοιβαρά έλάττωσις χωρητικότητος έναντι του 1933, ώς πρός τὴν μεταφορικὴν δυναμικότητα, ἵσως δὲ μάλιστα ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς σοβαρὰ αὔξησις νὰ προέκυψῃ. Πείθουν περὶ αὐτοῦ οἱ ἀκόλουθοι ἀριθμοί. Κατὸ τὸ Ἀγγλικὸν Λόδδη, ἡ πορεία τῶν Παγκοσμίων ναυπηγήσεων ἀπὸ Ιης Ἰανουαρίου 1934 παρονοίασε τὴν κάτωθι προοδευτικὴν ἀνάπτυξιν:

Ιανουαρίου	1934	ά.)π	336	μ);	418	ἐν	ὅλῳ	τ. γκρός	757.000
Απριλίου	»		487	»	589	»	»	»	1.076 000
Ιουνίου	»		519	»	692	»	»	»	1.211.000
Οκτωβρίου	»		542	»	765	»	»	»	1.207.000
Ιανουαρίου	1935		551	»	699	»	»	»	1.250.000

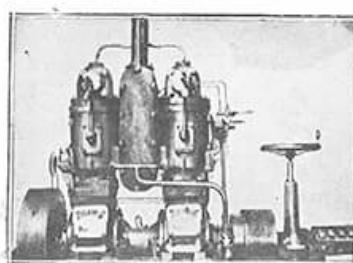
Τὰ ἔξι αὐτῶν δεξαμενόπλοια (ἄνω τῶν 1000 τ. ἑκατοντῶν) ἀντεπροσώπων κατά σειρὰν τῶν ἀνωτέρω χρονολογιῶν 118, 249, 278, 325 καὶ 338 γῇ. τόννων γκρός. "Ωστε, οὐχι μόνον ποιοτικῶς, ἀλλὰ καὶ ποσοτικῶς ἡ ὑπὸ κατασκευὴν χωρητικότης παρουσίαιεν αὐξῆσιν, λαμβανομένης μάλιστα ὑπ' θυνή τῆς προτιμήσεως τῶν μόστοριστα, λόγῳ τῆς μείζονος, ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἀπόδοσεώς των. Ἡ τάσις αὗτη είνει περισσότερον χαρακτηριστική, ἐάν συγκριθῇ μὲ τὰς τριμηνιαίας στατιστικάς ναυπηγήσεων τοῦ 1933:

Α'. Ζητηνον	1933	τ. γηρός	741.000	1934	τ. γηρός	1.079.000
Β'. Ζητηνον	»	»	732.000	»	»	1.216.000
Γ'. Ζητηνον	»	»	757.000	»	»	1.311.000
Δ'. Ζητηνον	»	»	747.000	»	»	1.251.000

"Ἐναντί—δηλα δὴ—μέσου ὅρου ναυπηγήσεων κατὰ τρίμηνα 747.000 τ. σύρι τὸ 1933, ἐναυπηγόντο 1.214.000 τ. τὸ 1934. 'Αφ' ἔτέσουν ἡ εἰσόδους και ἕξδος ζωρητικότητος ἐκ τῆς ὑπηρεσίας κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἔχει ὡς ἔξεις:

	Καθελκύσεις		Διαλύσεις	
	1933	1934	1933	1934
Α'. Ζημινον	93.000 τ.	86.000 τ.	460.000 τ.	454.000 τ.
Β'.	»	79.000 »	149.000 »	386.000 »
Γ'.	»	132.000 »	307.000 »	572.000 »
Δ'.	»	175.000 »	384.000 »	431.000 »
Σ. Εγγυήσεις	470.000	326.000	1.126.000	1.059.000

Προσέκυψε, τούτεστιν, κατά τὸ 1934 ἔναντι τοῦ 1933, αὗ-
ησης τῶν καθελκύσεων καὶ μείωσις τὰς διαλύσεις. Ή
τοιαύτη ἔξελιξις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος καταδεικνύει
τὴν νοσηράν κατάστασιν τῆς γαυτιλίας, καθ' ἣν στιγμὴν εὑ-
ρίσκοντο ἐν παροπλισμῷ, ἐλλείψει ἐργασίας, σκάφῃ 11 ἑκατομ-
τόνων d.w. Κατὰ ποίον τρόπον ὡρὶς οὐδιμισθῇ τὸ ζήτημα τῆς ἀργού-
σης χωρητικότητος, δὲν ἔχει σημασίαν. Σημασίαν ἔχει ὅπως τοῦτο
οὐδιμισθῇ διὰ τὸν καταστικούν ἔνιασιν μετώπου πασῶν τῶν γαυτικῶν
χωρῶν. Εννυεῖται, ὅτι παρόποιον σχέδιον είναι τῶν προτέρων κα-
ταδικασμένον νὰ ἀποτύχῃ, ἔαν δὲν ὑποστηρίξουν αὐτὸν αἱ Ἡνωμέναι
Πολιτεῖαι, ἡ Ἰαπωνία καὶ δύο—τρεῖς ἄλλαι μεγάλαι γαυτικαὶ χῶ-
ραι. Πρέπει ἐξ ἀλλοῦ νὰ είνει τόσον ἐλάστικὸν τὸ σχέδιον ἐν τῇ ἐ-
φαρμογῇ του, ὅστε νὰ μὴ περικλείῃ δι' ἑκαστον πλοιοκτήτην, οὕτε
πολὺ μεγάλους ἀλλαγαῖς τοῖς τοιούτοις καταδίκησισι.



ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ

Κατασκευῆς πετρελαιομηχανῶν Ξηρᾶς καὶ Θαλάσσης

ΑΠΟ 5 ΜΕΧΡΙΣ 100 ΙΠΠΩΝ

N. ΑΞΕΛΟΥ & ΣΙΑΣ

EN BOΛΩ

Διά τὴν σύμπτηξιν 'Ενώσεως τῶν «τράμπς»

'Ο κ. Σ. Σορώτος, γνωστός εἰς τὸν ναυτικὸν κόσμον διὰ τὰς ἀπὸ τετραετίας πρωτοβουλίους προσπάθειάς του πρὸς ἐπίτευξιν τῆς διεθνοῦς συνεργασίας εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν καὶ κυριώς εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἀπέστειλε πρὸς τὸ «Λόδης Λιστ-ἐπιστολήν», διὰ τῆς ὁποίας, προωθῶν τὰ τόδον ἐπιτυχῆ καὶ ἐλπιδοφόρα μέχρι σήμερον ἐπίτευχθέντα ἀποτελέσματα διὰ τοῦ σχεδίου τοῦ Πλέιτ καὶ τῆς ουγκλήσεως τῆς πρώτης παγκοσμίου ναυτιλιακῆς διασκέψεως, ρίπτε τὴν ίδεαν τῆς συμπήξεως μᾶς γενικωτέρας «Διεθνοῦς 'Ενώσεως τῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας». πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δυσχερεῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας τελεῖ σήμερον αὐτῇ. 'Η ἐπιστολὴ τοῦ κ. Σορώτου ἔχει ὡς κάτωθι:

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπειδὴ αἱ ὑμέτεραι προσπάθειαι ὑπὲρ τῆς διεθνοῦς συνεργασίας εἰναὶ τόδον γνωσταὶ καὶ μεγάλως ἐκτιμῶνται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους, τολμῶ νὰ καταχρασθῶ τοῦ πολυτίμου χρόνου σας, διὰ ν' ἀπενθύνω ἐκκλησιν ἐπὶ τοῦ ζητήματος, τὸ ὅποιον, φρονῶ, ὅτι ἐνδιαφέρει τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν τῶν *tramps*.

"Ηδη, ὅτε προήχθη ἡ 'φρασιοναλιζασίων' τῆς χωρητικότητος καὶ ἐφαρμόζεται ἡ περιτυχῶς ἡ 'Ἀγγλο-ελληνικὴ συνεργασία' — ὅτι ὁποία σημειωτέον ἔχει ἀποσθήσεις ἡμιπάντες 100.000 λιγῶν καὶ πλέον ἀπὸ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἐκ τῆς καυτερώσεως τοῦ σχεδίου κατωτάτων ὄριων ναῦλων διὰ τὴν Πλέιτ ἐργασίαν — ἐπειδήν τον νὰ ὑποδειχθῶ, ὅτι ἡ περαιτέρω ἑξέλιξις τῆς συμφωνίας ἔδει νὰ ἡτο ἡ δημιουργία μᾶς 'Διεθνοῦς 'Ενώσεως τῶν 'Ἐφοπλιστῶν τῶν *tramps*'. Ελεῖ ἀναμφισθῆτον, ὅτι πλὴν τῶν πληθωρικῶν ναυπηγησεων, βασικαὶ ἐπίσης αἵτια τῆς παρούσης ἐκπτώσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἰνεὶς ὡς μείσως τοῦ δύκου τῶν μεταφερομένων εἰς χῶμα φορτίων καὶ ὁ βαρὺς συναγωνισμὸς τῶν *tramps* ἀπὸ τὰ λάινερς.

"Οταν ἀναλογισθῇ κανεὶς τὴν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος τῶν φορτηγῶν γραμῆς καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡτὶς ἐσημειώθη κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν, καθίσταται πλέον φανερόν, ὅτι τὸ *tramp* φορτηγὸν ἐπ' ἀρχέστη τὴν ἡδη χρόνον ἐπάλλισεν ἡττώμενον. Πιστέων, ὅτι ὁ προτεινόμενος διεθνῆς ὄργανισμὸς δὲν πρόκειται νὰ παγώσῃ μόνον τὴν ἡδη ὑφισταμένην φιλικὴν ἀτμόσφαιραν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν συνεργαζομένων χρών καὶ νὰ διασφαλίσῃ τὰ ἐπιτυχῆ ἀποτελέσματα τῶν ἐν ισχύι συμφωνιῶν, ἀλλὰ ὡς μάζα ἐπιτρέψῃ νὰ προεκτείνωμεν ἔτι περαιτέρω τὰς συμφωνίας αὐτὰς καὶ πόσῳ ἀλλας ἀγοράς, νὰ θεμελιώσωμεν δὲ τὸ ὄλον οἰκοδόμημα τῆς συνεργασίας ἐπὶ βάσεων σταθερωτέρων. Πρὸς τούτους, ἡ ὑποδεικνυμένη «Ενώσεις» ὡς ἡδηντο πολλὰ νὰ ἐπιτελέσῃ, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν διαφόρων Συνδιασκέψεων τῶν λάινερς καὶ τῶν φορτιών: α) Διά μίαν γενικὴν βελτίωσιν τῶν νεύλων. β) Δι' ἔνα συνδυασμὸν πρακτικῆς κατανομῆς τῶν φορτίων ἐκάστου τομίως, ὥστε νὰ προλαμβάνεται ὁ συναγωνισμὸς τῶν λάινερς διὰ τὸ φορτία τῶν τράμπς. Καὶ γ) Διὰ τὴν ἀναθεωρησιν πολλῶν ναυλοσυμφώνων.

Πλὴν αὐτῶν ὑπάρχουν ἀκόμη καὶ ἀλλα σπουδαῖα ζητήματα, ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ διαπραγματηθῇ κανεὶς μέσω μᾶς ισχυρᾶς Διεθνοῦς 'Ενώσεως, φθάνων μέχρι καὶ τῶν ἐλαχίστων λεπτομερεῶν ἐπὶ τῆς καλυτέας ἀπόδοσεως τῆς ναυτικῆς ἐν συνόλῳ βιομηχανίας. 'Η προτεινόμενη 'Ενώσεις θὰ είχε τὴν μορφὴν ἐνὸς προστατευτικοῦ «club», τὸ μέλη τοῦ ὅποιου θὰ ὑπερχεούντο εἰς μίαν λογικὴν συνεισφοράν, ἐνῷ παραλλῆλως θὰ ἐλαμβάνετο πρόνοια καὶ διὰ τὴν πληρωμὴν ποσοστοῦ τυπού ἀποκημάσως τῶν δαπανῶν ἐν γένεις γναγκαστικῆς παροπλισμοῦ ἡ διαφόρων ἀλλων ἐπακολούθων τῆς συμφωνίας.

Νομίζω, ὅτι ἔχω δίκαιον ὑπενθυμίζων τὴν παρατήρησιν, εἰς τὴν ὅποιαν πολλάκις προέβη ὁ πρόσδοτος τοῦ *Board of Trade*, ὅτι δηλαδή, ἐνῷ τὰ λάινερς ἔχουν τὰς Συνδιασκέψεις τῶν, οὐδεὶς παρόμοιος ὄργανισμὸς ὑφίσταται διὰ τὰ *tramps*. 'Η ἀποδοχὴ τῆς προτάσεως μου ταῦτης προώρισται νὰ καλύψῃ τὸ ὑπάρχον κενόν καὶ νὰ οἰκανοποιήσῃ τὸν κ. Runciman. Κατόπιν προσεκτικῶν ἐφευνῶν, εἰς τὰς ὁποίας προέβην καὶ εἰς τὸ ἔξτρεφον καὶ ἐγναῦθα, είμαι εἰς τὴν δέσιν νὰ δηλώσω, ὅτι ὑφίσταται μία αἰσθητὴ προδιάθεσις ὑπὲρ τῆς πραγματοποίησεως τοῦ προτεινόμενου 'Οργανισμοῦ, θὰ ἡμην δ' εὐτυχῆς, ἐὰν ἐλάμβανον, παρ' οἰουδήποτε ἐνδιαφερομένον, μίαν ἀπάντησιν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου.

Λ ο ν δ ί ν ο ν 14 Μαρτίου 1935

Μετὰ τιμῆς
Σ. ΣΟΡΩΤΟΣ

Μία θερμὴ συνηγορία ὑπὲρ τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας

Τὸ κατωτέρῳ ἀρδυόν, δημοσιευθέν εἰς τὸ *Argus*, τὸ ἐγχυρότερον οἰζονομολογικὸν ὄργανον τῆς Ρουμανίας, ὄφελεται εἰς τὸν γνωστὸν φίλον τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας κ. Conrad G. Grupper. 'Εγράψῃ εἰς ἀπάντησην σχετικῆς μελέτης τῆς αὐτῆς ἐφημερίδος, περὶ τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας, εἰς τὴν ὅποιαν ὁ ἀρδυόντος μὲν ἡγιστα φτικήν γλωσσαν ἴσχολετο μὲ τὴν καθόλου θέσιν τῆς ναυτιλίας μας.

Ο 'Ελληνικὸς 'Εμπορικὸς στόλος

Εἰς τὴν ναυτικὴν στήλην τῆς ἐφημερίδος *Argus*, τῆς 23ης Φεβρουαρίου ἐ. ἔ. σχολιαζομένων τῶν ὑπὸ μελέτην λόσεων ὑπὸ τῆς Ναυτιλιακῆς διασκέψεως τοῦ Αονδίνου, ἐπιτίθενται κρίσις ἀφορῶσαι τὸν ἐργατικὸν στόλον τῆς 'Ελλάδος.

Γράφεται ἐπὶ παραδείγματος «ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον οἱ ναῦλοι ἐκπίπτουν ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν ποὺ διεξάγοντα τὰ 'Ελληνικὰ παλιοκάραβα», τὰ ὅποια μεταφέρουν ὑπιδήποτε, ὑποτεδήποτε καὶ μὲ ὀσονδήποτε» ἵνα ἀμέσως κατωτέρῳ τὰ αὐτὰ σκάφη πομπούθον μὲ τὰ ἐπιθέτω 'ἀμπαρτλὰ καὶ παλαῖς'.

Τέλος ἐνν πιμεράσματι τίθεται τὸ ἐρώτημα: «Μήπος ἡ θέσπισις διεθνῆς ἐπιχορηγήσεων, ὡς ὅποια ὑά πέτρετεν εἰς τὴν 'Ελλάδαν' ἡ ἀναγρώσι τὸ ίλισόν της, θὰ ἐπεδείνου τὸν ἐπὶ τοῦ 'Ελληνικοῦ ἀνταγωνισμοῦ κίνδυνον;

Οταν οὕτως τίθεται τὸ ζήτημα σημαίνει, ὅτι δὲν θέλομεν νὰ λάβωμεν ὑπὸ μας τὰς τελευταίας προδόσους τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας καὶ δὲν ἀναγνωρίζομεν τὸ ἐνδιαφέρον ποὺ ἐνέχει διὰ τὴν ζώραν μας, ὡς ἰσχὺς τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας, τὴς ὅποιας (Ρουμανίας) τὸ ἐπαγγειούν ἐμπόριον δὲν στηρίζεται ἀπὸ ἀνάλογον ἐμπορίον στόλον.

Αυγάμεθα ἀναμφισθῆτος νὰ βεβαιώσωμεν, διη σήμερον δὲν πιθανόν ἀλλοτε δίναται νὰ στηριζῃ ὁ μῦθος, ὅτι οἱ 'Ελληνες ἀγοράζουν ὅλα τὰ σκάφη ἀπό τοὺς άλλοι ἀχρηστεύονταν.

Λι στατικαὶ τὰς ὅποιας μᾶς δίδει τὸ ἐγχριτὸν εἰδίσιον περιοδικὸν τὰς 'Ναυτιλία Χρονικά' ἐν τῇ ἐξδόσει τοῦ της 1ης Ιανουαρίου τοῦ ἔ. ἀποδεικνύοντα περιτάνως ὅτι ἡ 'Ελληνικὴ ἐμπορικὴ Ναυτιλία δὲν ἰρκέσθη μόνον νὰ προαγθῇ κατὰ χωρητικότητα, ἀπὸ 1.396.158 τόννους φέτιστε κατὰ τὸ 1932, εἰς 1.445.970 κατὰ τὸ 1933, καὶ τέλος εἰς 1.692.122 κατὰ τὸ 1934, ἀλλὰ συγχρόνως προέβη εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλιωτοῦ ίλισον τῆς πολιτίστης τὰ παλιάσσα τὰ παλαιοτερα σκάφη καὶ ἀγράσσασα ἀντ' αὐτῶν ἀλλὰ πολὺ νεώτερα.

Ίδοι, ὅμεν, ὅτι οἱ 'Ελληνες πλιωτοίται πορις νὰ ἀναμείνουν τὰς ἐμπειρίες τῆς Ναυτιλιακῆς Διασκέψεως τοῦ Αονδίνου, κατενόησαν ὅτι ἔχουν κάθε συμφέροντα νὰ διαλύσουν, ἐφ' ὅσον τοῖς εἰνε δυνατὸν τὰ παλιά σκάφη, ποὺ ἀπετέλεσαν σὺν ἡττών τὴν ἐνδοξὸν ἀπαρχὴν ἐνός στόλου, διη σήμερον εἰνε ὁ ἐννατος τῆς θηριάσιον ως χωρητικότητης καὶ ὁ πέμπτος ἐνιγκρίσει πρὸς τὸν πληθυσμόν.

Ο κατωτέρῳ πίναξ εἰκονίζει ἐπακριβῶς πῶς παρονομάζετο κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἑτού 1934 ἡ κατάστασι τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου πιοριστότητος 100 τόννων φέτιστε καὶ ἀνω.

Ηλικία	Άτμοπλοια	Τόννοι	Ρέτζιστερ	Ποσοστὸν
Μέχρι 5 ἑτῶν	5	21.117		1.33
ἀπὸ 6—10 ἑτῶν	6	24.402		1.51
» 11—15 »	62	292.473		18.30
» 16—20 »	101	408.371		25.57
» 21—25 »	100	391.598		24.70
» 26—30 »	87	281.438		17.60
πέραν τῶν 31 ἑτῶν	104	174.999		10.96
	465	1.597.398		100.—

Ἐξ τοῦ ἀνωτέρῳ πίνακος καταφαίνεται, ὅτι 71.44 οὗ ἔξ δόλοκήριον τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμποριοῦ στόλου ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη ἡλικίας μέχρι 25 ἑτῶν ἡ κατὰ προσεγγίσιμη 89 οὗ ηλικίας μέχρι 30 ἑτῶν καὶ μόνον 11 οὗ εἰνε ηλικίας ἀνωτέρας τῶν 31 ἑτῶν.

Ἡ ἀναλογία τῶν παλαιῶν ἀτμοπλοίων εἰνε κατὰ συνέπεια πολὺ μιζά, δὲν ἐπιτέλεται συνεπῶς νὰ χαρακτηρίζωνται τὰ 'Ελληνικὰ ἀτμοπλοῖα ὡς παλιοκάραβα.

Ὀπως τελείωσι τὸ πρῶτον μέρος τοῦ παρόντος ἀρδυόν όφελονταν δόσω εἰς τοὺς ἀναγνωστάς πρόσχεια στοιχεῖα συγκρίσεως καὶ ἀναφέρονται τὰ ἀτμοπλοῖα *Bucegi* καὶ *Carpati* ἔχουν σήμερον ἡλικίαν 22 ἑτῶν, τὸ *Durostor* 24 ἑτῶν, τὸ *Dacia* 28 ἑτῶν, τὸ *Oituz* καὶ *Romania* 30 ἑτῶν καὶ τὸ *Regele Carol* 31 ἑτῶν. Μόνον τὰ τελευταῖς ἀγορασθέντα ἀτμοπλοῖα *Alba Julia*, *Ardeal*, *Peleș* καὶ *Suceava* εἰνε σκάφη νεώτερα, δηλαδὴ ἡλικίας μεταξὺ 12 καὶ 13 ἑτῶν.

Εἰνε ἀληθές, ὅτι τὰ 'Ελληνικά σκάφη μεταφέρουν ὑπιδήποτε, ὑμεῖς προσθέτονται καὶ ὑποδήποτε, διότι ὑποτίθεται, ὅτι ὁ ἐφοπλιστής, ὁ ὅποιος ἔχει καὶ τὴν ιδιότητα τοῦ καλοῦ ἐμπόρου, δὲν εἰνε δυνατὸν νὰ ἐργάζεται μὲ την.

Τὸ μυστικὸν τῆς ἀνταγωνιστικῆς ισχύος τοῦ 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ δὲν εἰνε ἀνάγκη νὰ ζητηθῇ μακράν. Τοῦτο ὄφελεται εἰς τὴν εὐθητοτέραν ἐμμετάλλευσιν τὸν σκάφους ἡ τῶν σκαφῶν τὰ ὅποια κατέχει.

Δια νὰ μειωθοῦν τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐλόγῳ οἰζονομίας, τὴν ὅποιαν σκάφη ἀλλων σημαῖνεν δὲν θέλουν ἡ δὲν δύνανται νὰ ἐργάζεται μὲ την ιδιότητα τοῦ καλοῦ ἐμπόρου, δὲν εἰνε δυνατοτοποίησον, οἱ θεύνοντες τὰ τῶν ἀσφαλεῖον ἐπεβάλλαν εἰς τὰ 'Ελληνικά σκάφη ἐπασφάλιστρα, τὰ ὅποια ἀποσκοποῦν καὶ ἔχουν πράγματα

HARRY A. NIESSINK
ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

'Η μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγύαται ἀριστα ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

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

ός ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τοῦ ναύλου τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν.

Δὲν πόθεται μόνον περὶ ἐπασφαλίστων ἐπιβάλλομένων ἐπὶ τῆς ἡλικίας τῶν ἀτεμπλοίων—ἐπασφαλίστων ποὺ ἐπιβάλλονται ἐπὶ ὅλων τῶν πάσης ἐθνικότητος πλοίων, ποὺ ὑπερβαίνουν ὡρισμένην ἡλικίαν—ἀλλὰ καὶ περὶ καταχλιπτικῶν ἐπασφαλίστων σημαῖα, εἰσπραττο-μένων διὰ τὰ ἐπὶ Ἐλληνικῶν οχαράν φροτωνόμενα ἐμπορεύματα καὶ καταβαῖδομένων ἐν τῷ πολυμητριζόμενῳ πλούτῳ ἑποτέλιστον.

Αλλά τούτο μᾶς ἐνδιαφέρει ὀλιγότερον. Τὸ ἔρωτιμα τὸ ὅποιον τίθεται δι' ὑμᾶς, χωρὶς ἔξαγωγικήν, εἶναι, ἐάν, δεδομένου ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτικία δύναται νά μεταφέρῃ τὰ προϊόντα εἰνθηνότερα, ἡ Ρουμανικὴ παραγωγὴ ὀφελεῖται;

Οφείλουμεν νά ἀπαντήσουμεν καταφατικῶς καὶ τοῦτο διότι ή ἔξοι-
κονόμησις οἰουδῆποτε ποσοῦ ἀπό τὰ ἔσοδα μεταφράζεις καθιστᾷ σύνο-
γετέοντα τὸν τιμὴν τῶν ποσοῖς ὄντων εἰς τὸν τόπον τῆς παραγωγῆς.

Ἐζοντες δέ θ' ὑπὲρ ὅτι σχεδὸν τὸ τρίτον τὸν εἰσερχομένον εἰς Λούσαβιν σκαρφῶν φέρουν τὴν Ἐλληνικὴν σημαῖαν, μᾶς ἥδυνατο τις νῦ
βεβαιώσῃ, ὅτι μεχρὶ τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν οὐ πάντησσον ἐθνικὴν
ἔμπορικὴν ναυτιλίαν ἀνάλογον μὲ τὴν ἐμποριγνήν μας, η̄ Ἐλληνικὴ
ναυτιλία προσώθισται ἢν ἐπονεστησῃ αὐτὴν κατὰ τρόπον λίαν ικ-
ανοποιητικὸν δί’ ἡμᾶς.

Αλλά δέν πρόκειται πάντοτε περὶ ζητήματος μόνον ναῦλου. Υπάρχουν περιστάσεις, καν' ἦς ήτο τις διατελείμενος νά πληρώσῃ έστω καὶ ὑψηλότερον ναῦλον, έταν η τάξη σύνδιοις ἀτιμόλιον κατάληγον, δυνάμενον νά δεχθῇ καὶ οἰνδήποτε προφιλάριον.

Ενέργοντες πάντοτε εις τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας διαθέσιμα σκάφη, δινάμεια νὰ φορτώσουμεν εἰς Δούναβιν ἐντὸς ὀλίγων ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ναυλώσεως τοῦ, πλεονέκτημα ἡμίστης αποιδαιότητος, ὅταν παρουσιάζεται ζήτησις δι' ἄμεσον φόρτωσιν.

Ἐξ ίδιας πειρας γνωρίζουμεν ἐπίσης ὅτι καθ' ἣν ἐποχὴν ὑδρομένα πλοῖα ἡρούντο νά ναυλωθοῦν δι' Ἀγγίλων ἡ ἐδυστόπουν νά δεχθῶνται ναῦλον εἰς λίρας χαρτίνας καὶ δι' ἄλλας ἀζόρης κατευθύνονται, οἱ Ἐλλήνες ἐδέχοντο τοῦτο. "Οταν οἱ ἄλλοι ἡρούντο νά ναυλωθοῦν διά Γαλλικούς λιμένας, οἱ Ἐλλήνες ἔστεγον καὶ εἰς αὐτό, καθ' ἣν ἐποχὴν ὁ ἐπειρατικὸς Βεσσαραβίας ἀραιόστος μας δὲν ἦτο δυνατόν νά ποιηθῇ ειμή εἰς τὸ *Bordeau, Rouen, Nantes* κ.λ.π.

Θεωρῶ περιττὸν να εἰσέλθω εἰς διεξοδικωτέρας λεπτομερείας, αἱ δόπαια θὰ μᾶς ὁδηγήσουν εἰς τὰ αὐτὰ πάντοτε συμπεράσματα, διὶ δηλαδὴ μαράν τον νά ἀποτελῇ δί' ἡμᾶς μειονέκτημα η̄ πρόδοσ Τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τούναντίν μας ἐνισχύει ὅπως μεταφέροιμεν εὐθυγότερα τὰ ἔμπορεώνατα μας.

Οφείλουν νά θεωρούμεθε εντυχεις διότι οπάρχει τοιούτος στόλος, ο δρόπιος μεταφέρει τά οιτηρά, τά πετρόβλαιον και τήγα ξυλειαν μας όπουδήποτε, όποτεδήποτε και σχεδόν ιερόσοδήποτε.

CONRAD G. GRUPPER

Διὰ τὸν ἀνθρακευτικὸν σταδμὸν εἰς Πίον
Ἰανέῖρον

Κύοιε Διευθυντά,

Εις τελευταίον τεῦχος τοῦ ἁγιάριτου περιοδικοῦ σας, σχολαζόντες τὰ διαματριφθέντα μεταξὺ τοῦ τότε ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἑργολατῶν, κατὰ τὴν ὅπο τὴν προσδέσιαν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ ούσκεψεν τῆς 22 Φεβρουαρίου, μεταξὺ ἄλλων, ὅτι «τὸ σωτήριον μέτρον» τῆς Ηρέσεως ἀνθρακωτικοῦ σταθμοῦ ἐν Ρίρη Ικαντήρῳ ἀπέδειχθη ἀνεψάρμοστον καὶ ὅτι δ. κ. Ἡπουργός ἐψωφάριθη ἀγνοῶν διτὶ οἱ γαιανθρακες ἀπικαρύωνται μὲ εἰσαγωγικόν διασφέν 7 1)2 σελ- λινίων κατὰ τόννον ὅπο τῆς Βραζιλίανης Κυβερνήσεως.

¹ Επειδὴ ὁ πηγέας δὲ εἰσιγγητής τοῦ μάτρου τούτου παρὰ τῷ κ. Ἰπουργῷ σαὸς ἐσωκλεῖτο ἀντίτιυπον τοῦ σχετικοῦ ὑπομνήματός μου μὲ τὴν παράλληλην· οἱ δύναται δημοσίευσθαι τὰ κύρια αὐτοῦ σημεῖα. Ἐλπίζω νὰ προκληθῇ σύντομῶς δημοσίευσθαι τὰ εὑρίσκημα τοῦ ματαῖφρου μέσων των εὐρετικῶν κύκλων, διὰ νὰ διαπιστωθῇ κατὰ πόσον αὐτὴ τυγχάνει ἐφαρμόσαμενος ἡ μῆ.

"Οταν διέβαλον τό εὖ λόγῳ ὑπόμνημά μου εἰς τὸν κ. Ἰπουργόν, δεῖσις δὲν ἤγγεισαν, ὅτι οἱ γαιάνθρακες ἐπιτελοῦνται ἐν Βρεξίλιᾳ, μὲν εἰσαγωγικὸν διασμὸν 22.000 μιλάρια κατὰ τόννον (ήτοι 7 1/2 περίπου) επιλέγοντες, πρός 60.000 μιλάρια τὴν Λίραν". Οὐθὲ θά παρατηρήσατε εἰς τούτοις εἰς τὸ ὑπόμνημά μου, προτείνων ἀκριβῶς διπλωμάτων τικῶν ἔνεργειῶν τῆς Κυβερνήσεως ἐπιτέλυμαν τὴν δημιουργίαν ἔλευθερας ζώνης, διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῆς ἀνθρακαποθήκης, σύμιστος νόσος ν' ἀπαλλαγῆσθαι τῆς καταδόλης τοῦ εἰσαγωγικοῦ διασμοῦ, κατέστη χορηγήσασθαι τῶν ἀπαιτούμενων ἄγγυστων πρόσων τὴν Βρεξίλιανήν κυβέρνησιν, διὰ τοῦ γαιάνθρακες οἵτοι: διὰ τοῦ διατείνεται εἰμὴ μόνον διὰ τὸν ἀνεργοταξιμόν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν.

ἀποστολῆς τοῦ κ. Κ. Γράτσου εἰς τὸν ἐν Αθήναις ἐκπρόσωπον τῆς Βρατι-
λιανῆς Κυβερνήσεως, τὴν ὥπαρξιν τοῦ δασμοῦ, ἥψη ἀκριβῶς ἡ
προσπάθειά της ἔδει νὰ ταίνη εἰς τὴν ἐπίτευξιν, τὴν Ἑγνθίσιαν τῆς Κυβερνήσεως,
τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τοῦ δασμοῦ τὸν εἰδίκης διά τὴν ἀνθράκευσιν
τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων προσατέξειν γαιανθράκων, διὰ τέος ἐγκαύσιας
ἐλαυνθέρχος ξώνην ἐν Ρίο Ιανείων, ὃς ἀναφέτω ἐν τῇ προτάσει μου.

Ἐξακολουθῶν νὰ ἔχου τὴν γνώμην δὲς ή δημιουργία τοῦ ἀνθρακευτικοῦ σταθμοῦ ἐν Ρίο Ικανέσφερ πρόκειται; νὰ ἔξηπνητήσῃ σημαντικότατα τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ φρονδ, δὲς ἐπιδάλλεται; ή συζήτησις τοῦ ζητήματος τούτου εἰς προσεχῆ Γενικῶν Συνέλευσιν τῆς «Ενώσεως τῶν Ἑποπλιστῶν», καθ' ἣν δέχομαι; ὁ ἀναπτυξέν εκτενέστερον τὴν γνώμην που ἔπι τοῦ τρόπου, καθ' ἓν νομίζω, δὲς δύναται; νὰ ἔδιασφαλιούθῃ ἡ ἐπιτυχία τῆς ἑπακολογίας τοῦ προτεινομένου μάτρου.

Μεθόδοι ψευδώνυμων

ΣΠΥΡΟΣ ΒΑΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Ἐποπλιστής

Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης
τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

Στατιστική τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Εις τὸ τέλος τοῦ δ'. Ζημήνου π. ἔ. εύρισκοντο παρωπλισμένα 31 'Ελληνικά φορτηγά (500 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 99.082 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν τὰ 28 φορτηγά τ. γκρός 87.908 ἥσαν παρωπλισμένα εἰς διαφόρους 'Ελληνικούς λιμένας, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 3 τ. γκρός 11.174 εἰς λιμένας τοῦ Ἑξωτερικοῦ. Διαρκοῦντος τοῦ α' Ζημήνου τοῦ τρ. ἔ. ἡ ἀργούσα χωρητικότητα διώγκωθή, σημειώσασα ἔναντι μὲν τοῦ ἀνίτιστοίχου α'. Ζημήνου τοῦ 1934 αὔξησιν κατὰ 29 πλοῖα καὶ 81.876 τ. γκρός, ἔναντι δὲ τῆς 31ης Δεκεμβρίου π. ἔ. αὔξησιν κατὰ 43 πλοῖα 111.823 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὥστε σήμερον (Ιην 'Απριλίου) τελοῦν ἐν ἀργίᾳ 74 φορτηγά μας 210.905 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν τὰ 71 τ. γκρός 201.292 εύρισκοντο παρωπλισμένα εἰς διαφόρους 'Ελληνικούς λιμένας, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 3 τ. γκρός 9.613 εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Οἱ κατωτέρω πίνακες ἐμφανίζει τὸν δύκον τῆς ἀργούσης ἡδη χωρητικότητος κατά λιμένας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ δ'. Ζημηνον τοῦ 1934.

· Αργοῦν τοννάς α' Συήνου 1935

Λιμένες άργιας	ά.)π	T.γιρδός	"Εναντί δ'. Ζημίουν 1934
Πειραιεύς	63	177.454	24 τ. γκρ. 74.451
Χίος—Ολυμβού	5	13.704	2 > 4.375
Σύρος	3	10.134	2 > 9.082
Θεσσαλονίκη	—	—	> —
Κρήτη	—	—	> —
Έσωτερικόν	71	201.292	28 > 87.908
Έξωτερικόν	3	9.613	3 > 11.174
Σύνολον	74	210.905	31 > 99.082

Ο χρόνος άργιας της άνωτέρω χωρητικότητος σημειεύεται εἰς τὸν κατωτέρω χαρακτηριστικὸν πίνακα ἐν συγκρίσει μὲ τὸ α' τρίμηνον τοῦ π. ξεινού.

Α΄, Ζητηγον 1935 Α΄, Ζητηγον 1934

Ό χρόνος της άργιας των	άπ	τ. γκρδς	άπ	T. γκρδς
Άπο τών άρχων Μαρτίου	3	9.035	2	1.656
Διαρκούντος τοῦ Φεβρίου	32	92.877	12	27.421
Διαρκούντος τοῦ Ιανουαρ.	20	53.797	10	27.293
Πρό 3 έως 6 μηνῶν άργ.	11	25.832	5	16.470
Πρό 6 έως 12 μηνῶν άργ.	5	18.163	1	3.895
Άργουστα άπό έτ. καὶ πλέον 3	11.201		15	52.254
Σύνολον	74	210.905	45	129.029

Προκύπτει έκ των άριθμών αυτών, ότι, ένω ή άπό τριάν και πλέον μηνών άργονσα χωρητικότης περιλαμβάνουσα 19 πλοΐα 55,196 τ. γκρός, είνε μικροτέρα της άντιστοίχου περυσινής κατά 2 οκάφη και 17.423 τ. γκρός, ή παροπλισθείσα άπό τον Ιανουαρίου καλ έντευθεν, φθάσσοσα τα 55 πλοΐα 155.609 τ. γκρός, είνε ύπερτερα της άντιστοίχου περυσινής κατά 31 οκάφη και 99.199 τ. γκρός. Δεικνύει τούτο, ότι ή φορτηγός ναυτιλία μας άνημετώπιος κατά τό παρελθόν τρίμηνον μείζονας δυσχερείας είς τὴν ἔξεύρεσιν ἐργασίας. Πράγματι, ή πλήρης ἀπραξία τῆς ἀγορᾶς τοῦ Δουνάβεως, ή αἰσθητός περιορισμός τῶν Σοβιετικῶν ἔσαγωγῶν, ή βραδύτης περὶ τὴν ἔγκαιρον ἀνάνεωσιν τῆς Ἐλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συνθήκης καλ η πάρ την Σοβίέτ διάθεσις ὀρκετῶν ίδιων οκαφών πρός καλύψιν ποσοστοῦ τῶν ἀναγκῶν των, ὑπήρξαν βασικοὶ παράγοντες, οἵτινες ἐπηρέασαν τὴν κίνησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ προεκάλεσαν τὸν παροπλισμὸν είς μεγαλυτέραν κλίμακα φορτηγῶν οκαφών.

Δέον νά προστεθῆ, δτι ὁ Μάρτιος σημειώνεται μὲ παροπλισμὸν τριῶν μόνον φορτηγῶν μας 9.035 τ. γκρός, διότι δέν συμπεριεμά- βομεν εἰς τὴν στατιστικὴν μας καὶ τὴν ἀναγκαστικῶς ἐπὶ ἔν 15θῆ-

μερον ἀργήσασαν ἐκ τῆς ἀναστολῆς τῶν πλόων εἰς τάς Ἑλληνικάς θαλάσσας, καὶ πέραναύτων, λόγω τοῦ ἐπαναστατικοῦ κινήματος, χωρητικότητα 40.000 τ. γκρός περίπου. Τὰ σκάφη ταῦτα ἡρχισαν ἀποπλέοντα μετά τὴν 14ην Μαρτίου, τινά δὲ τούτων, ἄτινα ἀπώλεσαν τὸ καντσέλλο τον, ἐναυλώθησαν ἐκ νέου εἰς τιμᾶς ἔλαφρῶν μικροτέρας. Ἡ ζημία, πάντως, τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ἐκ τοῦ κινήματος, εἶναι περισσότερον βαρεῖα ἢ δοσον ἀνωτέρω φαίνεται, ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, διτι ἀρκεταὶ Ρωσοί καὶ διαταγαὶ ἑκαλύφθησαν ἀπὸ ἔξι πλοῖα, κυρίως Ἰταλικά καὶ Βρεταννικά, καθόσον, οἱ μὲν Ρωσοί ναυλωταὶ ἐπεθύμουν νὰ ἔξασφαλίσουν τάς φορτώσεις των, οἱ δὲ Ἑλληνες πλοιοκτῆται εὐρίσκοντο ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ παράσχουν ἐγγύησην τακτῆς ἡμερομηνίας κατάπλου τῶν οκαφῶν των εἰς τοὺς Σοβιετικούς λιμένας.

Ἡ συμφωνία ἔξι ἀλλοῦ τοῦ Πλέετ αἰσθητῶς πρόκειται νὰ ἐπηρεάσῃ τὸ ποσοστὸν τῆς ἀργούσης χωρητικότητος τῆς ναυτιλίας μας, ἐφόσον δὲν ἡθελον ἑκταθῆ εἰς εὐρυτέραν κλίμακα—ώς ἐπίζεται—αἱ ἑκεῖνες φορτώσεις διὰ τοὺς μῆνας Μάϊον καὶ Ἰούνιον. Ἡ παρὰ τῆς διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ σχεδίου ληφθεῖσα ἀπόφασις περὶ μὴ ἀποστολῆς πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Πλέετ μέχρι βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν τῆς Ἀργεντινῆς ναυλαγορᾶς κενῶν καὶ ἀναυλῶν οκαφῶν, θὰ προκαλέσῃ τὸν προσωρινὸν παροπλισμὸν ἀρκετῶν οκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Κόντινεντ.

Εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνοκα ἐμφανίζεται ἡ πορεία τῆς παρωπλισμένης ἀνά τρίμηνα Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος ἀπὸ τοῦ 1931 καὶ ἐντεῦθεν :

1935

A'. 3μηνον	B'. 3μηνον	C'. 3μηνον	D'. 3μηνον
'Α)π T. γκρός	'Α)π T. γκρός	'Α)π T. γκρός	'Α)π T. γκρός
74 210.905	—	—	—
1934			
45 129.029	64 224.290	28 98.581	31 99.082
1933			
69 206.458	73 238.508	36 125.094	22 74.552
1932			
92 292.781	164 562.062	112 376.651	43 164.579
1931			
124 379.900	97 300.133	26 75.933	33 101.351

Ἐκ τοῦ πίνοκος τούτου προκύπτει, ὅτι τὸ α'. 3μηνον τοῦ τρ. ἐ. ἐμφανίζει παρωπλισμένον δύκον τοννάζ μεγαλύτερον, ἐναντὶ τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τῶν δύο προηγούμενών ἐτῶν, ἐδὲ δὲ βασισθεῖσαν εἰς τὴν ἐπικρατοῦσαν ἑκπτωτικήν τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς καὶ συγχρόνως ἀντλήσωμεν πορίσματα ἀπὸ τοὺς στατιστικούς ἀριθμούς τοῦ παρελθόντος, ἀγόμεθα εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι μία νέα αὐξησης τῆς ἀργούσης χωρητικότητος μας πρέπει φυσικῶς νὰ ὀναμένεται κατὰ τὸ β'. 3μηνον. Οἱ ἀερινοὶ μῆνες ὑπῆρξαν πάντοτε διὰ τὴν ναυτιλίαν μας πλήρεις δυσχερειῶν, κατὰ δὲ τὴν διάρκειάν των τὸ παρωπλισμένον τοννάζ εἰς τοὺς λιμένας μας ηὔξαντο.

Οσον ἀφορᾷ τὴν ἡλικίαν τῶν ἀργούντων φορτηγῶν δεικνύεται αὐτῇ ἀπὸ τὸν κατωτέρω παρατιθέμενον πίνακα :

A'. 3μηνον 1935				A'. 3μηνον 1934						
Ναυπ.	1930-20 α)π	3 τ.	10.357 "Εναντι	2 τ.	2.047	Σύνολον	> 74 >	210.905 >	45 >	129.029
> 1919-15	> 8	>	21.996 >	> 2	>	Εναντι	> 74 >	210.905 >	> 45 >	129.029
> 1914-10	> 12	>	39.839 >	> 4	>	Εναντι	> 74 >	210.905 >	> 45 >	129.029
> 1909-05	> 16	>	51.918 >	> 11	>	Εναντι	> 74 >	210.905 >	> 45 >	129.029
> 1904-00	> 23	>	60.108 >	> 13	>	Εναντι	> 74 >	210.905 >	> 45 >	129.029
Πέραν τοῦ 1899	> 12	>	26.687 >	> 13	>	Εναντι	> 74 >	210.905 >	> 45 >	129.029

"Εναντι 4 πλοίων 9258 τ. γκρός, ἡλικίας μέχρι 20 ἐτῶν, ἀτινα εύρισκοντο παρωπλισμένα τὸ α'. 3μηνον π. ἔ., ἔχομεν ἐφέτος 11 τ. γκρός 32.353. Ἐπίσης 20 ἔως 25 ἐτῶν 12 πλοῖα 39.839 τ. γκρός, ἐναντι 4 τ. γκρός 12.961 τοῦ α'. 3μηνον π. ἔ. Πλοῖα, ἡλικίας μείζονος τῶν 25 ἐτῶν ἔχομεν ἡδη παρωπλισμένα 51 ἐν δλω 138.713 τ. γκρός, ἐναντι 37 τ. γκρός 106.810. Ἀποδεικνύεται, ὅτι διὰ τὰ σκάφη ἡλικίας μείζονος τῶν 20 ἐτῶν καθίσταται, προϊόντος τοῦ χρόνου, δυσχερής ἡ ἐκμετάλλευσις των καὶ ὅτι ἐφόσον δὲν ἡθελον ταῦτα βαθμιαίως τροφοδοτήσει τὰ ἔργοστάσια διαλύσεων, ὁ δύκος αὐτῶν θὰ ἐμφανίζειαι διλονέν αὐξανόμενος εἰς τὴν ἀργούσαν χωρητικότητα.

ΠΕΝΘ

'Εμμ. Κ. Τσιροπινᾶς

Νέος ἀκόμη, εἰς τὴν ἀκμὴν τῆς δράσεώς του, ἀπέθανεν δλως αἴφνιδίως, μετά ὀλιγόμερον ἀσθένειαν, καὶ ἐκηδεύθη ἐν Ἀθήναις τὴν 29ην Μαρτίου, συνεκφερούσης τῆς ἐκλεκτοτέρας μερίδος τῆς κοινωνίας τῶν δύο πόλεων, ὁ 'Εμμ. Κ. Τσιροπινᾶς.

Γόνος ἀριστοκρατικῆς οἰκογενείας τῆς Σύρου ὁ μεταστός διεκρίνετο διὰ τὴν ἀνωτερότητα τῶν εὐγενικῶν αὐτοῦ αἰσθημάτων, τὸ μειλίχιον τοῦ χαρακτήρός του καὶ τὴν εὐρεῖάν του μόρφωσιν. 'Υπῆρχεν ὁ τύπος τοῦ κατ' ἔξοχην κυρίου, διατηρήσας μέχρι τέλους τὰς παλαιάς ἀρχοντικάς παραδόσεις.

Μέλος τοῦ Συμβούλου τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῆς Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ σειράν δλην ἐτῶν ὁ 'Εμμ. Τσιροπινᾶς προσέφερε τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας, αἱ δὲ γνώμαι του, πργάζουσαι ἀπὸ τὴν βαθεῖαν τῶν ζητημάτων αὐτῆς γνῶσιν, μετ' ἔξαιρετικῆς ἡκούντοντο ἐκάστοτε προσοχῆς. 'Η Σύρος, ἡ ἴδιατέρα αὐτοῦ πατρίς, εἰς τὴν ὁποῖαν ἀνετράφη καὶ διήνυσε τὸ πλεῖστον τῆς ζωῆς του, θὰ θρηνήσῃ διὰ τὴν πρώρων ἀπώλειάν του. Χάνει ἀκόμη ἔνα τῶν δλίγων ἐκπροσώπων τῆς παλαιᾶς ἀρχοντικῆς κοινωνίας τῆς.

Εἰς τὴν βαρυπενθούσανέριτμον σύζυγον καὶ τὴν λοιπὴν οἰκείενταν τοῦ μεταστάντος τὰ 'Ναυτικά Χρονικά' ἀπευθύνουν τὰ εἰλικρινῆ αὐτῶν συλλυπητήρια.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS," Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΩΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

Μαριούπολις - Όδησσός - Νικολάϊεφφ - Χερσών - Θεοδόσια -
Νοβορωσσίσκη - 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’ άνθρακεύσεις άτμοπλοίων

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 KAI ΧΟΝΔΡΟΣ



Αίγυπτος

'Η κατά τὸ 1934 κίνησις τῆς διώρυγος Σουέζ

Από τοὺς στατοπικοὺς ἀριθμοὺς τῆς μέσω τῆς διώρυγος Σουέζ ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως καταδεινύνεται, ὅτι ἡ συνεχῆς πτώσις ἡ σημειωθεῖσα ἀπὸ τὸ 1929, ὅτε ἔξεδηλώθη ἡ παγκόσμιος κρίσις μέχρι τὸ 1932, ἀνεκτότερα τὸ 1933 καὶ ὅτι διὰ τὸ 1934 μεγαλύτερα ἐμφανίζεται ἡ βελτίωσις, τόσον εἰς τὰς διελεύσεις τῶν πλοίων δύον καὶ εἰς τὰ διακομισθέντα φορτία.

Ἐναντὶ τοῦ 1933, ἡ κίνησις τὸ 1934 εἶναι διὰ μὲν τὸν ἀριθμὸν τῶν διελθόντων σκαφῶν βελτιωμένη κατὰ ποσοστὸν 4.4 οὐρ., διὰ τὸ νέτ τοννᾶς 3.5 οὐρ. καὶ διὰ τὰ φορτία εἰς τόννους κατὰ 5.7 οὐρ.

Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ διὰ τὴν τελευταίαν ἔχεταιν ἔχουν ὡς κάτιοθι:

Έτη	Άριθ. πλοίων	Τόννοι νέτ	Φορτία, τόννοι
1929	6274	33.466.000	34.516.000
1930	5761	31.669.000	28.511.000
1931	5366	30.028.000	25.332.000
1932	5032	28.340.000	23.632.000
1933	5423	30.677.000	26.915.000
1934	5663	31.751.000	28.448.000

"Οἱοι οἱ κυριώτεροι λιμένες καὶ αἱ θέσεις προελεύσεως καὶ προορισμοῦ, διὰ τὰς πέραν τοῦ Σουέζ κατευθύνεται, ἔχεισθει τῆς Αὐστραλίας, ἐνεργάνταν μίαν αὔξησιν εἰς τὴν διὰ τῆς διώρυγος ναυτιλιακῆς κινήσιν, σημειουμένην ἀναλυτικότερον ἀπὸ τοὺς ἀπολούθους ἀριθμούς εἰς γηλάδας τόννων νέτ καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1933: Κίνη, Ιαπωνία, Φιλιππίναι καὶ Σιβηρία 8.092 μὲ αὔξησιν 505 ἔναντι τοῦ 1933. Ἰνδίαι καὶ Κεϋλάνη 7461 μὲ αὔξησιν 152. Περσικὸς κόλπου 5307 μὲ αὔξησιν 243. Ἀνατολικαὶ Ἰνδίαι καὶ χερσόνησος τῆς Μαλαισίας 3110 μὲ αὔξησιν 96. Λίνστραλία 3153 μὲ μείωσιν 203. Ἀνατ. Ἀφρική καὶ νῆσοι 1816 μὲ αὔξησιν 82. Γαλλικὴ Ἰνδοκίνα καὶ Σιάμ 1234 μὲ αὔξησιν 140. Καὶ λοιπαὶ θέσεις 1278 γιλ. τόννων νέτ., μὲ αὔξησιν 59 γιλ. τ. νέτ.

"Ἡ ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατανέμεται (κατὰ γηλάδας τόννων νέτ.) εἰς τὰς ἀπολούθους κυριωτέρας οἰκουμένας, ἐν συγκρίσει πάντοτε πρὸς τὸ 1933: Ἀγγλικὴ 17.238 γιλ. τ. νέτ. μὲ αὔξησιν 505 γιλ. τ. νέτ ἔναντι τοῦ 1933. Γερμανικὴ 2976 μὲ αὔξησιν 217. Ὁλλανδικὴ 2559 μὲ αὔξησιν 153. Ἰταλικὴ 2089 μὲ αὔξησιν 239. Γαλλικὴ 1976 μὲ αὔξησιν 104. Νορβηγικὴ 1544 μὲ αὔξησιν 101. Ιαπωνικὴ 1224 μὲ μείωσιν 170. Ἐλληνικὴ 584 μὲ αὔξησιν 310. Ἡνωμ. Πολιτειῶν 524 μὲ αὔξησιν 42. Σουηδικὴ 444 μὲ μείωσιν 66. Δανικὴ 420 μὲ μείωσιν 16 καὶ Σοβιετικὴ 59 γιλ. τ. μὲ μείωσιν 227 γιλ. τ. νέτ. Τὴν μεγαλυτέραν, καὶ ἀναλογίαν, αὔξησιν, σημειεύεται ἡ Ἐλληνικὴ οἰκουμαία μὲ ποσοστὸν 113 οὐρ. ἔναντι τοῦ 1933, τὴν δὲ μεγαλυτέραν μείωσιν ὑπέστη ἡ Σοβιετικὴ, μὲ ποσοστὸν 79 οὐρ.).

Βέλγιον

'Η προστασία τῆς ναυτιλίας

Ο γερουσιαστὴς κ. *Wancuez* εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ ἐπὶ τὸ προϋπολογισμὸν τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, ὑποβλήθεισαν πρὸ ἡμέρᾳ εἰς τὴν Βελγικὴν Βουλὴν, ἀσχολεῖται καὶ ἐπὶ τῆς σοβαρᾶς καταστάσεως εἰς τὴν ὄποιαν περιῆλθεν ἡ Βελγικὴ Ναυτιλία. 'Ἐάν δὲν ἡγούμον ἐγκαίφως—ἀναφέρεται τὰ ἐνδεικνύμενα ὑπὸ τῶν περιστάσεων ἀπαραίτητα μέτρα ἐνθαρρύνσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, τότε πολὺ συντόμως προβλέπεται νὰ ἐκμηδενισθῇ τελείως ὁ Βελγικὸς ἐμπορικὸς στόλος. Τῆς ἀληθείας ταῦτης ἀλλως τε ἔχει πλήρη συναίσθησιν τὸ Κράτος, ἀφοῦ ἀπηγόρευε τὴν εἰς ἀλλοδαποὺς πώλησιν Βελγικῶν σκαφῶν.

Τὸ 1929 ὁ Βελγικὸς στόλος περιελάμβανε 153 οσάφη ὄλικῆς χωρητικότητος 509.000 τόννων γρόσης, ἐνῷ τὴν 1ην Ιανουαρίου τῷ ἔ. ηρίθμησε μόλις 100 πλοῖα 363.000 τόννων, ὑποστάς οὕτω μείωσιν 30 οὐρ. Παρομοία κατάπτωσις, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὀφειλομένη ὅχι μόνον εἰς τὴν Παγκόσμιον οἰκουμενικήν κρίσιν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀπηργούσαν τῆς Βελγικῆς κυρεγνήσεως, εἰς οὐδεμίαν ἀλλην γνωτικήν κύρων παρετηρήθη.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, προτάσει τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Μεταφορῶν, ἐγένετο πρόβλεψις, εἰς τὸ κονδύλιον τῶν συμπληρωματικῶν πιστώσεων, ἐνὸς ποσοῦ 25 ἔκατ. φράγκων, χάριν τῆς ἐνισχύσεως τῆς Βελγικῆς ναυτιλίας καὶ πρὸ τὸν σποτόν, πέριος διατηρηθοῦν εἰς τὴν ἀπηργούσαν μερικὴν σκάφη, ἀπό τα οἰκονομητάτων ἐσόδων νὰ τὰ παροπλίσουν. Αἱ ἀμοιβαὶ θὰ παρεχοῦνται πρὸ μορφὴν προκαταβο-

λῶν καὶ θὰ ἐπεστρέψοντο ἐν καιρῷ ἐκ τῶν πιθανῶν κερδῶν. Συνέβη δῆμος τοῦτο: Αἱ ζημιαὶ ἵσαν μεγαλύτερα τῆς κρατικῆς βοηθείας καὶ οὐδεμία θετικὴ ἀνακούφισις τῆς ναυτιλίας ἐπῆλθε, πέραν τῆς μειόσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν.

Ἡ ἐπιτροπὴ τῆς Γερουσίας, παρατηρεῖ ὡς *Wancuez*, λυπεῖται διότι ἡ κυβέρνησις δὲν ἔχει καταρτίσει θετικότερον πρόγραμμα ἀρωγῆς πρὸς πόδα τὴν Ἐθνικὴν Ναυτιλίαν. 'Οπόταν εἰνίσκοντο ἐν ὑπηρεσίᾳ 500.000 τόννων—ἐπιλέγει ἡ ἔκθεσις—παρείχετο ἐργασία εἰς 5000 ὡς 6000 ναυτιλλούμενων, ἐπότε ἔτερων 15.000 περίπου φυγῶν, ποὺ ἡσχολοῦντο εἰς ἐπαγγέλματα ξηρᾶς σχετιζόμενα ἡ καὶ ἔχαρτομενα ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν πλοίων.

Γαλλία

'Η κρατικὴ πρόνοια διὰ τὸ «Normandie»

Ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατετέθη εἰς τὴν Γαλλικὴν Βουλὴν Νομοσχέδιον ἀφορῶν τὴν Κρατικὴν ἀρωγὴν διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ σύντερο—λαϊνορ—*«Normandie»*, οὗτονος ἀρχονταὶ τὰ δομολόγια ἀπὸ τὴν 29η Μαΐου καὶ τὴν παροχὴν τῆς κυβερνητικῆς ἐγγύησεως διὰ τὴν σύναψιν μεγάλου δανείου, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πλωτοῦ τούτου κολοσσοῦ, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ζημιῶν, τὰς δόπιας ὑπέστη ἡ *Compagnie Générale Transatlantique*, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο τελευτῶν ἑταῖρων. Εἰς τὴν συνυποβλήθεισαν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἐπεξηγεῖται, ὅτι ἀντικείμενος σκοπὸς τοῦ Νομοσχέδιου είναι ὁ καθορισμὸς τῶν εἰδικῶν μέτρων, ἡ λῆψις τῶν ὄποιων—ἐπὶ τῇ ἀποτελεστικότερον σκάφους—προεβλέποντο ἀπὸ τὴν σημφωνίαν τῆς 28ης Νοεμβρίου 1933.

Κατὰ τὴν συμπληρωματικὴν συμφωνίαν τῆς 7ης Μαρτίου τῷ ἔ. ζ., ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις ὅτι ἀναλάβη διὰ τὴς παροχῆς δανείου τὰς δαπάνας τῆς ναυπηγήσεως καὶ ἀποσβέσεως τοῦ *«Normandie»*, καθ' οἷον τρόπον ἔρχεται καὶ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις διὰ τὸ *«Queen Mary»*. Ως γενιστόν, ὁ Βρεταννικὸς συνδαμούς προεβλέπει πίστωσιν 3.000.000 λιρῶν διὰ τὴν ναυπηγήσιν καὶ 1.500.000 λιρῶν διὰ κεφάλαια κινήσεως τῆς νέας έταιρίας *«Cunard—White»*, τὰ δὲ ποσά ταῦτα ἐκαλύψθησαν διὰ ὄμολογακού δανείου ἀποφέροντος τόκον 5 οὐρ.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται περαιτέρω, ὅτι ἡ πτώσις τοῦ δολλαρίου μετά τὴν ἀρχικὴν μὲ τὴν *C.G.T.* συμφωνίαν καὶ αἱ δυσσερεῖς συνθῆκαι εἰς τὴν Παγκόσμιον κρίσεων προεκάλεσαν κατὰ τὸ 1934 μίαν καθαρὰν τῆς ἐταιρίας ταῦτης ζημιὰν 60 ἔκατ. φράγκων. Χάρις εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις, μέγα μέρος τῆς ζημιᾶς ἐκαλύψθη, ἀπέμεινε δῆμος ἐννέα λέπτων 10 ἔκατ. φράγκων, τὸ δόπιον προεστέθη καὶ εἰς τὸ ἔκατ. φράγκων ἔλλειψια τῆς *C.G.T.* ἀπὸ τὴν ζημίαν τοῦ 1933. Διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἔλλειψεων τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν καὶ διὰ τὴν δόλοκλήρωσιν τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ *«Normandie»*, διὰ τὸ τιμῆμα τῆς ἀξίας, διότε θὰ ἀνέλαμψε τὸ Κράτος, συμφόνως πρὸς τὴν ἀρωγὴν συμφωνίαν, θὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὴν ἐταιρίαν νὰ ἐκδώσῃ ἀνάλογον δάνειον ἐπό την Κρατικὴν ἔγγυησιν.

Διὰ τὴν συγχώνευσιν τῶν ναυπηγείων

Ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς βουλῆς ἐνεκρίθη διὰ τὸ 1933 κατὰ 154 τὸ Νομοσχέδιον τὸ προβλέπον τὴν σύναψιν «έποχεωτικῶν βιομηχανιῶν συμφωνιῶν», εἰς περιόδους ιρίσεως διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς παραγωγῆς καὶ τὴν σταθεροποίησιν τῶν τιμῶν, ὑπὸ τοῦ ἀμερικανοῦ κυβερνητικοῦ ἔλεγχον. Τὸ ἀρχοντόνευσαν τοῦ Νομοσχέδιου, περιῆλητην τοῦ ποσοῦ δημητριασίαν εἰς προγενέστερον τετράγονον τῶν τὰ *«Nautika Xroviniká*, ὑπέστη κατὰ τὴν ἐπὶ τὴν βουλῆ φήμισιν τοῦ μερικᾶς τροποποίησεις, θεωρεῖται δὲ βέβαιον, ὅτι θὰ ὑπεστῇ καὶ ἄλλας ὑπὸ τῆς Γερουσίας, ἐνώπιον τῆς ὄποιας θέλει συντόμως είσαγει. Επιδιώκεται διὰ τὸ Νομοσχέδιον τούτου τὴν ἐφαρμογὴν τῆς «οισιοναλίσασιόν» εἰς τὰς κυριωτέρας έθνικας βιομηχανίας τῆς Γαλλίας, κυρίως δὲ εἰς τὴν ναυπηγικὴν τοιμήτην, διὰ τῆς συγχώνευσεως τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς δὲλγοντες, ἀλλ' ἐνδρωτούς δργανισμούς κατὰ τὸ Βρεταννικὸν ὑπόδειγμα. Μέχρι τοῦδε ματαίως ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις προσετάχει τὰς κυριωτέρας τῆς βιομηχανίας, λόγῳ τῆς ναυτιδράσεως τῶν μικροτέρων ναυτηρικῶν οἰκων. Μὲ τὴν κύρωσιν, ἡδη, τοῦ ἀνωτέρου Νομοσχέδιου ἡ κυβερνητικὴ προσπάθεια ἐνισχύεται, ὡς ἐνέχουσα ἀναγκαστικὸν γαφακτήρα.

Τάνκερς εἰς μεταφορὰς οἰνων

Εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τῆς Γαλλικῆς βουλῆς πολλοὶ βουλευταὶ, μεταξὺ τῶν ὄποιων κατελέγετο ὁ βουλευτής καὶ διημογός τῆς *Povèn κ. Metayer*, διεμαρτυρήθησαν κατὰ τὴν κρησιμο-

αισησεως τάνκερς διὰ τὴν μεταφοράν ἐξ Ἀλγερίου οἵνον εἰς Γαλλίαν καὶ ἔζητησαν παρὰ τῆς κυβερνήσεως τὴν ἀμεσον λήψιν μέτρων ἀπαγορευτικῶν. Εἰς τὴν διαμαρτυρίαν των ταύτην προέβησαν οἱ Γάλλοι βουλευταί, διότι ἡ μεταφορά οἵνον εἰς χώμα αὐξάνει τὴν ἀνεργίαν τῶν λιμενεργατῶν, καθόδους ἡ φόρτωσις η ἐκφόρτωσις ἐνὸς φορτίου εἰς χώμα ἀπαιτεῖ ὀλίγους μόνον ἀνδρας, ἐναντὶ ἑκατόν ται πλέον ἐργατῶν τῶν ντόχς, ἀπασχολουμένων δι' ἔκαστον παρόμοιον φορτίου εἰς βαρελία.

Τό δημιουργήθεν ζήτημα είνε ἀρκετά δυσχερές, διότι ἀφ' ἑνὸς μὲν δὲν ἐπιτέλεται, ἐπὸ τὴν σημειωνήν κρίσιν, ἡ ἐπαύξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέγον, ἀφ' ἑτέρου δὲ οἱ ἴδοται τοῦ τάνκερ «Bacchus», τοῦ πρώτου καὶ μόνου ἐνεργοῦντος μεταφορᾶς ὄντων εἰς κῆρα, ὑποστηρίζουν ὅτι είναι δικαιούμα τον γὰρ προτιμούν τὸν πλέον σημειώναται εἰς αὐτοὺς τρόπον μεταφορᾶς. Προσθέτουν ἀκόμη ὅτι τὸ «Bacchus» ἦτο πρότερον Ἀγγλικὸν ἀνθρακοφόρον καὶ ὅτι ὑπερβλήθησαν εἰς ἀρκετάς δαπάνας διὰ τῆς μετατροπῆν του εἰς τάνκερ, καθὼς καὶ ὅτι παρέσχον ἐργασίαν εἰς σεβαστὸν ἀριθμὸν ἔργωνταν. διότι πρὸ πάσους ἐνάρξουν τὸν εἰς κῆρα μεταφορῶν προσβήσουν εἰς τὴν κατασκευὴν δεξαμενῶν πλιοίον τις παναλίτης.

Είς τὴν διαμαρτυρίαν τὸν Γάλλων βούλευτῶν ἀπήντησεν ὁ ἐπονογός τοῦ Ἐμπορίου κ. Bertrand, τονίσας ὅτι τὸ ζῆτημα τοῦτο θ' ἀπαισχολήσῃ εἰς πρότινην εὐζωγίαν τὴν Γαλλικὴν κυβέρνησιν καὶ ὅτι θὰ μελετηθῇ προστικώς ἡ συναφῆς πρόσασις ἐπιβολῆς ἐνός ἔπατάκτον φύρου επὶ τῶν εἰς γῦμα μεταφορῶν οἵνων ὑπὸ δεξαμενοπλάσιων. Συνέστησε περαιτέρῳ ν' ἀποφευχθεῖν νέαι ἐπιθέσεις τῶν λημνεογατῶν τοῦ Ἀλγερίου κατά τὸν «Bacchus», διότι εἰς περιποιησιν νέον ἐκτρόπων καὶ νέων ζητῶν τοῦ οκάφους, θὰ είνει ὑποχρεωμένη ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις νὰ προστατεύῃ τὴν ἐλεύθερίαν τῆς ἐργασίας.

Γιουγκοσλαβία

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Αἱ ἑλικαὶ ἀμοιβαὶ, τὰς ὁποίας, βάσει τοῦ προϋπολογισμοῦ 35—36, παρέχει ἡ κυβερνητική τοῦ Βελγικαδίου πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Γιουγκο-
σλαβίκης ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ὑποστήξειν τῆς νεαρᾶς ναυπηγικῆς
βιομηχανίας τῆς Χώρας, συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξις : 'Η ἑταῖρα «A-
driatica», τοῦ Σόδαρος, λαμβάνει 30.5 ἑκατόνταρά διὰ τὴν ἔτελεσιν
τῶν παρ' αὐτῆς ἔξιν προτομένων γραμμῶν Ἀδριατικῆς καὶ Μεσογείου,
ἡ «Ντονιμπροβάσα Πλόβεντημπα» τῆς Ραγούντζης, λαμβάνει 11.25 ἑκατ.
δημαρχίων διὰ τὴν Δαλματικήν ἀποτοποίαν, ἡ ἑταῖρα «Boca» 7 καὶ
ἡ «Χιούμ» 0.75 ἑκατ. δημαρχίων ἐπισιώς. Παρέχονται ἐπίσης καὶ ἀ-
μοιβαὶ ναυπλοίων κατά μήνιον διὰ μερικάς γαραζτηρικούμενας ὡς
«ἀναγκαῖας γραμμαίς».

Αφ' έτερου αι ναυπηγήσεις προστατεύονται διά τῶν ἀκολούθων ἐπιχορηγήσεων: 600 δηνάρια κατά τόννον, προκειμένου διά τὴν κατασκευὴν ἀτμοπλοίων ἐκ σιδήρου ή χάλυβος, 120 δηνάρια κατά 100 γιλιόγραμμα μηχανῶν καὶ 150 δηνάρια κατά τόννον, προκειμένου δι' ιστοφόρου καὶ ὑπὸ τὴν γενικὴν δὲ ἀμοιβέας ταξ περιπτώσεις προϋπόθεσιν, δι τὰ 50 ο) τῶν πρώτων ὥλων θά είνε Γιουγκοσλαβικῆς πορείας.

Η Γιονγκοσθανία έχει είς τὴν Δαλματικὴν παραλίαν δύο ναυπηγεῖα, ἐν εἰς τὸ Σπαλάτον, ιδρυθέν ὑπὸ τῶν Γαλλικῶν ναυπηγείων τὸν *Loire* καὶ ἔτερον εἰς τὸν πολεμικὸν Ναύσταθμόν, ιδρυθέν ὑπὸ τῶν Βρεταννικῶν ναυπηγείων «*Yarrow*». Τὸ ἐν Σπαλάτῳ ναυπηγεῖον προηῆθεν ἀπὸ τῆς συγχώνευσιν τῶν δύο προγενεστέρων ὑφισταμένων ναυπηγείων «*Mârivaux*» καὶ «*Giovez*», ὅπα δὲ ἐνισχύθη διὰ Γαλλικῶν σεωπαλίων ὑπέταν ἀνοικτὸς πορθμός καὶ απιττοῦσας. Σύμφωνα

διαθέτει τούτο πλωτήριν δεξαμενήν, Γερμανικής κατασκευής, 4000 τόνων, έπαρχοδιάν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς Γιουγκοσλαβίκης ἀκτοπλοΐας, καθὼς καὶ δύο ναυπηγικάς ἐσχάρας μήκους μέχρι 120 μέτρων.

Δέον νό σημειωθῆσαι κατέν εξ τῶν δύο τούτων ναυπηγίων δὲν ζα-
τέσῃ ιανὸν ὁ ἀνάλαβε τὴν κατασκευὴν μεγάλων πλοίων, ἀρκοῦ-
ται δ' ἀμφότερα εἰς τὴν ἐπέτειον ἐπισκευὴν. Αἱ Γιονγκοσλαβῶναι ἔ-
ται φίδιον οὐδεμίαν ἐξδηλώνουν προτίμησιν ὑπὲρ τῆς προαγωγῆς τῆς ἐγ-
χωρίου ναυπηγίης βιομηχανίας διὰ τῆς παραγγέλμας μικρῶν ἀκτο-
πλοΐῶν οικαρφῶν, μολονότι αἱ δύο μηνοθεῖσαι ναυπηγικαὶ ἐπιζειρό-
σεις παρέχουν πᾶσαν δυνατήν εύνοιαν καὶ τεχνικὴν ὕστοριην εἰς
τὴν ναυπηγίαν.

Αἱ συγκοινωνίαι Ἑροᾶς

Πρός ἀριστέαν ἔξυπηρτησιν τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν καὶ σύνδεσιν τῆς ἐνδοχώρας μὲ τὰ λιμενικά κέντρα, προέβη τελενταίως ἡ Γιουγκούλαντική κυβέντησις εἰς τὴν σύνθεσιν μεγάλης Ἐπιρροῆς, η- τις Ήδη προτείνει καὶ ἀπόπετην εἰς τὴν ἔτελεσιν διαφόρων δημοσίων ἔγων. Εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἐπιτοπῆς ταῦτη ἔτεθη ἡδη μεγάλη πίστωσις, ἐξ τῆς όποιας, πρὸς τοὺς ἄλλους, προβλέπεται καὶ ἡ γραμματοδότησις διὰ τηρ πατασενήν αιδηροδρομικής γραμμῆς πρὸς τὸ Κάττακον καὶ ὄδικης ἀρτηρίας πρὸς τὸ Σούδασ. Μελετάτοι ἐπίσης ἡ κατ' ἐνθείαν σύνδεσις τῆς Σλοβενίας μὲ τὸν λιμένα τὸν Σούδασ.

'Iaπωνία

Ἡ εἰσαγωγὴ μεταχειρισμένων πλοίων

Σχετικώς πρός οσα άνέγραψαν τά «Ναυτικά Χρονικά» είς προηγούμενον τεῦχός των, διὰ τὰς παραστάσεις τῶν Ἰαπώνων ἐφοπλιστῶν παρὸ τῷ κυβερνήσει τοῦ Τότιο πρὸς τροποποίημα τοῦ Νόμου «διαλύσεως—ναυπηγήσεων», ὁ Ἰαπωνικὸς τύπος παρέζει τὴν γενετέραν πληροφοριῶν, ἡ οἵτινη συμπληρωματικής ἡ ἀναθεώρησις τοῦ Νόμου περὶ ἀπαγορεύσεως εἰσαγωγῆς μεταξειρισμένων πλοίων ἐξ τοῦ ἔσοδοικοῦ, εἰς τοόπον οὗτοι διὰ τῆς ἀγορᾶς φροτηγῶν σκαφῶν νὰ δοθῇ μιὰ διεξοδος εἰς τὴν ἑρισταμένην σπάνιην Ἰαπωνικῆς χωριτικότητος καὶ εἰς τὴν ἐπ ταυτῆς προκούψαν ανάγκην ἀθρόας γανωσθεών ξένων πλιών παρὰ τὸν Ἰαπωνικὸν ναυτικὸν ἀταριδον. Συγκεκριμένων, εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἀπαγορεύεται ἥδη ἡ εἰσαγωγὴ καὶ τηολόγησις πλοίων ἥλικίας ἄνω τῶν πέντε ἑτῶν, ταχύτητος μικροτέρας τῶν 13 μιλίων καὶ χωριτικότητος ἄνω τῶν 4000 τόνων γροῦς. Ἐπιδιώκεται ἥδη ὑπὸ τῶν Ἰαπώνων ἐφοπλιστῶν διὰ τῆς ζητηθείσης τροποποίησεως, νὰ ἐπιτραπῇ ἡ εἰσαγωγὴ σκαφῶν ἥλικίας μέχρι 10 ἑτῶν καὶ ταχύτητος ἔλαφρῶς μικροτέρας τῶν 13 μιλίων, διατηρουμένου μόνον τοῦ ὄφιου τῆς χωριτικότητος.

'Italia

‘Η ένίσχυσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν

Καὶ ἄλλοτε ἀνέγραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ὅτι τὸ «Ἄοδύ Τριεστίνο» μελετᾷ τὴν προσεχῆ ἐπαριστογὴν ωζίκον προγράμματος ἀνακαινίσεως τοῦ πλωτοῦ ὄντος τῶν τακτικῶν αὐτοῦ ἐπιβατικῶν γραμμῶν, τόσον τὸν πρὸς τὴν Ἐγγύην, ὅσσον καὶ τὸν πρὸς τὴν «Ἀπο-Ανταλήην, ὃπου μάλιστα ὅξει ἀνακένεται ὡς συναγωγικής ἐξ τῆς ἐπικειμένης ἐμφανίσεως τῶν νεοτεύχτων Γερμανικῶν ὑπερωκεανίων. Εἰς τὰς γνωστὰς πληροφορίας προστίθεται ἂρδη, ἐξ ἀνακοινώσεων πρὸς τὸν Ἰταλικὸν τέπον, ὅτι τὸ «Ἄοδύ Τριεστίνο» προτίθεται νά προβῆσις τῶν ναυτιλίων μέσον συναντούμενης καταγραφῆς ἀναλόγων πλανητικῶν

ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT ANTIFOULING COMPOSITION

FOR SHIPS' BOTTOMS

REGULARLY SPECIFIED BY LEADING GREEK SHIOPWNERS

προορισμού και τὸν ἀναγκῶν τὸν ἑτηρευτὸν, αἵτινες πρόσεσται νὰ ἐνισχυθῶν και συγχρονισθῶν.

Ἡ μία κατηγορία ἀφορᾷ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν 3500 τ. γρόδων και ταχύτητος 17 μιλών διὰ τὰς συνήθεις πρὸς τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολῆς γραμμάς, ἡ δευτέρα, σκάφη 10,000 τόννων τὸν 20 μιλών διὰ τὰς ταχείας πρὸς τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολῆς ὑπηρεσίας και ἡ τρίτη, σκάφη 18,000 τ. γρόδων και ταχύτητος 25 μιλών διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἀπο Λαντολῆς γραμμάς. Τὰ διὰ τὰς δέν πρώτας κατηγορίας πλοῖα θὰ εἰναι μότοροφτες, ἐνῷ διὰ τὰς λάινες τῆς τρίτης κατηγορίας προορίνεται μᾶλλον ἡ χρήσις ἀτμοστροβίλων, ἀντὶ τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως.

Οἱ περιορισμοὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν γαιανδράκων

Ἀναφορικῆς μὲ τὰ τελευταῖα μέτρα περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὴν Ἰταλίαν διαφόρων ἐμπορευμάτων και πρώτων ὅλων, τὰ ἀποστοῦντα εἰς τὴν ἐπίτευξιν ἐνὸς ισοζηνήσι τῶν Ἰταλικῶν εἰσαγωγῶν και ἔξαγωγῶν, ἐγνώσθη ὅτι—ὡς πρὸς τὸν γαιανδράκων—ἡ κυβέρνησις τῆς Ρώμης ἀπεδέχθη πρότασιν τοῦ Βρεταννικοῦ γαιανδρακερπορικοῦ Οἴκου *Merrel*, τοῦ Κάρδιφ, ὃπως αἱ εἰσαγογαὶ συναλλάγματος εἰς τὴν Ἰταλίαν ἐκ τῆς ἐπιοκένθεως Βρεταννῶν περιηγητῶν, χρηματοποιοῦνται διὰ τὴν ἄγονάν Ἀγγλικῶν γαιανδράκων, ἐπὶ πλέον τοῦ δρίου 65 οἱ τοῦ ὄρισμέντος εἰς τὸ τελευταῖον Διάταγμα. Λί αὐταὶ πληροφορίαι βεβαιοῦν, ὅτι διεβιβάσθησαν ἥδη ὅδηγίαι τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως πρὸς τὸ «Ἐθνικόν Ίδρυμα Ἑξαγωγῶν», ὃτὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ δροίου τελεῖ τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Χώρας, ὃπως ἐπιτρέπῃ ἀπε-



Τὸ ζαλύβδινον πεντατεύτιον Γερμανικὸν ίστιοφόρον «Christel» τοῦ εἰς φορτηγὸν μότοροφιτ. Κατὰ τὰς φορίστιος τὰς εἰσαγωγὰς Ἀγγλικῶν γαιανδράκων, ἐφόσον αὗται θὰ καλύπτωνται δι᾽ ἀντιστοίχων Ἰταλικῶν ἔξαγωγῶν, ἀλλὰ και πέραν τούτων ἀκόμη, μέχρις ἐνὸς δρίου 20 οἱροῦ ἐπὶ πλέον τῶν ἔξαγωγῶν.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω ἀποχρωρητικῶν μέτρων, ἀναγνωρίζεται ἡ ἀνάγνη μεγαλυτέρων εἰσαγωγῶν Ἀγγλικοῦ γαιανδρακοῦ εἰς τὴν Ἰταλίαν, γάρ τῶν βιομηχανῶν τῆς.

Τεργέστη—Ἀμβούργον—Δάντσιγκ—Γδύνια

Εἰς τὴν Πολωνίαν παρατηρεῖται ἀπὸ τίνος γύμνησις, ἣτις κατατέθη ἕδαφος τοῦ ἥμεραν και ἀποβλέπει εἰς τὴν κατάπαυσιν τοῦ ἐπικαρπούντος ἀντιοικονομικοῦ συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν λιμένων Τεργέστης, Ἀμβούργου, Δάντσιγκ και Γδύνιας. Πρόσκειται περὶ προτάσεως διὰ τὴν σύγχλισιν διεθνοῦς σιδηροδρομικῆς διασκέψεως πρὸς τὸν σκοπὸν ἀρχαιοδικαίας κατανομῆς τῆς διαμετακομιστικῆς κυνήσεως μεταξὺ τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἐνδοχώρας και τῶν ἀνωτέρω τεσσάρων λιμενικῶν κέντρων. Ἔταὶ αἱ διατυπωθεῖσαι ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Πολωνικοῦ τύπου πληροφορίαι και ἀναγονύσσεις ἀποδοῦνται τὰς κυρίας γραμμάς τοῦ προτεινόμενον σχεδίου, φάνεται, ἐπὶ ὅλοκληρος ἡ Γερμανία και τὰ πρὸς Βορρᾶν τοῦ Δουναβέως διαμερίσματα, καθὼς και τὰ κείμενα πρὸς Δυσμάς μᾶς νοητῆς γραμμῆς μεταξὺ Βιέννης και Μπρούν, θὰ παρεχωροῦντο εἰς τὴν λιμενικὴν ἀροδιότητα τοῦ Ἀμβούργου, ἐνῷ ἡ Τεργέστη ἥθελεν ἐντάχθετε τὰ διαμερίσματα τὰ κείμενα πρὸς Νότον και Δυτικῶς τοῦ Δουναβέως και τῆς Αντορούνγγιας μεθορίου. Εἰς τὸ ξίντερον τοῦ Δάντσιγκ και τῆς Γδύνιας θὰ ἀπέμενον τὰ ἑδάφη τὰ περιεχόμενα Ἀνατολικῶς μᾶς νοητῆς γραμμῆς μεταξὺ Βιέννης και Μπρούν και τῆς Γερμανοπολωνικῆς μεθορίου, συμπεριλαμβανομένων τοῦ Ἀνατολικοῦ τμήματος τῆς Τασκούλοβακίας, Ούγγραιας και Ρουμανίας και ἐνὸς τημάτος τῆς Σοβιετικῆς μεθορίου.

Εἶναι ἀναγόρητον τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ἀναγωνισμός τῶν τεσσάρων τούτων λιμένων κατέστη τοὺς τελευταῖους μῆνας δύστερος, ἐνῷ καθημερινῶς παρατηρεῖται και νέα μείωσις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Η ἵδε τῆς συνεργασίας και τῆς ἀκριβοδικίας κατανομῆς τῆς κυνήσεως ἔχει πλέον ὀρισμένη, πάντες δὲ ἀναγνωρίζουν πόσον καταστεπτά ἀποτελέσματα φέρει ὁ ἐποδόλυμένος ἀχαλίντος συναγωνισμός μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς και τῆς Βορείου Εὐρώπης. Παρὰ ταῦτα θεωρεῖται ἀμφιβολὸν κατὰ πόσον ἐνδέχεται νὰ καρποφορήσῃ ἐνα σχέδιον συνεργασίας, εἰς τὸ δροῖον δὲν ὑπολογίζονται αἱ δίκαιαι

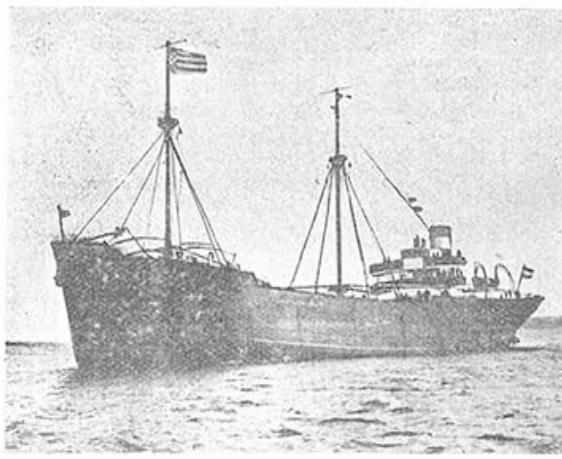
ἀπατήσεις τῶν ἄλλων μεγάλων λιμένων και τὸ δροῖον στηρίζεται ἐπ οὐχὶ και τόσον στερεῶν θεμελίων, μη ἐγγυωμένων τὴν ὅμαλην και παγίαν λειτουργίαν τοῦ.

Ἐν τῷ μεταξὺ, ὡς πρὸς τὴν Τεργέστην, εἰναι ἀξιον προσοχῆς, ὅτι ἡ ἐπίσημης στατιστικὴ τῆς ἐπιπολικῆς κυνήσεως διὰ τούς ἐνδεκα πρώτους μῆνας τοῦ π. ἔτους, δεικνύει αὐξήσιν κατὰ 300,000 κοντάταλα, ἡτοις και ὀφείλεται εἰς τὴν εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν τῶν γνωστῶν συμφωνῶν τῆς Ρώμης.

Οἱ λιμῆνη τῆς Νεαπόλεως

Ὑπὸ τοῦ Ἰταλικοῦ τύπου ἐπαναλαμβάνεται ἡ πληροφορία, καὶ ἡ σοβαρὰ ἔργα πρόσκειται συντόμως ν' ἀρχίσουν ἐπετελούμενα εἰς τὴν Νεαπόλιν λαρίσιαν τῆς ἐπετάσεως και βελτισθεως τοῦ λιμένος τῆς. Κυριότερον τούτον ὅτα εἰναι ἡ κατασκευὴ εἰς τὸ κορτίδιον *Vittorio Emanuele* μεγάλης λιμεναποθήσης διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ διαμεταζομοτικοῦ ἐμπορίου, ἀξιας 9 ἑκατ. λιρετῶν. Ήδη τὸ κορτίδιον μετονομάσθη διὰ τὸν ονομασθητικὸν τοῦ ἔτοιαν 70ετίαν.

Ἡ νέα λιμεναποθήση θὰ ἔχῃ περιεκτικότητα 400,000 κοντάταλιον. Πρόσκειται ἐπίσης νὰ τοποθετηθοῦν 10 ἡλεκτροκίνητοι γερανοὶ δυνάμεως ἀρσεώς βάρους 1 1/2 ἑκατ. 3 τόννων και ἔτεροι ἴσαντοις μέχρι 10 τόννων, κατὰ μῆκος δὲ τοῦ κορτίδιου τῆς λιμεναποθήσης ταύτης ὅτα εἰναι δυνατόν νὰ πλευρίζουν ταύτοχρόνως τέσσαρα μετριού μεγέθους σκάφη.



«Vinnen» τόννων γρόδων 1872, τοῦ 1922 πρὸ και μετὰ τὴν μετατροπὴν δοκιμάς του ἀνέπτυξε ταχύτητα 12 μιλών.

Κύπρος

Αἱ ἐπιχορηγούμεναι γραμμαὶ

Ἀντικείμενον συζητήσεων ἐν Κύπρῳ ἀποτελεῖ ἀπὸ τίνος τὸ ζήτημα, ἔαν ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἔπειτε νὰ καθιερώσῃ ἐπιχορηγήσιν και πρὸς μῖαν Βρεταννικὴν ναυτικὴν ἐταύριαν διὰ τὴν ἰδρυσιν τακτικῆς γραμμῆς, ἡτοις ὅτα συνέδεε κατ' εὐθείαν τὴν μεγαλόνησον μὲ τὴν Ἀγγλίαν και τὰ ἔξτηπρότεραι, πρὸς τοῖς ἄλλοις και τὰς ἐξ Κύπρου φορτώσεις ἐπετεροδιοδῶν. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἐτέθη δι' ἐπισήμου ἐκθέσεως τοῦ π. *Ralph Oakden* οἰκονομικοῦ ἐπιτρόπου ἐν τῇ νήσῳ, διορισθεῖστος ἀπὸ τὸ Βρεταννικὸν πουνογείον τῶν Ἀποικιῶν.

Τὸ Κύπρος καταβάλλει οἰμέρον ἐπιχορηγήσις εἰς δύο μῆνας Ἀγγλικάς ἑταῖριας, ἡτοις λίρας 2500 ἐτησίως εἰς τὴν Ἰταλικήν γραμμήν τοῦ «Λόδδη Τριεστίνο», μὲ 500 λίρας ἐπὶ πλέον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχυδρομείου και 7700 λίρας εἰς τὴν Αλγυπτιακήν ἑταῖριαν *Khedivial Mail Line* τῆς Αλεξανδρείας.

Τὸ Κύπρος καταβάλλει οἰμέρον ἐπιχορηγήσις εἰς δύο μῆνας Ἀγγλικάς ἑταῖριας, ἡτοις λίρας 2500 ἐτησίως εἰς τὴν Ἰταλικήν γραμμήν τοῦ «Λόδδη Τριεστίνο», μὲ 500 λίρας ἐπὶ πλέον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχυδρομείου και 7700 λίρας εἰς τὴν Αλγυπτιακήν ἑταῖριαν *Khedivial Mail Line* τῆς Αλεξανδρείας.

Αἱ ἀπόφεις τοῦ π. *Oakden* εἰναι ἀρκετὰ συντηρητικαὶ. «Πλὴν τῆς πιθανότητος—εἰπε—νὰ δεχθῇ μία Βρεταννικὴ παρομοίαν ἐπιχορηγημένην γραμμήν, τίποτε ἄλλο δὲν δικαιολογεῖ τὴν τυχὸν διαποτίην τῆς παρεχομένης εἰς τὸ «Λόδδη Τριεστίνο» ἀμοιβῆς, καθόσον

TALLYING

AT HAMBURG

JOHN OESEN

Telegr: «OEESERHAMM»

33)4, Admirälitätstr,

HAMBURG II

μάλιστα είναι γεγονός, ότι έκ της διατηρουμένης τακτικής άπηρσίας ωφελείται περισσότερον η νήσος, παρ' ή έταιρια. 'Αναστολή της έπιχρογήσεως, θά έσθιμεν και κατάργησιν της γραμμής τού 'Αόρδ Τριεστίνο', πρός ζημιάν τῶν συμφερόντων τῆς Κύπρου'.

'Η παροχή, όσεν, τῆς διδομένης ἐπιχορηγήσεως πρέπει—κατά τὸν κ. Oakden—νὰ συνεχισθῇ μολονότι δύναται νὰ προτιμηθῇ ή πληρωμῇ της εἰς οίανδηποτε 'Αγγλικήν ναυτικήν ἑταῖραν, ἐάν ηθὲλε τυχόν παρουσιασθῇ ή εὐκαιρία ἔξασφαλίσεως παρομοίων ἀπηρσίων από Βρεταννικά σκάφη. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν πρός τὴν *'Khedivial'* ἐπιχορηγήσιν, ή ὑπάρχουσα σύμβασις ληγεῖ τὴν 30ῆν Σεπτεμβρίου 1936, η δὲ γνώμη τοῦ κ. Oakden ἀποκλίνει εἰς τὴν κατάργησιν ή τὴν σοβαράν μειώσιν της. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς *'Khedivial'*—προσέθηκε—εἴναι ἐφικτή η σύνταχτης νέας συμφωνίας, είτε μετά τῆς ίδιας ἑταῖριας, εἴτε μετ' ἄλλης.'

Τὸ ζητήμα τῶν πρός τὴν Κύπρον γραμμῶν ἡζη καὶ ἐνώπιον τῆς βουλῆς τῶν Κοινοτήτων ὑπὸ τοῦ φιλέλευθρον βουλευτοῦ sir Herbert Hamilton, ὅσπες ἐπηρώτησε τὸν ὑπουργὸν τῶν Ἀποικιῶν, ἐάν ηδύνατο νὰ προβῇ εἰς δήλωσίν τυνα ἐπὶ τῆς προτεινομένης ἰδρύσεως μιᾶς ἐπιχορηγουμένης Βρεταννικῆς τακτικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Κύπρον. Εἰς τὴν ἐπερώτησιν ἀπίγνησεν ὁ sir Philip Cunliff Lister, ὃς ἔξῆς :

'Η πιθανότης ἰδρύσεως μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ 'Ην. Βασιλείου καὶ Κύπρου δι'. 'Αγγλικῶν σκαφῶν, θίγεται εἰς τὴν ὑποβληθεῖσαν ἐκθεσιν τοῦ οἰκονομικοῦ ἐπιτρόπου τῆς κυβερνήσεως ἐν τῷ νήσῳ, ἀντίγραφον τῆς ὅποιος κατετέθη εἰς τὴν βουλὴν. 'Εξ τῶν γενομένων ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἐρευνήν, διὰ τὸν ὑφίσταντον, πρὸς τὸ παρόν, ἐλπίδες, ὅπως Βρεταννικαὶ ναυτικαὶ ἑταῖροι δυνηθοῦν ν' ἀναλάβουν τὰς ἡδη πρὸς τὴν νήσον ἐπιχορηγουμένας ξένας γραμμάς, διότι αὗται είναι κυρίως ταχεῖα γραμμαῖ, προωρισμέναι νὰ ἔπιπτησον τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὸν ταχυδομούσιον. 'Ο Οἰκονομικὸς Ἐπίτροπος ἀναγνωρίζει τοῦτο καὶ ἐποδεινύνει διὰ τῆς ἐκθέσεως τοῦ, ὅτι δὲν δικαιολογεῖται ἀκόμη η παροχὴ ἐπιχορηγήσεως διὰ τακτικῆς γραμμῆς φορτηγῶν σκαφῶν.'

Μεγάλη Βρεταννία

Η ἐφαρμογὴ τοῦ σχεδίου «διαλύσεων — ναυπηγήσεων»

'Οταν πρό τυνος η Βρεταννική κυβερνήσις, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς Παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως, τῆς περιστολῆς τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῆς τονώσεως τῶν προστατευτικῶν συστημάτων εἰς τὰς κυριωτέρας ναυτικάς κώρας, προήλθεν εἰς τὴν ὑποβολὴν καὶ κύρωσιν διὰ τῆς ψήφου τῶν διοικούντων τοῦ Βουλῶν, τοῦ γνωστοῦ περὶ ἐνισχύσεως τῆς ναυτικῆς της βιομηχανίας, Νόμου, διῆγεσσε τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προβλεπομένων μέτρων εἰς δύο κεφαλαίωδη δημεια. Εἰς τὴν καθιέρωσιν προσωρινῆς ἐτοιμαίας ἐπιχορηγήσεως 2.000.000 λιρῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῶν *tramps* φορτηγῶν ἀφ' ἐνός καὶ εἰς τὴν διάμεσον πιστώσεως 10.000.000 λιρῶν ἀφ' ἐτέρου διὰ τὴν παροχὴν δανειών ὑπὸ εὐνοῖσκος ὅρους, γάριν τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ ὡρισμένων κατηγοριῶν 'Αγγλικῶν πλοιών. Τὸ πρῶτον μέρος τοῦ Νόμου, τὸ ἀφορῶν τὰς ἐπιχορηγήσεις ἐτέθη, ὡς γνωστὸν, ἐν ἴσχυι ἀπὸ τῆς 1ης Ιανουαρίου τοῦ ἡ. Ηδη, τὸ *'Board of Trade'*, κατόπιν σχετικῆς ἔξουσιοιδοτήσεως τοῦ

ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ἀνήγγειλεν διὰ ἐτεύθη εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς 18ης Μαρτίου καὶ τὸ δεύτερον μέρος τοῦ Νόμου, τὸ προβλέπον τὴν ἀνάνεωσιν τῶν 'Αγγλικῶν πλοιών, βάσει σχεδίου «διαλύσεως — ναυπηγήσεων».

'Η ἐφαρμογὴ τοῦ δεύτερου τούτου μέρους τοῦ 'Αγγλικοῦ Νόμου θὰ τελῇ ὑπὸ τὸν ἀμεσον ἐλέγχον τὸν *'Board of Trade'* ἐν συνεργασίᾳ μετα τοῦ Θησαυροφυλακίου, αἱ δὲ πρὸς τοὺς ἐποπλιστὰς προπαταβολαὶ θὰ διδοῦνται κατόπιν προστάσεως τῆς συσταθείσεος «Ἐπιτροπῆς Ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων». Τὸ ποσόν τῶν 10.000.000 λιρῶν θὰ χορηγηθεῖ διὰ τὴν παροχὴν δανείων πρὸς κατασκευὴν νέου τοντάζης η συγχρονισμὸν τῶν ὑφισταμένων καταλλήλων πλοιών διὰ πεταρχούντων και βελτιώσεων. Προϋπόθεσις παροχῆς τῶν δανείων ἔχει τεῦθη οὐταν τὰ ναυπηγηθησόμενα σκάφων πρόπει νὰ είναι τοῦ ίδιου τοῦ πρὸς ἐπείνα, ἀτίνα θὰ διαλυθοῦν, ἐνῷ δι' ἐτέρας διατάξεως καθορίζεται οὐταν τὰ ναυπηγήσεις η μεταφοραὶ πρόπει νὰ ἀφοροῦν σκάφη *tramps* η προσωρισμένα διὰ τὴν μεταφοράν γενικῶν φροτίον. Διά τὴν χορηγησην δανείων ναυπηγήσεως, ἀπαιτεῖται ἀπαραιτήτως η διάλυσης διπλαδίας πιλατᾶς χορηγητότητος ἔναντι τῆς ναυπηγηθησομένης, προσεμένον δὲ περὶ βελτιώσεως ὑπάρχοντος σκάφους ἀπαιτεῖται η διάλυσης ἐτέρου τῆς ίδιας χορηγητότητος. Τὰ διντέρο ενεργειάματα παρέχονται διὰ μίαν διετίαν απὸ τῆς ἡμερομηνίας κυρώσεως τοῦ Νόμου τῆς 26 Φεβρουαρίου τοῦ ἡ. αἱ σχετικαὶ διατάξεις τοῦ ὅποιον εχούντων ὡς ἔξῆς :

Αἱ διατάξεις τοῦ Νόμου

'Ἐφόσον τὸ *'Board of Trade'* κατόπιν εἰσηγήσεως μιᾶς συμβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς, ὀνομαζομένης ἐν τῷ Νομοσχεδίῳ μὲ τὸν τίτλον «Ἐπιτροπῆς Ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων», θίγεται κοίνει, ἐν συνεργασίᾳ μετα τοῦ Θησαυροφυλακίου, οὐταν τὸν πρόστιο πρότασις διαλύσεως οὐ καὶ ναυπηγήσεως η βελτιώσεως ὑπάρχοντος σκάφους, ὑποβληθεῖσα παρὰ πρόσποτον ἐχοντας τὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου τοῦ 1894 περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προβλεπόμενα προσόντα διοικητισίας ἐνός Βρεταννικοῦ πλοίου, είναι συντελεστική εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν γενικῶν συμφερόντων τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας καὶ οὐ πρόσεσται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ πρῶτον τοῦ Νομοσχεδίου, τότε τὸ *'Board of Trade'* ἐγρίνει τὴν πρότασιν καὶ παρέχει τὴν προσαταβολήν.

'Αἱ ὑποβαλλόμενα προτάσια δὲν θὰ ἐγρίνονται ὑπὸ τοῦ *'Board of Trade'*, ἐάν προηγούμενος τοῦτο δὲν είναι ίκανονοποιημένον, οὐταν τὰ σκάφη, ἀτίνα θὰ διαλυθοῦν, ναυπηγηθοῦν η συχρονισθοῦν είναι τὰ ἑπτὸ τοῦ νόμου διαγράφομένα καὶ ἐάν ἀζώητη αἱ προτάσεις δὲν περιλαμβάνουν τὰς ἀπολογίους ἐγγυήσεως: α). 'Οτι η ἀναλογία θὰ είναι δύο τόνου γκρός πρὸς διαλύσην, ἔναντι τῆς ναυπηγημένουν καὶ ὡς πρὸς τὰς μεταφοραὶ και βελτιώσεις, ἐνός τέννου πρὸς ἔνα. β). 'Οτι η διάλυσης θὰ γίνη εἰς τὸ 'Ηνωμ. Βασιλείου η κατόπιν ἀδείας τοῦ *'Board of Trade'* εἰς τὸ ἔχοντερον και ὑπὸ τοὺς ὄρους, οἵτινες θήσεον ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη τεῦθη γ. 'Οτι τὰ πρὸς διαλύσην πλοιά δὲν θὰ ἐχομοτοιούντο δι' οὐανδήποτε σκοπὸν ταξιδίου, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν χορηγήσεως τῆς προκαταβολῆς η εἰς ἡμερομηνίαν, τὴν ὅποιαν θὰ ἐχορίγηται τὸ *'Board of Trade'*.

'Ἐπιστης, οὐταν τὰ ναυπηγηθησόμενα η μέλλοντα νὰ συγχρονισθοῦν σκάφη, πρόπει: α). Νέα κατασκευασθοῦν η ὑποστοῦν τὰς μεταφοραὶς τοὺς εἰς Βρεταννικὰ ναυπηγεῖα και νὰ νηολογηθοῦν εἰς ἔνα λιμένα τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου. Καὶ β). 'Οτι δεν θὰ δύνανται νὰ πωληθοῦν η νὰ πάσσουν νὰ είναι νηολογημένα εἰς ἔνα λιμένα τοῦ 'Ηνωμ. Βασι-

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

ΤΑΧΕΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΔ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

λείου, έφόσον έκχρεμει ή πληρωμή σημαντικού μέρους τού νεφαλαίου ή τού τόκου της δοθείσης προκαταβολής. Η άδεια πωλήσεως ή διαγραφής τών πλοίων αντών έχει την νηολογίων θά δίδεται υπό τον *Board of Trade*, κατά την έξαστην κρίσιμη του.

Η προβλεπόμενη άρωγη παρέχεται διά πλοία χονδρικοποιούμενα διά μεταφοράς φρούτων και εμπορευμάτων (ζαθίως και ούχι πέραν των 12 επιβατών), μη έργασίουνεν δέ μεταξύ λιμένων τού "Ηνωμένου Βασιλείου, τῶν ἐλευθέρων Ἰόλανδικῶν πολιτειῶν, τῆς νήσου τού *Man* καὶ τῶν νήσων τῆς Μάγχης καὶ μὴ μεταφορούντα τακτικά ἑπτηροσίας μεταξύ τῶν ἀνωτέρω λιμένων καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης ἀπό τού ποταμού "Ελβα μέχρι καὶ τῆς Βρεστῆς συμπεριλαμβανομένης.

Η χορήγησις τῶν δανείων

Αἱ προκαταβολαὶ δὲν δύνανται ἐν τῷ συνόλῳ τῶν νὰ ὑπερβοῦν τὰ 10.000.000 λιρῶν καὶ οὐδεμία τοιαντή ἐπιτρέπεται νὰ δοθῇ μετά τὴν παρέλευσιν δύο ἑτῶν ἀπό τῆς χρονολογίας ἐπιχυρώσεως τοῦ Νομοσχεδίου. Οιαδηπότε προκαταβολὴ θά τελῇ ἐντὸς τοῦ πλαϊσίου τῶν διατάξεων τοῦ Νομοσχεδίου καὶ ἐπό τὰς ἀπολογίους ωητάς προϋποθέσεις α). "Οτι η ἔξορθλησίς τῆς θά διασφαλίζεται διά τῆς ἔγγαρης πρότης ἐποθήκης ἐπό τῶν σκαφῶν, ἀτίνα θά κατασκευασθοῦν η θά συγχρονισθοῦν δι' αὐτῆς. β)." "Οτι ὁ τόκος τῶν πιστώσεων τούτων δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 3 ορούς ἐπεισίος. Καὶ γ)." "Οτι η ὀλοσχερής ἔξορθλησίς δέοντα νὰ πραγματοποιήσεται ἐντὸς μιᾶς χρονικῆς περιόδου 12 τοῦ πολὺ ἑτῶν.

Πάντα τὰ ἐντόκως ἐπιστρεψόμενα ποσά διά τὴν ἔξορθλησιν τῶν προκαταβολῶν, θά διατίθενται ὑπό τοῦ Θραυσμοφυλακίου διά τῆς ἀπόδεσιν τοῦ διατιθέμενον Κεφαλαίου. Τὸ *Board of Trade* ὑποχρεοῦται, κατ' ἑτούς καὶ πρό τῆς Ιης Ὀριστήριου, νὰ καταρτίζῃ, κατά τὰς ὑπόδεξεις τοῦ ὑποψηγού Οἰκονομικῶν, κατάστασιν τῶν γενούμενων προκαταβολῶν καὶ τῶν ἐντόκων ἀποδοθέντων ποσῶν, ἔναντι η πρός ἔξορθλησιν, διαρκοῦντος τοῦ προγνωμένου οίκονομικοῦ ἔτους. Κατόπιν ἐλέγχουν ὑπό τῆς ἀρμοδίας ὑπερεσίας, θά κατατίθενται εἰς τὸ Κουνοβούλιον ἀντίγραφα τῶν ἐν λόγῳ καταστάσεων μετά σχετικῶν ἐκθέσεων.

Η διάλυσις τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Μαυριτανία»

Οἱ Βρεταννικοὶ ναυτικοὶ κύρκοι ίδιατέραν ησθάνθησαν συγχίνησιν ἀπό τὴν ἀναγγελθεῖσαν δριστικήν ἀπόφασιν τῆς *Κιοῦναρ-Οὐάιτ Στάρ*, ὅπος πωλήσῃ πρός δάλυσιν τὸ ἀπό τινων μηνῶν παραπλησμένον εἰς τὸ Σαουνάμπτον δημοφιλές ὑπερωκεάνιον *Mauretania*. Τὸ σάφος τοῦτο, ιστορικὸν διά τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, συνεκέντρου ἐπὶ μίαν ὀλόρλησην εἰκοσιτεταντεῖς τὴν προτίμησιν τοῦ ἐπιβατικοῦ κόσμου τοῦ Βρετανοῦ *Ατλαντικοῦ*, ἐξόρτησε δὲ ἐπὶ 22 συναπτά ἐπέρ τῆς Ἀγγλικῆς οικουμένας τὸν *Κιανοῦν* *Ἐπιστοίντα*, διά τὸ γόντρων τοῦ δόπιον τόσοις ἀγάνες καὶ τόσαις ὥλαις θυσίαι μέχρι σημερούν καταβάλλονται.

Ἐπὶ δύο καὶ πλέον δεκατετραῖς ἡτο τὸ ταχύτερον λαῖνερ εἰς τὴν γραμμὴν παλαιοῦ καὶ νέου Κύρου, εἰς αὐτάς δ' ἀκόμη τὰς δυναμάς τοῦ βίου τοῦ, κατένθωστο νὰ καταρριψῃ κατ' Αἴγυπτον τοῦ 1929, ἰδίουν αὐτοῖς προτροπούμενον ωρό, διαπλέουσαν τὸν *Ατλαντικὸν* ἀπό Χερβούργον μέχρι τάφου *Ambroise*, τῆς Νέας *Yόρκης*, ἐντὸς 4 ἡμέρων, 21 ὡρῶν καὶ 44' λεπτῶν, μὲ μέσην ταχύτητα 26.85 μίλιον τῆς ὥρας, ἐνῷ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν τοῦ ἐμβασεν εἰς τὸν μέσον ὄρον 27.22 μίλιον. Η ἐμφάνισις τῶν δύο *Γερμανικῶν* σούπερ καὶ λαΐνερς *Bremen* καὶ *Europa* ἀπέτελε τὸ *κτύπημα τῆς χάριτος*, διά τὴν *Μαυριτανίαν* ἀπό τὸν ιστὸν τῆς ὀποίας ὑπεστάλη τὸ γέρας τῆς ταχύτητος, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ κειωθῇ η φρήμη τοῦ *Θρυλικοῦ* πλοίου καὶ νὰ ἐπηρεασθῇ η περιπτέρων σταδιοδρομία τοῦ.

Ἐξηκούλιονθεσ νὰ ἔχει πετρήσει τὴν γραμμὴν *Σαουνάμπτον-Νέας Υόρκης*, τελευταῖος δὲ εἰλεῖ διατεθῇ παρὰ τῆς *Κιοῦναρ* εἰς συνεχῆ τουριστικὰ ταξίδια μεταξύ Νέας *Υόρκης* καὶ Κούνιας. Ἡδη, τὸ ὑπερηφανὸν ὑπερωκεάνιον παραμένει σωπατόλον παρὰ τὰ κοριτσιώματα τοῦ *Σαουνάμπτον*, μετά τὴν δριστικήν καταδίκην τοῦ, κατόπιν δὲ τῆς ἀφαρέσσεως ἐξ αὐτοῦ τῶν ἐπιπλων καὶ σκευῶν, δέχεται ἀπό τῆς Ιης Μαρτίου τὰς θλιβερὰς ἐπισκέψεις τῶν ἀντιπροσώπων διαφόρων Οἰκουμενικῶν παλαιοσιδήρων. Ο *Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος*, ὑπενθυμίζων τὴν

λαμπτρὰν καὶ ιστορικὴν σταδιοδρομίαν τῆς *Μαυριτανίας* ὑποστηρίζει, ὅτι τὸ *διάσπορον* αὐτὸς σάφος πρέπει ν' ἀγορασθῇ ἀπό *"Αγγλικούς διαλυτάς*. *"Θά ἡτο ἀπίστεντον καὶ θλιβρὸν — γράφει ἐν προκειμένῳ τὸ *Syren*— νὰ κλείσῃ τὴν ζωὴν τοῦ λάΐνερος *Mauretania*" ὑπό τὰ κτυπήματα τῆς σφύρας ξένων διαλυτῶν... .".*

Τὸ *Μαυριτανία* είχε κατασκευασθῆ τὸ 1907, εἰς τὰ ναυπηγεῖα *Swan, Hunter & Wigham Richardson*, ἔχει χωρητικότητα 30.696 τ. γρόδος καὶ ἡτο τὸ πρώτον σάφος διά τὴν πρόσωπον τοῦ ὅποιον ἐχοντικοποιήθησαν τέσσαρες ἑλικες.

Η «ρασιοναλίζασιόν» τῆς χωρητικότητος

Τὸ προσχέδιον διεθνοῦς συμφωνίας διά τὴν ἐφαρμογὴν τῆς «ρασιοναλίζασιόν» τῆς χωρητικότητος, τὸ ὅποιον είχε καταρτισθῆ τὸν παρελθόντα *Ιανουάριον* ὑπό τῆς συγκληθείσης ἐν Λονδίνῳ Προκαταρκτικῆς διεθνοῦς ναυτικῆς Διασκέψεως, καὶ είχε διαβιβασθῆ πρὸς μελέτην εἰς τὰς διαφόρους *Ἐθνικὰς ἐφοπλιστικὰς Ένωσίες*, συνεχόντρωσεν ἀμείστων τὴν προσήκην ὀλοκλήρου σχεδὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Κόσμου τοῦ Χορίου ἐκείνου, αἵτινες είχοντας λάβει ἐνεργόν μέρος εἰς τὴν Διάσκεψιν. Αἱ ἀπαντήσεις ἤχουσαν ἡδη διαβιβασθέντα, μετά δὲ τὴν συγκέντρωσιν των παρὰ τῆς ἐν Λονδίνῳ *Ἐπιφορτῆς τῆς Διασκέψεως*, θ' ἀποτελέσσονται ἀντικείμενον συζητήσεων τῆς ὀλομελείας αὐτῆς, ἥτις καὶ θὰ καταρτίσῃ τὸ τελικὸν σχέδιον διεθνοῦς συνεργασίας, ὅπερ θὰ κυριοῦθῇ ἀπό τὴν νέαν Παγκόσμιον ναυτικὴν Συνδιάσκεψιν, τὴν συγκληθησμένην ἐν καιφῇ εἰς τὴν *Ἀγγλίαν* προσενόνταν ἡ εἰς τὸ Βερολίνον.

Ως εἶνε γνωστόν, τὸ σχέδιον τῆς Προκαταρκτικῆς Διασκέψεως, τὸ ὅποιον ἐγένετο κατ' ἀρχὴν ἀποδεκτὸν παρὰ τῶν διαφόρων ἀντιπροσωπειῶν, οὐδόλως προεξόφλητον τὴν γνώμην τῶν κατὰ τόπος *Ἐθνικῶν* ἐφοπλιστικῶν *Ἐνόδων*. *"Ηοῖσαν αὖτις ἀπολότος ἐλέυθεροι νὰ δεχθοῦν, τὸ ἀπορρίφονται ἡ τὸ τροποποιήσονταν, κατὰ τὰς ἴδιατέρας ἀντιλήψεις τῶν καὶ βάσει τῶν οικισμένων καὶ εἰδικῶν συνηθειῶν, ὑπό τὰς ὀποίας ἐξάστη Ναυτιλία ἐργάζεται. Χωρὶς καν νὰ δεσμεύῃ τοὺς ἐφοπλισταῖς, προέβλεπε τὸ σχέδιον, τὴν καθίσθωσιν διά Νόμου, εἰς ἐκάστησιν μετέχουσαν τῆς συμφωνίας Χώρων, προσθέτων τινῶν τελῶν εἰς ὅλα τὰ πλοῖα τὰ κατατέλεοντα εἰς λιμένας τῶν συνεργαζομένων Κρατῶν, αἱ δὲ εἰσπράξεις, συγκεντρωμένειν εἰς τὸ Λονδίνον, θὰ ἐχοησμένον εἰς τὴν δημιουργίαν Κεφαλαίου, ἐκ τοῦ ὅποιον θ' απεξημούντο οἱ ἰδιοκτήται, οἱ παροπλίζοντες τὰ σαράνη των, χάριν τῆς κοινῆς ὑπηρείας.*

Τὸ Διάσκεψις είχε κατίδει τὰς ὑφισταμένας δυσχερείας διά τὴν ἐπίτευξην συμφωνίας καὶ χωρὶς νὰ ὑποτιμήσῃ ταύτας, ὥρισε τὴν 20ήν Μαρτίου, ὡς ὄρους ὑποβολῆς τῶν ἀπαντήσεων, ἐν τῇ περιοδήσει, διὰ τὸ μεσολαβοῦν διάστημα θὰ ἡτο ἀρχετόνη διά τὴν μελέτην τοῦ σχεδίου καὶ τὴν διαβιβασιν τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐνθέσεων καὶ ἀπό τὰς πλέον μαρτυρικές γέρας, ὡς λ.χ. τὴν *Ιαπωνίαν*. Διστιγνός, αἱ δυοκούλαι περὶ τοῦ τρόπου ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου φαίνονται ἡδη σημαντικότεραι οὖσσον καὶ ἡτο ἀρχεις προτείνετο, διότι δύο μόνον ἀπαντήσεις ἐλήφθησαν, ἐκ τοῦ ὅποιον η μία προσίχεστο ἀπό τὴν *Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν* καὶ ἡτο ὑπέρ τοῦ σχεδίου, μὲ ἐλαφράς τινας μόνον τροπολογίας.

Μέχρις ὅτουν ὑποβληθοῦν, ὅμεν, δαιμι αἱ ἀπαντήσεις καὶ γνωσθῆ ἡ φύσις καὶ ἡ ἐκτασίς τῶν τροποποιήσεων, ποὺ τυχὸν θὰ ἐπενεγθοῦν, δὲν θὰ καταστήσῃ δυνατόν νὰ προφράσῃ κανεὶς σαφῆ ἀντιλήψην περὶ τῆς ἐκτίξεως τῆς προσπαθείας καὶ περὶ τοῦ πιθανοῦ χρόνου συγχλήσεως τῆς νέας Διασκέψεως. Δέντησαν προκαταρκτικὴ διάσκεψης πρὸς οὐζήτησιν καὶ μία δευτέρα προκαταρκτικὴ διάσκεψης πρὸς οὐζήτησιν τῶν διαφωνιῶν τῶν διαφωνιῶν, ὑπολογίζεται δὲ πάντως, ὅτι η δριστικὴ Διάσκεψης δὲν θὰ ἡτο ὑπόδειμα τοῦ σχεδίου, περιπτώσεις ἐφικτῶν νὰ συνέλθῃ πρὸ τῶν μέσων τοῦ προσεχοῦντος Μαΐου.

Ως πρὸς τὴν σάσιν τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, εἶνε γνωστὸν ἡδη ὅτι τούτον τὸ σχέδιον, ὥστε καὶ αἱ ἐπ' αὐτοῦ διατυπωθεῖσα γνῶμαι, τελοῦν ὑπό τὴν ἐφευναν τῆς μικτῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ναυτικοῦ *Ἐπιμε-*

NΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ	ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ
A. ΛΟΥΖΗΣ	
23, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3	
ΔΑΝΕΙΑ	ΤELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 3466 & 3467 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
A. LUSI	
ANTITΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ	
B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ	
27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΑΝΟΥ ΑΘΗΝΑΙ	
ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ	ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

LIVERPOOL
REA LIMITED.
<i>Stevedores of Cargo —of All Kinds—</i>
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

λητηρίου τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς 'Εφορίαστικῆς' Ενώσεως τοῦ Λιβερπούλ, ἀφοῦ προηγουμένως ἐξητάθησαν παρ' ὑπεριτρόπης, ἵνας καὶ θάνατοβάλλῃ, ἐν εἰσηγηταῖς ἐνθέσει, τὰ πορίσματά της ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν.

· Εἶναι εὐχάριστον πάντως—γράφει τὸ «Λόδδ Λιοτ»—ὅτι ἡ ἐπικρατήσασα κατά τὴν Προκαταρκτικὴν διάσκεψιν ἀτρόμενη προσηγορίας καὶ αἰσιοδοξίας, δὲν φαίνεται νὰ μετεβλήθῃ. Πιστεύεται μάλιστα, ὅτι ὑψίσταντα σύμμερα θευτούτερα ἔλαττες πραγματοποιήσεις τοῦ σχεδίου διεθνοῦς συνεργασίας, λόγῳ—κυρίως—τῆς ἐπιτυχίας, την ὃποιαν παρονταίσαν, ἡ συμφωνία τοῦ Πλέιτ περὶ τηρίσεως κατωτάτου ὄριων ναῦλων. "Οταν συνεκλήθῃ ἡ πρώτη Διάσκεψις, αἱ πιθανότητες ἐμφανογῆς καὶ ἐπιτυχίας παρομοίας συμφωνίας, οἵα ἡ τοῦ Πλέιτ, προεκάλουν διαφόρους σκέψεις καὶ ἀμφιβολίας, ἐνῷ ἐξ τῶν πραγμάτων ἀπεδίζθη ἡ δυνατότης καὶ τὸ ἐποιεῖται αὐτῆς, εἰς τρόπον ὃστε οἱ συνηγοροὶ τοῦ σχεδίου εὑρτέρας συνεγαμίας ἀποβλέπουν σύμμερον μετ' ἐμπιστούντος εἰς τὴν διεθνῆ «οικονομικὰσιόν», τῆς κορητικότητος. Τόση μάλιστα είναι ἡ ἐκδήλωμένη ἐν προσεγμένῳ αἰσιοδοξίᾳ, ὃστε μία ἐφορίαστικὴ ὁργάνωσις δὲν διστάζει νὰ συνηγορήσῃ ὑπὲρ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐνέργειας τῶν συβερνήσεων τῶν ἐνδιοφερούμενων ναυτικῶν χωρῶν, διὰ τὸν ἀναγκαστικὸν παροπλισμὸν ἐνός τημάτως τοῦ ἐμπορικοῦ τοννάρου. 'Ἐν ἀποτυχίᾳ τούτου, συνιστά νὰ γίνῃ ἀποδεκτή ἡ εἰσπράξις τελῶν ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων τῶν μετεχουσῶν Χωρῶν, ἵνα κατοιχογίη ἡ ὑπὲρ τοῦ σχεδίου ἐνέργεια τῆς ἐφορίαστικῆς πλειονότητος.'

Παλαιστίνη

Ἡ προαγωγὴ τῶν δύο λιμένων

Ἐντατικὴ είναι ἡ ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος τῆς Χάιφας καὶ φαγδαί πράγματα ἡ ἐξέλιξις τῆς ὁμονόμου πόλεως, ἡ οποία καθημερινός ἐπεκτείνεται, ίδια δὲ κατὰ μῆκος τῆς εὐθείας παραλιακῆς περιοχῆς της. 'Ο λιμὴν τῆς Χάιφας, οὗτον ἡ κατασκευή ηρξατο τὸ 1929, ἐπλούσιθη μὲν ἀρχετάς λιμεναποθήκας καὶ μὲν κομιδώματα ἐπαρκῆ, ἔχοντα βάθος ὑδάτων, ἐπιτέρων τὴν προσέγγισιν εἰς αὐτὰ μεγάλων ὑπεροχεανίων. Μὲ τὴν συνεχὴ ὅμως οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν ἐκδήλωμένην αὔξουσαν ἐμποριοψηγανίκην δραστηριότητα τῆς Παλαιστίνης, προσέλαβε τελευταῖς τόσην ἐπιταγῶν τὸ ἔξωτερικὸν αὐτῆς ἐμπόριον, ὃστε κατέστησαν ἀναγκαῖαι νέας βελτιώσεις καὶ προσθῆκαι εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας, δυνάμεναι νὰ ἀποσύρησον μελλοντικῶς τὴν συσώσεων εἰς τὰ κομιδώματα τῶν ὑπὸ μεταφορῶν ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων καὶ τὰς παρατηρούμενας οισθαῖς καθυστερήσεις εἰς τὰς φορτερφορτώσεις τῶν πλοίων.

Ἐις τὴν λιμενικὴν ζωηρότητα τῆς Χάιφας πολλοὶ παράγοντες συνετέλεσαν. 'Ἄρκει νὰ ὑπομηθῇ, ὅτι μὲ τὴν πραγματοποιηθεῖσαν διοχέτευσαν τῶν πετρελαίων τοῦ 'Ιράκ ὑπολογίζεται ὅτι θὰ φορτώνυται ἐξεῖθεν 2.000.000 τόνων ρευστῶν ὑδῶν κατ' ἔτος, ὅτι ἡ ἐσεῖ βάσις πετρελαίων ἐφοδιάσθη μὲν μεγάλας δεξαμενᾶς καὶ πρόσθιαι νὰ πλουτίσῃ μὲν βιομηχανικὰς ἐγγαπαστάσεις διεύλισεως τοῦ πετρελαίου καὶ τῶν παραγώγων του, καθὼς καὶ ὅτι σπουδαῖον τημῆνα τῆς μέσης Χάιφας ἐμπορικῆς κυνήσεως ὀφείλεται εἰς τὴν κατ' εὐθείαν αιδηροδρομικῆς της σύνδεσιν μὲν τὴν Χετζάτζην, τὴν 'Υπεριοδάνιαν καὶ τὸν Αίγυπτο πούδιον ὑδῶν διάδοσμον καὶ εἰς τὸ ἀρτίον αὐτῆς δίτυνον διδύμων συγκονιωνῶν πρὸς ὅλα τὰ σπουδαῖα ἐμπορικὰ καὶ τουριστικά κέντρα τῆς Παλαιστινιακῆς ἐνδοχώρας. Συγχρόνως ἡ Χάιφα, δεσπόζοντα τῶν πρὸς τὴν 'Απο-'Ανατολήν θαλασσῶν ἀρχηγῶν καὶ ἀποτελοῦσα διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν τὴν κλείδα τῶν γραμμῶν τῆς

πρὸς τὰς Ἰνδίας, κατέλαβε μίαν θέσιν προνομιούχον μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Παλαιστίνης καὶ παρὰ τὴν Παγκόσμιον οἰκονομικὴν σχίσην, τείνει ν' ἀποβῇ, χάρις καὶ εἰς τὴν εὐημερείαν τοῦ Παλαιστινιακοῦ ἐμπορίου, ἐν ἐξ τῶν κυριοτέρων λιμενικῶν κέντρων τῆς Μεσογείου.

· Ο φόρτος τῆς κινήσεως της καὶ ἡ ἀδυναμία νὰ ἐξυπηρετήσῃ ὁ μαλῶς τὴν διοχέτευσαν τοῦ ἐμπορίου, προεξάλεσαν εὐνοτάτας συντητήσεις ἀπὸ τὸν στηλῶν τοῦ ἐγχώριου τοποθετούντος, στοιχεῖ τὴν βελτίωσιν καὶ τὸν λιμένος τῆς Γιάφας, ἐνῷ οἱ 'Ισραηλίται' κύριοι ἐπέμενον εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνός τρίτου λιμένος πλησίον τοῦ Τέλ—'Αρίβ, τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν ἑστίας. 'Η κυβέρνηση τῆς Παλαιστίνης ἀπεράσσει τελικῶς νὰ ἔχετελεσθῇ καὶ νέας βελτιώσεις εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας, διότι νὰ δύναται οὕτος εἰς τὸ προσεχές μέλλον νὰ ἐχειηστῇ διπλάσιον ὀκανόματος, τὴν δὲ ἀπόφασιν ταύτην ἐπενδύεται τὸν 'Αγγλικὸν ὑπονομείον τῶν 'Αποικιῶν καὶ παρέσχε τὴν ἀπαιτούμενήν πιστώσιν 650.000 λιρῶν.

Συμφόνως πρὸς τὰ ἐγχριθέντα σχέδια, προβλέπεται ἡ κατασκευὴ νέου προβλήτος διὰ τὴν σύγχρονον πλεύσιον ὥστε συνήθοντας μεγέθους φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, ἡ ἀνέγερσις καὶ ἀλλων λιμεναπληκτῶν καὶ ὑγρανικῶν ἐξοπλισμῶν τῶν λιμενικῶν ὑποδιμώμάτων. Λέσσον νὰ προστεθῇ, διότι παρὰ τὰς ἀπόφασεις ταύτας ὡριμένοι ἐμποριοί κύριοι τῆς Παλαιστίνης ἐξαπολούμενοι νὰ προστηρίζονται τὴν ιανάγκην λιμενικῶν βελτιώσεων καὶ εἰς τὴν Γιάφαν, μὲ τὸ ἐπιχειρηματία, διότι δύνεται διάλικων τῆς Παλαιστίνης.

Οξύς ναυτιλιακὸς ἀνταγωνισμὸς

· Ο ἐπικρατῶν εἰς δύλους τοὺς θαλασσίους τομεῖς ἀνταγωνισμὸς καὶ ἡ παντοῦ σχεδίου ἀντισταμένη πληθωρικὴ κορητικότης, ηρξισαν ἀπὸ τοὺς νὰ ἐπιχειρεῖσαν καὶ τὰς ἐξ τῆς 'Αδριατικῆς' τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν 'Εγγύς Ανατολήν'. Ή διὰ τῆς 'Ισραηλίτης' μεταναστεύσεως πρὸς τὴν Παλαιστίνην ἀναπτυγχήσας ἐξαισική ἐπιβατική κίνησις τῶν δύο τελευταίων ἐτῶν καὶ ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἐπιβατηριακή δραστηριότητης τῶν 'Εβραιών μεταναστῶν εἰς ὁργάνωσιν καὶ εὐημερίαν τῆς 'Εδεσσῆς αὐτῶν ἑστίας, παρέσχε λαβῆντας εἰς τὴν καθιέρωσιν καὶ νέων τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὰ Παλαιστινιακά δύτατα. Μέχρι πρὸ τοῦ 'Απο-'Ανατολήν, δύο ηρξαν αἱ κύριαι γραμμαὶ πρὸς τὴν Γιάφαν καὶ τὴν Χάιφαν, ἡ τοῦ 'Αόδδ Τριστίνος' ἀπὸ ἐνός, τὸ διπόνον καὶ ἐκαρπόθη τῆς μεγαλυτέρας μερίδος τῆς δύλης μεταναστευτικῆς κινήσεως καὶ ἡ τῆς Γιονγκούσλαντίκης 'Dubrobacka' ἀφ' ἑτέρου, ἥτις κυρίως ἐξηγερεῖται τὰς ἐξ δαλματικῶν καὶ Σούδας ἐξαγωγὰς εἰς γενικὰ εἴδη καὶ κυρίως εἰς ταμέντα καὶ κύλειαν.

· Η λορδόροπος αὐτῆς κατανομὴ τῶν ὑπηρεσιῶν 'Αδριατικῆς—Παλαιστίνης διεταράζει πρὸ μηνὸς ἀπὸ τὴν ἐμπάνσιν τοῦ πρότου 'Ισραηλίτικον σκάφους, τοῦ 'Tel Aviv' τοῦ z. Bernstein, ἐπὶ τὸν ὄποιον κυματίζει ἡ κυανόλευκος 'Ερεζ Ισραήλ'. Παραλλήλως ἀναγγέλλεται, διότι ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Μαΐου προστίθεται εἰς τὴν ἀντιτέφω κα-

LAMBERT BROTHERS

LONDON E.C. 3. LIMITED

COAL SALE & PURCHASE OIL

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

Also at

CARDIFF: The Exchange.
NEWPORT, MON: 69, Dock Street.
PORT TALBOT: Exchange Building.
NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Buildings. TYNE DOCK: 67, Hudson Street.
BLYTH: 19, Ridley Street.
WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

GLASGOW: 78 St. Vincent Street
METHIL: 82, East High Street.
BURNTISLAND: 20, High Street.
HULL: Prudential Buildings.
GRIMSBY: 9, Cleethope Road.
IMMINGHAM: Dock Office.

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 CV.	BERMUDA
CANADIAN UNITED STATES	
SOUTH AMERICAN, JAPANESE	
SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C.	

τεύθυνσιν και ή Γιονγκοσλαβική γραμμή την ίδρυσιν της όποιας άπειράσιος το «Γιονγκοσλαβικόν Λόδδ» διά τῶν ὑπερωκεανίων του «Βασιλίσσα Μαρία», «Πριγκήπισσα "Ολγα» και «Βασιλεὺς Πέτρος». Ο συναγωνισμὸς ἐπομένως οξύνεται και τὸ «Λόδδ Τριεστίνο» ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην ἀμέσου τονώσεως τῆς γραμμῆς του πρὸς τὴν Παλαιστίνην. Διέθεσε πρὸς τοῦτο, διὰ σειρᾶς ταξιδίων, τὸ ὑπεροχεάνιον «Roma» 32.583 τ. γκρός (τοῦ 1926), μετέφερε δὲ εἰς τὴν ὑπεροχεάνιαν Τριεστίνης—Παλαιστίνης—πρὸς ἔνιοτον τοῦ ἀπὸ καιροῦ διατεθέντος ἀπὸ «Gerusalemē» 8052 τ. γκρός (τοῦ 1920)—καὶ τὰ λαϊνερὸς «Amazonia» 7039 τ. γκρός (τοῦ 1916) καὶ «Pilsna» 8040 τ. γκρός (τοῦ 1918), ἀτίνα καὶ μετωνομάσθησαν «Palestina» τὸ πρῶτον καὶ «Galilea» τὸ δεύτερον, ἐνῷ τὸ ὑπάρχον εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Ἰταλίας—Συρίας—Παλαιστίνης—Αἴγαπτον μικτὸν μόνος ποτε «Palestina» 2747 τ. γκρός (τοῦ 1928) μετωνομάσθη «Cilicia».

Ἄλλα δὲν ἀνησυχεῖ τὸ «Λόδδ Τριεστίνο» μόνον. Καὶ ή «Ντονιπροβάσκα» ἀπηρθύνθη πρὸς τὴν κυβέρνησιν τοῦ Βελγιαδίου ἐπιδιόκουσα νὰ ματαίωσῃ τὴν νέαν πρὸς τὴν Παλαιστίνη γραμμὴν τοῦ «Γιονγκοσλαβικοῦ Λόδδ». Ἱνα μὴ προσύψῃ ἐσωτερικὸς συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν δύο τούτων Γιονγκοσλαβικῶν ἑταῖρων. Εἰς ταῦτα προστίθεται ἡ ἐπὶ τῆς Παλαιστίνης πληροφορία, καὶ ἡνη «Palestine Shipping Company» ὑπέβαλεν αἰτησίν εἰς τὰς ἀρχὰς ζητούσας ἐπιχορήγησιν διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ταχυδρομείου. Μέχρι οἱμέρον, ἐπαρπόντο τῶν ταχυδρομικῶν ἐπιχορήγησεν, αἵτινες—κατὰ Γερμανίαν ἐφημερίδα—ἀνέρχονται εἰς 50.000 λίρας ἐτησίως, τὸ «Λόδδ Τριεστίνο» καὶ μερικά ἄλλα διαφόρων σημαντικῶν σκάφη.

Πολωνία

Νέαι γραμμαὶ πρὸς τὴν Γδύνιαν

Αἱ κυβερνήσεις Πολωνίας καὶ Βουλγαρίας μελετοῦν τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἴδρυσιν τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ Βάργας καὶ Γδύνιας, τὴν δοποῖαν θὰ ἔχουσε τοῦν ἐναλλάξ Βουλγαρικὰ καὶ Πολωνικά ἀτμόπλοια. Ἐγνόθη ἐπίσης, ὅτι ἡ ἑταῖρα «Oceania» τοῦ Σουσάκ, πρόκειται καὶ αἵτις νὰ καθιερώσῃ τακτικὴν γραμμὴν ἐξ Ἀδριατικῆς πρὸς τὴν Γδύνιαν, μὲ προσεγγίσεις εἰς ὅλους τοὺς κυριωτέρους ἐνδιαμέσους λιμένας τῆς Δυτ. Εὐρώπης.

Σοβιετική Ρωσσία

Τὰ μειονεκτήματα τῆς ναυτιλίας

Εἰς μίαν τελευταίαν ἔκθεσιν τοῦ Ρώσου Ἐπιτρόπου τῆς Ναυτιλίας, περιέχονται ἐνδιαφέρονται πληροφορίαι περὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὸ παρελθόν ἦτος καὶ περὶ τῶν βασικῶν αἵτιον, ἀτίνα ἐδυσχέραντα τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ σχεδίου τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν. Ἐν συγχρίσει πρὸς τὸ 1933, παρουσίασαν αἵτις αὐτῆσιν, μία δὲ σειρὰ λιμένων καὶ μερικαὶ διωδεκάδες σκαφῶν ἀναφέρονται μὲ εὐθημον μνείαν, διότι ἡδυνήθησαν νὰ πραγματούησουν μέγα ποσοστὸν τῶν προβλέψεων τοῦ σχεδίου.

Οὕτω αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ ηὔηθησαν κατὰ 39.5 ο.ο. (22.100.000 τόννοι ἔναντι 15.900.000 τ. τοῦ 1933) καὶ κατὰ 13.1 ο.ο., προσειμένον διὰ τὰ διαυθέντα μίλια. Ἐννοεῖται ὅτι, παρὰ τὴν ἀνάτερον ἀνάπτυξιν, τὸ σχέδιον ἐπραγματούηθη μόνον κατὰ ποσοστὸν 20.9 ο.ο. (μετεφέρθησαν, δηλαδὴ, 22.1 ο.ο., τόννοι, ἔναντι τῶν προβλεπομένων 24.3 ο.ο., τόννων), κανένα δὲ τρῆμα τοῦ Κρατικοῦ στόλου δὲν κατέρρεσε νὰ ὀλοκληρώσῃ τὸ σχέδιον.

Οφείλεται τοῦτο—κατὰ τὸν κύκλον τῆς Μόσχας—εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Κεντρικὴ διεύθυνσις καὶ αἱ τοπικαὶ διοικήσεις τῶν τμημάτων τῆς «Σόβιτοργκφλοτ» ἡκολούθησαν ἵδια ἐγάστηση συντήρησαν διεκπεραιώσεις ἐγασίας, χωρὶς νὰ λάβουν ὑπ' ὄψιν των τὰς ἐν προκειμένῳ κυβερνητικὰς ὁδηγίας. Παράγοντες ἐπίσης βασικοί, ἐπὶ τῶν δοποῖων προσέκοψεν ἡ Σοβιετικὴ προσπάθεια, ἵσαν αἱ γραφειοκρατ-

καὶ μέθοδοι αἱ ἀπικρατοῦσαι εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἡ χαλαρὰ πειθαρχία τῶν πληρωμάτων, ἡτὶς ἔγένετο πρόξενος σοβαροῦ ἀριθμοῦ θαλασσῶν ἀτυχημάτων, ἡ Ἑλλειψις τοῦ πνεύματος ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἐγκατεστάθησαν τὰ Σοβιέτ καὶ κατηγορίοι τὸ πόθων πεντατεῖς σχέδιον, ἡ Σοβιετικὴ ναυτιλία δὲν κατέχει οὔτε ἔνα τάνκερ. Ήρχονται τότε, χάριν τῶν ὀλογένων αὐξανομένων ἔξαγωγικῶν ἀναγκῶν τῶν σεντόνων φορτιών, νὰ ναυλώνωνται ἔνα δεξαμενόπλοιον καὶ νὰ ἀγοράζωνται εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς τοινάτη, ἐνῷ παραλλήλων ἐπέθησαν καὶ ἐπὸ ναυτιλήγονταν τὰ ποτίστη εἰς αὐτῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νικολάεφ. Ἡδη, κατὰ τὰς ἐπὶ Μόσχας ἀνανοινόσεις, ὁ Σοβιετικὸς στόλος τῆς Μανύρης Θαλάσσης περιλαμβάνει εἰς τὴν διαναμίν τοῦ 20 τάνκερς ὅλης ζημιτικούς ποτε 51.438 τοννῶν φορτίου. Ἐξ τῆς ζημιτικότητος αὗτης τὰ 58 ο.ο. αναφέρονται εἰς πλοῖα ἡλικίας μικροτέρας τῶν πέντε ἑτοῖν καὶ τὰ 77 ο.ο. κινούνται διὰ μηχανῶν ἐστορεικῆς καύσεως.

Ἡ μεταφορικὴ ἴγανότης τοῦ στόλου τούτου δεξαρτάται ἀπὸ τοὺς ἐν τῇ ξηρᾷ ὁργανισμοὺς τοὺς ἐπιφροτισμένους μὲ τὴν ἐπιμελείαν τῶν φορτερφορτώσων γενετῶν φορτίουν. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἀρχετὶ πρόσδος ἐπετελέσθη εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Βατούμη, Τούναφ καὶ Νοβοροσίσκης. Εἰς Βατούμη, ἔνα δηλαδὴ ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα ἔξαγωγικὰ κέντρα πετρελαίουν ἐν τῷ Κόσμηφ, εἶναι δυνατὴν ἡ φόρτωσις 1500 τ. ώραίων, ἐνῷ καὶ εἰς τὴν Οδησσόν, Μαριούπολιν κ.λ.π. λιμένας τῆς Μανύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Αζούρικῆς σημαντικαὶ ἐπηγέρθησαν βελτιώσεις εἰς τὰ τεχνικά μέσα, χάριν διευζόλενσεως τῶν ἐφορτιώσων πετρελαιούν, τῶν μεταφερομένων διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν διαφόρων κρατικῶν ὁργανισμῶν.

Αἱ πρόσδοι τῆς ποταμοπλοΐας

Ἄξιοσημείωτος είναι καὶ ἡ αὐξησης τοῦ Σοβιετικοῦ στόλου τῶν ποταμοπλοΐων, διὰ τὸ ὅλον ἰδαπανήθησαν 100 ἔκατ., φούβλα τὸ 1933 καὶ 127 ἔκατ. φούβλα τὸ 1931, μεγαλύτερα διὰ δαπάνη προβλέπεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος. Οἱ στόλοι τῶν Ρωσοπόντων ποταμοπλοΐων θεορεῖται ὡς μεγάλεργος τῆς Εὐρώπης, ἡ δὲ σημαντικὴ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπανέηρηση του ὀφείλεται εἰς τὴν προσθήκην καὶ τάνκερς διὰ τὰς ποταμίους μεταφορὰς μέσοφ τοῦ Βόλγα. Τὰ σχάρη ταῦτα ἔχουν μῆκος 174 μέτρων καὶ πλάτος 21, ρυμουλκοῦνται δὲ ὑπὸ φρουρούν μῆκος 174 μέτρων καὶ πλάτος 21, ρυμουλκοῦνται δὲ ὑπὸ φρουρούν μῆκος 1200 μίτρων.

Παραλλήλων τοῦ ηὔηθησαν καὶ τὰ φορτία. Τὸ 1933 μετεφέρθησαν διὰ τὸ δικτύον τῆς ποταμοπλοΐας 48.1 έκ. τ. ἐπιπορειῶν, τὸ 1934 μετεφέρθησαν 57 έκατ. τ. τὸ δὲ σχέδιον διὰ τὸ 1935 προβλέπει τὴν μεταφορὰν 66 έκατ. τόννων. Ἐξ τῶν ποσοτήτων τοῦ 1933 τὰ 6.9 έκατ. τόννων ἥσαν πετρελαίου καὶ 3.5 έκατ. τ. οίκοδομαί τὰλα, τῶν δύο τούτων δὲ εἰδῶν ἡ πετρελαίου μῆκος ηὔηθησαν τὸ 1934 εἰς 7.2 έκατ. τ. διὰ τὸ πετρελαίου καὶ εἰς 5.2 έκατ. τ. διὰ τὰς οίκοδομικὰς τὰλας. Οἱ διὰ τῶν ποταμίων συγχονοντῶν μεταφερόμενες ἐπιβάται ἐφθάσαν τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 38.5 έκατονμύρια. Ἐβελτιώθησαν ἐξ ἀλλον—κατὰ τὰς αἵτις πάντες ἐπὶ Μόσχας πληροφορίας—καὶ τὰ μηχανὰ μέσα φορτοενφορτώσων τῶν παραποταμίων κέντρων ἀπὸ 15 εἰς 24 ο.ο. τοῦτο τὸ

Αἱ ἔξαγωγαι τῆς ξυλείας

Οσον ἀφορᾷ τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς ξυλείας ἀναφέρεται, ὅτι αἱ οἰκονομικαὶ σχέσεις Σοβιέτ καὶ Μεγάλης Βρεταννίας ἀναπτυγθεῖ-

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 & Kulikundis 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

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

σαι κανονικῶς ἀπὸ τῆς 17ης Φεβρουαρίου π.ε. καὶ ἐγένεντον, ὅτε ἐπεγάφη ἡ Ἀγγλοσοβιετική ἐμπορικὴ συμφωνία, συνετέλεσαν εἰς τὴν τόνοιν τῶν ἔξαγονδων Ρωσικῆς ἔντειας. Διὰ τὸ εἶδος τοῦτο ἐνδιαφέρονται ἀπολέντοις οἱ Βρετανοὶ καταναλωταί, διότι ἡ ζήτησης εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγορὰν εἶναι ἀδύνατον νὰ καλυφθῇ ἀπὸ ταῖς εἰσαγογαῖς Καναδικῆς ἔντειας. Παρ' ὅλην τὴν παρατηρηθεῖσαν αὐξήσιν κατὰ τὰ τελευταῖς ἑτη τῶν εἰσαγογῶν ἔντειας ἐκ Καναδᾶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, λόγῳ τῆς μειώσεως κατὰ 10 οῷ τῶν εἰσαγωγῶν διασώμων, εἰς ἐκτέλεσιν σχετικῆς ἀποφάσεως τῆς Ἀντοχορατορικῆς διασκέψεως τῆς Ὀττάβας, ἐν τούτοις ἡ Καναδικὴ ἔντεια, βαρυνομένη πάντοτε μὲ ὑψηλὸν κόστος μεταφορᾶς, δὲν δύναται νὰ ἀνταγωνισθῇ τὴν ἔντειαν τῶν Εὐρωπαϊκῶν προσελεύσεων.

Κατὰ τὴν διάφορες τῆς διακοπῆς τῶν Ἀγγλοσοβιετικῶν ἐμπορικῶν σχέσεων καὶ τὴν περιόδου τῆς Ρωσικῆς ἀναδιοργανώσεως, τὰ Σοβιέτ δὲν ἔξηγον φορτία ἔντειας εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἡ ἀγορὰ τῆς ὁποίας εἰχει στραφῆ πρὸς κάλυψην τῶν ἀναγκῶν τῆς εἰς τὰς Βρετανίας, ἔξαγονδας ζύρος, κυρίως δὲ εἰς τὴν Σούνδιαν καὶ τὴν Φινλανδίαν. Μετὰ τὴν ἐπανάληψην τῶν σχέσεων μὲ τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν σύναψην τῆς πρώτης πολεοργίας συμφωνίας ἡ Βρεταννικὴ ἀγορὰ ἀπέβη καὶ πάλιν σοβαρός καταναλωτής Σοβιετικῆς ἔντειας, παρ' ὅλον τὸ ἐκδηλωθέντα ἐν τῆς Σκανδινανίκης ἀγορᾶς συναγωνισμόν. Οὗτο, τὸ 1934 τὰ Σοβιέτ — παρὰ τὴν ἐν Σούνδιας καὶ Φινλανδίας ἀντίδρασιν— ἔγραψαν τὴν εἰσαγογὴν εἰς τὴν Ἀγγλίαν 350.000 στάνταρτς, ἐνῷ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐπέτευχον ν' αὐξήσουν τὴν ἀνωτέρῳ ποσότητα εἰς 400.000 στάνταρτς.

Συρία

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τῆς

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τῆς Συρίας καὶ τοῦ Αιμάνου, δύο χωρῶν αἱ ὄποιαὶ τελοῦν, ὡς γνωστὸν, ὑπὸ τὴν Γαλλικὴν ἐπιφορῆν, κατανέμεται μεταξὺ πέντε, κυρίως, σημαΐων, τῆς Ἰταλικῆς, Γαλλικῆς, Ἀγγλικῆς, Ἐλληνικῆς καὶ Γερμανικῆς. Ἡ συμμετοχὴ ἐκάστης τῶν πέντε τούτων σημαΐων εἰς τὴν κίνησιν τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐνῷ συγκρίσει πρὸς τὸ 1933, ἔχει ὡς ἔχει:

Σημαία	'Αριθ. πλοίων		Τόννοι νέτ	
	1934	1933	1934	1933
Ἀγγλική	451	521	708.288	872.945
Ἰταλική	388	366	980.059	877.352
Γαλλική	217	192	885.330	819.380
Ἐλληνική	194	156	277.809	210.270
Γερμανική	113	72	195.963	121.865

Αἱ ἀνωτέρῳ σημαΐαι—πλὴν τῆς Βρεταννικῆς—παρουσίασαν αὐξήσιν ἔναντι τῆς ναυτιλιακῆς κίνησεως τοῦ 1933 καὶ ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα. Ἡ Βρεταννικὴ σημαία, ὥστε ἀφορᾶ τὴν προσεγγίσασαν χωρητικότητα, ἔρχεται τρίτη κατὰ σειράν, τῆς Γαλλικῆς ἐρχομένης δευτέρας καὶ τῆς Ἰταλικῆς πρότης, ἐνῷ ἡ Ἐλληνικὴ σημαία δετέρης, μὲ ἀρκετὴν αὐξήσιν, τὴν τετάρτην θέσιν καὶ ἡ Γερμανικὴ τὴν πέμπτην.

Ἡ παρατηρηθεῖσα αὐξήσις τῆς Ἐλληνικῆς σημαΐας δέοντας νάπλασθε ἀφ' ἐνός μὲν εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς τὰς διατηρουμένας ὑπὸ τῆς «Ἄυτοπλοίας τῆς Ἐλλάδος», ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὰς προσεγγίσεις σκαφῶν τῆς Ἐθνικῆς Ἀτροποίας.

Εἰδικότερον, εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς Βηρυττοῦ, σημειοῦται ἡ Ἰταλικὴ σημαία μὲ 205 πλοία 640.356 τόννων νέτ., ἡ Γαλλικὴ μὲ 109 πλοία 571.492 τόννων, ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 236 πλοία 404.237 τόννων, ἡ Ἐλληνικὴ μὲ 119 τ. νέτ 157.509 καὶ ἡ Γερμανικὴ μὲ 60 πλοία 105.881 τόννων. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσην τῆς Βηρυττοῦ, μόνον ἡ Ἀγγλικὴ σημαία παρουσίασε τὸ 1934 μείσων ἔναντι τοῦ 1933, ἐνῷ διαιταὶ ἄλλαι σημαῖαι είχον σηματικήν αὐξήσιν. Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις, τούναντίον, τοῦ λιμένος τῆς Τριπόλεως ἐνεφάνισε μείσων 5 οἱ ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ 7 οἱ αὐξήσιν εἰς τὴν χωρητικότητα. Εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν κατέπλευσαν τὸ παρελθόντος ἔτος 64 Γαλλικά πλοία 225.323 τόννων νέτ., 95 Ἰταλικά 183.171 τόννων, 116 Ἀγγλικά 173.105 τόννων, 68 Ἐλληνικά 60.612 τόννων καὶ 22 Γερμανικά 34.223 τόννων νέτ. Ἡ συμμετοχὴ τῶν ὑπόλοιπον σημαΐων ἦτο ἀσήμαντος.

ΤΗΛΕΦ. 36939
1589 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΖΑ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

Τουρκία

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Κων)πόλεως

Τὴν Κυρέρην τῆς Ἀγγλίας ἀπασχολεῖ πάντοτε τὸ ζήτημα τῆς ἀναπτύξεως καὶ ἀναδιογανώσεως τοῦ λιμένος τῆς Κων)πόλεως. Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ Τουρκικοῦ τύπου, ὁ ἀμύδος Τούρκος ὑπουργὸς μελέτῃ ἡ ἡπτομερῆ ἐκθεσιν, ὑποβληθεῖσαν εἰς αὐτὸν τελευταῖς καὶ ἀναφορούμενην εἰς τὰ πρακτικῶς μέτρα περὶ τῶν ἐνδεικνυόμενῶν διά τον λιμένα τῆς Κων)πόλεως μετρούμενον. Ἡ ἐν λόγῳ ἐκθεσιν βασίζεται εἰς τὰς γνωστὰς μελέτας τῶν πρώτων δικτύων τῆς έπαρχίας τοῦ λιμένος Κων)πόλεως κ.κ. Χαμδῆ καὶ Σονάτ, οἵτινες ἐπεσκέψθησαν τὸ παρελθόντος τὸν Πειραιά καὶ τὴν Ἀλεξανδρειαν, καθὼς καὶ εἰς ὑποδεῖξεις καὶ συστάσεις τῶν ἐμπορικῶν ἀπολούθων τῆς Τουρκίας, οἵτινες ἐμελέτησαν ἐπιτοπίως τὴν ὄγγανωσιν καὶ λειτουργίαν τῶν σπουδαστέων λιμενικῶν κέντρων τῆς Εὐρώπης καὶ τὸν Ἕνομένων Πολιτειῶν. Ἀναφέρεται ἀζόητη ὑπὸ τοῦ Τουρκικοῦ τύπου, ὅτι μελέταται καθὼς καὶ τῶν ἔξδιον ἀνθρακεύσεως καὶ τῆς ὑδρεύσεως τῶν πλοίων.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων)πόλεως

Διαρκοῦντος τοῦ Φεβρουαρίου διῆλθον ἐπ την Κων)πόλεως 636 ἀτρούμπλοια καὶ μότοροπτες συνολικῆς χωρητικότητος 1.399.949 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν τὰ 321 σχάρη 757.811 τ. προϊόρχοντο ἐπ την Δαρδανελλίον καὶ τὰ ὑπόλοιπα 315 τόννων νέτ 642.138 ἐπ Βοσπόρου, προσήγγισαν δ' εἰς Κων)πόλειν πρὸς ἀποβίβασιν ἐπιβατῶν ἡ διενέργειαν φορτεψοφτούσων 181 μόνον πλοία, ἐνῷ τὰ λοιπά 455 διῆλθον ἐκεῖθεν τράνζιτο. Ἡ Ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατανέμεται εἰς 22 οἰκιαίας, ἐπ τῶν οποίων αἱ καθὼς δέκα πρότινα εἰνεῖς αἱ κάτωθι :

Ίταλική	102	τ. νέτ	267.257	Τουρκική	88	τ. νέτ	107.401
Ἀγγλική	87	>	202.674	Ρουμανική	28	>	51.973
Νορβηγική	52	>	182.753	Γερμανική	23	>	50.267
Σοβιετική	75	>	170.628	Γαλλική	9	>	38.493
Ἐλληνική	105	>	148.708	Ολλανδική	16	>	36.519

Εἶναι γραπτηριστικόν, ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ σημαία, κατέπλεσεν ἀπὸ τῆς δευτέρας θέσεως, τὴν ὁποίαν συνήθως ἐργάτει, εἰς τὴν πέμπτην θέσιν, μολονότι ἡ κίνησις της, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ Φεβρουαρίου 1934 οἰκειοῦται μὲ αὐξήσιν κατὰ 11 πλοία καὶ 18.300 τόν. Αἱ λοιπαστικαὶ ἐσημείωσαν τὰς ἀπολούθους διακυμάνσεις ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ πλεύσης, ἡ Ἀγγλικὴ μείσων 12 πλοίων καὶ 9919 τ., ἡ Νορβηγικὴ αὐξήσιν 17 πλοίων καὶ 66.349 τ., ἡ Σοβιετικὴ αὐξήσιν 9 πλοίων καὶ 22.314 τ., ἡ Γερμανικὴ μείσων 5 πλοίων καὶ αὐξήσιν 2850 τ., ἡ Ολλανδικὴ μείσων 6 πλοίων καὶ 17.536 τ., ἡ Γαλλικὴ μείσων 2 πλοίων καὶ 2993 τ., ἡ Ρουμανικὴ μείσων 5 πλοίων καὶ 10.436 τ. καὶ ἡ Ισπανικὴ μείσων 7 πλοίων καὶ 25.669 τόννων νέτ.

ΚΑΤΑΒΛΗΣΙΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

Λ.Π. 36.000 000



ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΑΠΟΒΕΜΑΤΙΚΑ

Λ.Π. 15.000.000

ΤΖΕΝΕΡΑΛ,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΓΓΑΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Λ.Τ.Δ.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ—ΠΥΡΟΣ—ΖΩΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1885

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ καὶ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

"Ι.Δ.ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ,, A.E.

ΑΘΗΝΑΙ—Πλαταναγκούλου 11α

(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 21-749)

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ · Νοταρά 95

(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491)

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΗΠΡΟΣ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΓΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΡΓΥΝΗΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΑΣΦΕΝΕΙΩΝ, ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΡΑΥΣΕΩΣ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ, ΑΙΟΣΚΕΥΩΝ, ΚΛΟΠΗΣ Κ.Α.Π.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

'Από τήν κίνησιν τής ναυτιλίας μας

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς Α.Ε. «Ἐλλήνικὴ» Ἀγγλικὸν φορτηγὸν λάινερ «Lionovo» 1911 τ. γκρός, τοῦ 1909, παραλαβὴν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χούλλ., διόπου ἐτέλει ἐν παροπλισμῷ ἀπὸ τῆς 21ης Ὁκτωβρίου π. ἡ., ἐτέθη ὑπὸ Ἐλλήνικὴν σημαῖαν καὶ μετωνόμασθη «Τουρκία».

'Η ἐκκαθάρισις τοῦ λιμενικοῦ σώματος

Ἄπο τῆς προίας 28ης Μαρτίου ἔγκατεστάθη εἰς τὴν Δῆναν τοῦ Ε.Ν. ὁ ἐπιστρατεύθεις πρωτοδίκης κ. Οἰκονομόπουλος καὶ ἥξατο ἐνεργῶν τακτικὰς ἀνακρίσεις πόδις ἔχαριθμων τῆς στάσεως διαφόρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν κατά τὴν ἔκρισιν τοῦ ἐπαναστατικοῦ συνήματος. Ἐπίση; ἀπαγα τὰ λιμεναρχεῖα διετάχθησαν νὰ πεφατίσουν τὸ ταγύτερον τὰς διεξαγομένας σχετικὰς ἀνακρίσεις καὶ νὰ ὑποβάλουν τὰ πορίσματα των. Μετὰ τὴν συγχέντωσιν ὅλων τῶν ἀνοιτέρω στοιχείων καὶ τῶν καταμερισμῶν ὅλην τῶν τυχὸν ἐνεργούμενων εἰς τὸ κίνημα, θὰ ἐνεργηθῇ—ἀσχέτως πρὸς τὴν ποινικὴν δίωξιν—καὶ εὐρεῖα ἐκκαθάρισις τοῦ λιμενικοῦ σώματος.

Νέα ναυτικὰ διπλώματα

Υπὸ τῆς Δημοσίεως τοῦ Ε.Ν. ἀπερασίσθη, ὅπως τὴν 15ην Ἀπριλίου ἐνεργηθοῦν ἐνώπιον τῶν ἀρμοδιῶν ἐπιτροπῶν ἔξετάσεις διὰ τὴν ζούγητον διπλωμάτων ἀτμομηχανικῶν, μηχανικῶν ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ πρακτικῶν μηχανικῶν, καθὼς καὶ ἀδειῶν μηχανοδηγῶν.

Ναυτικὰ ταμεῖα εἰς Τουρκίαν

Ο ἐν Ἀθήναις γενικὸς πρόξενος τῆς Τουρκίας δι' ἐγγράφων του πρὸς τὰ Ταμεία Προσοίας ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. καὶ Κατοπτέρων πληρωμάτων παραγαλεῖ νὰ τῷ χορηγηθῶσι πληρωφορίαι περὶ τῆς οργανώσεως καὶ τοῦ τρόπου τῆς λειτουργίας των, προκειμένου νὰ ἴδουθον παρθένοι οργανισμοὶ καὶ εἰς τὴν Τουρκίαν.

'Η ύπόθεσις τοῦ ἀ)π «Μιχ. Ν. Μαρῆς»

Η Ἀγγλικὴ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία «London Assurance Company» ἐφεστίβαλε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν τοῦ λόρδου δικαστοῦ Mackinnon, τὴν ἐδοθεῖσαν, ὡς γνωστόν, τὴν 22ην Φεβρουαρίου τοῦ ἡ., καὶ διὰ τῆς οποίας ὑπερχεοῦτο νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ἰδιοκτήτη τοῦ ναυαγίσαντος εἰς τὰ Λαλαματικά παράλια φορτηγοῦ «Μιχαὴλ Ν. Μαρῆς» 12.000 λίρας, ποσὸν δὲ ὡς ἐκαλέπτοντο παρ' αὐτῆς οἱ κίνδυνοι ὀλικῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου τούτου.

'Επισκεναὶ φορτηγῶν

Ἐξετέλεσαν κατὰ τὸ παρελθόν 15θέμερον ἐπισκενάς ἡ ἐδεξαμενισθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγὰ «Ἀρέθουσα» καὶ «Ἀσπασία» εἰς τὸ Μπλάϊθ καὶ «Καλλιόπη Σ.» εἰς τὸ Μίδδλεσμπρο.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ φορτηγὸν «Νικόλας Πατέρας» 3435 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1906 ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Κ. Α. Πετρούτσην ἀντὶ τιμῆς 6300 λιρῶν.

Πωλήσεις φορτηγῶν πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἀργοῦν εἰς Πειραιά ἀπὸ τῆς 19ης Ιουλίου 1931, ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαῖαν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Ασπασία» 3571 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Π. Γ. Καλλιμανοπούλου εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς ἀντὶ 8000 λιρῶν, ἥτοι πρὸς 45)— κατὰ τὸν γκρός.

—Ἐπίσης ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους διαλυτὰς ἀντὶ 4700 λιρῶν τὸ φορτηγὸν «Ἀναστ. Πετρούτσης» 3025 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1899.

—Ἡ τιμὴ τῆς πωλήσεως εἰς Ἰταλοὺς πρὸς διάλυσιν τοῦ φορτηγοῦ «Δημ. Ν. Ράλλιας» 3534 τ. γκρός (τοῦ 1899) είναι λίρα 5150.

—Ἐπολήθη ἐπιστὶς τὸ ἀργοῦν εἰς τὴν Βενετίαν, συνεπεία ζημιῶν ἐπειδαρέσεως, ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαῖαν φορτηγὸν «Γεώργιος» τοῦ κ. Σαμπονιάρη, εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς ἀντὶ 2500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι 2040 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1904.

—Εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς ἐπωλήθη ἀζόμη ἀντὶ τιμῆς 7200 λιρῶν καὶ τὸ φορτηγὸν «Χαράλαμπος» τὸν κ. κ. νίδν' Αντ. Γιαννούλατον. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι τ. γκρός 4389 καὶ ναυπηγήσεως 1901, ἡ δὲ τιμὴ τῆς πωλήσεως του ἀντιστοιχεῖ πρὸς σελ. 33—κατὰ τὸν γκρός.

Νέαι ναυτικαὶ ἐταιρίαι

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἴχομεν ἀναγράψει τὴν ἴδρυσιν τῶν δύο νέων ἀνωνύμων ναυτικῶν ἐταιρίων «Ναυσικά» καὶ «Φαῖδρος». Τὸ ἐταιρικόν κεφάλαιον τῆς ἐταιρίας «Ναυσικά», ὄλοσχερῶς καταβλῆθεν, είναι 7.000.000 δρ., διαιτεθὲν εἰς 7000 μετοχάς τῶν 1000 δρ. ἐξάστη. Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς πρότης ἔξεστις ἀπηγόρισθη ἐπ τῶν κ. κ. Νικ. Β. Ρεθύμνη, Μηνᾶ Ε. Διαράκη, Σπ. Ι. Καλλιμένη, Δημ. Σ. Γρίνη καὶ Φιλ. Α. Κότση. Τὸ ἐταιρικόν κεφάλαιον τῆς Α.Ε. «Φαιδροῦ», ὄλοσχερῶς καὶ αὐτὸν καταβλῆθεν, ἀνέργετα εἰς 6.000.000 δρ. καὶ διηγόμην εἰς 6000 μετοχάς τῶν 1000 δρ. ἐξάστη, τὸ δὲ διοικητικὸν τῆς συμβούλιον διὰ τὴν πρότην ἔξεστιν είναι τὸ αὐτὸν μὲ τὸ τῆς ἐταιρίας «Ναυσικά».

Αἱ ἀρχαιρεσίαι τῶν πλοιάρχων

Κατὰ τὰς τελευταῖς διεξαγθεῖσας ἀρχαιρεσίας τῆς «Πανελλήνιον Ἐπαγγελματικῆς Ἐνόσεως Πλοιάρχων τοῦ Ε.Ν.» κατηγοριθμὴ ἡ νέα αὐτῆς διοίκησης διὰ τὴν περίοδον 1935—36, ὡς ἔξης: Γεώργιος Τούλ. Βαρδαρίας πρόεδρος, Λαζαρ. Μιχαλόπουλος καὶ Δημ. Κονᾶς ἀντιπρόεδροι, Αναστ. Ματοφίκος γεν. γραμματεὺς καὶ Χαριδ. Κεραμόπος ταμίας.

Τὰ κατασχεθέντα πλοῖα

Τὸ κατασχεθὲν εἰς Κρήτην, κατόπιν ἐντολῆς τῆς Ελλήνικῆς κυβερνήσεως τάνκερ «Ναυσικά» τοῦ κ. Κ. Βενιζέλου, ὡδηγήθη ὑπὸ νέου πληρωμάτος, ὑπὸ τὸν πλοίαρχον καὶ Βάττισμαν, εἰς τὸν Ναϊσταθμὸν τῆς Σαλαμίνος. Ἐπίσης ἐκοντοποιήθη κατάσχεσις τῶν 30 οῷο τοῦ φορτηγοῦ «Ποσειδών» τοῦ ίδιον, διετάχθησαν δὲ αἱ προξενικαὶ ἀρχαὶ, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ὀποίων ὑπάγονται οἱ λιμένες Χάρδοις καὶ Σάντος, νὰ κοντοποιήσουν κατάσχεσιν ἀπὸ μέρους τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου, τοῦ φορτηγοῦ «Μαρία Ν. Ρούσσου» καὶ τοῦ τάνκερ «Νικήτας Ρούσσου», βάσει τοῦ «Αναγαπτικοῦ Νόμου» περὶ δημιεύσεως τῶν περιουσιῶν τῶν ὀπωδήποτε ἀναμιχθέντων ἡεννοπάραντων τὸ κίνημα. Τὰ κατασχεθέντα σκάφη, ἀμφὶ τῶν ἀναγραμμάτων ἔντειον διατηροῦνται στηριζόμενα.

Σταθμὸς φαδιοφωνίας

Προσεκμένον ἐντὸς τῶν προσεζῶν μηνῶν νὰ ἐφοδιασθοῦν τὰ ἀποτοποῖα σκάφη διὰ ἀσυρμάτου τηλεφώνου, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀσυρμάτου τηλεγράφου των, ἡσιγιαν ἡδη αἱ ἐργασίαι εἰς τὸν σηματοφορικὸν σταθμὸν τοῦ λιμένος (λόφος Σταυροῦ) διὰ τὴν ἐγκατάστασιν φαδιοτηλεφωνικοῦ σταθμοῦ.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν

παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν

«Livorno» Ἀγγλικὸν, ἡγοράσθη ἀντὶ 7200 λιρῶν παρὰ τῆς ἀνωνύμου ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἐλλήνικη». Είναι εἰδίκον σκάφος διὰ τὴν μεταφορὰν γενικῶν φορτίων, 1911 τόννων γκρός, 1079 τ. νέτ καὶ φορτίον τῶν 3826 τόννων, ἔχει πλάσιον «British Corporation», κατεστενάσθη δὲ τὸ 1909 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Earle & Co, Ltd», τοῦ Χούλλ. Φέρει ἐν κατάστασιν παρὰ σελτερο—ντέξ, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 300.2 ποδῶν, πλάτους 42.5 καὶ πλευροῦ ὑψοῦ 17.6 ποδῶν. Λίμνανται τοῦ, κατασκευῆς «Amosa & Smith, Limited», τοῦ Χούλλ καὶ δυνάμεως 217 ὄνομ. ἔπιπον, είναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 22", 35" 59" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 39 ἵντσον.

«Talabot» Νορβηγικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Α. Δ. Κουμάνταρον ἀντὶ 14.750 λιρ. Είναι εἰδίκον σκάφος 7777 τ. γκρός, 5912 τ. νέτ καὶ d.w. 11.700 τόννων, μὲ ἐμφορτον βάθυσμα 30.6 ποδῶν, κατεστενάσθη δὲ τὸ 1917 (Ιανουάριον) εἰς τὰ Αμερικανικὰ ναυπηγεῖα «Union Iron Works Co», τῆς πόλεως Alameda τῆς Καλιφόρνιας καὶ ἔχει σερβέο No 1 τοῦ 1934. Χύδον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χρῆμα διαθέτει 610.000 π.π., διὰ δέματα 576.000 π.π. καὶ διὰ μπλώνες 20.380 π.π. «Ερμα» ὑπὸ τοῦ ζημιούποιει 2504 τόννους.

Φέρει δύο καταστρόφατα καὶ σελτερο—ντέξ, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 410.7 ποδῶν, πλάτους 56.3 καὶ διαγωνιού βάθους κυτῶν 29.3. Λίμνανται τοῦ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 600 ὄνομ. ἔπιπον, είναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27", 47", 78" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48" ἵντσαν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πιέσεις 220 λιρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

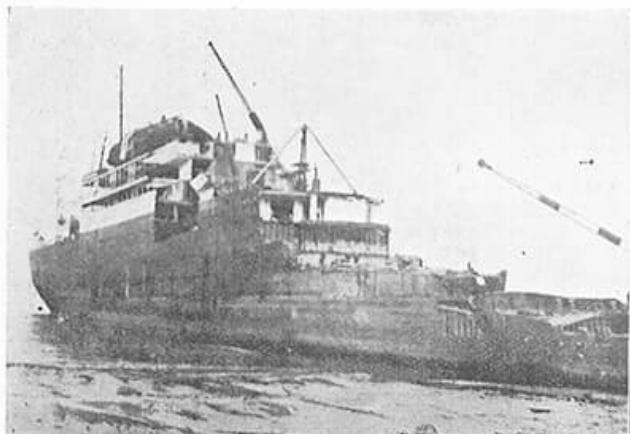
«W. I. Radcliffe» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κονιούκουντη, διὰ πελάτες τοὺς, ἀντὶ 10.500 λιρῶν. Είναι τόννων γκρός 6042, νέτ 3676 καὶ φορτίον 9500 τ. μὲ ἐμφορτον βάθυσμα 21.8

ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόῳδ κλάσιν 100 Α1, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1913 (Αργιλίου) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Craig Taylor & Co, Ltd», τοῦ Στόκτων καὶ ἔχει σερβέϋ No 1 τοῦ 1931. "Εφα μήδατος χωρητικούτης 1935 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ «λόγκ—μπρίτζ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκοντος 415 ποδῶν, πλάτους 55.6 καὶ πλευρικοῦ ὑψους 26.7 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 39, πεσόστεγον 241 καὶ ἐπίστεγον 45 ποδῶν. Λί μηχανά του, κατασκευής «Blair & Co», τοῦ Στόκτων καὶ δυνάμεως 370 δύν. Ἄπων, εἶναι τριπλύνδρον, μὲ διάμετρον συλίνδρων 28", 16", 75" καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48 ἵντοῦν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πιέσεως 180 λιτρῶν καὶ ἔνα βοηθητικόν, πιέσεως 120 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ Μαρτίου ἐπερφύλαξε μίαν ἕκτακτον δραστηριότητα εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ παλαιώσεως δήμου. Ἀπό τὰς τρεῖς αποσύδαιστέρας διὰ τὴν διαμηχανίαν τῶν διαλύσεων Χώρας, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, μία ἐντατικὴ ζητησίας παλαιᾶς χωρητικότητος ἐπεκράτησε. Η διλάτωσις τῶν ἀποθεμάτων παλαιῶν ὄλικοῦ, διπορισμός τῶν ἁπαγομένων ἐκ Βορ. Αμερικῆς φορτίων, δὲ ἐντατικός ἔξπλισμός τῶν διαφόρων χωρῶν καὶ ἡ ἔνερξης τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ «Ἀγγλικοῦ σχεδίου διαλύσεως—ναυπηγῆσεων», ὅπηρέν τοι κυριώτεραι συνιελεσταὶ τῶν πραγματοποιηθεισῶν εἰς εὐρυτάτην κλίμακα ἀγορῶν πλωτοῦ ὄλικοῦ πρός διάλυσιν. Ο! «Ἀγγλοι: πλοιοκτήται, οἴτινες ἐτέλους ἐν ἀναμονῇ τοῦ Κυβερνητικοῦ σχεδίου, ηρχισαν ἡδη πωλοῦντες πρός διάλυσιν τὰ εἰς χείρας των σκάφη, δοσοὶ δὲ στερεότειχοι διαθεσίμων παλαιᾶς χωρητικότητος, ἀγοραζούν παλαιά πλοια ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ τὰ μεταπωλοῦν, ὡς «Ἀγγλικά πλέον, εἰς Βρεταννοὺς διαλυτάς διὰ νὰ καρπωθεῖν τοῦ εὐεργετήματος τῶν κρατικῶν ἀμυντικῶν ἀμφιβολῶν τοῦ ναυπηγῆσεις. Αἱ τιμαὶ διεκπεροῦνται ἐπὶ σταθερῶς διετειμένων ἐπιπλέων. Προσβλέπεται δημος μία ὑφεσις τῶν τιμῶν διὰ τὴν Ἰταλικὴν ἀγοράν, ἀν ἐπιτραπῆ καὶ πάλιν ἡ ἐκ Β. Αμερικῆς



Τὰ ὑπολείμματα τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Minnetonka» χωρητικότητος 22.000 τόννων καὶ ἥλικιας μόλις 10 ἑταῖ. Διαλύσται εἰς «Ἀγγλικά ἐργοστάσια, σίσηχωγη φορτίων παλαιῶσιδήρου. Συνύθη φορτηγά σιάρη πωλοῦνται, ἀναλόγως τῶν δρων τῆς παραδόσεως καὶ τοῦ ἐν αὐτοῖς ὑπάρχοντος ὄλικοῦ ἀντὶ 30)—ἔως καὶ 33)—κατὰ τόννουν γκρές (τιμὴ εἰς ἥν ἐπωλήθη τὸ ἀπὸ «Χαράλαμπος»), τὰ δ' ἐπιβατικά ἀτμόπλοια πωλοῦνται ἀντὶ 40)—ἔως καὶ 45)—κατὰ τόννουν γκρές (τιμὴ εἰς ἥν διετέθη τὸ ἀπὸ «Ασπασία»).

Μεταξὺ τῶν πρός διάλυσιν πωληθέντων σκαφῶν κατὰ τὸ διαφέροντα 150ήμερον κατελάγοντο ἀρκετά τάνκερς καὶ τινὰ ἐπιδιατικά καὶ μικτὰ λάδινες. Τὰ περισσότερα δημος πλοια ἦσαν tramps φορτηγά. Η κυριώτερα πωλησίας ἦτο ἡ τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Minnedosa» τῆς «Canadian Pacific», 15.186 τ. γκρές (τοῦ 1918), ἀργοῦντος ἀπό πωλήση μηνῶν εἰς τὴν Αμερ-

Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
Ἀγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρόμ. Τηλέφ. 41-478. Πειραιᾶ.

ειν, ὅπου καὶ θὰ παραδοθῇ. Ἕγοράσθη τοῦτο, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται, ἀντὶ 40)—κατὰ τ. γκρές ἀπὸ Ἰταλίους διαλυτάς. Τρία ἀφ' ἑταῖρους γνωστά ὑπερωκεανά, ἐτερμάτισκαν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν καὶ ἔξιτάσθησαν εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ παλαιωσιδήρου πρός πώλησιν. Είναι ταῦτα διλικῆς χωρητικότητος 101.024 τ. γκρές καὶ προβλέπεται προσαγής ἡ πώλησίς του.

Πρόκειται περὶ τῶν Ἀγγλικῶν λάδινες «Mauretania», τετραελικούντου, 30.696 τ. γκρές (τοῦ 1907) περὶ τοῦ ὄπιστον γράφομεν εἰς ἑτέραν σελίδα μης καὶ «Saxon», τῆς «Union Castle Line», 12.385 τ. γκρές (τοῦ 1910), ἀργοῦντος εἰς τὸ Σκοτικόπιον ἀπὸ τετραελικάς καὶ τοῦ «Αμερικανικοῦ Leviathan». Τὸ τελευταῖον τοῦτο, λόγη τῶν βαρυτάτων ἡγιανῶν, ποι προκαλεῖ εἰς τὴν «United States Lines» ἡ πολυδάπανος ἐκτελλόντων τοῦ παρωπλίσθη ὀριστικῶν εἰς τὴν Νέαν Γόργην καὶ ἀποφασίσθη ἡ διάλυση του, δριστικός μάλιστα εἰς 400.000 δολαρίων τῆς πρώτης προσφορῆς διὰ τὴν ἀγοράν του. Τὸ «Leviathan» κατεσκευάσθη διὰ λαμπρὸν τοῦ «Βερσιογερμανικοῦ Λόδζ», τὸ 1914 τοῖς τὰ ναυπηγεῖστα «Blohm & Voss» τοῦ Αμερικανοῦ, διεκρούντος διὰ τοῦ παρθενικοῦ διευπολικός πόλεμος καὶ διὰ ἡδυνότητος νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Γερμανίαν, ἀποκλεισθὲν εἰς τὴν Νέαν Γόργην. Μὲ τὴν ἔξεδον τῶν Ήμερινῶν Πολιτειῶν εἰς τὸν πόλεμον περιῆλθεν, ὡς λεία πολέμου, εἰς τὴν Αμερικανικὴν κυβέρνησιν παρὰ τῆς δύο πολέων καὶ διετέθη ἀμέσως διὰ τὴν μεταφορὴν Αμερικανικῶν στρατευμάτων εἰς τὴν Εὐρώπην. Η «United States Lines» τὸ δρομολόγησε τὸ 1933, κατόπιν ἐπισκευῆς ἡτοις ἑστιώνιος 8.000.000 δολαρίων εἰς τὴν γραμμήν Σκοτικόπιον—Νέας Γόργης. Αὐτὸν πρόκειται ἡδη νὰ ναυπηγήσηση τοῖτον συνάτες, δμοῖον πρὸς τὰ ικανοποιητικῶν ἐργαζόμενα «Manhattan» καὶ «Washington». Τὸ «Leviathan» έθιστερίστο τὸ μεγαλύτερον σκάφος τοῦ Κέρδους μέχρι τοῦ 1931, διόπτε διὰ λαγῆς σκοπιμότητος (οἰκονομίαν ναυτιλιακῶν τελῶν) ἐμπιεύσθη ἡ χωρητικότητος του. "Οταν ἐναυπηγήθη, ἀνεγέρθη εἰς τοὺς νηγώνωνας μὲ 14.282 τ. γκρές, ὡς τὴν Αμερικανικὴν δημος καταμέτρησιν, μετά τὴν κατάσσοσιν του, εὔρεθη 59.956 τ. γκρές καὶ τὸ 1931 διὰ νέας ἀνακτημετρήσεως ἐνεργάρητη μὲ χωρητικότητα 48.943 τ. γκρές, τὴν δημοίαν καὶ διατηρεῖ μέχρι σήμερον.

* * *

Αἱ πωλήσεις τοῦ 150ήμερου περιέλαβον 40 ἐν δλφ σκάφη, διλικῆς χωρητικότητος 158.259 τ. γκρές, διτυναὶ καὶ κατατέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους διέκα σημαῖας:

Ἀγγλικά	16 τ. γκρ.	71.403	Γαλλικά	3 τ. γκρ.	7.319
Ην. Πολιτειῶν	7 τ.	24.368	Ολλανδικά	1 τ.	7.259
Ιαπωνικά	4 τ.	20.561	Σουηδικά	1 τ.	4.079
Έλληνικά	3 τ.	12.051	Φινλανδικά	1 τ.	603
Ιταλικά	3 τ.	10.300	Ισπανικά	1 τ.	313

Σύνολον πωληθείσης χωρητικότητος : 40 158.259

Τὰ πωληθέντα τρία Ἐλληνικά ἔσον τὰ ἀπὸ «Ἀναστάσιος Πετρούπολη», «Μαριέττα» καὶ «Χαράλαμπος». Πλὴν κύριων δημως ἐπωλήθησαν καὶ τὰ ὑπὸ Ελληνικὴν ιδιοκτησίαν, ἀλλὰ ὑπὸ σημαῖαν Ἀγγλικήν τε εἰς εύντα ἀπὸ «Ασπασία» καὶ «Γεωργος», σιτως διότε τὸ σύνολον τῆς ἔξειθεύσης ἔστι τῆς Ελληνικῆς ιδιοκτησίας χωρητικότητος, περιέλαβε 5 σκάφη 15.911 τόννων γκρές. Ηδη, καὶ ἀλλὰ Ελληνικά φορτηγά εὑρίσκονται τὰ διαπραγμάτευσιν, ίνα πωληθεύονται πρός διάλυσιν, πολὺ δὲ συντέμενος.

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΑ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST., CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX, CARDIFF ή SUNDERLAND

γελθεί και τούτων ή πόλησις.

Τα άνωτέρω 40 πλοία 158.259 τόννων γκρός, έπωληθησαν (έξαιρουμενης της μη γνωσθείσης τημής διά τὸ ἀπ) «Μαριέττα» άντι 172.150 λιρών, 530.000 Γαλλικών φραγκών, 348.000 λιρεστών, 361.000 γιέν, 62.500 δολαρίων και 17.500 πεστών εἰς διαλυτάς 8 διαφέρων χωρών, ώς έξης:

Διαλυταί	Πλοία	Τ. γκρός	Τιμή εις £	Λοιπά νομίσματα
Ιταλοί	10	49.641	77.600	348.000 λιρέσ. 130.000 φρ.
Αγγλοί	13	46.082	60.800	—
Ισπανοίς	7	35.577	26.100	361.000 γιέν
Αμερικανοί	5	16.557	—	62.500 δολ.
Βέλγοι	2	8.325	4.750	—
Ράλλοι	1	1.161	1.800	—
Φιλανδοί	1	603	1.100	—
Ισπανοί	1	3.3	—	17.500 πεστών
Σύνολον :	40	158.259	172.150	530.000

* Ιταλοί διαλυταί ήγόρασαν τὰ ἀπ «Taroudant» Γαλλικόν, 1320 τ. γκρός (τοῦ 1902) άντι 139.000 Γαλλικῶν φράγκων, «Doric» Ιταλικόν 701 τ. γκρός (τοῦ 1896) άντι 50.000 λιρεστών, «Liana» Ιταλικόν, 4298 τ. γκρός (τοῦ 1903) άντι 298.000 λιρεστών, «Author» Αγγλικόν, 5596 τ. γκρός (τοῦ 1914) άντι 8800 λιρών, ητοι άντι 316 κατά τόννου γκρός, παραδοτέον δὲ εἰς Λίβερπούλ, ώς έστι και εἰρίσκεται. «Ασπασία» ἐπιταργήν ὑπὸ Αγγλικήν σημαίαν, ἀργοῦν δὲ εἰς Πειραιά, 3571 τ. γκρός (τοῦ 1904) άντι 8000 λιρών, ητοι πρὸς 45)—κατά τόννου γκρός, «Εὐθρόσ» ὑπὸ Αγγλικήν σημαίαν, ἀργοῦν ἀπὸ ἔτους εἰς τὴν Βενετίαν, συνεπειαὶ ζημιῶν ἐν προσαράξεως, ἀλήκον εἰς τὸν κ. Σαμονιάριαν, τῆς Αλεξανδρείας, 2040 τ. γκρός (τοῦ 1901) άντι 2500 λιρών, παραδοτέον εἰς τὴν Βενετίαν, ώς έστι και εἰρίσκεται. Επίσης ήγοράσθησαν παρ' Ιταλῶν διαλυτῶν και τὰ ἀπ «Amalfi» Ιταλικόν, 5301 τ. γκρός (τοῦ 1920) άντι 8600 λιρών, «Arendskerk» Ολλανδικόν, 7259 τ. γκρός (τοῦ 1914) άντι 12.000, παραδοτέον εἰς τὴν Ρότερνταμ, «Χαραλάμπος» 4369 τ. γκρός (τοῦ 1901) άντι 7.200 λιρών, ητοι πρὸς 33)—κατά τόννου γκρός και τὸ Αγγλικόν ὑπερφεύεντον «Minnedosa» 15.186 τ. γκρός (τοῦ 1918) άντι 30.500 λιρών, παραδοτέον εἰς τὴν Αμβέρσαν.

* Αγγλοί διαλυταί ήγόρασαν τὰ ἀπολόλημα «Anglia» ἐπ. 3:60 τ. γκρός (τοῦ 1920) άντι 8000 λιρών, «Surat» Αγγλικόν, 3819 τ. γκρός (τοῦ 1917) άντι 5650 λιρών, «San Rosendo» Αγγλικόν (τάνκερ) 5891 τόννου γκρός (τοῦ 1922) άντι 7100 λιρών, «Charmer» Αγγλικόν 1014 τ.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΤΤΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΠΑΤΡΑΙ
20-51 & 20-52 40-748 & 41-614 8-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

HAMBURG - AMERIKA LINIE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG - SUDAMERIKANISCHE D. G.
WOERMANN LINE, DEUTSCHE OST-
AFRIKA LINIE

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ κατ'εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— —

"ΕΛΛΑΣ,"

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693
ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

γκρός (τοῦ 1887) άντι 1500 λιρών, «Wear» Αγγλικόν, 1164 τ. γκρός (τοῦ 1912) άντι 2300 λιρών, «Αναστ. Πετρούτσης» Ελληνικὸν 3025 τ. γκρός (τοῦ 1899) άντι 4700 λιρών. Ήγόρασαν ἀζόμη οἱ "Αγγλοί διαλυταὶ τὸ Ελληνικὸν ἀπ" «Μαριέττα» 4660 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντι μη γνωσθείσης τημής, τὸ Σουηδικόν «Tasmanic» 4079 τ. γκρός (τοῦ 1907) άντι 6500 λιρών, παραδοτέον εἰς Γρόττεμπορογκ και τὰ Αγγλικά ἀπ «Bothnia» 1483 τ. γκρός (τοῦ 1918) άντι 2.400 λιρών, «Francisco» 6272 τ. γκρός (τοῦ 1910) άντι 9.250 λιρών, «Salient» 3879 τ. γκρός (τοῦ 1905) άντι 6.000 λιρών, «San Teodoro» (τάνκερ) 6137 τ. γκρός (τοῦ 1921) άντι 7400 λιρών και «Tana» 1169 τ. γκρός (τοῦ 1882) άντι 2000 λιρών.

* Ιάπωνες διαλυταὶ ήγόρασαν τὰ ἀπ «Malakuta» Αγγλικόν, 7205 τ. γκρός (τοῦ 1914) άντι 13.600 λιρών, παραδοτέον εἰς ἓν λιμένα τῆς Αντορραίας και τὰ Ιαπωνικά «Miharu Maru» 4074 τ. γκρός (τοῦ 1894) άντι 110.000 γιέν, ητοι πρὸς 27 γιέν κατὰ τόννου γκρός, «Ginsen Maru» 4186 τ. γκρός (τοῦ 1907) άντι 105.000 γιέν, «Kijo Maru» (τάνκερ) 9049 τ. γκρός (τοῦ 1910) άντι 317.000 γιέν, ητοι άντι 35 γιέν κατὰ τόννου γκρός, «Oleum» Αμερικανικόν (τάνκερ) 2998 τ. γκρός (τοῦ 1900) άντι 5500 λιρών, παραδοτέον εἰς Οζάκα, «Tamon Maru No 12» Ιαπωνικόν, 3250 τ. γκρός (τοῦ 1890) άντι 89.400 γιέν, ητοι 27 1/2 γιέν κατὰ τ. γκρός και «Santa Cecilia» Αμερικανικόν, 4813 τ. γκρός (τοῦ 1913) άντι 7000 λιρών, παραδοτέον εἰς Σητλ, ώς έστι και εἰρίσκεται ἐν παροπλισμῷ.

* Αμερικανοί διαλυταὶ ήγόρασαν ἄντι 66.500 δολαρίων και θὰ διαλύσουν εἰς Βακτρόφορην τὰ ἀδελφὲς ἀτρόπλοια «Suwariaco», «Suboaleco», «Sudureco» και «Suedeo» 3253 τ. γκρός ἐκστον και ἀπαντα ναυπηγήσεως 1920 και «Suphenco» 3545 τ. γκρός (τοῦ 1921).

Βέλγοι διαλυταὶ ήγόρασαν τὰ ἀπ «Eugene Grosson» Γαλλικόν, 4838 τ. γκρός (τοῦ 1909) άντι 400.000 Γαλλικῶν φράγκων και «Solafrie» Αγγλικόν, 3187 τ. γκρός (τοῦ 1909) άντι 4750 λιρών, ητοι πρὸς 27—κατὰ τόννου γκρός, παραδοτέον εἰς τὴν Γάνδην.

Γάλλοι διαλυταὶ ήγόρασαν τὸ μικρὸν Γαλλικόν ἀτρόπλοιον «Welcom» 1161 τ. γκρός τοῦ 1897, άντι 1800 λιρών.

Ισπανοί διαλυταὶ ήγόρασαν τὸ μικρὸν Ισπανικόν ἀπ «Mediterraneo» 313 τ. γκρός (τοῦ 1911) άντι 17.500 πεστών, παραδοτέον εἰς τὸ Μπιλμπάρο.

Φινλανδοί διαλυταὶ ήγόρασαν ἄντι 1100 λιρών τὸ Φινλανδικόν ἀπτοπλοϊκὸν «Toine» 603 τ. γκρός (τοῦ 1883).

Αγοραπωλησίαι πλοίων

Περιλλήλως πρὸς τὰς διαλύσεις και ἡ ἀγορὰ τῶν πρὸς περαιτέρω ἐκπατάλεσιν προσφερεμένων πλοίων ὑπῆρξε ζωτὴ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ δ'. 150θημέρου τοῦ Μαρτίου, πολλοὶ ἐπειδὴ ἀκλεισθανατούσι τόν παρ' Αγγλῶν, δοσον και παρ' ἐποκλιστῶν διοφέρων ἀλλων χωρών. Τὴν προσοχὴν τὴν ἀγορᾶς συνεκάνθεσαν ή ζητήσιες φορτηγῶν σκαφῶν ὑπὸ τῆς Σοδειανῆς κυβερνήσεως, ητοι διὰ τῶν ἐν Αγγλίᾳ και Ἡπειρωτικῇ Εὔρωπῃ ἀντιπροσωπειῶν τῆς ἐξησάλιας 12 ἐν διφ φορτηγά «tramps» και λάινερς δλων τῶν μεγαθών, συνελθεικῆς 49.553 τόννων γκρός, καθὼς και ἡ ίδια Γερμανικήν ναυαγοσωστικήν. Τὰ ἀγορασθέντα 13 σκάφη δοχν ἐν Γερμανικόν 402 τ. γκρός, ἐν Σοηλικόν 3694 τ. γκρός, ἐν Αγγλικόν 3880 τ. γκρός και δέκα Όλλανδικά 41.980 τ. γκρός, ἐκ τῶν δοσίων τὰ ἐπτά ἀνήκοντα εἰς τὸ Όλλανδικόν Λέσβ.

Τὰ πλοῖα ταῦτα ήσαν τὰ ἔξης: «Dijkwater» 3611 τ. γκρός, 6636 τ. φορτίου (τοῦ 1920), «Galgewater» 3770 τ. γκρός, 6815 τ. φορτίου (τοῦ 1921), «Leeghwater» 3618 τ. γκρός, 6636 τ. φορτίου (τοῦ 1922), «Minnewater» 3771 τ. γκρός, 6815 τ. φορτίου (τοῦ 1922), «Molenwater» 3683 τ. γκρός, 6408 τ. φορτίου (τοῦ 1920), «Ondewater» 3683 τ. γκρός, 6108 τ. φορτίου (τοῦ 1919) και «Zuurtewater» 3545 τ. γκρός, 6192 τ. φορτίου (τοῦ 1921), ἀπαντά «tramps» φορτηγά, ἔχοντα σερβίς 1933 και 1934. Ήγοράσθησαν ἀκόμη παρὰ τῶν Σοδείων τὰ Όλλανδικά μικτά σκάφη «Breda» 6906 τ. γκρός, 9695 τ. φορτίου και «Brielle» 6908 τ. γκρόκαι 9803 τ. φορτίου, ἀμφοτέρα ναυπηγήσων 1921, τὸ μετέριον μεγάθων Όλλανδικήν φορτηγό «Noord» 2485 τ. γκρός, 485 τ. φορτίου (τοῦ 1920) μὲ σερβίς Νο 3 τοῦ 1934, τὸ Γερμανικόν ναυαγοσωστικόν «Alas» 453 τ. γκρός τοῦ 1921 και τὰ φορτηγά «Ruth» Σοηλικόν, 3694 τ. γκρός, 6800 τ. φορτίου (τοῦ 1911) και «Rockelisse» Αγγλικόν, 3880 τ. γκρός, 6346 τ. φορτίου και ναυπηγήσων 1925. Η τιμὴ ἀγορᾶς τοῦ τελευταίου τεύτου είναι λίρη 25.000.

Δέον νὰ σημειωθῇ, διτι πλήν τῶν άνωτέρω 13 σκαφῶν 50.006 τ. γκρός τὰ Σοδείων παρέλασον κατά τὸ δ'. 150θημέρου τοῦ Μαρτίου 7 φορτηγά 12. 573 τόννων γκρός ἀπὸ τὰ ἀγορασθέντα παρ' αὐτῶν πρὸ μηνός, ἔχουν δ' ἀ-

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

κόμη (έκτος των 13 νέων άγορων) υπό παραλαβήν έτερα 11 σκάφη 30.784 τόννων, σύντοις ωστε όπό της 15ης Φεβρουαρίου μέχρι τέλους Μαρτίου έλισσουσαν την ναυτιλίαν των δι' άγορων έκ της άλλεσσανής 21 πλοίων δικής χωρητικότητος 93.363 τ. γκρός. Τὰ παραληφθέντα υπό των Σοδείατ 7 φορητά 12.573 τ. είναι τὰ ακόλουθα:

Παλαιόν δνομα	Τ. γκρός	Ναυπ.	Νέον δνομα
Goldbek,	Γερμ.	1432	23
Gull,	Φινλ.	2464	23
Jersbek,	Γερμ.	1440	23
Lauritz,	Φινλ.	1600	24
Neapel,	Γερμ.	1347	20
Reinbec,		1426	22
Tiba,	*Όλλ.	2864	29
			Chapaer

"Ενδιαφέρουσα ήτο καὶ ἐπίσης ή υπό των Σοδείατ άγορά τοῦ 'Άγγλικον λαΐνερ «Essequibo» ἀντί τιμῆς 21.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι 8189 τόννων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1914, διαθέτει: δὲ διαμερίσματα δι' ἐπιθάτας δύον τῶν θέσεων, καθώς καὶ χρόνον δύο τῶν μεταφοράν 5380 τόννων φορτίου. Είναι ἀδελφὸν πλοίου πρὸς τὸ άγορασθέν πρὸ μηνὸς υπὸ τοῦ «Ποιηγκοσλαυτικοῦ Λέσσο» λαΐνερ «Ebro», διπερ μετωνομάσθη «Πριγκήπισσα 'Ολγα».

"Οσον ἀφορᾶ τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς, ἡγέρασαν, ὡς ἐν τῷ οἰκείᾳ στήλῃ γράψαντες τρία φορτηγά, ουνολικῆς χωρητικότητος 15.730 τόννων γκρός καὶ 25.026 τόννων φορτίου, ἀντὶ δλικῆς τιμῆς 32.500 λιρῶν.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι: πλοίων κατὰ τὸ διαφρεύσαν 150ήμερον είναι αἱ ἀκόλουθοι:

«Eliane L.D.» Γαλλικόν, 4147 τόννων γκρός, 6300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1925 ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Σαγανάς ἀντὶ 19.700 λιρῶν καὶ θύ παραληφθῆ εἰς Ναυπί.

«Nankwa Maru» Ιαπωνικόν, 4065 τ. γκρός, 6650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σεφένος Νο 3 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ' Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 340.000 γινέν, πρὸς περιπτέρῳ ἐξεμετάλλευσιν.

«Oljaren» Σουηδικόν, μότορ—τάνκερ, 5182 τ. γκρός, 9600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922, μὲ σεφένος Νο 3 τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντὶ 40.000 λιρῶν.

«Anvall» Σουηδικόν, 972 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1883, ἐπωλήθη ὡς 2200 λιρῶν πρὸς περιπτέρῳ ἐξεμετάλλευσιν.

«Azul» Άγγλικόν, 5287 τ. γκρός, 8100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, «Lomas» Άγγλικόν, 5256 τ. γκρός, 8100 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1919 καὶ «Galvan» Άγγλικόν, 5185 τ. γκρός, 7300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919.

τίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἡγοράσθησαν ἀπό τὴν ἑταῖριαν «Kaye» τοῦ Λονδίνου ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 50.000 λιρῶν περίποτον. Ἐξ αὐτῶν τὰ δύο πρότια είχον ποληθῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1928 ἀντὶ 40.000 λιρῶν ἔκαστον, τὸ δέ «Galvan» εἶχε ποληθῆ τὸν Ιούλιον τοῦ 1926 ἀντὶ 32.500 λιρῶν καὶ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1927, κατόπιν σεφέν, ἀντὶ 45.000 λιρῶν.

«Salado» Άγγλικόν, 5144 τ. γκρός, 8150 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, «Segura» Άγγλικόν, 5295 τ. γκρός, 8200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919 καὶ «Zapala» Άγγλικόν, 4895 τ. γκρός, 8150 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἡγοράσθη ἀπό τὴν ἑταῖριαν «Houlder» τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ δλικῆς τιμῆς 62.000 λιρῶν.

«Moshulu» Άμερ. (τετραθίσιος πιδηρὰ σκούνα) 2911 τ. φέτζιστερ καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἡγοράσθη ἀπό τὸν Φινλανδὸν πλοίαρχον Erikson ἀντὶ 12.000 δολλαρίων.

«Cairngowan» Άγγλικόν, 5295 τ. γκρός, 9200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἡγοράσθη παρ' Άγγλιον ἀντὶ 15.000 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Brightcomet».

«Daitoku Maru» Ιαπωνικόν, 1131 τ. γκρός, 1850 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἡγοράσθη παρ' Ιαπώνων ἀντὶ 120 γινέν κατὰ τὸν πρότιον.

«Kohnan Maru» Ιαπωνικόν 5227 τ. γκρός, 8160 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἡγοράσθη ἀπό Ίαπωνας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 620.000 γινέν.

«Sagoland» Σουηδικόν, 5334 τ. γκρός, 9930 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοπλιστάς ἀντὶ 13.500 λιρῶν.

Η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας κατὰ τὸ α'. Ζμηνον τοῦ 1935

Ἐλαφρὰ αὕξησις τοῦ τοννάζ

Μολονότι τὸ κῦμα τῶν ἀθρώων ἀγορῶν φορτηγῶν οκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀνεκόπη ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ τρ. ξ., ἐν τούτοις—λόγῳ καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν πωλήσεων παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν—παρουσιάσθη ἡ δλικὴ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας ἐλαφρῶς ηὔημένη εἰς τὸ τέλος τοῦ σ'. Ζμηνον ἔναντι τῆς 31ης Δεκεμβρίου. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1934 ἡ 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία ἀπηρτίζετο ἀπό 578 σκάφη δλικῆς χωρητικότητος 1.692.123 τόννων γκρός.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΔΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIÉTÉ D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαι ἐκτός συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

Ναυτικαί Δίκαι

— Γενική άβαρία έκ συγκρούσεως και αἱ ἐκ ταύτης ζημίαι τοῦ φορτίου

‘Υπὸ τοῦ Ἀρείου Πάγου τῶν Ὦντος Πολιτειῶν ἐξεδόθη πρὸ ἡμερῶν ἐνδιαφέροντα ἀπόφασις ἐπικυρώθη Ἐρετειακὴν τοιαύτην, ἐκδοθεῖσαν τὸ παρελθόν ἔτος καὶ καθορίζουσαν ὅτι «οἱ ἐπὶ τοῦ φορτίου ἐνδιαφερόμενοι, οἵτινες συνεισέφερον εἰς γενικὴν ἀβαρίαν διά ζημίας καὶ δαπάνας προσωριάς ἐν συγχρόνεσσι ὀφελούμενής εἰς ἀμοιβαῖον οφάλμα ἀμφοτέρων τῶν πλοίων, δικαιοῦνται ν' ἀποζημιώθησαν διὰ τὸ ποδὸν τῆς ἐν τῇ γενικῇ ἀβαρίᾳ συνεισφορᾶς· τον. ἐν μέρους τοῦ ἑτέρου πλοίου, πρὸς τὰλαντά μέρους τῆς εἰς αὐτὸν προσογενομένης ἐξ τῆς συγχρόνεσσις ζημίας».

Η άνωτέρω ἀπόφασις είναι ἀπόδοσια διαφορᾶς ἀναφεύσης της 22αν Νοεμβρίου τοῦ 1928, συνεπείᾳ τῆς ἐπισυμβάσης τότε παρὰ τὸ ἀξιωτήριον τῆς Βιργινίας συγχρούσσεως τοῦ Νοθίμηκοῦ φορτηγοῦ *Toluma*, κατεύθυνσην ἐξ Νέας Υόρκης εἰς Νότιον Αμερικὴν μὲ γενικὸν φορτίον καὶ τοῦ Αμερικανικοῦ ὄπε *Sucarreco*, κατεύθυνσην μὲ γενικὸν φορτίον ἐξ Νέας Υόρκης εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Ελονίνιον.

Έτσι συγχρούσεως ίπέστησαν ζημίας άμφοτέρα τά σκάφη και τό μέν «Αμερικανικὸν ἔξηκολονθῆσε τὸ πλοῦν τον, τὸ Νοσθητικὸν ὄμις ἡμαγκάσθη νὰ καταφυγῇ εἰς Νόρφολκ, ὅπου και ἐξεφοτιώσε τηῆμα τοῦ φορτίου του πρὸς διευζόλουνταν τῶν ἑπισευδῶν. Λί γενόμεναι δα- πάναι κατελογίσθησαν ἀνάλογικας εἰς τὴν γενικήν ἀβραΐαν, οἱ δὲ φο- τιται, ἀφοῦ κατέβαλον τὴν συνεισφοράν των, ἐν 40.000.δόλ., ἥγεισαν ἀ- κολούθων ἀγωγὴν κατὰ τῶν πλοιοστητῶν τοῦ «Αμερικανικοῦ σκάφους ἀπαιτοῦντες τὴν εἰς αὐτοὺς πληρωμὴν ποσοῦντος πρὸς τὴν συνεισφο- ράν των εἰς τὴν γενικήν ἀβραΐαν διὰ τὴν σύγκρουσιν. Η ἀγωγὴ τῶν φορτιτῶν ἐνισχύθη και δι' ἀγωγῆς ἐγερθεῖσις ὑπὸ τῶν πλοιοστητῶν τοῦ «*Tolima*» κατὰ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ «Αμερικανικοῦ, οἵνες πά- λιν ἥγεισαν ἀνταπαίτησιν κατὰ τοῦ «*Tolima*». Σημειωτέον, ὅτι τὰ διάφορα μέρη ἀνεγνώσιαν οὐδὲ η σύγκρουσις ἐπῆλθε συνεπείᾳ σφάλ- ματος ἀμφοτέρων τῶν πλοίων. Παρὰ τὸ γεγονός αὐτοῦ, οἱ Νοσθητοὶ πλοιοστηταὶ ὑπεστήξαν, ὅτι οἱ φορτωταὶ τοῦ ἀτροπλοίου των «*To- lima*» δέν ἐδικαιοῦντο νὰ ἐγειροῦν ἀγωγὴν κατὰ τῶν «Αμερικανῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ ἀλα «Σοκάρδεσκο» ζητοῦντες νὰ πληρωθοῦν παρ', αὐ- τῶν τὴν συνεισφοράν των εἰς τὴν γενικήν ἀβραΐαν, διότι τὰ ἔξοδα τῆς γενικῆς ἀβραΐας και αἱ θυσίαι (ἔκτοις θυσίαιν φορτίου), ήσαν πρωτίστως ζημία τοῦ πλοιοστητοῦ, τῶν φορτιτῶν ἐποπατασθέντων ἀπλῶς εἰς τὰ δικαιώματά τουν. Ήτο σημαντικὸν διὰ τοὺς πλοιο- στήτας τοῦ «*Tolima*» νὰ καθιερωθῇ ἡ ἀρχὴ αὕτη, διότι ἐάν δὲ- κληπτος ἡ γενική ἀβραΐα ἐγίνετο δεκτή ὡς ζημία τοῦ πλοιοστητοῦ, θά ἐθεωροῦντο οὗτοι, κατὰ τὴν ἐξκαθάρισιν τῶν ζημιῶν μετά τοῦ «*Sokárde- sko*» ὡς ἀποζημιώμενοι διὰ τὸ ημένων μόνον τῶν ἀπολιεῦν και ἔξοδων των και θά ἤσαν ὑπόλογοι ἔναγτι τῶν φορτιτῶν διὰ τὴν ἀ-

να λογίαν τῆς ἀποζημιώσεως ταύτης.

'Αφ' έτέρουν, έάν το φορτίον ἀπεξημούθτο ἐκ μέρους τῶν πλοιοπτητῶν τοῦ «Σωκάρσεκο» διὰ τὴν ἐν τῇ γενικῇ ἀβαρίᾳ συνεισφοράν του, θερόνυμηνς τῆς βλάβης του ὡς ἀνέξαρτήτου γεγονότος, ἀπ' εὐθίες ἐν τῇ συγχρόνευσε τοῦ πλορεύεντος, τότε ἡ ἀπεξημώσις θὰ ἦτο πλήρης καὶ αὐτὴ ἀπόφασιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου ἡ πληρωμή τοῦ «Λιμεζανικοῦ «Σωκάρσεκο» πρὸς τὸ φορτίον τοῦ Νορβηγικοῦ «Toluma». Θὰ προστεθῇ εἰς τὸ ποσὸν τῆς ἐκ τῆς συγχρόνεως ζημίας τοῦ «Σωκάρσεκο», τὸ δὲ ἥμισυ τοῦ συνολικοῦ τούτου κονδύλου θὰ ἐβάψει τὸ «Toluma» ἡ ίθελεν ἀντισταθμίσει τὴν εἰς αὐτὸν ὀφειλούμενην ἀπεξημώσιν. Τοιουτοτρόπως τὸ Νορβηγικόν θὰ ὑπέχῃ ἐμμέσως τὸ ἥμισυ τῆς συνεισφορᾶς τοῦ φορτίου ἐν τῇ γενικῇ ἀβαρίᾳ.

Τὸ Πρωτοδικεῖον ἐδέχη τὰς ἀπόφεις τῶν Νομβιγῶν πλοιοκτητῶν, τὸ Ἐφετεῖον ὅμως ἀντερεψε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν καὶ ἐδέχη—ἐπικυρώσαντος ἡδη καὶ τοῦ Ἀρείου Πάγου—ὅτι αἱ συνεισφοραὶ τοῦ φορτίου εἰς τὴν γενικήν ἀμφιρίαν ἀποτελοῦν ἀμεσον ὑποχρέωσιν τῶν φορτιῶν, προεξορμένην ἐκ τῆς συγχρούσεως καὶ ὅτι, ὡς τοιαῦται, ἔρχεται νά ἐπανεισπράχθων ἀπὸ τὸ ἐπενεγκόν τὴν βλάβην σκάφος. (Ναυτικὰ Χονικά 15ης Σεπτ. 1934).

— Κανονισμός ἀβαρίας καὶ καθορισμός τῆς τιμῆς τοῦ βλαβέντος φοοτίου

Ἐνδικήρουσας ὑπόθεσις, ἀφορῶσα ἐκτίμησιν ζημιῶν ἐν τῷ κανονικῷ λόχωριας, ἥγινη τελευταῖον ἐνώπιον τοῦ ὄντωτάτου Γερμανικοῦ δικαιοστηρίου. Ἐν Ἑλβετικὸν ἀτμόπλοιον, κατέθυνόμενον ἐκ Δάντογχης εἰς Λονδίνον μὲροπτον ῥύλαζες, ἔκλισεν εἰς δυοῖς εἰσικαν, συνεπειτὶ πυρκαϊδῆς, ἔπειρον δὲ αὐτὸς τὴν ίδιαν ἐμνικήτης, σπασθεν, τὸ ἐρρυμούλκηνον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κιέλου. Ἐκεῖ τὸ φορτίον ἐξαφορτώθη πρός κατάσθεσαν τοῦ πυρές, μιτή παρθένους δὲ τεσσάρους ἑδομάδων ἐπεναφερτώθη διὰ τὸ Λονδίνον, διηγησάτης ξυλείας διεσώθη. Οἱ ἐν Κιέλῳ πραγματογνώμονες ἐξετίμησαν τὴν ἄξειαν τοῦ φορτίου κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐξαφορτώσεως του εἰς τὸ Κιέλον εἰς 2200 λίρας, ἐνῷ οἱ ἐν Ἀγγλίᾳ πραγματογνώμονες τῶν παραληπτῶν τὸ ἐξετίμησαν κατὰ τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ ἐκφόρτωσιν εἰς 1000 λίρας μόνον.

Ο ἐπανολουθήσεις διακανονίσματος τῆς ἀδαρίας, συνταχθεῖς κατά τούς «Κανόνας Έρχηγης»-Αμβέρσης τοῦ 1924», ἔδασιοθή εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῶν πραγματογνώμονων τοῦ Κάιλον. Ἐναντίον δματος τῆς πραγματογνωμοσύνης τεκύης ὑπέδασον ἔστασις πολλαὶ ἐνδιαφερόμενοι ἀσφάλιοι, αἱ ὅποιαι ἐπρεπε νὰ προστατεύσουν τοὺς παραλήπτας καὶ ἔζητοσαν, διὸ ἀγωγῆς τῶν κατά τῆς πλοιοκτητήρεως Ἑσθονικῆς ἑταῖρίας, διποτος εἰς τὸν διακανονίσματον τῆς ἀδαρίας ληγθῆν π' ὅψιν ἀξία διαβέβητος φορτίου 1000 λιτρῶν καὶ εὐχὶ 2200, καθόσον οἱ ἐν Κάιλῳ πραγματογνώμονες δὲν ὑπελόγισαν, διτοὶ ή ἐκεὶ ἐκροπωθεῖσας βούλεια δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἐποιηθῇ καὶ διτοὶ συνεπόθεις η περιττώμα ἀποτολή εἰς τὸν προορισμὸν τῆς συνεπήγετο νέας φύσεως καὶ ἄλλας τιναίς.

Τό Πρωτοεπίκεντρον καὶ τὸ Ἐφεσίον τοῦ Κιέλου ἀπέρριψαν τὴν ἀγωγὴν.
Οὐ Αρεστὸς Πάγος ἐξέκθη τὴν ἀναθεώρησιν τῆς ὑποθέσεως καὶ παρέπεμψαν
αὐτὴν εἰς νέαν συζητήσας ἐνώπιον τοῦ Ἐφεσίου τοῦ Κιέλου, μὲ τὰς ἀκο-
λούθους παρακαλήσας:

Τότε Εφεσίδον δέδιχθη δτί, ή επί τη βάσει τοῦ κανονικοῦ ἀδερφαίας γενομένη ἐκτίμησις ὑπόκειται: εἰς ἀπόδειξιν, μόνον εἰς περιπτώσιν καταφανῆς ἀδεικνεῖ. Ἐν τούτῳ, παρατηρητέα τὰ ἔξη: Τὸ 16ον ἡρθον τῶν Κανόνων Ἀριθμήσης δρῖται, δτί αἱ Ἑγγίμιαι τοῦ φορτίου ὑπολογίζονται: επί τὴν διάστασιν τῆς ἀγοραίκης ἀξίας τῶν ἐμπορευμάτων. χωρὶς δῆμος οὐδὲν νὰ δρικεῖται, γητῶς η ἐμμέσωσις, ἐκ τῶν ἀλλων δικτύων, εἰς πεπιστώσιν ἀμφισσητήσιν τῆς ἀγοραίκης ἀξίας. Εἰς τοικατός, δέσιν, περιπτώσις δέσον νὰ ἀπαριθμηται: τὸ δίκιαν τοῦ τόπου, ἐνθα δύνατον ή ἐκφράσιας, δηότε πράπει, διὰ τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν, νὰ ισχύῃ τὸ ἡρθον 712 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, συμφώνως πρὸς τὸ δησιόν «καθορισμός τῆς ἀξίας πολλήσισι τῶν ἐμπορευμάτων δρῖται: ὑπὸ πραγματογνωμόνων». Τὸ ὑποχρεωτικὸν τῆς πραγματογνωμόνης, ἀπεικούσης θεοῖς διαιτητικῆς ἀποφάσισεως, ισχύει δτον ἀμφτέροι: εἰ διαδίκιος ἀποδέχεται τὴν διαιτησίαν. Ἐν τῷ προικιμένῳ διμοις περιπτώσαις ή στάσισι τοῦ ἐνάγοντος ἀφίνει ἀμφισσεῖλας ζεν ηγια σεμφωνοῦς πρὸς τὴν ἐκτίμησιν τῶν πραγματογνωμόνων τοῦ Κέλεων.

Περικτέρω τὸ Ἀνάτακτον Γερμανικὸν Δικαιοσ्तήριον παρατηγεῖ, διὰ τὸ οὐκ εἰκότημας τῶν πραγματογνωμόνων τοῦ Κιέλου ὑπελθυθῆ εἰς ἔρευναν, τότε πρέπει νὰ ληφθῇ ὅπ' θύμιν, διὰ οὐλειώψις ἀγοραίας ἀξίας ἐν τῷ τόπῳ τοῦ ἀναγνώστης συντάχθεται ἕντετον τοῦ ἄβεβδου. Πάντα μέτρα διελέγονται

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ, ΕΠΙΣΤΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΙΩΝ,
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ, ΔΕΜΒΟΥΧΙΚΩΝ ΚΑΠ.

ΕΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙ-
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ
ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. Α. F. SHEPPARD

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

νά γίνη δεκτός, δις: εἰς ἀλλην ἀγοράν—συνυπολογίζομένων ἀκόμη τῶν ἐξδι-
ωματικορᾶς—θὰ ἐπετυχάνετο καλλιτέρα τιμή, τότε πρέπει καὶ τοῦτο νὰ
ληγθῇ ὥν ὅψιν διε τὸν προσδιορισμὸν τῆς ἀξίας. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει
πρέπει ἡ ἀγορατικὴ ἀξία νὰ ὑπαρχῇ, ἀφοῦ ὑπολογιζομένη ἡ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς,
ηὔτε θὰ ἐπετυχάνετο περὶ κάποιον ὄγκοντον, κατόπιν καὶ ὅχι μόνον τὰ
εἴδα τῆς φορτιώσεως, ἀλλὰ καὶ αἱ ζημιαὶ: ἐξ ἐνδεχομένης νάσης φθερᾶς
τοῦ ἐμπορεύματος.

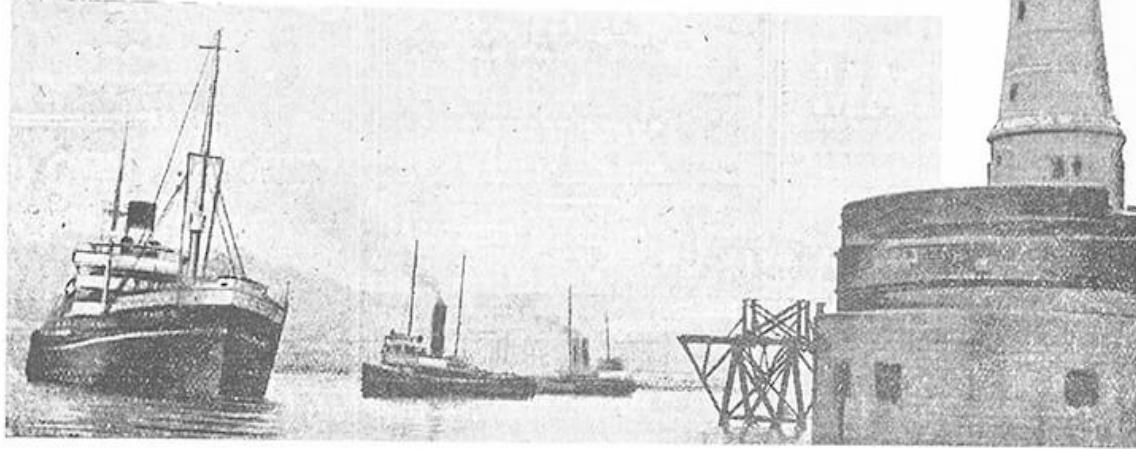
Άτυχήματα είς Έλληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ λῆξαν 150 ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυνστυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ σκάφη :

«Αγιος Σπυρίδων» (Βλάσση).—Προστρέμανον ἐκ Θεούνικης μὲ φορτίου μεταλλευμάτιν χατέπλευσεν εἰς Τόνιδα, κατὰ δὲ τὴν ἀγκυροβολίαν του προσέκρουσανθ' εἰς τὸ πλωτό γερανεῖ τὸ δὲ λιμένος, σὺς τὸν ὄποιον καὶ προϊόντος ζῆμιας. Αἱ δικαστικαὶ ἀρχαι τῆς Τόνιδος, αἰτήσας τῶν ιδιοκτητῶν τὸν γερανοῦ ἀπέβαλον χατάσχονταν ἐπὶ τοῦ πλοίου πρές ἑαυτάλισι τῆς πληρωμῆς τῶν ζῆμιδων. Ή απαίτησες ἀτακτοποιήθη μετά τινας ημέρας καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Σάσσα. (Μαρτ. 13-22)

«Διώνηρ». — Προερχόμενον ἐκ Δάντισιγκ κατέπλευσε σίς τὴν Βενετίαν μὲ φορτίον γιαννθράκων. Κατὰ τὸν πλοῦν του, τὸ σκάφος καταληγάθην ὑπὸ σφροδράτης Θαλασσοταραχῆς ὑπέστη ἀριστὸς λήμας, διὰ τὰς ἐποιαὶ διπλούσαρχος κατέθεσε δηλωσιν γανικήν ἀδειαριας καὶ ἐζήτησεν ἔγγυησην διὰ τὸ ποσσὸν τῶν 800 λιτρῶν. Εἰς ἐκ τῶν ἀνθρεμῶν του πληρώματος ἀνηρπάτην ἀπὸ τὰ κύματα χπολεσθείσῃ.

«Μαλιακός». — Ή διαδικούσθεια πρός τὸ «Λόδη» λεπτομερής ἔκθεσις διά τὰς ἡγεμίας, ἀπινας προσέξαντος τὸ φορτηγὸν τοῦτο εἰς Βραζίλαν καὶ περὶ τῶν ὀπίσιων ἀνέγραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προγράμμαν τεχνῆς των, ἔχεις ώς ἐδίδυς: Κατὰ τὸν χειρισμὸν τῆς εἰσόδου του εἰς τὴν λεκάνην τῶν νέοντος τῆς Βραζίλας τὸ ἀλόγονον «Μαλιακός» συνεκρύσθη μὲ τὴν αἰσηρᾶν φορτηγίδα «Grupo 2», ἣντις ἦφει 460 περίπου τόννους κρ:θ:θ:ης. Τὸ φορτηγόν ὑπέστη σοφάρην ζημίαν, διάτοι ἐπροξενῆθη γῆγαν εἰς τὴν δεξιὰν αὐτοῦ πλευράν μεταξὺ τῶν κυτῶν No 1 καὶ 2, καταθεῖ τοῦ καιαστρώματος καὶ ἄνω τῆς ισάλου γραμμῆς, μήκους δὲ 6 ποδῶν περίπου. Ή φορτηγὸς *Grupo 2*, μετ' ἄλλων, ήτο προσωρινοῦ μένην κατὰ μήκος τῆς προκυμαΐσις.



Τὸ φορτηγὸν «Ζωγραφιὰ Νικολάου» προσηργμένον παρὰ τὴν εἶσοδον τοῦ Νιόβεο

πανεύκρατον καλλιτεχνικόν μεταξύ των οποίων ήταν ο Κώστας Λαζαρίδης, ο οποίος συνέβασε πολλά σημαντικά έργα στην εποχή του, όπως το «Επιτάγματα της Αθηναϊκής Επαρχίας» (1834), το «Πανεπιστήμιον της Αθηναϊκής Επαρχίας» (1836) και το «Επιτάγματα της Αθηναϊκής Επαρχίας» (1838). Το έργο του ήταν ένα από τα πιο σημαντικά έργα της εποχής του, με πολλές από τις σημαντικότερες πλατείες να έχουν το όνομα του.

«Εύθαλια».—Κατέπλευσαν εἰς Λάρι Πάλλαμας μὲ διαρροήν εἰς τὸν ομήρην ἀπορρίψεων τῆς τέφρας. Ἐξεταλέσθησαν αἱ δύσουσι ἐπισκευαῖς, μετὰ τό πάρεστα τὴν ὄποιαν τὸ σκάφος ἐπιθεωρηγέθην ἔλαβε πιστοποιητικὸν νυκτικόν πλεόντα καὶ ἀναγνόντος δικῆς Κέρμανουν.
(Mact. 11, 16—17.)

«Ισοπηγόλου (τάνκερ). Απόλεσαν εἰς Hansvaert μέν των ἀγκυρῶν του μετά 25 δρυιών ἀλύσσων. Δύται προσληφθέντες ἀνέσυραν τὴν ἔκυραν, ητὶς καὶ μετέφερθή εἰς Αμβέρσαν ἐπανατοποθετεῖσαν εἰς τὸ αὔριον.

«Ορος Υμηττός». — Αναχωρήσαν έκ ταύτη διά Γρεβία, ἀπανέπλευσαν, υπεντείσι ἄνωμαλίας τινάς εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν του. Μετὰ γύντομον ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευὴν ἀπέπλευσον διά τὸν προσορισμὸν του.

«Ζωγραφιά Νικολάου». — Ἐκ Μπάχιος Μπάχιας μὲ φαρτίον γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ κατέπλευσεν εἰς Ντόρερ πρὸς ἀνθράκωσιν. Τὸ σκάρος εἰσέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τὴν 10,35' νοικτερινὴν ὥραν τῆς 14ης Μαρτίου ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς εἰσόδου, πλοηγούμενον, ἐκτόπιας δὲ κατὰ τὸν διάπλουν τῆς Δυτικῆς εἰσόδου ἐπὶ δυτικούμενον ναυαγίου καὶ καθ' ὃν πρόσων είχον παρέλθει τρεῖς ὥραι ἀπὸ τῆς παλιτερίας. Ἡ πρώτα τοῦ λιλούιον ἔνασφρηνώθη ἐπὶ τοῦ ναυαγίου, ρυμουλκὰ δὲ ἔτεσσιν ἐπὶ τόπου, να παράσχουν τὰ δογθεῖά τουν. "Ο πλοίας, διατητικῶν διατάξεων

εἰς τὸ φόρπικ, ἔκλεισα συμφωνίαν μὲ τὸ ναυαγοσωστικόν «Lady Brassey» δι' ἀριθμοῦ 200 λιρών, εἰς περίπτωσιν ἀποτελεσματικῆς δοηθείας. Ή πρώτη ἀπόπειρα τοῦ ναυαγοσωστικοῦ πρέξ ἀνάλκυσιν τοῦ σκάφους μὲ τὴν παλιρροιαν ἀπέτυχε. Κατόπιν τούτου καὶ ἐπειδὴ εἰς τὸ κύτος Νο 1 παρουσίας ἀδήμους ὅδατα, φθάσαντα εἰς ὅφες 21 ποσδῶν, ἀπεγασίσθη ἡ ἀλάφυνσις τοῦ σκάφους διὰ τημαργαρίτων ἑκφορτώσιες εἰς φορτηγίδας, ηὗταις καὶ ἥρχισσαν ἀπό τὰ κύτη 1 καὶ 2. Τὰ ρυμουλκά «Lady Brassey» καὶ «Lady Duncannon» παραμένουν πλησίον. Η δύσις τοῦ πλοίου δέν εἶναι ἐπικινδύνος, διότι ἀφ' ἓνδες μὲν ἐπικρατεῖ γαλήνη, ἀφ' ἕτερου δὲ ἀρρίσκεται τοῦτο ἔντος τοῦ λιμνούς καὶ πληγοῦν τοῦ κυματοθεραύστου, χωρὶς γάννην νέον ἀμποδίζῃ τὴν ναυαγούσαν. Κατόπιν ἑκφορτώσεως 150 περίου τόννων κριθῆς καὶ σικάλεως, ἐπέτυχον τὰ δύο ναυαγοσωστικάν* ἀνέλκυσσυν τέ σκάφος τὴν 8.55' μ. μ. τῆς 15ης Μαρτίου καὶ νὰ τὸ πρεσβέσουν εἰς σημαντικά ἐντός τοῦ ἑστατερικοῦ λιμένος τοῦ Νίσερ. Η πρώτα τοῦ σκάφους εἰλογή διέπομπε κατὰ οἱ πόδις πέραν τοῦ κανονικοῦ, ἐκλήγησαν δέ δόται πρέξ ἔξετασιν καὶ ἐπισκεπτάν τῶν ὄχλων. Ανέγραψον εύτοι, δὲτι διεπίστειαν τὴν ὑπαρξίην τριῶν ρηγμάτων, διαστάσεων 18 ἐπὶ 6 ἵντσιν, μερικὰ ραγίσματα ἐλασμάτων καὶ τὴν χαλάρωσιν 50 περίου συνέδεσσον. Ο ἀντιπρόσωπος τοῦ Λευκοῦ ὑπέδειξε τός ἀπαραιτήτους ἐπισκευαδῶς, ώστε νὰ ἀναχαιτιοθῇ ἡ διαρροή. Σημειώτεον, δὲτι είλογ έμφανισθῇ ὅδατα, όφεος 2 ποσδῶν καὶ εἰς τὴν δεξιὰν οντινάν τοῦ κύτους Νο 2. Έκει αἱ ἐπισκευαὶ δέν καθίσταντο ἐφίκται μὲ τὴν φορτων τὸ σκάφος, ὑπειδήγηθη ἡ ἑκφορτωτικὴ τημάτως πολὺς μᾶλις 1000 τόννων. Κατὰ νεωτεράς πληγοφορίας, οἱ δόται ἀνέλυσον τρία ρήγματα τῶν ὄρφλων, ἐν εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν καὶ δύο εἰς τὴν ἀριστεράν. Τό ρήγμα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς ἀρρίσκεται ἐπὶ μιᾶς ἐπιφανείας διελθομένων ἐλαφράτων 6 τετραγ. ποσδῶν. Διὰ τὰ δύο μικράτερα ρήγματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς ἐγένετο σκέψη να καλυφθούν δι' ἔνσος ἀπαβρέχου καλύμματος.

«Αγιος Νικόλαος» (πετρελαιοκίνητον). — Αποπλάσουν δέ τον «Ελευσίνον» οι λεωφόροι με 70 περίπου τόννους τοιμάζονταν, ανατινάχθη εἰς τό δέρμα τηρά τὴν Δυτικήν είσοδον τοῦ κιβωτοῦ τῆς «Ελευσίνος», συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπὶ τὴν κρήνην τοῦ ἦκου φράγματος, διὸ εἶχεν ὀποκλιστικὴν πρέσσην. Η Νόστακην προσέττησε εκαφών, διαφρούδησε τοῦ ἐπαναστατιστοῦ κινήματος. Τότε τεσσάρων ἀνδρῶν πλήρωμα τοῦ σκάφους, ἥτοι τῶν τριῶν ηδελφῶν Μαστρογιάννη καὶ ἕνεκτος ἐξαετέλεφτος των, ἔφοντο.

«Πεσσάδες». — Τήνιον αὐγούν τῆς 18ης Μαρτίου ἔξοικείλαν πλησίον τῆς θερμόνυου, καθ' ὃν χρόνον ἐπεκράτει: αφορδά θαλασσοταραχή, ἔξεπειψειτά τοῦ ἀσυρμάτου του τὸ σῆμα κινδύνου *S.O.S.*, καλεσύν εἰς δογμήσιαν. Ὁ φορτηγὸν τοῦτο ἔφερε 1970 τόννους ἀλαιοπυρηνῶν, ἡ δὲ θέσις του ἦτορίσιος, λόγῳ τῆς τρικυμίας. Εἰς δογμήσιαν του ἐπλευσαν ἐκ Πειραιῶς τὸ ανικόν ναυκρυσσοτακὸν *Viking*, τὸ ἀποιὸν ὅμως, ὅταν ἔφεραν εἰς δηρήγνυν κατέστη ἀδύνατον ἐπὶ πολλὰ: ὥρας νά πληγίσαις τὸ προσηργαγμένον σκάφος καὶ νά παράσχῃ τάς δονηθίας του, διέτι ἡ κακοκαρία ἔγκυοσθεῖσε μὲ τὴν ιδίαν πάντοτε ἄντασιν. Εύτυχως, διτὶ ἡ θέσις, εἰς τὴν ὁποίαν ὁ πλοιὸν είχεν ἔξοικείλι: ἡτο ἀμμώδης καὶ δὲν ὑπέστη ρήγματα τῷν ὑφά-

λων. Την 20ήν Μαρτίου έκηκολούθει άκομη ή τρικυμία, έ δὲ πλοιαρχος τοῦ ναυαγοσωστοῦ καὶ ἀριθμητικάφει, δι τὸ ίδιο ἀδύνατον νὰ ἐπικοινωνῆσῃ μὲ τὸν πλοιαρχὸν τοῦ «Πεσσάδες», ἀλλὰ καὶ νὰ πλησιάσῃ πρὸς ἔναρδιν τὸν ναυαγοσωστικὸν ἀργαστῶν. Τοῦσο ἔγένετο τὴν ἑπομένην, ὅποτε ἐδελτιώθη ὁ καιρός καὶ ὑπαγάφη συμβόλαιον τύπου Λεύση. Τὸ φορτηγὸν εὐρέθη προσγραμμένον καθ' ὅλον αὐτῷ τὸ μῆκος, τὰ δὲ κύτη του διετηροῦντο αιγαλανά. Αἱ ἀργασίαι διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ὑφεισαν τὴν 22ην Μαρτίου, ὅποτε τὸ «Viking» προσέδεσε τὸ προσγραμμένον φορτηγόν καὶ τὸ ἀρρωμούλικε. Τὸ αὐτὸς ἀνέλκυσθεν τὴν 23ην Μαρτίου, ἔργωμαλκῆθη τὴν ἑπομένην εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἡρακλείου πρὸς ἐπικουενὴν ἀντιταλίος εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν του. (Μαρτ. 18—24)

«Ἀγαλλιανή».—Εἰς ἀπάντησιν ἐρωτήσεως τοῦ Λεύση, οἱ πλοιοκτῖται αὐτῷ παρέσχουν τὴν πληροφορίαν, δι τὸ «Ἀγαλλιανή» ἔξαχολειτεῖ νὰ παραμένῃ εἰς τὴν Μαριούπολιν. (Μαρτ. 22)

«Κωστήρ».—Μετὰ τὸ πάρες τῶν ἐπικουενῶν του, ἐπέθη εἰς Βραττὸν ὅπο φόρτωσι γεννημάτων διὰ Λίβερπουλ καὶ Ἀδενράσον. (Μαρτ. 22)

«Ἄγιος Σπυρίδων» («Άγγελη»).—Προσερχόμενον ἐκ Ρουέν κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως τὸ φορτηγόν μακρὸ τοῦ μὲ φορτίον 2100 τόννων αἵτουν εἰς χόμην καὶ ἥργατο ἀμέσως ἔκπροτινον. Εἰς τὰ κύτη ὅπ' ἄρι. 1, 3 καὶ 4 ἐρέθη μικρὰ παστόντα φορτίου βελλαρμάνη. Εἰς τὸ κύτος Νο 2, ἑνάκι ὑπῆρχοι 800 τ. αἵτουν, διεπιτώμηθη διὰ δλεκτήρος ἡ παστόντας αὗτη εἰχει σοβαρότερον. Λόγῳ τῶν διερώθων προσθέτων εἰσαγωγικῶν δασμῶν τοῦ αἵτου, τῶν ἐπιδηληθέντων εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἦτοι: 75 λιτρετῶν κατὰ 100 κχλιόγραμμα, θεωρεῖται δύσκολος ἡ διεύθεσις τοῦ φορτίου δι' ἀρτοποιησιν, φαίνεται δ' ὅτι οὐ πωληθῆ τοῦτο πρὸς διομηχανῆν κχρήσιν. Οἱ ἀντιπρόσωπος τοῦ Οίκου «Dreyfus Co.» ὑπέδειξε τὴν διενάτεττα πωλήσεως τοῦ φορτίου εἰς ἄλλους λιμένας ἑκτὸς τῆς Ἰταλίας, ἐὰν ὑπάρξουν προσφοραί. Τὸ δεδιλαμένον φορτίον θὰ πωληθῆ ἐν Ἰταλίᾳ. «Οσον ἀφορᾷ τὸ αὐτόφορος ἔγκηρος:βιθύθη, δι τὸ εἰχει διαρροή, εἰς τὴν ἀρισταράν πλευρῶν τοῦ κύτου Νο 1. Εν συνεχείᾳ ἀνεκοινώθη, δι τὸ δεδιλαμένον φορτίον θὰ τεθῇ ἀντός σάκκων καὶ δι τὸ διαρροής αὐσητήσεται, τὸ δὲ αὐτόφορος ἔχει: κάλιον 10 μισθῶν πρὸς τὴν ἀρισταράν αὐτῷ πλευράν. (Μαρτ. 23—26)

«Άγιος Ζώνη Π.».—Μία φορτηγή μὲ 60 τόννους γενικοῦ φορτίου μεταφερθέντος ἐκ Ηέρτ Σατὲ διὰ τοῦ ἀτομοποιοῦ «Άγιος Ζώνη Π.» ἐπιβιθεῖται εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα, κατόπιν παρκαλᾶς. Τὸ μαγαλύτερον τρίμα τοῦ φορτίου ήτο προσελεύσεως Ἱδ:θῶν καὶ εἰχει μεταφερθῆ εἰς Ηέρτ Σατὲ διὰ τοῦ Ἰταλικοῦ ἀπο «Alberto Treves», μαθ' ἡ μεταφοράθη διὰ Πειραιᾶ. (Μαρτ. 23)

«Βυθοκόρος».—Κατὰ πληροφορίαςκεν Πατρών, η βυθοκόρος «Ἀκτήγη» τῆς «Γεωργικῆς ἑταίριας», ητοις ἡ σχολείστη εἰς τὰ ἀποεγκρατικὰ ἔργα τοῦ Αστακοῦ ἐδιδούθη εἰς τὸν ἀκτήν καὶ πληγαῖσιν τῆς Ἑρακλείου. Μετὰ σύντονον προπάθειαν, ἀνελκύσθη. (Μαρτ. 23)

«Διονύσιος».—Προσερχόμενον ἐλαφρῶς ἐπὶ ὑψόλοις εἰς τὸν κόλπον τοῦ Γαυρίου, διατὰ τὴν διάρκειαν τριμηνίας τὴν 21ην Μαρτίου παρεσύρθησαν αἱ ἄγκυραι του. Μία πτέρυξ τῆς ἐλικός του ἐθράυσθη. Τὸ αὐτόφορος ἀπέπλευσε διὰ Κονιού πολιν (Χισταγάς) λαβῶν πιστοποιητικὸν ναυοπλίοτος, δὲ ἐπιθυμητῆς τοῦ Λεύση συνέστησεν, δημος μὲ πρώτην ἐκκαρπίσιν δεξαμενούθη τὸ πλοῖον πρὸς ἔξιτασιν τοῦ ἀξένοτος. (Μαρτ. 23)

«Μαρία» (750).—Προσερχόμενον ἐκ Κονιστάντζης καὶ κατευθυνόμενον εἰς Πειραιᾶ μὲ φορτίον ἑυλείας διηλθεῖν ἐκ Κονιοῦ πόλεως, χωρὶς νὰ προσεγγίσῃ, ἔχον δὲ μεγάλην κλίσην. (Μαρτ. 23)

«Ορος Πέρα».—Κατέπλευσεν ἐκ Γκάλιβεστον μὲ ζημιάς εἰς τὸ φορτίον του, συνεπειῶς τῆς θυλασσοτεραγγήλης. Αἱ ὑποδειγμέσαις διότε τὸ τόπον προσαρτώνται ἐπικουεναί εἶται θετήσθησαν. (Μαρτ. 24)

«Μονίτωρ».—Κατευθυνόμενον ἐκ Ηέρνιας εἰς «Ἀλγέριον μὲ φορτίον γειανθράκων, ἐπόδεσε εἰς Χολτενάου μὲ ζημιάς τοῦ λέμπητος. Αἱ ἐπικουεναί συνεπληρωθήσαν ἀντός ἀλίγων μόνον ὥρων καὶ τὸ αὐτόφορος ἐκηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του. (Μαρτ. 25)

«Δελφοί».—Παρεπόδωσαν εἰς Σαντάντερ τὰς ἐπικουεναί του ἔλασης πιστοποιητικῶν ναυοπλίοτας καὶ ἀνεγέρθησε διὰ Πλέιτ. (Μαρτ. 26)

«Αίνατσερήν Τ.» Προσερχόμενον εἰς τὴν Σιάρωγα Τάνισλας τῆς Χερσονήσου καὶ ἡγανάκασθη νὰ ὑπογράψῃ ἀριθμότον μὲ διαιτησίαν Μέσοχος. Τὸ αὐτόφορος φέρει: 6000 κ.μ. ξυλίας, ἀνέλκυσθεν δὲ, θονθεῖται Ρωσικῶν συμμαχῶν κατέπλευσεν εἰς τὴν Οδησσόν. (Μαρτ. 27)

«Ειρήνη» (μπάρριζα) Συνεπειῶς προσχράξεως του εἰς τὴν Κύθην ὑπέστη ζημιάς τῆς ἐλικός.

Η συμφωνία διὰ τοὺς ναύλους τοῦ Καναδᾶ

Μετὰ τὴν συμφωνίαν τοῦ Πλέιτ περὶ κατωτάτων ὄρῶν ναύλων, νέα τοιστὴ συνήφθη τὴν 21ην Μαρτίου ἀφορῶσα τὰς ἔξι Ἀγίου Λαυρεντίου φορτώσεις Καναδικῶν γεννημάτων διὰ τὴν ἔξαγωγικὴν περίοδον τοῦ 1935. Η ἀναγγελία της ἔγένετο δὲ ἀνακοινωθέντος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπικελητηρίου τοῦ Λονδίνου, εἰς τὸ ὄποιον ἐτονίζετο, διτι εἰς συγκροτηθεῖσαι τελευταίως ἐπανειλημμέναι συσκέψεις τῶν ἐφο-

πλιστῶν καὶ τῶν ναυλομεσιτῶν, τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ναυλαγορὰν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, εἰχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σύστασιν Ἐπιτροπῆς, ἡ ὁποία καὶ κατηγόρισε πίνακα κατωτάτων τιμῶν ναύλων διὰ τὴν προσεχὴ ἔξαγωγικὴν περίοδον τοῦ τρ. ἔτους.

Η διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς Ναυτιλίας τῶν tramps—συνεχίζει τὸ ἀνακοινωθὲν—μετὰ ἐπισταμένην μελέτην, ἀπεδέχην τὸ σχέδιον, τὸ ὄποιον καὶ ἐτέθη πάραντα εἰς ἐφαρμογὴν, μὲ τὴν σύστασιν, διπος τοῦ τόπου τῆς αὔστηρᾶς τηρήσεως καὶ ἐνέργου ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν ὑποστηρίζεως. Η Ἐπιτροπὴ ἡμεινειν ἵκανον ποιημένη ἀπὸ τὴν διαπίστωσιν, διτι τὰ καθοριζόντεα εἰς τὸ σχέδιον ἐπίπεδα τῶν ναύλων εἰνε δχι μόνον λογικά, ἀλλὰ καὶ διτι δὲν δύνανται νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ἐπιζήμια, εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ ἐμπορίου ἡ τῆς καταναλώσεως.

Ολαὶ οἱ Βρετανικοὶ ἐταῖσι τῶν λάινερς, αἵτινες μετέχουν εἰς τὰς ἔξι Ἀγίου Λαυρεντίου φορτώσεις γεννημάτων, συνεφώνησαν ἐπὶ τῆς συνεργασίας των διὰ τὴν τήρησιν ἐνὸς πίνακος κατανομῆς τῶν παραλαμβανομένων τιμητῶν φορτίου. Ἐπετεύχθη ἀκόμη ἡ ὑποστηρίξεις τὸν σχέδιον καὶ παρὰ τινῶν ἔξιντας τῶν πλοιοκτητῶν tramps («Ελλήνων κυρίων ἐπιφροσωπούμενῶν διὰ τοῦ κ. Β. Μαυρολέοντος), τὸ δὲ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἐκάλεσε νὰ μετάσχουν τῆς συμφωνίας δλαισι αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἐνώσεις τῆς «Διεθνῆς Ναυτικῆς Συνδιασκέψεως».

Τὴν Ἐπιτροπὴν—καταλήγει τὸ ἀνακοινωθὲν—ἀποσχόλησαν καὶ αἱ ναυλώσεις διὰ τὴν μεταφορὰν Ἀγγλικῶν γαιανθράκων εἰς τὸν Καναδικὸν λιμένα τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, ἀπεφασίσθη δὲ διτι οἰαδήποτε ναύλωσις, κατὰ τὴν παρούσαν ἐποχήν, ἐξ Οὐαλλίας διὰ Καναδᾶν πρέπει νὰ συνάπτεται εἰς τιμὴν οὐχὶ κατωτέρων τῶν σελ. 6/3 κατὰ τὸν, μὲ παράδοσιν 1000 τόννων ἡμερησίων καὶ ἐλευθέρως ἐκφρωτικῶν.

Διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς ἀναυλώτου χωρητικότητος εἰς Πλέιτ

Η Ἐπιτροπὴ ἡ ἐπιφροτισμένη μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμφωνίας τηρήσεως κατωτάτων ὄρῶν ναύλων διὰ τὰς ἔκ φορτώσεις καὶ μὲ τὸν ἔλεγχο τῆς κατευθυνομένης πρὸς τὸν Νότιον Αμερικὴν χωρητικότητος, εἰδοτοίησεν ἡδη τοὺς μετέχοντας εἰς τὴν συμφωνίαν ἐφοπλιστάς, διτι πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν ἀποστολὴν πρὸς τὴν Ἀργεντινὴν καὶ ἀναυλώτων σκαφῶν των δυναμένων νὰ παράσχουν ἡμερομηνίαν φορτώσεως μέχρι τέλους Απριλίου. Πλοιοί δίδονται ἡμερομηνίαν φορτώσεως πέραν τῆς Ιησού Μαΐου, ἐπιτρέπεται νὰ πλέουν κενὰ καὶ ἀναυλώτων πρὸς τὴν ἔγοράν του Πλέιτ, ἐφόσον δημος δέ ορθίσθηται τὰς διατάξεις της συμφωνίας προτοτάξεις τοῦ πλοιού:

«Η Ἐπιτροπὴ τῶν ἀποφάσεως ταύτης παρετηρήθη ἐν Λονδίνῳ ποιαὶ τις νευρικότερες μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, ἡ πρώτη ὅμως ἐντύπωσην εἰς τὴν ψυχραιμοτέραν σκέψιν, διτι ἡ ἀναγκαιότερης τοῦ μέτρου ἡ σύνηψος μὲ τὴν προσάσπισιν τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς ναυτιλίας τῶν tramps. Κατοβάλλεται μάλιστα προσπάθεια, διπος ἡ συμφωνία τοῦ Πλέιτ, παρομοία τῆς διποιας συνήφθη καὶ διτι τὰς ἔκ την Μόντρεαλ φορτώσεις, ἐπεκταθῆ καὶ εἰς τὴν ἔργασίαν ἐκ τῆς Αντστραλίας. Η ἀπόφασις τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ανηγγελίης τὴν 23ην Μαρτίου διὰ τὰς δημοσιεύσεως τοῦ κατωτέρω ἀνακοινωθέντος :

«Η Ἐπιτροπὴ τῶν ἀποφάσεως ταύτης παρεπόδωσαν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμφωνίας τῶν ἔκ Πλέιτ ναύλων ἀπόσχολήν ἡ μὲ τὴν μελέτην τῶν καταλήλων μέτρων, διτιναὶ καὶ ἀναυλώτων χωρητικότητος εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ρίβερ Πλέιτ. Η Ἐπιτροπὴ φρονεῖ, διτι εἰνε δημητρία τηρητικής τοῦ σχέδιου διὰ τὰς μετά τὴν 30ην Απριλίου ἡμερομηνίας, προκειμένου νὰ κανονισθῇ διτι αὐτὰς ἡ ἀνάλογος προσφορά τοννῶν πρὸς τὴν ζητησιν. Η Ἐπιτροπὴ συνεφώνησε τὰς ἀπόδουλην:

«Οὐδὲν πλοίον, δινύμενον νὰ παράσῃ ἡμερομηνίαν φορτώσεως μετά τὴν 30ην Απριλίου, δικαιούνται τὸν πρόποτεν πάραντα νὰ προσφορίσουν νὰ κανονισθῇ διτι αὐτὰς ἡ ἀνάλογος προσφορά τοννῶν πρὸς τὴν ζητησιν. Η Ἐπιτροπὴ συνεφώνησε τὰς ἀπόδουλην:

«Προσέστοι πολιοῖν, δινύμενον νὰ παράσῃ ἡμερομηνίαν φορτώσεως, μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ φορτώσῃ ἀλλαχόθεν, δικαιούνται κατόπιν νὰ ναύλωθη ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἐστο καὶ ἀπόρεται νὰ πλένηση εἰς προσφορίσουν μὲ προβλεπόμενον πότε τοῦ σχέδιον. Αἱ ἀποφάσεις αὐταὶ τῆς Ἐπιτροπῆς θὰ ισχύσουν μέχρι τοῦ σχέδιον. Αἱ προκειμένου νὰ κανονισθῇ διτι αὐτὰς την πλησιοχώρων ἀνδραγανώσεως της. Συνιοτάται δὲ πρὸς δλαισον τοὺς μετέχοντας τοῦ σχέδιον ἡ αὐτηρηση τηρητικής της.

«Προσέστοι οὐδὲν πλοίον κατευθυνομένων πέραν τῶν ἀνωτέρω διαμέσων πρὸς τὸ Πλέιτ λιμένων προσεγγίσεως, μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ φορτώσῃ ἀλλαχόθεν, δικαιούνται κατόπιν νὰ ναύλωθη ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἐστο καὶ ἀπόρεται νὰ πλένηση εἰς προσφορίσουν μὲ προβλεπόμενον πότε τοῦ σχέδιον. Αἱ προφάσεις αὐταὶ τῆς Ἐπιτροπῆς θὰ ισχύσουν μέχρι τοῦ σχέδιον. Συνιοτάται δὲ πρὸς δλαισον τοὺς μετέχοντας τοῦ σχέδιον ἡ αὐτηρηση τηρητικής της.

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.

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER

ESTABLISHED 1903.

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.
Telephones:—Office No 22733.—Quay No 136 No 22014

Τό δεκαπεντήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Η γενική κατάστασις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ὑπῆρχεν ἀπογοητευτικῇ καὶ κατὰ τὸ β'. 150ήμερον τοῦ Μαρτίου. Εἰς τοὺς περιοστέρους τομεῖς αἱ κρατοῦσαι χαριτλαὶ τιμαὶ τῶν ναύλων παρέμεναν ὄνοματικαὶ, συντετῆται τῆς παρατηρηθεῖσῆς ἐλλειφερος διαταγῆν καὶ τῆς ὀφειλούτητος, ἡσαὶ ἐπεξοράτησε, τόσον εἰς τὴν πολιτικὴν ἔξελιξιν, ὃν καὶ εἰς τὴν συναλλαγματικὴν κατάστασιν τῶν κυριοτέρων Εὐρωπαϊκῶν Χωρῶν. Η φορτηρὸς ναυτιλία ἀντιμετωπίζει δυσκόλους συγγάρας. Παρὰ τὰς προόδους, ποὺ ἐπετελεῖσεν ἡ διεθνῆς συνεργασία, τὰ καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα τῆς ὄγκοδους ὑπερφροσφόρας χωρητικοῦτος, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐπιπλέον τῶν ἐπιπλέον τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, καθιστοῦν ἀνέφικτον τὴν ἐπικράτησιν συνθηκῶν ἔργασίας ἐπὶ βάσισιν ὑγειετέρων.

Η ζήτησις γεννημάτων, τὸν κυριωτέρουν τούτουν μεταφορικοῦ εἶδους διὰ τὴν φορτηρὸν ναυτιλίαν, ἔχει περιορισθῆ ἐις τὸ ἐλάχιστον ἀπὸ τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς καταναλώσεως. Η Γαλλία ἀπέβη πλέον χώρᾳ ἔξαγωγικῇ οικτρόν, ἡ Ἰταλία ἀπέτισε τοὺς περιορισμοὺς εἰς τὰς ἔξαγωγὰς τις καὶ μόνη ἡ Ἀγγλία συνεχεῖται τὴν ἀποδρόφησιν φορτίων μετὰ ποιᾶς τινος ζητητητος. Η ζήτησις Ἀργεντινοῦ ἀριθμούτος τῆς τέας ἁδοδειας δὲν δημιουργήτηται, πάντως ὅμως προβλέπεται μία καὶ ἡρασία διὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας, δεδομένου ὅτι τὰ Εὐρωπαϊκά ἀποθέματα πορτοῦν πλέον νά ἔσπαντούνται. Ἀλλὰ καὶ αἱ διὰ τὰς Ἡνων. Πολιτείας φορτώσεις γεννημάτων καὶ τὸν Καναδὸν συνέτειναν εἰς τὴν ἔξυπιαν τοῦ Πλέον ἀπὸ τῆς ἔχει πληθωρικῆς χωρητικότητος, τὰ δὲ ἡμιθέντα τελευταῖς ὑπὸ τῆς Ἐπιτοπῆς τοῦ σχεδίου μέτρα, ἐλπίζεται ἔτι πλέον νά βελτιώσουν καὶ σταθεροποιήσουν τὴν θέσιν τῆς κυρίας ταύτης, διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν *tramps*, ἀγορᾶς τῆς Ἀργεντινῆς.

Οἱ φορτωταὶ, κατὰ τὰς τελευταῖς ίδιαι ἡμέρας τοῦ Μαρτίου, ἐπέδειν ἔωροτερον ἐνδιαφέρον διὰ φορτώσεις Ἀπριλίου, ἔταθεσιας καὶ διὰ τὰ μέσα Μαΐου. Δέον νά προστεθῇ, ὅτι τὸ τεθέν ἐν ἔφαρμογῇ σχέδιον διὰ τὰς ἐκ Μόντρεαλ φορτώσεις καὶ οἱ καθορισθέντες ναῦλοι, θεωρούμενοι ὡς μὴ συμφέροντες ὑπὸ τὴν παροῦσαν κατάστασιν τῶν οιταροφῶν, ἔτρεψαν τὴν προσοχὴν τῶν ἀγοραστῶν πρὸς τὰ γεννήματα τῆς Ανταρκτικῆς καὶ τῆς Ἀργεντινῆς, τῶν ὅποιων καὶ ἐτονώθῃ ἔτι περισσότερον τὸ συναγωνιστικὸν ἐπίπεδον.

Εἰς τὴν "Απο" Ἀνατολήν ἡ κατάστασις παρομοιάζεται ἀπὸ ἴανον ἥηδη χρόνον χειροτέρᾳ. Η θέσις τῶν ἔχοντων πρὸς τὰ ἔχει διαθέσιμα σταθητικὰ πλοιοκτητῶν εἶναι ἔξαιρετα καὶ δυσχερής. Εἰς τὴν Ανταρκτικήν ἀναμένουν ἀπὸ μηνὸς ἀτμόπλοια, χωρὶς καὶ νά ὑπάρχουν διαταγῆς φορτώσεως, οἵ δὲ ναῦλοι ἔχονται πλέον τὸν τοιεῦν τῆς "Απο" Ἀνατολῆς κατέπεσαν εἰς λίαν καρπηλὰ ἐπίπεδα. Η ἔργασία τῶν ἐλαυνόδων σπόρων, ἔξαρτωμένη συρίως ἀπὸ τὴν ἀγοραστήν δυναμικότητα τῆς Γερμανίας, καθὼς καὶ αἱ φορτώσεις ὄρθιζες εἰς Σαγγάρην, ἐν ἀπραξίᾳ. Ἐλαζίση μόνον κίνησις σημειοῦθαι ἔχει Λαστραλίας πρὸς τὴν "Απο" Ἀνατολήν διὰ φορτία γεννημάτων.

Ἐν τῷ μεταξὺ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμφωνίας τοῦ Μόντρεαλ, αἱ διαπραγματεύσεις τῶν ἐφοριαστῶν τῆς φορτηροῦ Ναυτιλίας ἐστράφησαν εἰς τὴν ὑπογραφὴν συμφωνίας καὶ διὰ τὴν Ανταρκτικήν, ἐλπίζεται δὲ λίαν συντόμως νά πραγματοποιηθῇ αὕτη. Μέχρι τῆς ὑπογραφῆς τῆς ὄρθιτης συμφωνίας ἐτέθη ἥηδη ἐν ἔφαρμογῇ προκειμένου διὰ τὰς Ανταρκτικὰς φορτώσεις, προσωρινὴ συμφωνία κατωτάτων δρίων ναῦλων. Αφορᾷ αὕτη τὰ ἔτοιμα, κυρίως καὶ ενεργούμενα ἥηδη εἰς τὸν λιμένα τῆς Ανταρκτικῆς σκάφη. Αἱ καθορισθένται τιμαὶ ναῦλων εἶναι 22)—(φορτία εἰς κῦμα) διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ ἀνάλογον αὐξησιν διὰ τὰ εἰς σάκκους φορτία καὶ σελ. 12)—(χῆμα) καὶ 14)—(εἰς σάκκους) διὰ τὴν Κίναν καὶ τὴν Ιαπωνίαν.

Η Βόρειος Ἀμερικὴ ἐν μαρασμῷ καταστάσαι. Τελεῖ καὶ αὐτὴ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς προσφρομένης πληθωρικῆς διαθεσίμου χωρητικότητος. Αἱ ἔξαγωγαι παλαιοιδήσουν περιορισθέντας σημαντικός, αἱ φορτώσεις γιανιθράκον εἶναι σποραδικαὶ καὶ μόνον αἱ ζαχαρίες ἀπὸ τὰ ἔξαγωγικὰ κέντρα τῶν Δυτ. Ἰνδῶν παρούσιαζον κάποιαν ζωηρότητα, μὲ ἀρκετάς τὰς κυκλοφορούσας διαταγῆς καὶ μὲ ἐλαφρώς βελτιώμενους τοὺς ναῦλους διὰ φορτώσεις Ἀπριλίου καὶ Μαΐου.

Ἀπὸ τὴν Μάρτιον θάλασσαν σημειοῦνται σποραδικαὶ ναυλώσεις διὰ τὴν πεταφορὰν γενικῶν φορτίων πρὸς τὰς κατευθύνσεις τῆς "Απο" Ἀνατολῆς, οἱ δὲ Ρωσιστοὶ καγάνθικας καὶ τὰ μεταλλεύματα ἀμετάβλητοι διὰ τοὺς συνήθεις αὐτῶν προσορισμοὺς καὶ μὲ τιμᾶς ναῦλων διατηρούμενας πέριξ τῶν γνωστῶν ἐπίπεδων. Οσον ἀφορᾷ τὸν Δούναβιν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἀποκατεστάθη ἡ εἰν αὐτῷ ναυσιπλοΐα, παραμένει οὕτος ἐν ἀπραξίᾳ, ἡσιες καὶ ἀποδιδεῖται εἰς τὰς κρατούσας δυσχερεῖς ἐκ τῶν κυβερνητικῶν μέτρων τοῦ κανονισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν. Λί λοιπα Μεσογειακαὶ ἀγοραὶ παραμένουν εἰς κατάστασιν στασιμότητος.

Αναλυτικότερον, ἡ πορεία τῆς κινήσεως καὶ τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων, ἀπὸ τὰ κυιώτερα ἔξαγωγικά κέντρα τοῦ Κόσμου, ἔχει ὡς ἔξει:

ΠΛΕΙΤ.—Σχετικὴ ζωηρότης πορτοῦσαι σημειούμενή διὰ τὰς ἔξει Ἀργεντινῆς φορτώσεις ἀριθμοῖσιν καὶ πρὸς τὸν Εὐρωπαϊκὸν προσορισμόν, ἀφορῶσα κυρίως σκάφη παρέχοντας ἡμερομηνίας φορτώσεως Ἀπριλίου καὶ μέσων Μαΐου, μὲ τάσεις δὲ βελτιώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων πέραν τῶν ἐισιτῶν τῶν τιμῶν τῶν σχεδίου. Ελδιζός αἱ διὰ Ἀπριλίου πληθωρικῆσιν τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ἀπριλίου τιμαὶ εἶναι ὑψηλότεραι κατὰ 9 πέννας, βάσιμοι δὲ κρατοῦν προβλέ-

ψεις διὰ μίαν ἔτι μεῖζονα προσεχῆ ἀνατίμησιν. Ἐπεξετάθη ἐπίσης καὶ ἡ ζήτησις διὰ φορτία μὲ προσωμάτων τῶν Βόρειον Ἀμερικήν.

"Οἱ πρὸς τὰς τιμάς, ἐπληρώθησαν ἀπὸ Σάν Λορέντζο 18) — διὰ Μόντρεαλ, Ἀπρίλιον καὶ ἀπὸ Ροζάριο διὰ Καναδᾶν 17)6, Μάιον. Ἀπὸ Σάντα Φε ἡ Νεροτσέα (λιναρόσπορος) διὰ Μόντρεαλ 20)—, "Απὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν (Ἀπρίλιον) σελ. 15)3 ἕως 16)3, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων καὶ λιμένων ἐπιφορτώσεως καὶ δι' Ἀμερικήν 16)—, ἀπὸ δὲ τὴν Μπάζιαν Μπλάγκαν ἐπληρώθη ἔτοιμον ἀπολόγιον σελ. 15)—δι' Ἐλλάδα καὶ ἔτερον 14)9 δι' Ἀγγλίαν, "Απρίλιον. Διὰ 15 Μαΐου ἀπὸ 6000 τ. ἐπληρώθη ἀπὸ Ροζάριο δι' Ἀγγλίαν 16)9 καὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν ἀπὸ 7500 τ. τέλη Ἀπρίλιον σελ. 15)9. Δέον νά σημειωθῆ, διὰ ἡ ἀργοῦσα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς ἡ προηγούμενη ἡλαστήρη ἐπομέβαινον τὰ εἰκόνα.

«Παπαλαμπέδης ἀπὸ Σάντα Φε 5500 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)3, ὄψιὸν Κάρδιμ, Μπάρον ἡ Ρόττερνταμ 16)—, ἐάν Ἀμερικήν 15)9, Μαρτίου 22—29.

«Δανάδη» (ναυτιγήσιος 1906) ἐξ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (ἐξαιρέσει Ιολανδίας) σελ. 16)3, ὄψιὸν ἀπὸ Σάντα Φε 17)3 βάσισι, Ἀπρ. 15—30.

«Ωνάση Σωκράτης» ἀπὸ Νεροτσέα καὶ Μάρτιον 7000 τ. δι' Ἀμερικήν 15)6, διὰ Ρόττερνταμ 15)9 ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 16)—, Απρίλιον 18—25.

«Αιτόπλοιον» (Ρεθ.-Κούν.) ἐξ Ροζάριο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν (έξαιρέσει Ιολανδίας) σελ. 16)9 Μαΐου 13—20.

Καὶ «Περσένης» ἐξ Μπάζιαν Μπλάγκας 6900 τ. διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν, Λιβύδον 15)9, ἔνα λιμένα, μὲ 9 πέννες ἔχτρα δι' ἔπιστον ἐπὶ πλέον λιμένα, μέχρι 4 τοιούτων, ὄψιὸν Μασσαλίαν—Δυτ. Ιταλίαν 16)3, βάσιν ἔνα λιμένα, Ἀπρ. 15—25.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ.—Σποραδικαὶ τινὲς ἐμφανίζονται διαταγαὶ διὰ φορτία παλαιοιδίφορον ἀπὸ δὲ τὸν Νοτίους λιμένας τῶν Ήνωρ. Πολιτειῶν (έπι τὸν Αἴλαντικο) ἐκλεισθεῖς τελευταῖς πυρά καὶ ὑπηρετότης εἰς τὰ σελ. 12)— διὰ Γλαυσόβην—*Ardrossan*. Αἱ ζαχαρίες ζωηρότεραι, μὲ τιμᾶς 12)9 ἀπὸ Σάν Ντομέργο καὶ 13)— ἀπὸ Κούβαν διὰ Κόντινεντ. Αἱ τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν μία ἀναβίτισι τὸν πρὸς τὴν "Απο" τὸν Ανατολήν κατ' ἀποκοπὴν ἐπιποτίην τανύσσωσεν ἐσημειώθη, ἐκλεισθησαν δὲ περιορισθῆσαι σκάφη εἰς τὰς γνωστὰς *Lumsdunum* τιμάς. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐκ Μόντρεαλ φορτίας την έργασίαν, αἱ διὰ τὸν σχεδίον καθορισθεῖσαι τιμαὶ κατωτάτων δρίων ναῦλων εἶναι σελ. 1)6 τὸ κονδύλο τοῦ προσωμάτου λιμένας Ἀγγλίας, προκειμένου διὰ σκάφη 25.000 κονδύλων τοῦ προσωμούς τοῦ έπιστον καὶ 1)7 1)2 διὰ σκάφη κάτω τῶν 25.000 κονδύλων τοῦ προσωμούς, καθὼς διὰ τὰ λιγνεργες, ἀτινα, ὡς γνωστόν, παραλαμβάνουν τηματα φορτίου.

ΑΙΓΑΙΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.—Πρὸς τῆς ὑπογραφῆς τῆς προσωμονῆς συμφωνίας διὰ τὰς ἔξ Ανταρκτικὰς φορτώσεις, αἱ πραγματοποιήμεναι ναυλώσεις ἡσαὶ ἀραιαὶ—πλήν τῶν μεγάλων ιστοφόρων τῶν ἐκτελούντων τὸν ἐπίστον πλοῦν τον—αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναῦλων πρὸς τὴν προσωμονῆς συμφωνίας παρέμενον εἰς τὰς ὄνοματικὰς ἐπίπεδα τῶν σελ. 20)—διὰ Μάρτιου—Απρίλιον ἀπὸ Νότιον Ανταρκτικά διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ 19)6 ἀπὸ Δυτικήν ἀπέτιν διὰ τοὺς ίδιους προσωμούς. Τὰς τιμὰς ταύτας ἐδέχθησαν δύο σκάφη, αἵτινα ἐπὶ ίκανὸν παρέμειναν ἐν ἀναμονῇ ἔργασίας εἰς τοὺς Ανταρκτικανοὺς λιμένας.

Οἱ Μαντζονιανοὶ κύναι εἰν ἀπολύτῳ σχεδὸν ἀπραξίᾳ, καθὼς καὶ αἱ οὖνται *Saigon*. Τὰ Ἰνδικὰ μεταλλεύματα ἀπὸ *Mormugao* δι' Ἀμερικήν, μὲ σποραδικὰς διαταγῆς, εἰς τὰ σελ. 17)— καὶ ὁ ἀριθμός τῆς Νοτίου Αφρικῆς δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας εἰς τὰ σελ. 14)—. Αἱ τὰς Ἰνδίας ἐκλεισθησαν μερικά σκάφη δι' Ἡνωρ. Πολιτειῶν πρὸς μεταφορὰν λιναροστόρων, εἰς τὰ σελ. 18)3.

Τὰ τάιμης τὰ αὐτὰ ἀμετάβλητα εἰπίπεδα, ἐναντίωλησην δέ καὶ τὰ ἀπόλονθα δύο Ἐλληνικά φορτηγά :

«Πόντος» 7500 τ. d.w., τάιμη—ταύρος πρὸς ταξίδια "Απο" Ἀνατολῆς διὰ 2 μῆνας, μὲ ὄψιὸν ἐτέφερος δύο μῆνας, σελ. 2)1, ἀμερικαὶ παραλαβὴ εἰς ἔνα λιμένα τῆς Ιαπωνίας καὶ παραδόσις μετὰ τὴν λῆξην τῶν συμφοράδων εἰς ἔνα λιμένα Κίνας—Ιαπωνίας.

«Νεάπελ» 8300 τ. d.w., τάιμη—ταύρος πρὸς ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς "Απο" Ἀνατολῆς δι' 6 μῆνας, μὲ ὄψιὸν ὄπτω μῆνας, σελ. 2)1, παραλαβὴ Μάιον—Ιούνιον Ιαπωνίαν καὶ παράδοσις εἰς ἔνα Ιαπωνικὸν λιμένα μετὰ τὴν λῆξην τῶν συμφοράδων.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ—ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.—Ἀπὸ δύοντας σχεδὸν τοὺς Μεσογειακοὺς τομεῖς ἔλασίση πρόσεκυνεν ἔργασία κατὰ τὰ διαρροῦσαν 170ήμερον. Τὰ μεταλλεύματα ἐν στασιμότηται καὶ οἱ βαμβακοστόροι ἀλεξανδρείας μὲ σφιλαντονίαν κίνησιν. Ἐκλεισθησαν 44.000 κ. π. διὰ Χούλλη εἰς τὰ σελ. 1)6 τοὺς 60 κ. π. Ο Δούταρης ἀνέν τονδιαφέροντος, ἐκλεισθησαν δὲ ἐπειθεῖν διὰ ξιλείαν καὶ διὰ πετρέλαια ἐκ Κονσταντζῆς τὰ ἄπ.

«Διγαίον» (σημαία Ἀγγλική) ἐξ Λονδονίων 175 βαγ. Ξυλείας διὰ Σεβίλλην—Κενίτρα—Καζαμπλάγκαν λ.στ. 1680, καὶ ἀποκοπή, ἀμερικαὶ φορτώσεως. Καὶ

«Θεοδώρα» (τάιμη) ἐξ Κονσταντζῆς (ι συνεχῆ ταξίδια) διὰ Φιοντόνιον καὶ Σάν Στέφανο λ.στ. 1200 *Lumsdunum*, ἔνα λιμένα λ.στ. 1100, ἀ. φ.

Αἱ ἔτι Νοτίου Ρωσίας Σοβιετικαὶ ἔξαγωγαι περιωρισμέναι διὰ δύλα τὰ εἰδή τῶν φορτίων, κυρίως δὲ διὰ τὰ γεννήματα, αἱ δύλα τὰ ὄποιαν ναυλώσεις σημειούνται ἀραιά καὶ πού. Εἰς Πειραιᾶ ἐναντίωλησην

διὰ φόρτωσιν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης τὰ ἀκόλουθα φορτηγά μας:

«Εὐρυμεδών» (ex «Στυλιανός») ἔξι 'Οδησσοῦ ή Νοβορωσίσκης 4700—5000 κ.μ. ξυλείας διὰ κιβώτια (φορτίον εἰς τὰ κυνήγια) διὰ Λάζ Πάλμας ή Τενερίφταν 10)9 ἔνα λιμένα, μὲ 3 πέννες ἔξτρα διὰ δεύτερον λιμένα, φόρτωσις 25 Μαρτίου.

«Φλώρα Νομικού» ἐξ Μαριανουπόλεως 3000 τ. πίσσης διὰ Σέταν 8)1 1)2 'Απριλίου 1—10.

«Αναστασία» ἐξ Νοβορωσίσκης 6000—6500 κ.μ. ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 6)1 1)2, 'Απριλίου 5—15.

«Νέστος» ἐξ Πότι ή Νικολάεφ 8000 τ. μεταλλεύματος διὰ Βόρ. Αμερικήν 12)9, 'Απριλίου 3—13.

«Γρίφης Χανδῆς» ἐξ Μαριανουπόλεως 5000 τ. γαμανθράκων δι' Ιταλίαν 6)10 1)2, οὐφίον Γιουγκοσλαβίαν 6)9, ἐὰν φόρτωσις ἀπὸ Νικολάεφ ή Θεοδόσιαν 3 πέννες ὀλιγότερον, φόρτωσις 'Απριλίου 10—20.

«Καίτη Χανδῆς» ἐξ Νοβορωσίσκης ή 'Οδησσοῦ 6200 ἕως 6500 κ.μ. ξυλείας διὰ Δυτ. Ιταλίαν 7)9, 'Απριλίου 5—15.

«Ναύαρχος Γ. Σαζούρης» ἔξι 'Οδησσοῦ ή Χερσόνος 3400 ἕως 3600 κ.μ. στόλιον δι' 'Αλεξάνδρειαν ή Καζαρπλάγκαν 10)6, φόρτωσις 'Απριλίου 10—20.

«Ερηνούλα» ἐξ Νοβορωσίσκης 6800—7300 κ.μ. ξυλείας διὰ Λυτρακήν Ιταλίαν 7)9, 'Απριλίου 10—20.

«Ιάκωβος» ἐξ Χερσόνος ή Νοβορωσίσκης 3500—4000 κ.μ. τηλεγρ. στόλιον διὰ Βενετίαν 9)11, 'Απριλίου 20—30.

«Θρασύβουλος» ἐξ Πότι ή Νικολάεφ 6500 τ. μεταλλεύματος διὰ Βουλγαρίαν—Ρόττερνταμ ρέιντς ή 'Υμουνίτεν σελ. 9)3, ἐὰν 'Αμπέρδοσαν—Ρόττερνταμ 4)12 πέννες ὀλιγότερον, οὐφίον Στέτιτην 9 πέννες ἔξτρα, μὲ 1)7 1)2 φορτωτικά καὶ 1)—ἐκφροτωτικά, 700 τ. φορτεκφόρτων ημεροήσιως, ἔνα 900 τ. 2 πέννες ὀλιγότερον, φόρτωσις 'Απριλίου 8—20.

«Εὐγενία Σ. Εμπειρίκου» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γενικοῦ φορτίου δι' Ιαπωνίαν σελ. 17)8 1)2, 'Απριλίου 5—15.

Καὶ «Ανδρέας» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8400 τ. γενικά εἰδη διὰ Βλαδιβοστόκ 16)3 f.i.o. καντσέλλο 'Απριλίου 20.

ΓΑΙΑΝΘΩΡΑΚΕΣ.—Οἱ ναῦλοι δι' Αγγλίας γιανθρακαὶ σταθεροὶ εἰς τὰ σελ. 6)6 ἔξι Ονταλίας διὰ Ηερσιάλ, 7)—δι' 'Αλεξάνδρειαν ή Πορτ Σαΐδ, 6)3 διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 7)6 δι' 'Αλεξάνδρειαν, 7)9 διὰ Βραζιλίαν, 8)—διὰ Μοντεβίδεο, 8)6 διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον καὶ 9)6 διὰ Σάντα Φέ.

Ἀπὸ Δάντσικην ἡ Γδύνια αἱ πιμαὶ περισσότερον βελτιωμέναι εἰς τὰ σελ. 9)—δι' 'Αλεξαντρίην ἔνα λιμένα, 9)—διὰ Πειραιᾶ καὶ ἐπὸν Ρόττερνταμ 6)—διὰ Θύνικην.

Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν πλοίων ἐσημειώθησαν καὶ αἱ κάτωθι:

«Ανδριώτης» ἐξ Μπάρου 6000 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 9)6, ἀμέσως φόρτωσις.

«Πολέμης» ἐξ Ρόττερνταμ 2000 τ. διὰ Θύνικην σελ. 6)—, ἀ.φ.

«Θεμώνης» ἐξ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)—φόρτωσις 1—10 'Απριλίου.

«Ζηνοβία» ἐξ Γδύνιας 5500 τ. διὰ Πειραιᾶ σελ. 9)—ἀ.φ.

«Αίγατερινή Νικολάου» ἐξ Δάντσικην ἡ Γδύνιας 8500 τ. διὰ Τσιβιταβένιον 8)6, καντσέλλο 31 Μαρτίου.

«Ορος Διόφευς» ἐξ Κάρδιφ 6500 διὰ Μ.π. "Λύρες" 8)6, 'Απριλίου 15—23.

Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν ἐναυλώθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα Ἐλληνικά φορτηγά :

·Αττιόπλοιον· Ἐλληνικὸν ἀπὸ 'Αλμέριαν 7300 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ ή Βλαδιβοτίγκεν 4)9, 'Απρ. 1—15.

·Αττιόπλοιον· Ἐλληνικὸν ἔξι 'Αμρογού 5000 τ. μεταλλεύματος δι' Ιαπωνίαν (Fusiki) σελ. 17)—ἀμέσως φόρτωσις.

Ἐναυλώθη τέλος καὶ τὸ ἄπω «Ακτής» ἀπὸ ἔνα ή δύο λιμένας τοῦ Σάντα Ντομίγκο 7000—7300 τ. ζάχαριν δι' 'Αγγλίαν—Χάβρην—'Απριλίαν 12)9, Μαΐου 1—11.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἄπω εἰναι αἱ κάτωθι:

—·Επὶ Ρίβερ Πλέιτ· (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου» ἐξ Ροζάριο 7000 τ. δι' 'Αρδέρον 14)—Μαρτ. 20—31.

«Εψηλον» ἐξ Σάντα Φέ 6300 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 16)6, ἐὰν γενικῶς 'Αγγλίαν 16)3, Μαρτίου 18—25.

«Θεοφανίδη» ἐξ Σάντα Φέ 6500 τ. δι' Trondheim—Ahus ρέιντς 17)6, μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι' ἔκστοτον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων τοιστάνων, ὀψὶς Δυτίαν 17)—, δάσιον ἔνα λιμένα, 'Απρ. 15—25.

«Ζάννες Γούναρης» ἐξ Σάντα Φέ 6500 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 14)9, φόρτωσις 18—25 Μαρτίου.

«Μαρουσιώ Κουλούθουρον» ἐξ Σάντα Φέ 5200 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας—'Αμρογού 16)3, 'Απρ. 17—27.

«Γαξιάρχης» ἐξ Μπάχιας Μπλάχιας 6000 τ. θρώμης διὰ Βόρειον 'Αμρογού (Κόλπον Μεξικοῦ ή λιμένας Ήνωμ. Πολιτείας ἐπὶ τοῦ 'Ατλαντικοῦ) σελ. 21)3, ἀ.φ.

«Δελφοί» ἀπὸ Σάντα Φέ 7000 τ. σπόρους διὰ Νέαν Τόρκην 18)6, 'Απριλίου 1—20.

«Αγία Βαρβάρα» ἐξ Μπάχιας Μπλάχιας 6500 τ. δι' 'Ελλάδης 15)—ἀμέσως φόρτωσις.

«Παντιάς» ἐξ Σάντα Φέ 6500 τ. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ — 'Ηνωμ. Πολιτείας (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) σελ. 17)9, ὀψὶς Καναδῶν 18)3, φόρτωσις 'Απρ. 5—Μαΐου 5.

«Νικολῆς» ἀπὸ Νικοτάσια 5500 τ. δι' 'Αμρογονταρι 15)3, Ρόττερνταμ 14)9, 'Αρδέρον 14)6, ἀμέσως φόρτωσις.

«Ωνάση Μαρία» ἐξ Ροζάριο 7000 τ. διὰρ. γεννημάτων διὰ Μόντρεαλ 18)—, φόρτωσις 15—24 'Απριλίου.

«Αλέκος» (ναυπηγήσεως 1906) διχ: ἀνω τοῦ Σάντα Φέρντιζο 6300 τ. δι' 'Αγγλίαν (έξαρτος: 'Ιρλανδίας) 'Αμρογονταρι 15)3, 'Απρ. 3—14.

«Ζερμαίν» (ex «Ocean Prince») ἐξ Σάντα Φέρντιζο 7000 τ. δι' φρεμέσους λιμένας 'Αγγλίας 16)6, ὀψὶς ἀπὸ Σάντα Φέρντιζο 17)3, 'Απριλίου 15—27.

«Στάμος» ἐξ Σάντα Φέρντιζο 6500 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, 'Απρ. 15—30.

«Βαλλιάνος» διχ: ἀνω τοῦ Ροζάριο 6300 τ. διὰ Μάντζεστερ 15)—, Μαρτ. 25—30.

—·Εξ 'Αγγλίας ή Κόντινεντ (Διὰ γιανθρακας)

«Φερόγ. Μ. Λιβανδός» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Ροζάριο 9)—, ἀ.φ.

«Ιω» ἐξ Βρεμῆς 6600 τ. διὰ Ρίον 'Ιχνεύρον 7)6, καντσέλλο 'Απρ. 10.

«Ολυμπίος» ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον 'Ιχνεύρον 7)6, 'Απρ. 12—25.

«Τάσις» ἐξ Δάντσικην 7000 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην, 'Αγκάθη 9)—, 'Απρ. 1—15.

—·Εἰς λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

·Α)π Αιβανοῦ ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γενικοῦ φορτίου διὰ Βλαδιβοστόκ 16)—f.i.o., 'Απριλίου.

«Μαρίκα Πρωτοπαπά» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7300 τ. γενικά εἰδη διὰ Βλαδιβοστόκ 16)—f.i.o., 'Απρ. 1—10.

«Βιολαντώ Ν. Γουλανδρήη» ἐξ Μαριανουπόλεως 6000 τ. γενικά εἰδη διὰ Βόρ. Αμερική 10)9, ὀψὶς ἀπὸ Νικολάεφ ή Θεοδόσιας 10)6, καντσέλλος 31 Μαρτίου.

·Ιουλία Νικολάου· ἂπο ἐναὶ ή δύο λιμέναις Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. ζαχαρώς (ὅψιέν την φορτίου γεννημάτων) διὰ Περσικόν Κόλπου 13)6 f.i.o., 'Απρ. 8—18.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Αἱ Ρωσικαὶ ἔξαγωγαὶ κατ' εἰδη φορτίων καὶ τιμάς ναύλων ἔσημεσσαν τὴν κατωτέρω πορείαν, διαρκούντος τοῦ π. μηνὸς Μαρτίου.

Γεννήματα.—Οὐδέμια ναύλωσις ἑκλείσθη διὸ τὴν μεταφοράν Σοβιετικῶν γεννημάτων ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης διὰ Κόντινεντ, 'Αγγλίαν καὶ Σκανδινανίαν. Δι· 'Απω 'Ανατολήν δύμως ἐπραγματοποιήθησαν ἀρκεταὶ ναύλωσις εἰδης 'Ελληνικῶν καὶ ένων πλοίων μὲ βάσιν 17)—f.i.o., διὰ Βλαδιβοστόκ, 'Απρ. 16)9 f.i.o. διὰ Βλαδιβοστόκ, ἡ δέ ζήτησις πλοίων ἔσπασθει. Οἱ "Ελληνες" ἐφοπλισταὶ δείκνυνται καπως ἀπρόθυμοι εἰς τὴν ναύλωσιν τῶν διαθεσίμων σκαφῶν των, λόγω, ίδια, τῆς ἐλλείμμας ικανοποιητικῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν ἔξαγωγικῶν κέντρων τῆς 'Απω 'Ανατολής πρός ἐξασφάλισιν τοῦ ταξιδίου ἐπιστροφῆς. Δύο 'Ελληνικά φορτηγά, ὡς γράφομεν εἰς ἑτέραν τοῦ οπαρίσθησαν ταῖμ—τοσάρτερς διὰ ταξίδια 2 ἔως 4 μηνῶν τὸ ἔνα καὶ 6 ἔως 8 τὸ δεύτερον, μεταξὺ λιμένων τῆς "Απω 'Ανατολής ἀντὶ σελ. 2)1 κατὰ τόννον d.w.

Συλείπτην—'Ελλείπουν δυστυχῶς ἐργασίαι, μία δὲ διαταγὴ διὰ φόρτωσιν 6200 ἔως 6500 κ.μ. δι' 'Ιταλίαν ('Απρίλιον) ἑκλείσθη εἰς τὰ σελ. 7)9, μὲ φόρτωσιν ἔκ Νοβόσκης καὶ ἐτέρα διαταγὴ ἐκ Χερσόνος 6500 κ.μ. δι' 'Αλεξάνδρειαν εἰς τὰ σελ. 6)4 1)2. Ἐν συνεχείᾳ τούτων, δύο ἄλλαι διαταγὴν παρουσιάσθησαν δι' 'Ιταλίαν καὶ 'Αλεξάνδρειαν, ἀλλ' ὁ δι' αὐτάς προσφερόμενος ναύλος εἰνε τόσον πτωχός. Ὡστε δέν προεκάλεσε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν.

Γαιάνθρακες.—'Αττιόπλοιον 5000 τ. ἑκλείσθη διὰ φόρτωσιν. 'Απριλίου ἐξ Μαριανουπόλεως δι' 'Ιταλίαν εἰς τὰ σελ. 6)10 1)2 ἐὰν γενικῶς 'Αγγλίας 6)9, μὲ 600 τ. φόρτωσιν 6 πέννας. Πληροφορύμεθα, δητι ὑπάρχεις εἰπόντες διέτροχοι διόμια διαταγὴ διὰ 4000 τόννους.

Μεταλλεύματα.—·Εξ 'Οδησσοῦ ύπάρχει μια διαταγὴ δι' 8000 τ. 10 οἰο διὰ Τινόσατα, ἀλλ' οἱ ναύλωται δέν προσφέρουν περιστότερον τῶν 12)—f.i.o. 'Υπάρχει ἐπίσης καὶ ἐτέρα διαταγὴ 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ, μὲ ὀψὶδιν Στέτιτιν.

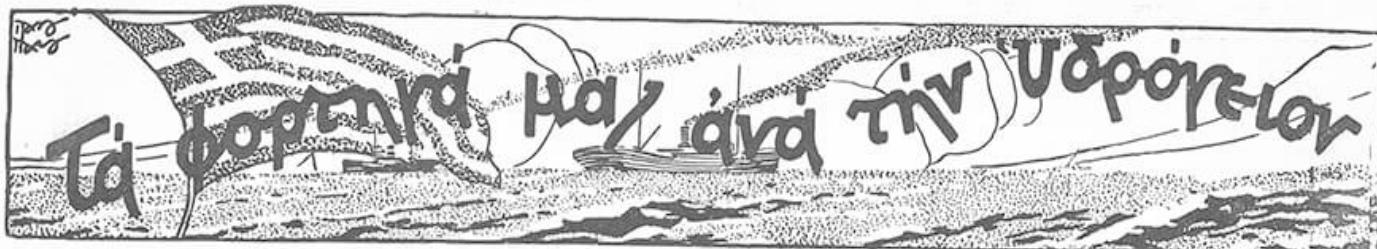
Γενικὰ ἐπιοντάτα.—Διὰ φόρτωσιν ἀρχῶν Μαΐου ύπάρχει διαταγὴ διὰ 5000 τ. ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Ρίβερ Πλέιτ, προσφέρεται δὲ ναύλος σελ. 9)3 f.i.o.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—'Απρακτεῖ. Δέον δύμως νά τονισθῇ, δητι παρετρήθη τελευταίως ζήτησις Ρουμανικῶν γεννημάτων διὰ Σαχκάνη καὶ 'Αγγλίαν, χωρὶς δύμως ούδεμία μέχρι τῆς στιγμῆς ναύλωσις νά πραγματοποιηθῇ.

Καὶ ἄλλη ἀγορά φορτηγοῦ

Πλὴν τῶν ἐν ἄλλῃ στήλῃ ἀναγραφομένων, πληροφορούμενα δητι ἡγοράσθη ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς 4000 λιρῶν καὶ τὸ μικρὸν 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Holywood». Εἶνε τ. γκρός 1546, νὲ 965, φορτίου 2300 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 16.7' ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1907.

Φέρεται ἐν κατάστρωμα καὶ «γουνέλ—ντέκ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκος 244.4 ποδῶν, πλάτους 38 π. καὶ πλευρικοῦ ὑψους 15.8 π., μὲ πρόστεγον 24, μεσόστεγον 126 καὶ ἐπίστεγον 20 ποδῶν. Θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ Τάιν.



ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρέ	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άργει Μαρχλίν από Δεκ. π. Σ.
Άγιος Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	άργει Χίον από 20 Φεβρ.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεγ. Μπάρρι 6 Μαρτ. Μπ. "Αύρας
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	άνεγ. Βενετίαν 15 Μαρτ. διά Ηπειρωτική, έφθ. 20
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λαζαρίδη—Μ. Φωκῆ	13	4572	έφθ. Μπάρριαν Μπλάγκην 26 Μαρτ.
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	άνεγ. Νισύπορτ 8 Μαρτίου διά Μονταβίδεο
Άγια Μαρίνα	έπ. «Κάσσος»	12	4151	διήλθε Μαδέρας 19 Μαρτ. διά Λαονδίνον, έφθ. 26
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδης	19	4514	άνεγ. Βρεταν. 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διά Θνικην
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπαπατέρα	15	3687	άνεγ. Θεοδόσιαν 29 Μαρτ. διά "Αλεξάνδρειαν
Άγιος Σπυρίδων	έπ. Βλάση	92	1581	άνεγ. Τόνδρα 21 Μαρτ. και Σάσσα 26 διά Mahdia
Άγιος Σπυρίδων	'Ηλ. Αγγελη	89	1476	έφθ. Νεάπολιν 19 Μαρτ.
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Ηπειρωτική από 26 Ιαν.
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρρέλη	01	3667	άργει Ηπειρωτική από 15 Ιανου. 1934
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3143	έφθ. Ηπειρωτική 10 Μαρτ.
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Άθ. Πατέη	08	4537	άνεγ. Κάρδιψ 23 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας
Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	άνεγ. Μπάρρυ 9 Μαρτ. διά Μπ. Μπλάγκην
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Ηπειρωτική από 21 Φεβρ.
Άιας	Πατέρας και Σιά	15	4729	διήλθε Μπλάγκην 5 Μαρτ.
Άιγανιον	Πελοποννήσου—Σκριβάνου	12	1735	έφθ. Garston 17 Μαρτίου ανεγ. 19 διά Νόρντεγχαρ, έφθ. 25
Άιγενς	άδ. Πατέρας	17	3792	διήλθε Κλήτιν 23 Μαρτ. διά Ηρδίτιας
Άικατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζου	17	2719	άνεγ. Όθησσάν 27 Μαρτ. διά Νεάπολιν
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	έφθ. Λαονδίνον 15 Μαρτ. και άνεγ. 23 διά Γρύνια
Άιμηλιος	Στεριώτη και Σιά	98	3691	εἰς πλάσις ἐν Ελλάδι:
Άινος	Α. Λουζη	10	3554	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Τεργέστην, έφθ. 21
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	άργει Ηπειρωτική από 1 Φεβρ.
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλη	08	2098	άργει Ηπειρωτική από 4 Μαρτ.
Άδαμας	Μ.χ. Λαζαρού	18	4144	άνεγ. Σκάλαρέντζο 8 Μαρτ. Περνακρούδο 21 διά Μάντζεστερ
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσκου	13	4342	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 13 Μαρτ. και άνεγ. 22, Κλήτιν 25 διά Ρωσίαν
Άκτη	έπ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεγ. Νεκοτσάια 12 Μαρτ. διά Barbados—Νέαν Γάρκην
Άλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	έφθ. Μπάρριαν 4 Μαρτ.
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	διήλθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	17	5140	έφθ. 'Οδησσός 8 Μαρτ.
Άλκιμος	Σκριβάνου—Ρωτοπούλου	20	2003	διήλθε Αλκύριον 19 Μαρτ. διά Μπλαμπάν
Άλφειος	Σ. Λιβανού	20	5116	άνεγ. Γιαλιδίστετον 20 Μαρτ. διά Νόρφολκ
Άναστασία	Η. Πρωτοπαπά	05	2883	άργει Ηπειρωτική από 9 Δεκ.
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτη	99	3025	έφθ. Γάλδην 15 Μαρτ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εἰς Ροζέριο από 21 Φεβρ.
Άνδρεας	"Ιόνιον" Α. Ε.	19	4763	έφθ. Ηπειρωτική από 20 Μαρτ.
Άνδριώτης	Ν. Κεδωνιάσως	12	4393	άνεγ. Κίρδιψ 16 Μαρτ. διά Βλαδικόν Κιτσίσιον
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Ηπειρωτική 7 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεγ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέτον
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Ηπειρωτική από 17 Φεβρ. 1934
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Ρίον Ιανέτον 29 Μαρτ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεγ. Μπάρριαν 5 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέτον
Άννα Σταθάτου	άδ. Σταθάτου	18	5685	έφθ. Βορδώ 19 Μαρτ. και Ρουέν 26
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	εἰς Θνικην από 22 Φεβρ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Ηπειρωτική από 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Νοδορωσίσκην 20 Μαρτ.
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	άργει Ηπειρωτική από 21 Δεκ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Φολλόνια 17—18 Μαρτ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Ηπειρωτική από 10 Φεβρ.
Άντωνιος Δ. Κυδωνιεὺς	Κ. Κεδωνιάσως	07	3920	άνεγ. Rayas 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Άντωνιος Σταθάτος	άδ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεγ. Bawbury 11 Μαρτ. διά Tsurumi
Άντζουλέττα	οίοι Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	άργει Ηπειρωτική από 10 Φεβρ.
Άξιδης	Σ. Λιβανού	19	5289	άνεγ. Μπουένος "Άγρες" 26 Μαρτ. διά Lota
Άποικια	Z. Βαλμηδ.	05	3607	έφθ. Rion Ιανέτον 17 Μαρτ. και άνεγ. 21 διά Μπ. "Άγρες
Άργολικός	Μαρζ. Έμπειρικου	21	4786	έφθ. Αμδέρσου 7 Μαρτ.
Άρεθουσα	Ν.κ. Καμπόρη	11	3693	άνεγ. Μέθηλ 21 Μαρτ. διά Μπ. "Άγρες
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου—Ε. Λαζαρού	12	4745	έφθ. Χέρηρην 18 Μαρτ. και Λουγκάσκην 25
Άριάδηνη Παντελή	έπ. «Μαρμαρά»	10	4445	διήλθε Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Σιέττιν
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άργει Ηπειρωτική από 30 Ιαν.
Άρτεμις Πήττα	Ηγήτη	06	1433	έφθ. Θνικην 18 Μαρτ. και Στυλίδα 29
Άρτεμισία	Η. Μακρή	06	4343	άργει Ηπειρωτική από 13 Ιουλ. 1934
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	άνεγ. Νεκοτσάια 24 Μαρτ. διά Μάρ Ντιλ Ηλάτια
Άρχων	Κωστή Λαζαρού	21	1364	εἰς πλάσις Ηπειρωτική—Κ)νιζής
Άσημίνια Μπά κα	Η. Μπάκια	95	1344	έφθ. Ηπειρωτική 24 Μαρτ.
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεγ. Μπλάζο 8 Μαρτ. διά Μπ. "Άγρες
Άσπασία Νομικοῦ	M. Νομικοῦ	99	816	άνεγ. Κέριθον 29 Μαρτ. διά Κατάνην
Άστηρη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335	άνεγ. Ηπειρωτική 31 Μαρτ. διά Θεσσαλικην
Άτλαντικός	έπ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	εἰς Νεκοτσάια από 23 Φεβρ.
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσοπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	έφθ. Ηπειρωτική 25 Μαρτ. διά "Αμβούργον
Άττικος	A. Λουζη	06	4078	άνεγ. Μπάρριαν 16 Μαρτ. διά Μονταβίδεο
Άφροσσα	Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Ηπειρωτική 13 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλάνος	Α. Λούζη	06	4734	Έφθ. Ρεζάριο 6 Μαρτ.
Βαρβάρα	Χρ. Ζωϊοπούλος	10	1354	Άνεγ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	Άνεγ. Πειραιά 14 Μαρτ. και Κυριακή 25 δι: 'Αρβέραν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούρα	07	3429	Έφθ. Θεοδόσιαν 17 Μαρτ.
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	Άργει Πειραιά 20 Μαρτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	Άνεγ. Πέρα Σατέ 23 Μαρτ. και Κέρτη 28 διά Μαργλιν
Βιργίνια	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	Έφθ. Τάραντα 21 Μαρτ. και άνεγ. 23 διά Ριζένναν
Βιργίνια Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	Άνεγ. Γέλινα 17 Μαρτ. διά Βεντιάν
Βιργίνια Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	Σιγλήθα Άλες Ηπλιμας 15 Μαρτ. και Φάλμουρα 23 διά Χεύλλα
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	Έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
Βόρις	άτ. «Βλάσσος»	17	5166	Άνεγ. Σχλέρνα 15 Μαρτ. Νίτον 25 διά Γέλινα
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	Άναχωρει έκ Πειραιώς 19 Απρ. διά Ν. Υέρκην
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιάς άπό 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά	Σπύρ. Λαμπρού	14	4708	άτις Πειραιώδην άπό 24 Φεβρ,
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπτηση	18	4289	Έφθ. Βίλλαν Κατσούσιον 4 Μαρτ.
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιάς άπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιμούρα	96	2187	άργει Πειραιάς άπό 14 Φεβρ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	Σιγλήθαν "Αγ. Βικέντιον 14 Μαρτ., Λάδοντ 26δι: 'Αρβέραν
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	Έφθ. Πειραιάς 20 Μαρτ.
Γεώργ. Μ. Έμπειροίκος	Σ. Γ. Έμπειρηκού	21	5728	Έφθ. Γιουκοχάριαν 4 Μαρτ. (διά Βλαδίβροτάν)
Γεώργ. Μ. Αιβανδής	άδ. Λιβανού	28	3831	Έφθ. Κάρδιπ 18 Μαρτ.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σία	30	4108	Σιγλήθα Σουέτ 22 Μαρτ. διά Πατροπαυλόδοκ
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	Έφθ. Πειραιώδην 22 Μαρτ.
Γιαν. Γούναρη	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	Έφθ. Πειραιάς 14 Μαρτ.
Γρανικός	Μ. Λόρα	16	3689	Άνεγ. Βρέδεν 8 Μαρτ., Γιβραλτάρ 17 δι: 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 25
Γρηγόριος Κ. Η.	Η. Καλλιμανοπούλου	19	2516	Άνεγ. Πειραιάς 30 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν
Δαναδές	Π. και Γ. Κ. Λαμπρού	06	4419	Άνεγ. Πραγγάρι 5 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Δάρδιας	άδ. Ηγήτα	83	1595	άργει Πειραιάς άπό 11 Νοεμ. 1934
Δάρφηνη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	Άνεγ. Σούντερλαντ 14 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Δελφίνη	Λώ και 'Ανδρεαδή	06	3816	Άνεγ. Δάνταργκ 22 Μαρτ. δι: 'Αγκόνα
Δελφοί	Μ.Δ. και Ε. Λαμπρού	15	4739	Άνεγ. Σαντάντερ 26 Μαρτ. διά Πλέιτ
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιλή	09	4461	άτις 'Αλεξάνδρειαν άπό 23 Φεβρ,
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	01	3313	Έφθ. Πειραιάς 17 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	Έφθ. Ζουγκουλάδην 21 Μαρτ.
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπά	01	4649	Σιγλήθα Μπιζέρταν 23 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
Δημητρής	Σ. και Η. Λαμπρού	05	3338	άργει Οινούσας άπό 28 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	Σιγλήθα Καλιν 27 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	άργει Πειραιάς άπό 23 Φεβρ.
Δημ. Γ. Τιγγάλεσης	υίδην Δ. 'Ιγγάλεση	18	5275	Άνεγ. Πειραιάς 16 Μαρτ. δι: 'Οδησσόν, έφθ. 21
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	Σιγλήθα Καλιν 18 Μαρτ. διά Pescara. 'Επωλήθη πρέσ θιάλουσιν
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικός	03	1171	Έφθ. Σφάλι 19 Μαρτ.
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	Έφθ. Μασαλίαν 27 Μαρτ.
Διαμαντής	Διακαίη Πατέρα	17	4990	Άνεγ. Μπάχινον Μπλάγκαν 15 Μαρτ. δι: 'Αλμπανού
Διαμάντων	άδ. Τσοτσόριορου	03	2281	άργει Πειραιάς άπό 12 Δεκ. 1934
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	Άνεγ. Πειραιάς 18 Μαρτ., Καλιν 25 διά Ρωσίαν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	Έφθ. Moji 7 Μαρτ.
Δίρφης	Βικού Πατέρα και Σία	06	2795	άργει Οινούσας άπό 6 Φεβρ.
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεαδή	06	4181	Έφθ. Βαντιάν 10 Μαρτ. και Πειραιάς 27
Δούναβις	Λεων. Α. 'Εμπειρηκού	15	5604	Άνεγ. Vjagaparatam 9 Μαρτ. διά Δουγκέρην
Δύο Φίλοι	Ρυπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άργει Πειραιάς άπό 3 Μαρτ
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	Έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ.
Έβη	Ν. Γ. Λαζαρού	13	4521	Έφθ. Ρουέν 9 Μαρτ. και Σούντερλαντ 21
Έδισων	'Εθνικής	96	11.103	άργει Πειραιάς άπό 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έν πλήρ έκ Ροζάριο άπό 26 Φεβρ. δι: 'Εδρόπην
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	Άνεγ. Σάντα Φέ 13 Μαρτ. διά Λάς Ηπλιμας
Ειρήνη Σ. Έμπειροίκου	Στ. 'Εμπειρηκού	27	4164	Έφθ. Μπ. 'Αϊρες Ρόδης 19 Μαρτ.
Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	Σιγλήθα Παρίμ 17 Μαρτ. διά Dante, έφθ. 21
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	Άνεγ. Ροζάριο 16 Μαρτ. διά Λάς Ηπλιμας
Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	Έφθ. Σχίν Ναζάρι 28 Φεβρ. 'Επισκευή ζημιών
Ελένη	Δ. Λώρας	01	1882	άργει Πειραιάς άπό 13 Φεβρ.
Ελένη Δ.	Δημησθ. Δάμπτηση	19	5260	άτις Μαζαράκην άπό 15 Φεβρ.
Ελένη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	Έφθ. Πειραιάς 8 Μαρτ.
Ελένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	Σιγλήθα Σιγκαπούρη 10 Μαρτ., Παρίμ 26 διά Ρόττερνταρ
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιάς άπό 18 Φεβρ.
Ελλάς	έτ. 'Ελληνική' Α. Ε.	16	2081	Άνεγ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διά Μορφαλκόνες
Ελληνη	Στ. 'Εμπειρηκού	13	4577	Άνεγ. Μπάχινον Μπλάγκαν 3 Μαρτ. διά Λάς Ηπλιμας
Ελληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	άργει Πειραιάς άπό 11 Φεβρ.
Ελπίς	I. Ν. Γουλανδρή	12	3651	άτις Λάς Ηπλάταν 21 Μαρτ.
Έπαμ. Κ. Έμπειροίκος	υίδην Επ. 'Εμπειρηκού	27	4385	άτις Μαζέρας 8 Μαρτ. δι: Σάντος
Έρηνοιλα	N. Τσοτσόριορου	05	2715	άργει Πειραιάς άπό 4 Δεκ.
Εύβοϊκος	Μαρή 'Εμπειρηκού	22	4792	άργει Πειραιάς άπό 28 Ιαν.
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρηκού	98	3470	Σιγλήθα Καλιν 26 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν
Εύγ. Σ. Έμπειροίκου	Στ. 'Εμπειρηκού	20	4882	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 18 Απρ. και Πειραιάς 31
Εύγενια Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	4862	Σιγλήθα Πόρτ Σατέ 27 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
Εῦηνος	Σ. Λαζαρού	19	5627	Σιγλήθα Ντακάρ 13 Μαρτ. διά Κολόμπο
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	Σιγλήθα Λάς Ηπλιμας 16 Μαρτ. διά Κέρκυραν, έφθ. 27
Εύθρος	Ά. Λιβανού	18	5283	Άνεγ. Αλεξάνδρειαν 20 Μαρτ., Καλιν 24 διά Ρωσίαν
Εύνημέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	Άνεγ. Πειραιάς 15 Νοεμβρην, έφθ. 22
Εύνυχία	Γεωρ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βεντιάν άπό 5 Σεπτ. 1931
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	Σιγλήθα Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Ντέριντζε, έφθ. 22
Έψιλον	Λεων. Ν. 'Εμπειρηκού	11	4120	άτις Ροζάριο άπό 26 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	εἰς Ροζάριο ἀπό 22 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	χληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 20 Μαρτ. διὰ Μπίρκανχιντ
Ζερμαΐν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	εἰς Μπάρι μ ἀπό 9 Φεβρ. (διὰ Ηλέντ)
Ζεύς	"Ηλ. Χατζηλίκια	20	4279	εἰς Σάν Λορένιζο 18 Μαρτ.
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	εἰς Γένοβαν ἀπό 6 Φεβρ.
Ζηνοβία	εἰς «Μιχαλινό»	06	2947	διῆλθεν Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. δι' Ααλβικ, εἰς 26
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	εἰς Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφές χλη.	06	1516	διῆλθε Παντελέαρχα 20 Μαρτ. διὰ Θεσνίκην
"Ηφαιστος	υίων 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	εἰς Θεσσαλονίκην 20 Μαρτ.
Θάλεια	"Ηλία Συλᾶ	17	4574	ἀνεγ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Μαρτ. διὰ Γκουργούνιό
Θάσος	"Πατριωτικής	19	1565	ἀνεγ. Πειραιά 31 Μαρτ. διὰ Ρουμανίαν
Θεμώνη	"Κάσσος" Α.Ε.	29	3859	εἰς Ηράκλειον 16 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Κάρδιφ
Θεοδόρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σιά	17	1054	εἰς Πειραιά 17 Μαρτ. καὶ Κυριζίν 30 (δι' Ιταλίαν)
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	ἀνεγ. Σφάξ 13 Μαρτ. διὰ Πειραιά, εἰς 18
Θεοφανώ	άδελφοι Αιδηνού	17	4240	διῆλθε Περναριπόδιον 12 Μαρτ. διὰ Ρεζέρνο, εἰς 25
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Ηλείμη	10	4427	ἀνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Μαρτ. διὰ Σάντος, εἰς 22
Θεοκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδεστού	11	3726	χρήστης Πειραιά ἀπό 2 Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλίκια	30	4123	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 15 Μαρτ. διὰ Μοντεδίζεο
Θέτις Α.	Γ. Ανθρεάσου	10	4111	εἰς Φούρνον 14 Μαρτ.
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	εἰς Πειραιά 20 Μαρτ. καὶ Κυριζίν 28
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήη	12	3693	διῆλθε Κυριζίν 16 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν
"Ια				
Ιάκωβος	Η. Χατζηλίκια	17	4860	εἰς Λονδίνον 18 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 21 καὶ Φλωρίγκη 26 διὰ Βρέμην
Ιθάκη	Γ. Αγγελίηη	01	2107	ἀνεγ. Χαϊφάνην 14 Μαρτ. διὰ Πειραιά, εἰς 19
Ιθακος	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	εἰς Μοντεδίζεο ἀπό 7 Φεβρ.
Ιλισσός	Γ. Δρακούληη	06	3916	ἀνεγ. Στέττιον 21 Μαρτ. Λαδόσαντ 26 διὰ Μπάρι
Ιονίλια	Ησ. Γ. Αιδηνού	15	4724	ἀνεγ. Γλαυκόνην 8 Μαρτ., Μαδίρας 15 διὰ Μοντεδίζεο
Ιονίλια Νικολάου	Η. Χατζηλίκια	08	3742	χρήστης Σύρου ἀπό 30 Ιαν.
Ισημήνη	Ν. Νικολάου	15	3729	εἰς Βόλον 11 Μαρτ.
Ιωάννα	Στεριώτη καὶ Σιά	90	2399	χρήστης Πειραιά ἀπό 28 Ιαν.
Ιωάννης	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	χρήστης Πειραιά ἀπό 5 Μαρτ.
Ιω. Βάτης	Δ. Δάμπαση	09	3667	εἰς Θενίκην 3 Μαρτ.
Ιω. Καρδάς	Θεοφ. Βάτηη	12	4418	εἰς Βανετίαν 17 Μαρτ.
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	άδελ. Καρρά	17	3527	διῆλθε Πιέρσαλτάρ 19 Μαρτ. διὰ Γένοβαν, εἰς 23
Ιω. Νομικός	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	εἰς Βόλλαν Κυριούσιον 15 Μαρτ.
Ιω. Π. Γουλανδρής	Λ. Νομικού	99	610	εἰς Ήράκλειον 14 Μαρτ.
Ιω. Π. Γουλανδρής	χ.δ. Γουλανδρήη	10	3750	διῆλθε Περναριπόδιο 26 Μαρτ. διὰ Μόντρεαλ
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἀνεγ. Σάντα Φέ 21 Μαρτ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Ιωνία (τάνκερ)	Όμ. Ιωσηφόγλου	16	5815	ἀνεγ. Κυριακόπειον 24 διὰ Ηέρτ Ντι Μπούκ
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	Όμ. Ιωσηφόγλου	13	4680	εἰς Αμερέσιαν 14 Μαρτ. καὶ Μπαγιάν 25
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκηη	07	4291	διῆλθε Κυριζίν 19 Μαρτ. διὰ Μπάριαν καὶ Όραν
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3091	χρήστης Πειραιά ἀπό 11 Ιαν.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρήη	18	3061	εἰς Πειραιά 10 Μαρτ.
Καθαρίωτισσα	οἰσι Γεωργ. Καραδία	13	1877	ἀνεγ. Πειραιά 28 Μαρτ. δι' Ιοπανίαν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτηη	17	4213	ἀνεγ. Στρατόπεδον 22 Μαρτ. διὰ Βλακρντίγκαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διῆλθεν 'Οράν 13 Μαρτ. διὰ Καλάμας, εἰς 20
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σιά	18	5152	ἀνεγ. Εμπέν 22 Μαρτ. διὰ Σπέτζιαν
Καλύψω Βεργωτή	Γερ. Βεργωτήη	18	5686	ἀνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ. διὰ Barbados
Καπετάνη Στρατής	Δ. Κουμπήη	06	3571	χρήστης Πειραιά ἀπό 11 Μαρτ. 1932
Καρδούβασι	Γιοι Λ. Ιγγλέσηη	20	707	ἀνεγ. Πειραιά 27 Μαρτ. διὰ Τουρκίαν
Καρδάς	χ.δ. Καρρά	18	5234	διῆλθε Πιέρσαλτάρ 18 Μαρτ. διὰ Βανετίαν
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἀνεγ. Μελδεύρην 27 Φεβρ. δι' Dalny
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἀνεγ. Port Campha 14 Μαρτ. δι' Οζάκαν
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	ἀνεγ. Πειραιά 31 Μαρτ. διὰ Κυριζίαν
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	χρήστης Πειραιά ἀπό 13 Φεβρ.
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρηη	12	4567	χρήστης Πειραιά ἀπό 16 Φεβρ.
Κέηπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	χρήστης Πειραιά ἀπό 17 Φεβρ.
Κεραμίδης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	ἀνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 12 Μαρτ. διὰ Μόντρεαλ
Κεχρέα	Θ. Επιφανίαςη	12	1968	εἰς Πειραιά 16 Μαρτ. καὶ Βόλον 21, ἀνεγ. 26 διὰ Θεσσαλίαν
Κλεάνης	Α. Βογιατζήη	11	4153	εἰς Τούτιανέσιαν 20 Μαρτ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύληη	14	4439	ἀνεγ. Σάντος 15 Μαρτ. διὰ Νεκοτούσια, εἰς 20
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιαςήνη	07	3539	εἰς Πειραιά 16 Μαρτίου
Κορυνθιακός	Μαρήη Εμπειρίκου	10	3562	εἰς Αμερέσιαν ἀπό 12 Φεβρ.
Κορύθιον	Γ. Ν. Λουκιανήη	09	2116	εἰς Πειραιά 13 Μαρτ.
Κουλούρας—Ξένος	Α.θ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	εἰς Πειραιά 6 Μαρτ.
Κουμουνδούρος	Γιοι Έπ. Εμπειρίκου	25	3598	εἰς Μπάρρου 17 Μαρτ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκηη	02	1070	εἰς Πειραιά 4 Μαρτ.
Κύμη	Ι. Χαδούληη—Μ. Σιτινάη	12	3994	εἰς Μη. "Άηρες Ρέδς 19 Μαρτ.
Κύμη	Ν. Λιβανούη	11	3959	εἰς Ραγγούν 20 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Σκυκάην
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπούη	18	4340	ἀνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 21 Μαρτ. δι' Αγ. Βικέντιον
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	εἰς Μήλον 15 Μαρτ.
Κωνστ. Λουλούδης	χ.δ. Γουλανδρήη	22	4697	ἀνεγ. Ρεζίρο 16 Μαρτ., Φ. Νορένχα 27 δι' Ην. Πολιτείας
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιαράκηη	19	5438	ἀνεγ. Dante 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
Κωστή	N. Πλισσηνή καὶ M. Weisman	05	3933	εἰς Βρατλαν 21 Μαρτ. (διὰ Λιβερπούρη)
Λάκης Νομικός	Η. Νομικούη	01	927	εἰς Κρήτην 30 Μαρτ.
Λακωνικός	Μαρήη Εμπειρίκου	14	3803	διῆλθε Ρέθιμον 14 Μαρτ. διὰ Χούλλ, εἰς 21
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Λ. Καμπάνηη	17	4274	εἰς Ρίον Ιανέρηρον 21 Μαρτ. δι' Ηλέντ
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμάη	14	2080	ἀνεγ. Γένοβαν 13 Μαρτ. διὰ Πειραιά, εἰς 20
Λιλή	Χαρ. Παπέρα	20	2019	ἀνεγ. Ρόττερνταρ 21 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέρηρον
Λίμνη	Γ. καὶ Α. Φώκιαη	96	1346	ἀνεγ. Σφάξ 7 Μαρτ. διὰ Ρέθυμνον
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαυρήη καὶ Σιά	10	2143	ἀνεγ. Κυριζίν 12 Μαρτ., Γιέρσαλτάρ 25 δι' Arjew
Μαίανδρος	Σ. Λιβρενούη	19	4581	εἰς Esbjerg 16 Μαρτ. καὶ Buriken 23

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίντι δφ Σάμος	Κουλεύθρου-Έμπαιρίου	01	1190	άργει Ησιριαδά από 27 Νοεμ. 1934
Μαίρη	Ν. Λιβάνος	09	1459	άργει Ησιριαδά από 15 Φεβρ.
Μαίρη N.	Δημ. Ηπατέρα	09	4330	σε Ρίν Γιράντα όποι έκφρασται
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	άργει Ησιριαδά από 1 Μαρτ.
Μαϊώτης	Α. Συνοδινός	88	1709	άνεγ. Ησιριαδά 20 Μαρτ. σιά Μεσταγκανέμ
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	έφθ. Ησιριαδά 10 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρζή Έμπαιρίου	12	3903	σε Βρατλαν 21 Μαρτ.
Μαννούλλα	υιός Γεωργ. Καραβία	20	2012	άνεγ. Ρόττερνταρ 23 Μαρτ. σιά Ησιριαδά
Μάξ Βόλφ	Περτόλου	17	6694	άνεγ. Ρόττερνταρ 7 Μαρτ. σιά Μπ. "Άγρες
Μαρή Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	04	2331	έφθ. Χαρσόνα 23 Μαρτ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	άργει Ησιριαδά από 14 Δεκ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διηγήθεις Keelung 17 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διηγήθεις Ησιριαδά 16 Μαρτ. διά Τσιγκτάο
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	διηγήθεις Κλιν 26 Μαρτ. σιά Ζουγκουλδάκι
Μαρία	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαράνη	00	1216	έφθ. Ησιριαδά 25 Μαρτ.
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	έφθ. Σάντος 23 Μαρτ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	άνεγ. Ησιριαδά 25 Μαρτ. διά Κυριακαν
Μαρία Σταθάτου	Ιταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διηγήθεις Σαρπάγη 17 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Μαρίτη Νομικού	Η. Νομικού	19	5241	άνεγ. Γιοσοχάμιαν 3 Μαρτ. και Ντάριεν 26 διά Νιγατα
Μαριέττα	Ν. Εισταθίου	06	4660	διηγήθεις Μαδέρας 25 Μαρτ. δι' Αθονμάσου
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Η. Ηρωτοπαπᾶ	15	4447	έφθ. Ησιριαδά 18 Μαρτ. και άνεγ. 27 διά Ρωσίαν
Μαριόγκα	άδ. Πρωτοπ.	12	4236	άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 23 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	άνεγ. Ντόνερ 15 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 διά Ησιριαδά, έφθ. 31
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιαν. Δανιήλου	13	5143	σιγ Μπ. "Άρες Ρέδες από 25 Φεβρ.
Μαρούσια Πατέρα	Δ. Ηπατέρη	17	4269	έφθ. Νεκτάσια 8 Μαρτ.
Μάριος T.	Α. Τερζάκου	01	1128	άνεγ. Ησιριαδά 20 Μαρτ. διά Κυριακαν, έφθ. 24
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Κουλούθρου-Έμπαιρίου	07	3556	άνεγ. Μπάρρα 23 Μαρτ. διά Μπ. "Άρες
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	12	4669	άνεγ. Μπάρρα 24 Μαρτ. διά Μπ. "Άρες
Μάρπησσα	Ν. Εισταθίου	19	5176	άνεγ. Αρμέραν 19 Μαρτ. διά Γδύνια, έφθ. 22
Ματθαίος	Η. Μ. Άδων	04	2431	άργει Χίον από 5 Μαρτ.
Μαργόννα	Ν. Βογιατζήση	02	2816	άργει Ησιριαδά από 22 Οκτ. 1934
Μεμάς	«Αγιάσιον» Α.Ε.	00	4359	διηγήθεις "Αγ. Βικέντιον 25 Μαρτ. δι' Ευρώπην
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Ζουγκουλδάκι 22 Μαρτ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ.
Μήμης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	διηγήθεις Φλώσιαν 16 Μαρτ. διά Klaipeda, έφθ. 22
Μημόζα	άδ. - Βλάσσος	05	3071	έφθ. Ζουγκουλδάκι 6 Μαρτ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεσταρχη	22	6067	εἰς ταξίδια εν τῷ "Αφρ Ανατολῆ
Μιχαήλ Λ. Έμπαιρίκος	Στ. Έμπαιρίκου	18	5202	άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 12 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Μιχαλάκης	Ν. Εισταθίου	19	5234	άνεγ. Νεκτάσια 16 Μαρτ. διά Barbados
Μιχάλης	Α. Φατούλη	12	3616	έφθ. Αρμέραν 14 Μαρτ. και Ρόττερνταρ 23
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Συλά	06	3828	άργει Σένιαν από 2 Ιουλ. 1934
Μονίτωρ	Σ. Φαρισού	06	3704	άνεγ. Σένιαν 20 Μαρτ., Νίτον 26 δι' Αλγέριον
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Πουλανδρή	18	5199	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
Μύκονος	Φ. Σ.γάλας — Βαλκανική	99	1802	έφθ. Ησιριαδά 17 Μαρτ.
Ναγός	I. Λιβανού	12	1926	άργει Ησιριαδά από 1 Μαρτ.
Ναντίν	άδ. Βλάσσος	01	3582	έφθ. Σπάτειαν 10 Μαρτ. και Ησιριαδά 22
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	ΙΙ. Σαχτούρη	02	1953	άργει Ησιριαδά από 3 Φεβρ.
Νάρκισσος	I. Ν. Σταθάτου	06	4313	διηγήθεις Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. και Βίγκο 26 δι' Αμερικαν
Ναυσικά	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	22	5005	έφθ. Ησιριαδά 25 Μαρτ. Κατσαχάμιν όποι ιδίας Ελληνικής Κυβερνείας
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	01	3531	έφθ. Ζουγκουλδάκι 20 Μαρτ.
Νέα Τόχη	Στ. και Δημ. Φαψαλίου	12	3451	άνεγ. Κονισέφιον 21 Μαρτ. διά Ντιέπην
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	άνεγ. Ησιριαδά 13 Μαρτ. διά Ρωσίαν, Κλιν 19
Νέλλι	I. Μαργαρώνη	13	4826	διηγήθεις Φινιστέρων 25 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο, έφθ. 26 Μαρτ.
Νερούδα	άδ. Η. Νομικού	03	2759	έφθ. Κατάνην 19 Μαρτ. και άνεγ. 31 διά Πάτρας
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διηγήθεις Κλιν 19 Μαρτ. και Σουέζ 21 διά Βλαδιβοστόκ
Νέστος	N. Λιβανού	19	4399	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 Μαρτ. και Ησιριαδά 31
Νήτων	A. Καλλινίκου	18	5151	άνεγ. Νιούκαστα (Αλεξανδρία) 16 Μαρτ. διά Σχηχάνη
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηγάλικ	13	6694	διηγήθεις "Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ., Μαδέρας 26 δι' Αμερικαν
Νήτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Ν. Τόρκη 11 Μαρτ. και άνεγ. 21, Χάρπτεν Ρότες 23 διά Σα-
Νίκη	Α. Βογιατζήση	17	958	άνεγ. Ησιριαδά 30 Μαρτ. διά Κλιν [διένναν]
Νικήτας Ρούσσου (τάνκερ)	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	21	6795	άνεγ. Φιλαδελφειαν 13 Μαρτ. διά Νάργην
Νικολής	N. Γ. Μοιραϊτη	21	3576	έφθ. Νεκτάσια 20 Μαρτ.
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	έφθ. Βιλλαν Κιούσιον 9 Μαρτ.
Νίκος T.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	εἰς Μοντεβίδεο από 28 Φεβρ.
Νικόλαος Αθανασούλης	άλγηρ. Αθανασούλη	01	3575	άργει Ησιριαδά από 7 Μαρτ. 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	άδ. Ατλαντικής	17	3201	έφθ. Πόρτ. Σατή 19 Μαρτ. και άνεγ. 26 διά Σόζον
Νικ. Μπάικας	Ποθ. Μπάικα	20	2012	άργει Ησιριαδά από 22 Φεβρ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	εἰς πλόσια εν Ελλάδι:
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	διηγήθεις Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Βόλον, έφθ. 31
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχά Φιλίνη	04	3111	άργει Ησιριαδά από 21 Δεκ.
Νικόλας	B. Σ. Ρωσολόρου	10	4540	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 19 Μαρτ.
Νικόλας Αγγελος	'Ιων. Αγγέλου	12	4351	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
Νικόλας Πατέρας	N. Ηπατέρα	06	3435	άνεγ. Νικολάεφ 20 Μαρτ., Κλιν 23διά Castel Sucuraz
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έφθ. Κέρκυρα, 16 Μαρτ., Βόλο, 22, εἰς θανάτην
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	άνεγ. Νιούπορτ 15 Μαρτ., Γιβραλτάρ 21 δι' Αλεξάνδρειαν
Οινόύσιος	N. Ηπατέρα και οιόν	04	5804	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 18 Μαρτ.
"Ολγα" Έπ. Έμπαιρίκου	υίδην Έπ. Έμπαιρίκου	22	4677	διηγήθεις Λάς Πάλμας 20 Μαρτ., Λάδσεντ 27 διά Χούλλ
"Ολυμπος"	Κουλούθρου-Έμπαιρίκου	18	5249	διηγήθεις "Αγ. Βικέντιον 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταρ
"Ομόνοια"	H. Ξενιού-άδ. Χριστοφορίου	08	3699	έφθ. Νικολάεφ 5 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόνος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	Έφθ. "Ερδεν 19 Μαρτ.
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντικός» Α.Ε.	18	5212	Άνεγκ. Μπ. "Αύρας 3 Μαρτ. διά Λιθερπουλ
"Ορος Ελικών	Τράπιπ, Σο*	18	5525	Έφθ. Port Campha 17 Μαρτ. και Σατύνη 25
"Ορος Ιδη	Κορμέτον-Κουλουκουντή	20	5210	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 22 Μαρτ.
"Ορος Κιμαϊρών	Τράπιπ, Σο*	12	3876	Άνεγκ. Καρδιά 16 Μαρτ. διά Ροζάριο
"Ορος Κύνθος	Τράπιπ, Σο*	18	5188	Έφθ. Δυνγκ 17 Μαρτ.
"Ορος Μυστώ	Κορμέτον—Κουλουκουντή	19	5658	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 17 Μαρτ.
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	Σι:γλήθε Ήρότ. Σατή 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
"Ορος Ορθούς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	Έφθ. Λιθερπουλ 20 Μαρτ.
"Ορος Οσσα	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	18	5201	Έφθ. Κούδουν 17 Μαρτ.
"Ορος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη και Σι:α	15	3660	Έφθ. Μοντεβίδεο 16 Μαρτ.
"Ορος Πέρα	Κορμέτον—Κουλουκουντή	18	5208	Άνεγκ. Houston 21 Μαρτ., Ηενοκαλδαν 24 διά Κούδαν
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4592	Άνεγκ. Ηενοκαλδαν 22 Μαρτ. διά Γκουανιανάριο
"Ορος Πίνδος	Τράπιπ, Σο*	14	4810	Σι:γλήθε Ήρότ. 18 Μαρτ. διά Καρτούτακαν
"Ορος Πεντελίκον	Κουλουκουντή-Κωστομένη	19	5791	Έφθ. Βασιλίαν 11 Μαρτ. και Ραδένναν 21
"Ορος Ροδόπη	Τράπιπ, Σο*	17	5182	Άνεγκ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέρον
"Ορος Ταύρος	<Αιτλαντικός Α. Ε.	20	6696	Άνεγκ. Ραγγούν 17 Μαρτ. διά Δυτ. Ινδίας
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	6388	Άνεγκ. Τάιν 14 Μαρτ. και Γένοντα 24 διά Αθρακικήν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	Έφθ. "Αριθέρσαν 14 Μαρτ. και Ρόττερνταμ 26
Παγαστηκός	Μαρή Έμπειρηκον	14	3477	Έφθ. "Αλεξάνδρειαν 18 Μαρτ. και Γιάννεν 27
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφές ιλπ.	20	2012	Άνεγκ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ. διά Παλέρμο
Παναγής	N. Λουκαρδοπούλου	20	5187	Έφθ. Λονδίνουν 20 Μαρτ. και Χούλι 24
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5839	Έφθ. Νικολάεφ 19 Μαρτ.
Παναγχαντος	B. και I. Κουτσόκου	15	4661	Άνεγκ. Μπάχ. Μπλάγκαν 15 Μαρτ. διά Μεσόγειον
Πάνις	A. Αναστασάτου	06	1781	Άργει Ηεραπίδιον 11 Ιαν.
Παντελής	K. Λαζαρίδης και I. Ποντικού	11	3845	Άργει Ηεραπίδιον 26 Φεβρ.
Παντιάς	άδει. Μαργαρώνη	12	5146	Έφθ. Λιθερπουλ 12 Μαρτ. και Μπάρρου 22, άνεγκ. 25 διά Ηλέτ
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	εις Ροζάριο από 19 Φεβρ.
Παρθενών	άδ. Ηειρή	08	3189	Άνεγκ. Θεοδόσιαν 22 Μαρτ. και Κλιν 24
Πάτρα	Τσακιράνη—Κωνιγκίδη	96	3256	Άργει Ηεραπίδιον 24 Φεβρ.
Παυλίνα	P. Όλι:βε	13	4920	Σι:γλήθε Κλιν 21 Μαρτ., Μπόναν 26 διά Φάλμουρο
Πέντε Αδελφοί	M. Διακοπη	10	4362	Σι:γλήθε Κλιν 18 Μαρτ. διά Φάλμουρο
Περρόνης Λ. Καμπάνης	χληρ. Λ. Καμπάνη	10	3581	Άνεγκ. Σάντα Φέ 21 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Περσένης	A. Ανδρεάτου	18	5172	Σι:γλήθε Λάς Πάλμας 15 Μαρτ. διά P. Ιανέρον
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαράκη	17	1957	εις Ησάκλειον 26 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρή Έμπειρηκον	17	5126	Άνεγκ. Αμέρισαν 15 Μαρτ., Γιθραλτάρ 22 διά Ηεραπίδιον, έφθ. 31
Πετρολίνα (τάνκερ)	H. Γρηγοριαδή και Σι:α	10	657	Άργει Ηεραπίδιον 17 Φεβρ.
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. «Τρανσαπετρόλι»	03	4634	Άργει Ηεραπίδιον 20 Μαρτ.
Πετράνης Νομικός	H. Νομικού	06	4418	Άργει Κέαν 30 Μαρτ.
Πέτρος I. Γουλανδρής	H. Νομικού	23	4693	Άνεγκ. Cebu 14 Μαρτ. και Σπιγκόν 25 διά Ιαπωνίαν
Πέτρος Ι. Νομικός	H. Νομικού	13	4044	Άργει Μπάχ. Μπλάγκαν 3 Μαρτ.
Πήγασος	Γ. N. Λουλούδη	15	1795	Άνεγκ. Ηεραπίδιον 22 Μαρτ. διά Ζουγκουλδάκι, έφθ. 25
Πηλεύδης	E. Χατζηγιάλης	28	4695	Σι:γλήθε Λάς Πάλμας 24 Μαρτ. διά Χούλι
Πηνελόπη	Σπ. Ηπαρμυθιώτη	19	4786	Άνεγκ. Μπάχ. Μπλάγκαν 13 Μαρτ. διά Μολέρης
Πολέμης	I. Δ. Παλακοεκρασσ	09	1457	Έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ.
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97	2861	Έφθ. Νοδόκυνη 22 Μαρτ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	Έφθ. Μπάχ. 18 Μαρτ.
Πολύμνια	E. Μιχαλίτσανου	07	4937	Άνεγκ. Γέδυνα 18 Μαρτ., Νιούτζενας 26 διά Μπ. "Αύρας
Πόντος	νιοις Γ. Γράτσου	12	4013	Έφθ. Moji 16 Μαρτ. και Βλαδι:βοστέκ 19
Πόπη	M.χ. Βερνίκου	96	1594	εις πλόκος Σπαλάτου—Βηγούτιο
Ποσειδών	άδ. Πήτια	09	3895	Έφθ. Ηεραπίδιον 28 Μαρτ.
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	Έφθ. Ηεραπίδιον 16 Μαρτ.
Προμηθεύς	νιοιν Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	Άνεγκ. Ηεραπίδιον 20 Μαρτ. διά Ρωσίαν
Ρήνος				
Ρίτα	Λεων. Εμπειρηκον	11	4346	Έφθ. Νίκην Υόρηνα 16 Μαρτ. και άνεγκ. 27 διά Γιανγκαν
Ρίτα Χανδρή	Γ. Πανά	01	2495	Έφθ. Σπαλάτο 6 Μαρτ.
Ρόκος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	Σι:γλήθεν "Αγ. Βικέντιον 25 Μαρτ. διά Ελλάδα
Ρόκος Βεργωτής	«Ιένιον» Α.Ε.	18	4781	Άνεγκ. Μπ. Μπλάγκαν 27 Φεβρ. διά Ελλάδα
Ρούλα	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	Σι:γλήθε Λαδεσοντ 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
	Μιχ. Κραγαζώργη	99	1044	Άνεγκ. Ηεραπίδιον 29 Μαρτ. διά Κλινέζαν
Σαρωνικός				
Σίφνος	Μαρή Έμπειρηκον	12	3548	Σι:γλήθε Ηιθραλτάρ 26 Μαρτ. διά Αμέρισαν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Θεμ. Σταφυλοκάτη	17	2290	Άνεγκ. Ηεραπίδιον 15 Μαρτ. διά Χερσόνησα, έφθ. 21
Σουλιώτης	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	Έφθ. Νοδο:σίσκην 21 Μαρτ.
Σύνιον	Μαλάρης	17	4300	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 21 Μαρτ.
Σύνδρος	Μαρή Έμπειρηκον	19	3054	Έφθ. Θεο:νικητη 22 Μαρτ.
Στάμος	«Αιγαίον» Α.Ε.	18	5153	Σι:γλήθε Ηεραπίδιον 16 Μαρτ. διά Ελλάδα
Σταῦρος Κουμάνταρος	Δ. Φωκαλίδης	14	3801	Σι:γλήθε Σαντορ 20 Μαρτ.
Στέφανος Κωστομένης	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5528	Άνεγκ. Ηεραμυθιώδην 16 Μαρτ. διά Ελλάδα
Στρυμών	E. Κουλουκουντή	11	5409	Σι:γλήθε Ηεραπίδιον 16 Μαρτ. διά Καρτούτακαν
Στυλιανή	Στ. Λιθνανδ	19	5250	εις Τάιν 25 Μαρτ. ώπο πυραλαδήν
Σύλβα	άδ. Ηειρή	93	1828	Έφθ. Σουέζ 14 Μαρτ.
	A. Καλλέργη και Σι:α	14	4202	Έφθ. Σάρπινας 19 Μαρτ. και Μπάρρου 23
Τάκης	H. Αντύπα	04	1698	Έφθ. Βόλον 20 Μαρτ.
Τάμεσις	Λεων. Α. Εμπειρηκον	14	3942	Έφθ. Ηεραπίδιον 25 Μαρτ. και άνεγκ. 27 διά N. Υόρκην
Ταξιάρχης	άδει. Αμρού	13	4221	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 22 Μαρτ.
Τάσις	«Μερτόμ» Α.Ε.	13	4706	Έφθ. Ρουάν 15 Μαρτ. και άνεγκ. 23 διά Δάντσιγκ
Τάσσος	Εμρ. Καραβία	01	3634	Άργει Ηεραπίδιον 6 Μαρτ.
Τζέννυ	Ίω. Λιθανού	12	1859	Έφθ. Νιάριντζε 19 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	Σι:γλήθε Κλιν 14 Μαρτ. διά Σαβόνναν, έφθ. 20

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τουριά Τρίαινα Τρίτων Τσιροπινάς Τόνης Χανδρής	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή υιοί Γ. Γράτσου Κ. Α. Τσιροπινάκη Υιοί Ι. Δ. Χανδρή	09 00 14 14 04	1911 1358 4211 3895 2689	σεις Χούλι 28 Μαρτ. ώπο παραλαβήν άργει Πειραιάς ώπο 13 Ιαν. έφθ. Ροζέριο 9 Μαρτ. έφθ. Σάντα Φέ 21 Μαρτ. άργει Χίον ώπο 3 Μαρτ.
Υδραίος Υδρούσα	Α. Κουλούρη και Κ. Ξένος Η. Χριστοπούλου	02 22	4476 2038	έφθ. Νεκτούσα 1 Μαρτ. άνεγ. Πειραιάς 25 Μαρτ., Κ)λιν 27 θάλ. Ρωσίαν
Φαέθων Φαίαξ Φανερωμένη Φιλομήλα Φλώρα Φλώρα Νομικού Φραγκούλα Β. Γουλανδρή Φρέδη Φωτεινή Καρρά Φώτης Φωφώ Μακρή	άδ. Λευκού Σπ. Ημαριθιώτη Α. Βλαχάκη Σ. Καταπόδη έτ. Η. Νομικού Αρουκά Νομικού άδ. Γουλανδρή Κ. Δ. Καλαφάτη άδ. Καρρά Ν. Λυκιαρδοπούλου Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	13 15 08 98 04 21 18 07 08 12 03	4168 7188 3501 3175 2980 2012 5304 4043 4396 3507 1013	άνεγ. Ρ. Ιανέτρον 12 Μαρτ., Ηερναριπόδικο 17 θάλ. Ρόττερνταρ άνεγ. Ρόττερνταρ 11 Μαρτ. διά Πλάτη δι:ηλθε Νικηφόρος 12 Μαρτ. διά Ρόττερνταρ έφθ. Γέρνυντας 16 Μαρτ. και άνεγ. 25 θάλ. Μεσόγειον έφθ. Σάοντφορ 13 Μαρτ. και Μπανιόλι 28 άνεγ. Πειραιάς 25 Μαρτ. διά Ρωσίαν έφθ. Οδησσόν 20 Μαρτ. άργει Πειραιάς ώπο 4 Σεπτ. 1934 έφθ. Όρλαν 23 Μαρτ. Έπωλήθη Ιταλίας πρός διάλυσιν άργει Πειραιάς ώπο 16 Ιαν. άργει Πειραιάς ώπο 26 Ιαν.
Χαδιώτης Χαρδάλαμπος Χατζηπατέρας Χέλιατος Χίος Χλόη Χρυσή	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. υιοί 'Αντ. Γιαννανούλατου υιών Κ. Χατζηπατέρα έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Σ. Ηερρή—Δ. Τσατσαρόνη Ν. Λυκιαρδοπούλου Π. Ι. Γουλανδρή	29 01 19 14 88 28 13	4386 4389 3511 3489 1356 4641 5367	άνεγ. Βορδένη 3 Μαρτ. διά Tuticorin έφθ. Ηερράιο 4 Μαρτ. Έπωλήθη Ιταλίας πρός διάλυσιν άνεγ. Ρόττερνταρ 13 Μαρτ. διά Πειραιάς, έφθ. 28 έφθ. Νικαράντη 16 Μαρτ. έφθ. Καδαλλάν 19 Μαρτ. έφθ. Ροζέριο 22 Μαρτ. άνεγ. Μ.Π. Μπλάχην 27 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμης
Ωκεανία Ωνάση Μαρία Ωνάση Πηνελόπη Ωνάση Σωκράτης Ωρωπός	Μ. Καρβαλή 'Αριστ. 'Ωνάση 'Αριστ. 'Ωνάση 'Αριστ. 'Ωνάση Μαρή 'Εμπατρίκου	07 15 19 19 13	4843 4305 5404 5439 3475	δι:ηλθε Μαδέρας 21 Μαρτ. δι' Ερεβίην άνεγ. 'Αλγέρον 18 Μαρτ., Γιέραλτάρ 20 θάλ. Πλάτη έφθ. Ρίον Ιανέτρον 20 Μαρτ. άνεγ. Τάιν 22 Μαρτ. διά Νεκτούσα σεις Κυνήγων ώπο 15 Φεβρ. 'Αργει

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη—Αθίνη & Σιά	10	1673	έφθ. Πειραιάς 18 Μαρτ.
Γεώργος	Ε. Γ. Σαμπουνιάρη	01	2040	άργει Βενετίαν. Έπωλήθη Ιταλίας πρός διάλυσιν
Μαρτής 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	έφθ. Κ)ντζά, 6 Μαρτ. και Πειραιάς 27
Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Μινακούλη και Σιά	05	2539	έφθ. Μπάνιαν 12 Μαρτ. και Γιέραλτάρ 22
Νέλλων, 'Αγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	άνεγ. Ντομπρέδεντ 15 Μαρτ. διά Πόρτ Σατζ
Νικόλαος Ηγετας, 'Αγγλ.	άδ. Ηγετας	12	1861	άργει Πειραιάς ώπο 21 Δεκ.
Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	Α. Μινακούλη—Ρουσσίνου	95	2499	έφθ. Σμύρνην 16 Μαρτ. και Βενδέρ Έρεγκιλ 21
'Ολτύλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	20	4308	έφθ. Γένοβαν 20 Μαρτ.
Πράχοβα, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	22	3609	άνεγ. Γέρνυνταρ 22 Μαρτ. διά Γένοβαν
Σφάντου Νικόλε Ρουμαν.	Μ. Ν. Βαλασκάκη	06	2728	έφθ. Ρόττερνταρ 6 Μαρτ.
Σάν Νικόλα, 'Ιταλ.	Ν. Σταματίου	79	677	σεις πλόας 12/νήσων—Αιγαίου
Σιρέτουλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	12	3629	δι:ηλθε Γιέραλτάρ 25 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Τουσσίκα 'Αγγλικόν	Κ. Λασκαρίδη—Α. Δάλλα	03	1828	δι:ηλθε Κ)λιν 22 Μαρτ. διά Γαλάτιο:
Τρεγκόδηναν Αιγαπτιακόν	Κ. Σαδάκ και Υίων	03	3075	άνεγ. Πειραιάς 28 Μαρτ. διά Ζουγκουλδάκι
Burdale, 'Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	14	4352	σεις River Fal 26 Μαρτ.
Corbeach, 'Αγγλ.	"Ελληνικές άγρορκσται	13	1569	σεις Οικλίταν 25 Μαρτ.
Duncluta, 'Αγγλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	10	3986	σεις Γκραντζειράδος 25 Μαρτ.
Livorno	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	Ίδε : «ΤΟΓΡΚΙΑ», σημαία 'Ελληνική
Talabot, Νορδηγ.	άδ. Σ. Κουραντά, ου	17	7777	έφθ. Στάτιαν 15 Μαρτ. 'Υπό παραλαβήν
W. I. Radcliff, 'Αγγλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	13	6012	έφθ. Καρδιφ 7 Μαρτ. 'Υπό παραλαβήν