

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1935

Αρ. Φύλλου 104

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 104

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1935

'Ενω ή ναυτιλία βαίνει ἐπὶ τὰ χείρω

Ούδεμίαν εἰσέτι ἔχομεν νά σημειώσωμεν ἐκδήλωσιν δυναμένην νά μᾶς πεῖσῃ, διό ό νέος διευθυντής τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐν ἐπιγνώσει τῆς κρισίμου θέσεως τῆς ναυτιλίας μας, ἡρχισε μεριμνῶν διά τὴν ταχυτέραν ἐπικήρωσιν, τῶν δόσων ἡ Κυβέρνησης παρέσχε διαβεβαιώσεων περὶ τῆς ταχείας ἐπιλύσεως τῶν ἔκκρεμῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ζητημάτων. Τούναντίον εἰς ἐπανειλημμένα διαβήματα τῶν ἐκπροσώπων τῆς ναυτιλίας, ὅπως τούλαχιστον συνεχισθῇ διακοπέσια, λόγῳ τῶν δινωμάτων περιστάσεων, λεπτομερειακά συζήτησις ἐπὶ τῶν αἰτημάτων αὐτῆς, ὥ νέος διευθυντής τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν ἐπέδειξε τὴν δόσην ἐπεβάλλετο ἐκ τῶν πραγμάτων προθυμίαν, οὐδὲ ἡθέλησε νά καταστῇ αὐτὸς ὁ εἰσηγητής, τόσον πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, δύον καὶ εἰς τὴν Κυβέρνησιν, ωρισμένων διοικητικής φύσεως μέτρων, δυναμένων ν' ἀσκήσουν εὔμενή ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων.

'Αλλά καθ' ἦν στιγμὴν ζωτικά τῆς ναυτιλίας ζητημάτα, χρήζοντα τῆς ἀμέσου κρατικῆς ἐπεμβάσεως, ἀναμένουν ἀπὸ τόσου χρόνου ματαίως τὴν λύσιν των, ὥ νέος διευθυντής τοῦ E. N., ἐπανερχόμενος εἰς τὰς προσφιλεῖς του ἀσχολίας, ἔκρινε πρόσφορον τὴν περίστασιν νά ζητήσῃ τὴν σύστασιν μικτῆς ἐξ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν ἐπιτροπῆς, διά τὴν μελέτην τοῦ ἑσωτερικοῦ κανονισμοῦ τῶν πλοίων! 'Ωσάν νά ἐπελύθησαν ὅλα τὰ ἀφορῶντα τὴν ναυτιλίαν προβλήματα, νά ἔξεπλήρωσεν ἀπάσας τὰς ἔναντι αὐτῆς ὑποχρεώσεις του Τοῦ Κράτος, νά ἐπικρατῇ ὑποδιγματική καὶ στενή τῶν παραγόντων αὐτῆς συνεργασία καὶ νά ἐπανεύρειν ή ναυτιλία τὸν δρόμον τῆς ἀπόδοτικῆς ἐργασίας καὶ τῆς ἀκμῆς, διά νά ἔχωμεν δλην τὴν ἄνεσιν νά συζητῶμεν ἐπιτροπαῖς περὶ τῶν δλῶς λεπτομερειακῶν κατ' αὐτὴν πραγμάτων.

'Ἐν τῷ μεταξύ, διαμήν τοῦ Πειραιῶς κατεκλύσθη ἀπὸ τὴν ἀργούσαν χωρητικότητα, αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων πυκνούνται, ἡ Μεσογειακή ναυτιλία βλέπει ἔσαυτὴν ἐκτοπιζουμένην δομημέραι καὶ περιοριζούμενην τὴν δράσιν τῆς καὶ ἡ 'Ελληνική χωρητικότης ἥρχισεν ἡδη βαίνουσα τὴν κατιούσαν...

Πᾶσα ὑπόμνησις περιττεύει

"Οταν, πρὸ διετίας περίπου, ἡ 'Ακτοπλοΐα τῆς 'Ελλάδος' ἐνεκανίαζε, χωρὶς τὴν ἐλαχίστην κρατικήν ἐνθάρρυνσιν, τὴν ἑκ Θεοσαλονίκης καὶ Πειραιῶς πρὸς τὴν Κύπρον, Συρίαν καὶ Παλαιστίνην τακτικήν ὑπήρξοιν, ἐτοπιρίζαμεν τὰς ἀγαθωτέρας τῶν ἐπίδων διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πρὸς τὰ ἑκεῖ ἐμπορικῆς μας ἐπικοινωνίας καὶ διά τὴν ἐπέκτασιν τοῦ δικτύου τῶν πρὸς τὴν Μεσογειον γραμμῶν τῆς ναυτιλίας μας.

Μέχρι σήμερον ἡ γραμμῇ αὐτὴ ἔχυπηρετήθη, πράγματι, ἀνελεύτερον, παρὰ δὲ τὸν κατ' αὐτῆς ἔξαπλυσθέντα ἀνταγωνισμὸν τῶν Ἱταλικῶν πλοίων, διετηρεῖτο μὲν τὴν αἰσιόδοξον πρόβλεψιν, διό σὺν τῷ χρόνῳ θά ἡδύνατο ν' ἀποδώῃ ξεστα καὶ μικρόν τι κέρδος.

Αἱ ὑπήρξοιαι, τὰς ὅποιας προσέφερεν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν ἔχαγωγικὸν ἐμπόριον, ὑπῆρξαν πολύτιμοι. Καὶ οἱ ναῦλοι, οἱ μέχρι τῆς ἔμφαντεως τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων κρατούμενοι εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, ἔχεποσαν καὶ συνάλλαγμα ἔπαισον νά διαρρέῃ πρὸς τὰς ξένας ἑταρίας καὶ οἱ ἔχαγωγεῖς μας εὐχερέστερον ἔξετέλουν τὰς μεταφοράς των, ἀλλά, τέλος, καὶ ἡ Κύπρος κατώρθωσε ν' ἀποκτήσῃ μίαν τακτικήν ἑπαφήν δι' ἐλληνικῶν πλοίων μὲ τὴν 'Ελλάδα.

'Αποχώδεις μας διεψεύσθησαν. 'Η μείωσις τοῦ πρὸς τὴν Παλαιοτίνην ρεύματος τῶν Ισραηλίτων, οἱ ἐπιβληθέντες περιορισμοὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τῶν 'Ελληνικῶν προϊόντων καὶ ἡ πύκνωσις τῶν ξένων γραμμῶν, τόσον ἐκ Κωνστάντζης, δύον καὶ ἐκ

Τεργέστης, κατέστησαν προβληματικήν τὴν διατήρησιν τῆς γραμμῆς ύπο τῆς «Ακτοπλοΐας τῆς 'Ελλάδος», ἀδυνατούσης πλέον νά ἀντιμετωπίσῃ περαιτέρω τὰς ἔξ αυτῆς ζημιάς.

"Ηδη, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν 'Απριλίου, ἡ γραμμῇ διεκόπη ὄριστικῶς. 'Ανεξαρτήτως τῶν συνεπειῶν, τὰς δόσις θά ἔχῃ ἡ διακοπή αὐτῆς εἰς βάρος τοῦ ἔχαγωγικοῦ μας ἐμπορίου, εἰνὲ θλιβερόν, ἀλλοθάτη θέαμα τοῦ συνεχιζούμενου περιορισμοῦ τῆς δράσεως τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν Μεσόγειον, καθ' ἦν στιγμὴν δλαις αἱ ἔξαι σημαῖαι, ἐνισχυόμεναι ἀπὸ τὰς ἀφθόνους κρατικάς ἐπιχορηγήσεις, ἐντείνουν τὰς προσπαθείας των διά τὴν ἐπικράτησιν. Τὰ ἀλλα, δύμας, Κράτη. ἔχοντα σαφῇ ἐπίγνωσιν τῆς ἀποστολῆς τῶν καὶ δυνάμενα ἀρκούντων νά ἐκτίμησουν τὴν σημαντικήν ουμβολήν τοῦ 'Εθνικοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐμποροβιομηχανικήν ἀνάπτυξιν μιᾶς χώρας, ἔχαραξαν καὶ ἀκολουθοῦν σταθεράν ἐμποροναυτικήν πολιτικήν.

"Ἐνώ οι παρ' ἡμῖν ἔκαστοτε Κυβερνῶντες, κατεχόμενοι νοὶ ἀπὸ τὴν παχυλὴν ἀγνοίαν τῶν ζωτικωτέρων ναυτιλιακῶν μας προβλημάτων, δέν δύνανται, βεβαίως, καὶ ν' ἀνησυχοῦν διά τὴν δυσδέρεστον αὐτῶν ἔξελιξιν. Πᾶσα πρὸς αὐτούς ὑπόμνησις τῶν Κρατικῶν ἔναντι τῆς 'Εθνικῆς Ναυτιλίας ὑποχρεώσεων περιττεύει.

Πρὸς τὸν ἀφανισμόν...

"Ἄλλ' οἱ κίνδυνοι τοῦ ὄριστικοῦ ἐκ τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν ἀφανισμοῦ τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας ὀλονέν κοι περισσότερον ἐντείνονται. Πληροφορούμεθα ἀσφαλῶς, διό ἀπὸ τῶν μέσων Μαΐου ἡ ἀτμοπλοΐα 'Κεδιβιέ' ἀρχεται τακτικῶν δρομολογίων εἰς τὴν γραμμήν 'Αλεξανδρείας, Πειραιῶς, Νεαπόλεως, Μασσαλίας, διά δύο ἐκ τῶν μεγαλύτερων καὶ πολυτελεστέρων ἐσχάτων ἀγορασθέντων πλοίων τῆς, χωρητικότητος 12.000 τόννων καὶ ταχύτητος 17 μιλίων.

Ἐίνε αὐτονόητον πόσον θά καταστῇ δύσκολος ἡ θέσις τῶν πτωχῶν 'Ελληνικῶν ἑταίρων, τῶν ἔργαζομένων εἰς τὴν αὐτὴν γραμμήν, μετά τὴν ἐμφάνισιν τῶν Αίγυπτιακῶν τούτων πλοίων. Δέν θά δυνηθοῦν, βεβαίως, νά ἐπίχσουν, ἀνταγωνιζόμεναι πρὸς μίαν πλουσίαν ἑταίριαν, ἀπολαμβάνουσαν τῆς προτιμήσεως τῶν Αίγυπτίων καὶ τῆς κρατικῆς διά τῶν ἐπιχορηγήσεων ἐποστηρίξεως.

"Ανεξαρτήτως τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων, ἡτις μοιραίως θά ἐπέλθῃ, καθισταται προβληματική ἡ διατήρησις τόσων σκαφῶν εἰς τὴν αὐτὴν γραμμήν, ἔφοδον πρόκειται νά καταμερισθῇ ἐκ νέου ἡ δχι καὶ τόσον μεγάλη ἐπιβατική ἔξ Αίγυπτου πρὸς τὴν 'Ελλάδα καὶ τὴν λοιπὴν Εύρωπην κίνησις.

Η πρώτη προσπάθεια

"Ως εύοιων ἀπαρχήν διά τὴν στροφὴν τῆς ναυτιλιακῆς μαζις δραστηριότητος πρὸς τὴν δρυγάνωσιν τακτικῶν γραμμῶν, δφείλομεν νά χαιρετίσωμεν τὴν σύστασιν τῆς πρώτης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας 'Ἐταιρίας, ἀποσκοπούσης τὴν καταλλήλων σκαφῶν, τακτικῆς γραμμῆς ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου πρὸς τὸ Κόντινεντ.

Τὸ πρώτων Διοικητικῶν Συμβούλιον, τὴν σύνθεσιν τοῦ ὅποιου ἀναφέρομεν εἰς ἀλλην σελίδα, ἀπηρτίσθη ἀπὸ πρόσωπα παρέχοντα πλήρως τὰ ἔχεγγυα μιᾶς σοβαρᾶς καὶ ἀποδοτικῆς προσπαθείας.

Παρὰ τὰς δυσχερείας, ποὺ ἀντιμετωπίσωσαν οἱ ίδρυται τῆς 'Εταιρίας διά τὴν ἔξεύρεσιν καὶ ἀγοράν εἰδικῶν πλοίων γραμμῆς, τὰ δύο πρῶτα αὐτῆς σκάφη, εἰς τὰ δποία ἐδόθησαν τὰ δλωτά τοῦ κατού σημείου τῶν δρομολογίων τῆς Τουρκίας, δύνανται ἐπαρκεῖσσι, λόγῳ τῆς διασκευῆς των, τῆς ταχύτητος καὶ τῶν παρεχομένων εύκολιῶν φορτοεκφορτώσεως, νά

έξυπηρετήσουν τάς μεταφορικάς άνάγκας τοῦ δρομολογίου των.
Ύπὸ τῆς Ἐταιρίας προβλέπεται ἡ ἀγορὰ καὶ δύο ἀκόμη
σκαφῶν, ὅστε νά καταστῇ δυνατή ἡ τακτικὴ κατὰ δεκαπενθήμε-
ρον ἔκπτυρέτησις τῆς γραμμῆς Πύργου-Βάρνης, Τουρκικῶν καὶ
Ἐλληνικῶν λιμένων πρὸς τὴν Ἀμβέρσαν, τὸ Ρόττερνταμ καὶ
τὸ Ἀμβούμον.

Εμεθα εις θέσιν νά γνωρίζωμεν τά πολυποίκιλα ἐμπόδια, που θά συναντήσῃ ἡ Ἑλληνική ἑταιρία τακτικῶν γραμμῶν κατά τά πρώτα αὐτῆς βήματα καὶ τὸν δέξυν ἀνταγωνισμόν, που θὰ κληθῇ νά διεβαγάγῃ πρὸς τάς δέξαν ἑταῖρας, τάς ἀπαρτιζούσας τὴν *Conference* τῆς Ἔγγυς Ἀνατολῆς¹. Γνωρίζομεν ἀκούμενοι, δτι, λόγω τῆς πολυετοῦς καὶ μονοπλαισικῆς ὑπὸ τῶν δέξιων σκαφῶν μεταφορᾶς τῆς Ἑλληνικῆς καὶ Τουρκικῆς παραγωγῆς πρὸς τὸ Ἐξωτερικὸν, ἔχει δημιουργηθῆ ἐνα τοιούτον καθεστώς συμφέροντων καὶ ὑποχρεώσεων μεταξὺ δέξαν γεγένεων, πρακτόρων καὶ ἑταιριῶν, ὅστε τὸ ἔργον διὰ τὴν ἔξασφαλισιν τῶν φορτίων τῆς πρώτης Ἑλληνικῆς γραμμῆς νά μη διαφαίνεται καὶ τόσον εὔχερές.

Πιστεύομεν, ὅμως, ὅτι καὶ αἱ δυσχέρειαι θὰ ὑπερικηθοῦν καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς ἀπό μέρους τῶν ξένων σκαφῶν θὰ ἐκλείψῃ καὶ ἡ ἐμπιστούντη τῶν ἔξαγωγέων θὰ ἐδραιωθῇ, ὅταν δοῖοι πεισθοῦν περὶ τῆς σοβαρότητος τῆς ἀναληφθείσης προσπαθείας.

Άρκει πρός τοῦτο οἱ διευθύνοντες τὴν «Ἐλληνικήν» νά ἀποβλέψουν μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην εὐρύτητα ἀντιλήψεων, εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τῶν ἔξαγωγέων καὶ πρὸ παντὸς —τονίζομεν τοῦτο ἰδιαιτέρως—εἰς τὴν καλὴν μεταχείρισιν τῶν φορτίων, ἐκ τῶν ὅποιων, μάλιστα, τὰ πλεῖστα είνε τόσον εὐπαθῆ, διά τῆς ἐπιλογῆς τοῦ καταλλήλου καὶ ἔξειδικευμένου προσωπικοῦ τῶν πλοίων καὶ τῶν πρακτορείων, διά τῆς τακτικῆς, ἀνελλειποῦς καὶ ἐπακριβοῦς ἐκτελέσεως τῶν δρομολογίων καὶ διά τῆς ἀποφυγῆς παντὸς εὐλόγου παραπόνου τῶν ἐνδιαφερομένων φορτωτῶν.

"Οταν αι ἀνωτέρω προϋποθέσεις τηρηθοῦν, είνε ἀναμφισβήτητον δτι η σταδιοδρομία τῆς Ἐπαρίσας θ' ἀπόβη καρποφόρος, ἐπὶ ἀνυπολογίστω ώφελείᾳ τῆς Ἑλληνικῆς ἔξαγωγῆς καὶ τῆς καθόλου Οἰκονομίας τῆς Χώρας.

Αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ Κράτους

‘Αλλ’ έαν και πάλιν ή ιδιωτική πρωτοβουλία, έν πλήρει ἀπουσίᾳ τοῦ κρατικοῦ παράγοντος, ἔρχεται νὰ πληρώσῃ μίαν ἀνάγκην τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου, διὰ τῆς ἀποκαταστάσεως τακτικῆς ἐπικοινωνίας των Ἐθνικῶν λιμένων πρὸς τὴν Βορειο-πειρωτικὴν Εύρωπαν δι’ Ἐλληνικῶν σταφῶν, δὲν παύει ύψι-σταμένη ἀκεραία καὶ ὑποχρέωσις τοῦ Κράτους, ὅπως ὑποβο-θῆσῃ καὶ παράσχῃ πᾶσαν δυνατήν ἀργαγὴν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἔκβασιν τῆς ἀναλογείσης πρωτοβουλίας.

Είνε τόσον οὐσιαστικά καὶ γενικώτερα τὰ συμφέροντα, τὰ δύοπια καλεῖται νὰ ἔξυπηρετήσῃ ἡ καθιέρωσις τῆς τακτικῆς αὐτῆς γραμμῆς, ώστε νὰ δικαιολογήται καὶ νὰ ἐπιβάλλεται τὸ θερμόν υπὲρ αὐτῆς κρατικὸν ἐνδιαφέρον.

Δένταντιλαμβανόμενα, βεβίωσά, τό ένδιαιφέρον τούτο έκτεινόμενον μέχοι τῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς τῆς διακρίσεως σημαίας, οὐδὲ μέχρι τῆς παροχῆς τοιούτων προνομίων, δυναμένων νὰ έρμηνευθοῦν ως στρεφομένων κατά τῶν ξένων σημαῖῶν,

Πᾶσα, δύμως, φορολογική ἀπάλλαγή, κάθε διευκόλυνσίς διοικητική, ἀκόμη δὲ καὶ μία μικρά, ἔστω, οἰκονομική θυσία ἀπό μέρους τοῦ Κράτους, είναι τὰ μέτρα ἑκεῖνα, ἢ λῆψις τῶν δοπίων καθίσταται ἐπιτακτικὴ διὰ τὴν προώθησιν τῆς ναυτιλίας μας πρὸς τὴν συγχρονισμένην ὀργάνωσιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

‘Οραματισμοὶ καὶ πραγματικότητες

Εις τὸ τελευταῖον φύλλον τοῦ «Οἰκονομικοῦ Ταχυδρόμου» δημοσιεύεται ἑκτένης μελέτη τοῦ κ. Φ. Φιλιππακοπούλου, ἀναφερομένη εἰς τὴν θεοί τῆς «Ἐλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, μετὰ τὴν προσφυγὴν τῆς ‚Αγγλίας εἰς τὰ γνωστά προστατευτικά ὑπέρ τῆς ναυτιλίας τῆς μέτρα.

Ἐν ἀρχῇ τῆς μελέτης του ὁ κ. Φιλιππακόπουλος προβαίνει εἰς ωρισμένας διαπιστώσεις ἐπὶ τῆς μεταπολεμικῆς ἔξειδιξεως τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας καὶ τῶν δυοκόλων συνθηκῶν, ύψῳ ὃς τελεῖ σήμερον αὐτὴν, μετά τὴν γενικὴν ἐπικράτησιν τῶν ἀρχῶν τῆς «διευθυνομένης Οἰκονομίας». Αἱ διαπιστώσεις αὕται, κατὰ πάντας ἀκριβεῖς, παρέχουν, πράγματι, μίαν σαφῆ εἰκόνα τοῦ ὅλου ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος καὶ τῶν ἀνησυχιῶν τοῦ μέλλοντος διὰ τὴν ἐμποροναυτικήν μας ὑπόστασιν. Διότι οὐδεὶς δύναται νὰ ἀρνηθῇ, ὅτι ἡ μεταπολεμικὴ διόγκωσις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς μεγάλα ὕκειπορά φορτηγά σκάφη, ἢ προσήλωσις τοῦ «Ἐλλήνος» ναυτιλιομένου εἰς μόνην τὴν ναυτιλίαν τῶν *«τράπτης*, ἥ δι’ αὐτῶν ἀναζήτησις ἐργασίας εἰς τὰ μακρυνά τῆς *«Υδρογείου* σημεῖα καὶ ἡ ἀπεμπόλησις κεκτημένων ἐν τῇ Μεσογείῳ δικαιωμάτων τῆς ναυτιλίας μας ἀποτελοῦν, πράγματι, ἄν μη ἀπόλυτον, σχετικήν, δύναμιν, ἐκτροπήν τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, τὴν ὁ-

ποίαν θά έδει νά άκολουθησή ή 'Ελλάς έν τῇ ναυτιλιακῇ τῆς ἀναπτύξει. 'Οφείλομεν ἀκόμη νά δύμολογήσωμεν, διτὶ τὴν σημαντικὴν ἐπαύξην τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος δέν ηκολούθησον οὐδὲ' ἐπ' ἔλαχιστον καὶ καθόλου δργάνωσις τῆς ναυτιλίας μας, ἀπό τῆς ἀσφαλιστικῆς καὶ οἰκονομικῆς πλευρᾶς. 'Ορθῶς παρατηρεῖ ὁ κ. Φιλίππακόπουλος, διτὶ η 'Ἑλληνική ναυτιλία δέν κέκτηται, δπως δλαι αι ένει ναυτιλίαι, ίδιαν ναυτικήν πίστιν καὶ έθνικήν ἀσφαλιστικήν δργάνωσιν.

"Αλλ' δοσον καὶ ἄν συμφωνοῦμεν μὲ τάς ἐπὶ τῆς ἑκείσιεως τῶν ναιτιλιακῶν μας προγύμναστι παραπτήσεις τοῦ κ. Φιλιππακοπούλου, δέν δυνάμεθα" ὑπόκολουθούμενων αὐτὸν εἰς δοσα συμπεράσματα καταλήγει καὶ εἰς δοσα μέτετρα ὑπόδεικνύει ἐπὶ τῶν ἐπιβαλλομένων ναιτιλιακῶν μας κατευθύνοεων.

¹ Ακολουθῶν οὐτος, ἀλλὰ κατά τρόπον ἀπόλυτον, τὴν προσφιλῆ εἰς αὐτὸν θεωρίαν τῆς ὄργανώσεως τοκτικῶν γραμμῶν, τίποτε διλγύστερον, τίποτε περισσότερον εἰσηγεῖται «τὴν βαθμιαίαν ἔκποιήσιν τῶν μεγάλων σκαφῶν τοῦ ὀκεανοῦ καὶ τὴν πρόσκτησιν οικαδῶν μεσογειακοῦ τύπου, κατὰ τὸ πλεῖστον κατατέλλων νὰ διεκδικήσουν ύπο τὴν προστασίαν τῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους τὴν θέσιν, ἡ ὁποία ἀνήκει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν εἰς τὰς γειτονικὰς χώρας».

Διά ν' ἀποδείξῃ δέ ο κ. Φιλιππακόπουλος, δτι ύπάρχει οιβαρόν περιθώριον πρός ἐπαύξησιν τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὴν κίνησιν τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν, παραθέτει τὰς στατιστικὰς τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως κατά τὸ 1933 τοῦ Δουνάβεως, τῶν Τουρκικῶν, Βουλγαρικῶν, Γιουγκαλασσικῶν καὶ Ρωσικῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης λιμένων, τῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου (Αἴγυπτος, Συρία, Παλαιστίνη), καθώς καὶ τῆς ίδιας ἡμῶν ἀπό θαλάσσης κινήσεως.

¹Από τα ποσοστά, πράγματι, τῆς συμμετοχῆς τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὴν μεταφορικήν κίνησιν τῶν ἀνωτέρω χωρῶν, ἀποδεικνύεται, διὰ τηριώντων ἀκόμη, μικρόν, δημως, ἀτυχῶς, ὡς κατωτέρω θ' ἀναπτύξωμεν, ὑφίσταται, διὰ τὴν ἐν τῇ Μεσογείῳ ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς μας θέσεως.

‘Αλλ’ ὑπεραμυνόμενος τῶν ἀντιλήφεων του δ. κ. Φιλιππακόπουλος δέν φαίνεται λαμβάνων ὅπ’ ὅψιν του τὴν ἐπελθοῦσαν μεταπολεμικῶν ναυτιλιακήν ἀνάπτευξιν ὅλων τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν, τὴν ἔθνικιστικήν καὶ προστατευτικήν πολιτικήν, τὴν ὅποιαν ἀκολουθοῦν διὰ τὴν ναυτιλιακήν των ἐπάρκειαν, τὰ ἐκατομμύρια τῶν ἐπιχορηγήσεων, ποὺ διατίθενται εἰς τὰς ναυτιλίας των καὶ τὴν στενότητα τῆς Μεσογείου, ὅπως περιλάβῃ τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλιακήν δρχοτηρίδητα.

Λησμονεῖ ἀκόμη, ὅτι, ὃν προπολεμικῶς ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐπεκράτει ἐν τῇ Μισογείῳ καὶ τῇ Μαύρῃ Θαλάσσῃ, ὥφειλετο τοῦτο κυρίως εἰς τὸ ὄτι μέγιστον τμῆμα, ὃν μὴ τὸ δλον, τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Ρωσίας, τῆς Ρουμανίας, τῆς Τουρκίας, τῆς Βουλγαρίας καὶ ἐν τινὶ μέτρω τῆς Αιγαίου που καὶ σύττης τῆς Τεργέστης εὐρίσκετο εἰς χείρας τῶν πλουσίων ὁμογενῶν καὶ τῶν μεγάλων ἐν τῇ ἔνειν Ἑλληνικῶν παροικιῶν.

Καὶ πάρα τὴν τοιχύτην ὑπεστήξειν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐν τῇ ξε-
νη στοιχείου πρὸς τὴν ἑθνικήν ναυτιλίαν καὶ παρὰ τὴν τότε εἰς
ἐύρυτέραν κλίμακα ἐνάπτυξιν τοῦ Μεσογειακοῦ ἔμπορίου, μόλις
χωρικότης 500 περίποτο χιλιάδων τόννων γκρός τῆς Ἑλληνικῆς
ναυτιλίας κατώρθων νότια κινήται εἰς τὸ Μεσογειακὸν μεταφορι-
κὸν ἐμπόριον. Ἡδη, δὲ τὴν Ρωσίαν πραγδαίων ἀναπτύσσεται ναυ-
τιλιακῶς, ἡ Ρουμανία καθιερώνει ίδιας τακτικός γραμμάτ, ἡ
Ιουρκία, ἡ Γιουγκοσλαβία, ἡ Βουλγαρία καὶ αὐτὴ ἀκόμη ἡ Αι-
γαυτος, διὰ τῶν κρατικῶν ἡ ἐπιχειρηγούμενων πλοίων των, ἐντα-
κτικὴν καταβάλλουν προστάθειν διὰ τὴν δύον ἔνεστι μεγαλυτε-
ρῶν συμμετοχήν των εἰς τὴν ίδιαν αὐτῶν κίνησιν, ἥδη δὲ ὁ πλη-
θωρισμὸς τῆς παγκοσμίου χωρικούτητος ἔφερε πρὸς τὴν Μεσο-
γειον τόσα καὶ τόσα ἔνεστι σκάφη τακτικῶν γραμμῶν, ποῦ διαβλέ-
πεται ὁ κ. Φιλιππακόπουλος τὴν δυνατότητα τοιαύτης ἀναπτύξεως
τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἐν τῇ Μεσογείῳ, ώστε, δημιῶν ἐν τῇ
μειέλετη του περὶ τῶν μέτρων ριζικῆς ἀναπροσαρμογῆς, νά δραμα-
τίζεται τὴν μετατροπὴν ὀδολήκου τῆς φορτηγού μας ναυτιλίας
εἰς φορτνάν λαῖγνεος μεσογειακοῦ τόπου:

Κανεὶς δὲν δύναται ν' ἀρνηθῆ τὴν πολυτιμότητα τῆς Μεσογείου-
κής ναυτιλίας καὶ τὴν πλουτοπαραγωγικήν συμβολὴν αὐτῆς εἰς
τὴν εὐημερίαν τῆς Ἑλλάδος, οὐδὲν νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν ἀνάγκην
τῶν ἡ ναυτιλία μας, προσαρμοζομένη εἰς τάς ἐπιταγάς τῆς ἔξι-
λικεών τῶν μεταφορικῶν πραγμάτων, στραφῆ καὶ αὐτή πρὸς τὴν
ὅργανωσιν τακτικῶν γραμμῶν. Ἀλλά θά ἦτο παράτολμον νὰ
σχυρισθῇ τις, διτὶ δυνάμεια νὰ πεικλείσωμεν εἰς τάς ὀδίγας
ταύτας τακτικᾶς γραμμᾶς τὸ ἀπαντόν τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπι-
διώξεων, πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ καταδικάσωμεν εἰς ἀφανισμόν ὁ-
λοκληρον τὸ οἰκοδόμημα τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας. Τὰ μέτρα
τῆς ὄργανωσεως αὐτῆς διὰ τῆς ἀποκτήσεως ναυτικῆς πιστεως
καὶ ἀσφαλιτικῶν ὄργανων μας, τὰ μέτρα, ποὺ θὰ καθίστων τὸ
φορτηγόν μας πλέον ἀποδοτικώτερον ὑπὲρ τῆς ίδιας ήμέρας οἰκο-
νομίας. Ξέχουν ἐπανειλημμένως ἀναπτυχθῆ ἀπό τῶν οτηλῶν αὐ-
τῶν, ώστε νὰ παρέλκῃ ἡ ἐπανάληψή των. Δέν ἔπειται, δημωςδιο-
τοι σήμερον ἡ φορτηγός μας ναυτιλία στερεῖται ὄργανωσεως, πρὸς
τὴν ὅποιαν θάττον· βράδιον θά υποχρεωθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ
φθάσουν, διότι διέρχεται διοικόλους στιγμάς ἐκ τῶν περιορισμῶν
καὶ τῶν προστατευτικῶν μέτρων τῶν ἄλλων κρατῶν, διτὶ δικαι-
ούμεθα νὰ ἔξιπολύσωμεν τούς ἀφορισμόδη τῆς διοιστικῆς της κατα-

δίκης καλ νά μη συντονίσωμεν δύο τάξ προσπαθείας μας διά νά περισωθή τό ώραιότερον δημιούργημα τής πρός την θάλασσαν έπι-δόσεως τής Έλληνικής φυλής.

Χάριν τῶν γενικωτέρων τοῦ λιμένος συμφερόντων

Χωρίς νά θελήσωμεν νά υπεισέλθωμεν εἰς τὴν λεπτομερειακήν ἀνάλυσιν τῶν διαφορῶν, ποὺ ἀνεψύσαν μεταξὺ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν ἔργοιλάβων φορτοεκφορτώσεων, ἀποβιλέποντες μόνον εἰς τὰ γενικώτερα τοῦ λιμένος συμφέροντα, θεωροῦμεν σκόπιμον νά υποδείξωμεν πρὸς τὸν Ο.Α.Π., τὸν ύπευθύνως διαχειρίζοντον τὸ ζήτημα, διτὶ εἰνε ἐπιτακτική ἡ ἀνάγκη τῆς ταχείας διευθετήσεως αὐτοῦ, κατὰ τρόπον δυνάμενον νά ἐπαναφέρῃ τὴν γαλήνην, τὴν τάξιν καὶ τὸν ρυθμὸν εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ λιμένος.

Δέν βλέπομεν, ἀλλώστε, τίνα ἔχυπηρετεῖ ή παρούσα ἔκρυθμος κατάστασις, ἀφ' ἣς στιγμῆς ή νόμιμος καὶ δικαία ἀξίωσις τῶν ἐργολάβων περὶ κατοχυρώσεων τοῦ ἐπαγγέλματός των ἀνεγνωρίσθη παρ' ὅλων. Ἐφόσον, ὄμως, δὲν εἰναι δυνατόν, οὐδὲ λογικόν, νὰ χωρισθῇ ἡ μεταφορά ἑνὸς ἐμπορεύματος, τὴν εὐθύνην τῆς ὅποιας ἀκεραίαν ὑπέχει ή ἐκδώσασα τὴν φορτωτικήν ἀκτοπλοϊκήν πτιχείρησις, θά ἔπειτε, κατό φυσικήν συνέπειαν, ὁ παραλαμβάνων ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τάς φορτηγίδας τὸ ἐμπόρευμα νὰ είνει μὲν ἐργολάβος, ἀλλὰ νά είνει καὶ πρόσωπον τῆς ἐμπιστούντης τοῦ ὑπευθύνου μεταφορέως διοριζόμενον παρ' αὐτοῦ. Κάθε ἔκτροπή ἀπό τὴν ἀνωτέρω ὀρχήν ἀποτελεῖ προσπάθειαν ἥκιστα προσαρμοζούμενην καὶ πρός τὰ καλῶς ἐννοούμενα συνφέροντα τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ πρός αὐτὸ τὸ πνεῦμα τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου.

πνευμάτου του Εμπορικού Νόμου.

«Ηδη, κατόπιν τής ἀναλήψεως ύπο τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ μεταβιβάσεως εἰς τοὺς ἐργολάβους τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἔργων, αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις, καθ' ὃ κέκτηνται. ὡς ὑπεύθυνοι μεταφορεῖς, ἀπόλυτον καὶ ἀναφαίρετον δικαίωμα, δυνάμει τῆς παρ' αὐτῶν ἐκδιδούμενής φορτωτικῆς, ἀρνούνται, καὶ πολὺ δικαίως, τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, διὰ τὰ ὅποια ὑπέχουν ὅλας τὰς εὐθύνας φθορᾶς, κλοπῆς κ.λ.π., εἰς τρίτα πρόσωπα, μὴ ἀναγνωριζόμενα παρ' αὐτῶν, χωρὶς τὴν προηγουμένην ἐξόφλησιν τῆς φορτωτικῆς των.

Καὶ ίδου τώρα, πού κυρίως θίγονται ζωτικά τοῦ ἐμπορίου ἀλλά καὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς συμφέροντα. Μέχρι σήμερον ἀπὸ δλους τοὺς λιμένας τῆς Ἑλλάδος μετεφέροντα εἰς Πειραιὰ μεγάλαι ποσθήτες ἐμπορευμάτων διὰ νάν μεταφορτωθούν ἐπὶ ἄλλων σκαφῶν μὲν προορισμὸν τὸ ἔσωτερικόν, ἀλλά κυρίως τὸ ἔξωτερικόν. Ἐξεδίθετο μίσα καὶ ἐνιαία φορτωτικὴ διὰ τὸν τελικὸν προορισμὸν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἡ ἀναλαμβάνουσα τὴν μεταφοράν μέχρι τοῦ Πειραιῶς ἀτμοπλοΐα ὑπερχρεούτο ὑπευθύνων αὐτὰ ἐκτελέσῃ καὶ τὴν μεταφόρτωσιν διὰ προσώπων τῆς ἐμπιστοσύνης τῆς.

Αφ' ής, δημως, στιγμής ή μεταφόρτωσις δὲν δύναται ν' ἀνατεθῇ εἰς ἔργολάβους ἑκατωμένους ἀπὸ τάς ἀκτοπλοϊκάς ἔταιρείας ή μεταφέρονται καὶ μεταφορτώνονται τὰ ἐμπορεύματα εἰς ἄλλους λιμένας (Πάτραι, Βόλος, Θεσσαλονίκη) ή καὶ ἀρνούνται οἱ κατὰ τόπους πράκτορες τὴν πέραν τοῦ Πειραιῶς παραλαβὴν ἐμπορευμάτων μὲν μεταφόρτωσιν εἰς τὸν Πειραιᾶ.

Εύνότον ἐντεῦθεν καθίσταται, καὶ ἔφιστῶμεν ἐπ' αὐτοῦ Ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῶν κατά τόπους Ἐπιμελητηρίων ἀλλὰ καὶ τῶν προϊστάμενου τοῦ λιμένος ὑπουργείου Συγκοινωνίας, διτὶ, ἔφόσον διεσπάσθη τὸ ἀλληλένθετον τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου ἐν τῷ πρώτῳ λιμένι τῆς χώρας, σοβαραὶ μέλλουν ἐκ τούτου νῦν προκύψουν διαταραχαὶ εἰς τὴν εὔρυθμον λειτουργίαν τῆς καθ' ὅλου ἐμπορικῆς κινήσεως.

Ὀρθοτάτη ύπόδειξις

Εις τὸν ὑπουργὸν τῆς Συγκοινωνίας κ. Π.Ράλλην ὁ πεβλήθη ὑπὸ τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Δ.Π. κ. Γεννηματὰ ἡ κάτωθι ὅρθοτάτη γνώμη, ἡτις, πράγματι, δύναται νὰ τεθῇ ὡς βάσις διὰ τὴν τελικὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος τῆς ἔγκαταστάσεως μιᾶς τόσου ἀναγκαιούσης τρίτης πλωτῆς ἢ μονίμου δεξαμενῆς.

Οὐτα προτείνεται, πρός ἀποφυγὴν τοῦ μετοχῦ τῶν λιμένων Πειραιῶς καὶ Σύρου μελλοντικού ἀνταγωνισμοῦ, ἐκ τῆς προτιμήσεως τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν δύο διὰ τὴν ἔγκαταστασιν τῆς νέας δεξαμενῆς, νά συσταθῆ ἐνιαῖος προνομιούχος ὄγρανισμὸς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δεξαμενῶν ἐν Ἑλλάδι, εἰς τὸν ὅποιον νά ἐκχωρηθοῦν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. τὰ δικαιώματα αὐτοῦ ἐπὶ τῶν ἐν Πειραιεῖ δύο μονίμων δεξαμενῶν, ἀνατιθεμένης συνάμα εἰς αὐτὸν τῆς κατασκευῆς εἰς Σύρον καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς τρίτης μονίμου δεξαμενῆς ἐν συνδυασμῷ πρός τὴν ἔσαγοράν τῶν Νεωρείων Σύρου.

Παρόμιος ήδη όργανισμός λειτουργεί εύδοκίμως εις Γένοβαν της Ιταλίας ύπό την έπωνυμίαν «Ente Baccini», ως ἄμεσον παράρτημα τοῦ ἑκεὶ Αὐτονόμου Λιμενικοῦ Ὀργανισμοῦ.

Διά τού τρόπου τούτου ἐπέρχεται ἡ ἀνάλογος καὶ δικαία κατανομὴ τῶν δεξιμειώσων καὶ τῶν σχετικῶν σιδηροβιομηχανικῶν ἐργασιῶν καθὼς καὶ ἡ παραλλήλος ἀνάπτυξις τῶν δύο ἐμποροναυτικῶν κέντρων τῆς χώρας.

Ο κ. Π. Ράλλης, τοῦ διόπιου εἶνε γνωστὸν τὸ θερμόν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀναζωογόνησιν τοῦ Ιστορικοῦ λιμένος τῆς Ιδιαιτέρας πατρίδος, εἴμεθα βέβαιοι, διτὶ θά ἐπωφεληθῆ τῆς ριποτμένης λιδέας διὰ παλιτήσιον τὴν Σύρον μὲ ἔργον τόσον μεγάλης καὶ ἀποδικτικῆς χρησιμότητος.

ΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ

Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τοὺς καταρτισθέντας ισολογισμούς διὰ τὸ 1934 τῶν τριῶν Ιδρυμάτων Κοινωνικῆς Προνοίας τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Ναυτικοῦ: τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαρτικοῦ Ταμείου, τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ Ταμείου Κατωτέρων Πληρωμάτων.

Οφείλεται, πράγματι, κάθε ἐπινος εἰς τοὺς διοικοῦντας αὐτὰ διὰ τὴν διηκριβωμένην ἐνημέρωσιν, τὴν ὥσπερ ἐμφανίζουν καὶ αἱ τρεῖς λογιστικαὶ καταστάσεις, ἀν καὶ ἀνεπαρκεῖς εἰς στοιχεῖα, δυνάμενεις νὰ δῶσουν μίαν σαφῆ καὶ ἀναλυτικήν εἰκόνα, δῆλον μόνον τῆς ικανονικῆς θέσεως τῶν τριών αὐτῶν ίδρυμάτων, ποὺ ἀποτελοῦν τὴν μοναδικὴν ἐλπίδα τοῦ Ἑλλήνος ναυτιλοῦ, ὅλλα καὶ τῆς καθόλου κινήσεως εἰς ἕσσοδο καὶ σχετικὰς διαπάνας.

Και πρώτον, άπό τὴν συνοπτικὴν ἀπαρίθμησιν τῶν κονδύλων τοῦ γενικοῦ ισολογισμοῦ τοῦ N.A.T. ἔχουμεν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν σκέλος τὴν περιουσίαν τοῦ Ταμείου ἀπαρτιζομένην α) Ἐκ χρεωγράφων ἕξιας δοχ. 46.027.906.39 (τιμὴ κτήσεως). Πρόκειται προφανῶς—εἰς τὴν καταστασὶν δὲν ἀναφέγγεται σχετικὸν τι—περὶ ὅμοιοιών τῶν εἰς ῥυσσὸν ἔθνικῶν δανείων, τῶν ὅποιών ἡ ἀπόκτησις οὐκ ὀλίγον ἐστοιχεῖται εἰς τὴν οικονομικὴν εὐδωστασίαν τοῦ Ταμείου. β) Ἐκ καταθέσεων παρὰ τῇ Ἑθνικῇ Τραπέζῃ δῆψες καὶ ἐπὶ προδημοσίᾳ δοχ. 60.535.476.87 μὲ τὸν ἑλάχιστον τόκον τοῦ 2-3ο). γ) Ἐξ ἀπινήτων ἕξιας 7.122.662.05. δ) Ἐξ ἐννυποθήκων τοκοχρεωλυτικῶν δανείων πρὸς 10 οδοὺς δοχ. 2.080.236.45. Καὶ ε) ἐκ διαφόρων ἄλλων ἐνεργητικῶν στοιχείων, ἀτίνα ἀνθροιζόμενα μετὰ τῶν προηγουμένων κονδύλων, ἀναβιβάζουν τὴν περιοριστικὴν κατάστασιν τοῦ N.A.T. εἰς 129.807.570.41.

"Οσον άφορε τὸ παθητικὸν ἀπαρτίζεται τοῦτο ἐκ τοῦ τακτικοῦ κεφαλαίου δρχ. 81.078.067.16, ἐκ τοῦ ἀποθεματικοῦ τοῦ σχηματισθέντος ἐκ τοῦ πλεονάσματος τῆς χρήσεως 1934 ἐκ δρχ. 14.979.201.94, ἐκ τοῦ κεφαλαίου ἀνεργίας δραχ. 11.909.219.20 καὶ ἐκ τοῦ κεφαλαίου διτῶν δραχ. 616.306.25 μὲ σύνολον κεφαλαίων δρ. 108.582.794.55. Διὰ τῆς προσθήκης καὶ διαφόρων ἄλλων κονδυλίων τοῦ Παθητικοῦ σκέλους, ἀνάφερομένων εἰς προκαταβολάς, ὑπόλοιπα συντάξεων παρθένους τῶν ἔτῶν κλπ. ισοσκελίζεται ὁ Γενικὸς τοῦ Ταμείου Ἰσολογισμός.

Βεβαίως ή οικονομική θέσις τοῦ Ν.Α.Τ δὲν είναι δυνατόν νά κριθῇ ως ικανοποιητική. Τὸ πρότυπον τούτο ίδρυμα κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων ἐν Ἑλλάδι, ἀριθμοῦν βίον τόσων ἑτῶν καὶ μὲ τὴν ἀπόροσκοττον λειτουργίαν τῶν προσδόδων του, θὰ ἔπειπε σήμερον ν' ἀποτελῇ ένα τέκ τον ισχυροτέρων οικονομικῶν ὄργανισμῶν τῆς χώρας. "Ἄν η δημόσιη θρησκεία του ἔχει συγχρονισθῆ ἀπό ἑτῶν καὶ η Διοικησίς του πέπλειται εἰς τὴν ἀποδοτικότεραν τοποθεσίαν τῶν κεφαλαίων του, διὰ τῆς ἀγορᾶς φέρει εἰπεῖν κεντρικῶν ἐν τῇ Πρωτευούσῃ ἀκινήτων η διὰ τῆς ἀσφαλοῦς μὲ ψηλότερον τόκον διαθέσεως τῶν εἰς τὴν Ἑπικήν Τράπεζαν νεκρῶν καταθέσεών του, διχούν ή σημερινὴ τοῦ Σαμείου θέσις θὰ ἦτο ἀνθηροτέρα, ἀλλὰ καὶ θὰ ἡδύνατο νά ἔπιτελέηη πληρεστερον τὸν ἀποστολήν του, διὰ τῆς βελτιώσεως τῆς θέσεως ανων πτωχῶν συνταξιούγων.

Κατά τὸ παρελθόν ἑτος, κάποια προσπάθεια είχε καταβληθῆ ύπό της Διοικήσεως του N.A.T. διὰ τὴν ἔκκαθαρίσιν αὐτοῦ ἀπὸ τοὺς ακαδ. συνταξιοδοτουμένους και σχετική είλην ἐτοιμασθῆ νομοθετική πραγματία διὰ τὴν ὅλην ἀνασυγκρότησιν του. "Αν ληφθῇ ἐπ' ὅψιν, διὰ ναυτιλιακὴ ἥμαν πρόγαματα τρέπονται ὅλονέν ἐπὶ τὰ χείρω, διὰ πτωθεοῦς διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη δέον ν' ἀναμεινων τὴν μείσων τῆς θωρηκτότητος τῆς ναυτιλίας μας, διὰ τῆς διαλύσεως τῶν παλαιῶν παταρῶν, διὰ ἡ ἀνεργία εἰς τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις ἔτι περισσότερον δὲ ἐντασθῆ καὶ διὰ συνεπώς αἱ πρόσοδοι τοῦ Ταμείου αἰσθητῶς θέουν ἐλαττωθῆ, καθίσταται πρόδοθλον, διὰ ἐπιτακτικὸν καὶ ἄμεσον ἐπιβάλλεται τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκρότησιος τοῦ Ταμείου καὶ ἡ ἀπὸ σύνδετη τῶν μέτρων, που ὑπάρχει τοῦ παρελθόντος.

Οσον ἀφορᾷ τὰ Ταμεία Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ Πληρωμῶν, παρὰ τὸ διλογιοχρόνιον τῆς λειτουργίας των, ὁφείλουμεν νὰ ὅμοιογήσωμεν. ὅτι καὶ εὐρωστα οἰκονομικῶς ἐμφανίζονται καὶ ἔξαιρετι ἡνὶ καταβάλλουν προσπάθειαν αἱ διοικήσεις αὐτῶν διὰ τὴν πλέον αραιωγαγικὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν πρόσων των. Ἐγομεν, δημοσ., καὶ ἴσδος τὰς διοικήσεις τῶν δύο τούτων Ταμείων τὴν αὐτὴν ν' ἀπευθύνουμεν σύστασιν, νὰ ἀποβλέψουν καὶ πρός αὐτὸν ἀδόκητον τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον, μὲ κάποιαν δόσιν ἀπαισιοδοξίας ἐν σχέσει μὲ τὰς ισοσύδους των. Ἡ ἀνέργια, ἡτις μοιραίως θὰ πλήξῃ τὸν ναυτεργατικὸν ίδιον, θὰ σημάνῃ καὶ διὰ τὰ Ταμεία ταῦτα μείωσιν τῶν πρόσιτων τὰ συνεισφορῶν, ἐπαύξησιν δέ, ἀντιθέτως, τῶν πρός τους μετόπων των ὑποχρεώσεων των, διὰ τῆς εὐρυτέρας ἔξοδον ναυτεργατῶν καὶ τοῦ ἐπαγγέλματος.

Η σημερινή οικονομική κατάστασις διά μὲν τὸ Ταμείον Προνοίας Αξιωματικῶν, ως αὗτη ἐμφανίζεται ἐκ τοῦ γενικοῦ ισόλογισμοῦ τοῦ 934, ἔχει ὡς ἔξῆς : Ἡ περιουσία αὐτοῦ ἀνέρχεται εἰς δραχ. 24.967.37.81, ἀπαρτιζομένη ἀπὸ Ἐθνική χρεώγραφα δραχ. 11.495.671.06, ἐπόκον 5—8 ὧδο, ἀπὸ καταθέσεως εἰς τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν ἐκ δραχ. 9.855.794.10, ἀπὸ ἀκίνητα ἄξιας 3.425.862.10 καὶ, τέλος, ἀπὸ ἀμετρητὰ εἰς τὸ Ταμείον, τὰ ἔπιπλα καὶ σκέυη καὶ διατάξους

χρεώστας ἐκ δραχ. 190.010.55. "Οσον ἀφορᾶ τὸ παθητικὸν, τὸ κεφάλαιον τοῦ Ταμείου, ἀνεργόμενον τὴν 31ην Δεκεμβρίου τοῦ 1933 εἰς 20.024.094.11 δραχ., ἐπηνέκηθη διὰ τοῦ πλεονάσματος τοῦ 1934 ἐκ 4.216.302.70 εἰς 24.240.396.81.

Τὸ Ταμείον Προνοίας κατατέρων πληρωμάτων ἐμφανίζεται εἰς τὸν γενικὸν τοῦ 1934 ἰσολογισμὸν του μὲ περιουσίαν 11.548.096, τὸ πλεῖστον κατατεθειμένην εἰς τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος εἰς καταθέσεις δῆμος. Τὸ κεφάλαιον τὸν ἄπο 7.722.927.85 κατὰ τὴν 31 Δεκεμβρίου τοῦ 1933 ἔφθασε διὰ τῆς προσθήκης τοῦ πλεονάσματος τῆς χρήσεως τοῦ 1934 εἰς 11.458.814.90.

Ορείλουεν ίδιαιτέρως νὰ ἔξαρσωμεν τὸ δῆμο τὰ δύο ταῦτα Ταμεία Προνοίας τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων δημιουργοῦνται ἐκ τοῦ πτωχοῦ καὶ μόνον ὑστερήματος τῶν μετόχων αὐτῶν. Τὸ Κράτος, ἀξέπαινον, βεβαίως, διὰ τὴν ἴδρυσίν των, δὲν ἥθλησεν, ὡς φύλε, νὰ συνεισφέρῃ καὶ κατ' ἔλαχιστον εἰς τὴν ισχυροποίησιν τῆς Οἰκονομικῆς των θέσεων. Ο ἐπιτελούμενος παρ' αὐτῶν σκοπὸς ἔρχεται νὰ συμπληρώσῃ τὴν ἔλλειπτὴν ἄπο μέρους τοῦ N.A.T. συνταξιοδότησιν τῶν θαλασσινῶν μας ἀπομάχων. Εἶναι τόσον ὑψηλὸς ὁ προορισμός των, ώστε νὰ θέλωμεν νὰ πιστεύσωμεν, δῆτα ἡ ὑπόσχεσις τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, η δοθεῖσα κατὰ τὰ ἐγκαίνια τοῦ ὑπὸ τοῦ ταμείου Ἀξιωματικῶν ἀνεγειρούμενου μεγάρου, θέλει συντόμως πραγματικοπιῆθη.

"Η ναυτιλία υπὲρ τοῦ Ἐθνικοῦ Στόλου"

Εἰς τὸν πρωτοβουλία τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» υπὲρ τοῦ Ἐθνικοῦ Στόλου διενεργούμενον ἔρανον ἀπέστειλαν, κατά τὸ λῆξαν δεκαπενθήμερον τὰς εἰσφοράς των οἱ κ.κ.

'Ανδρ. Ι. 'Ανδρεάτος	Δραχ.	1.000
'Αδελφοί Καρρά		15.000
'Αδελφοί Πήγιτα		15.000
Δημ. Δ. Σταθάτος		10.000
Στυλ. Κάστανος καὶ Yiol		5.000
Μιχ. Λ. Βαλμᾶς		1.000
Ἐκ προηγουμένων εἰσφορῶν		648.300
Σύνολον δραχ.		725.300

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ ἔρανος συνεχίζεται διὰ τοὺς ἐπαρχίας καὶ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ διαμένοντας ἐφοπλιστάς.

"Αἱ Σοβιετικαὶ ναυλώσεις"

Ἡ ἐπανάληψις τῶν διπλωματικῶν καὶ ἐμπορικῶν σχέσεων τῶν Σοβιέτων μετά τῶν μεγάλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν κατέστησε τὴν τοποθέτησιν τῶν Σοβιετικῶν προϊόντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τόσον εὐχερῆ, ώστε ἡ Κυβέρνησις τῆς Μόσχας νὰ προέλθῃ εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ περιορισμοῦ ἢ καὶ τῆς πλήρους καταργήσεως ὡρισμένων διευθευόσης σημασίας κατὰ χώρας γραφείων τῆς Ἐμπορικῆς τῆς Ἀντιπροσωπείας.

Μεταξὺ τῶν καταργουμένων περιλαμβάνονται καὶ τὰ γραφεῖα Κοπεγχάγης καὶ Στοκχόλμης. "Οσον ἀφορᾶ τὴν Ἑλλάδην Ἐμπορικὴν Ἀντιπροσωπείαν περιορίζεται αὐτῇ εἰς διλιγάριθμον προστητικὸν διὰ τὴν παρακολούθησιν μόνον τῆς ἐκτελέσεως τῶν διαφόρων συμβάσεων, τοῦ λοιποῦ δὲ πάσα σχετικὴ ἀγοραπωλησία θά κλείεται ἀπ' εύθειας εἰς Μόσχαν.

Σχετικῶς μὲ τὴν ὅλην ἐν τῇ Ἀνατολικῇ Μεσογείῳ ἐκπροσώ-

πησιν τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν δργανισμῶν τῶν Σοβιέτων, πληροφορούμεθα, δῆτα κρατεῖ ἡ σκέψις παρὰ τὴν Κυβερνήσει τῆς Μόσχας, δῆτα ίδρυσθη κεντρικὴ διεύθυνσις μὲ ἔδραν τὴν Κωνσταντινούπολιν καὶ μὲ παραρτήματα εἰς τὰ διάφορα Μεσογειακά κέντρα.

Κατόπιν τοῦ τοιούτου περιορισμοῦ τοῦ ἐν Ἐλλάδι γραφείου καταργεῖται οὐσιαστικῶν καὶ τὸν Πειραιεῖ Σοβιετικὸν γραφεῖον ναυλώσεων, δῆτα διεύθυνσις τοῦ δρόπου ἀπέστειλεν ἡδη εἰς τὰ ἐφοπλιστικά καὶ ναυλομεσιτικά γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τὴν κάτωθι ἔγκυκλιον:

«Σκοπεύομεν ἀπὸ τῆς 15ης Απριλίου νὰ ναυλώσωμεν ἀπὸ τὴν Μόσχαν τὰ πλοῖα διὰ μεταφορὰς γεννημάτων, γαιανθράκων, μεταλλευμάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Ἀζοφικῆς διὰ λιμένας Μεσογείου, Ἀγγλίας, Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Θέλομεν εἰδοποιήσεις ὑμᾶς ἐγκαίρως δι' οἰσδήποτε διαταγάς, τὰς δρόπους θὰ ἔχωμεν, καταλλήλους διὰ τὸ ὑμέτερον τονάντα.»

«Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς μελλούσης ἐργασίας θὰ ἡτο εὔκταιον, ὅπως μᾶς ἀποστέλλητε τακτικῶς πίνακας τῶν πρὸς ναύλωσιν σκαφῶν σας, καὶ τῶν προορισμῶν, διὰ τοὺς δρόπους θὰ εἰσθε διαιτεθεμένοι νὰ ναυλώσητε.»

«Γὰ πλοῖα, ἔννοεται, θὰ ναυλώσωνται ἐπὶ τῶν συνήθων Σοβιετικῶν δρῶν, θὰ διαβιβάζωμεν δ' εἰς ὑμᾶς ἐγκαίρως πρότυπον τοῦ γανλούσματος δι' ἔκαστον εἰδος φορτίου, εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ δρόπου θ' ἀναφέρεται ἐκάστη ναυλώσις. Αμαρτη ναυλώσει οἰσδήποτε σκάφους, θὰ υπογράψωνται παρ' ὑμῶν δύο πρωτότυπα ναυλοσύμφωνα καὶ ἐπάντα δέκα ἀντίγραφα, ἀπινα κατόπιν θ' ἀποστέλλωνται εἰς Μόσχαν πρὸς υπογραφὴν καὶ ἀπὸ ἡμάς.»

«Χάριν τῆς ἀποφυγῆς κάθε ἀργοποδίας θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ εἰχομεν τὴν τηλεγραφικὴν σας διεύθυνσιν. Εὐελπιστούμεν, δῆτα θὰ δυνηθῶμεν νὰ συνδύσωμεν μερικάς ναυλώσεις μεθ' ὑμῶν, εύχαριστως δὲ θὰ ἀκόντωμεν οἰσδήποτε παρ' ὑμῶν διατυπουμένην γνώμην ἐπὶ τῶν ἀπ' εὐθείας τούτων ναυλώσεων.»

Συμφωνία καὶ διὰ τοὺς ναύλους γαιανθράκων

«Ο Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος ἀναγράφει τὴν πληροφορίαν, δῆτα μεταξὺ τῶν Ἐφοπλιστῶν τῶν ἐνδιαφερούμενων διὰ μεταφορᾶς γαιανθράκων ἐκ Μπρίστολ Τσάννελ καὶ διαφόρων ἀλλων ἐγαγωγῶν κέντρων τῆς Ἀγγλίας, διὰ Μεσογείου καὶ λιμένας τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου, καθὼς καὶ διὰ τὰς ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς Ἀγγλικῆς ἀκτοπλοίας παρομοίας μεταφορᾶς, ἐπικρατεῖ σκέψις συνάψεων συμφωνίας πρὸς ἐφαρμογὴν κατωτοῦ δρίου τιμῶν τῶν ναύλων. Σχετικαὶ λεπτομέρειαι τῶν διεξαγομένων συζητήσεων δέν ἔγνωσθαν ἀκόμη, γενικῶς δύμας ἐλπίζεται, δῆτα πολὺ συντόμως θέλει πραγματοποιηθῆ ἐπὶ τοῦ τούτου μία συμφωνία, ήτις καὶ θεωρεῖται ως ὑπαγορευούμενή ἀπὸ ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην περιφρουρήσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων.»

«Ἀπὸ μακροῦ ἡδη χρόνου, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ τὴν μεταφορᾶν γαιανθρακοφορίων ἐξ Ἀγγλίας εἰς Μπουένος Ἀύρες διατηροῦνται εἰς τὸ κατωτατὸν δρίον τῶν σελ. 8)Ι, ἐνώ ἀφ' ἔτερου καὶ οἱ διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν ναύλοι, στρεφόμενοι καὶ αὐτοὶ πέριξ χαλαρῶν ἐπιπέδων τῶν σελ. 6)Β, κατήλθον τελευταῖς εἰς τὰ σελ. 6) 1)2, κατόπιν δὲ ύψωθαν ἀλαφρῶς, ἐξ ἀφορμῆς τῆς πλήρους σχεδίου ἐκπτώσεως τῶν ἐκ τῆς Μεσογείου ναύλων ἐπιστροφῆς.»

Λέγεται ἀκόμη, δῆτα μερικοὶ ἐφοπλισταὶ προτίθενται νὰ ὑποστηρίξουν συμφωνίαν κατωτάτων δρίων ναύλων καὶ διὰ τὴν ἔρ-

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

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

Also at

CARDIFF: The Exchange.
NEWPORT, MON: 69, Dock Street.
PORT TALBOT: Exchange Building.

NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Buildings. HULL: Prudential Buildings.

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

GLASGOW: 78 St. Vincent Street

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

GRIMSBY: 9, Cleethope Road.

IMMINGHAM: Dock Office.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

CEUTA

ORAN

ALGER

MALTA

ISTANBUL

ZONGULDAK

FAYAL-AZORES

LAS PALMAS

ST. VINCENT CV.

PORT-SAID

SUEZ

PERIM

BOMBAY

COLOMBO

SINGAPORE

BATAVIA

ST. LUCIA

ST. THOMAS

BERMUDA

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C.

γασίαν ἐκ τῆς Βαλτικῆς, ὅπου ἐπίσης θεωρεῖται ἀναγκαῖα ἡ ἐφοπλιστική ἀλληλεγγύη καὶ συνεργασία. Ή τακτικὴ τῶν τοιούτων συμφωνιῶν, μετά τὴν ἄκρως ἐπιτυχῆ ἐφαρμογῆν τοῦ σχεδίου διὰ τὰς ἐκ Πλεύτη φορτώσεις, φάνεται ὅτι ἐπισύρει τὴν γενικωτέρων προσοχὴν καὶ συγκεντρώνει κάθε ἐμπιστούνην διὰ τὴν παλινόρθωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Ἀναφορικῶς πρὸς τὴν ἐργασίαν ἐτῆς Βαλτικῆς, εἶναι ἔνδιαφέρον νά σημειωθῇ, ὅτι καὶ πρὸ τριακονταετίας, διαν κατά τὸ 1915 ἰδρύθη ἡ «Συνδιάσκεψις τῆς Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης», εἰχεν ἐφαρμοσθῆ μία κλίμαξ κατωτάτων τιμῶν ναύλων.

Τὰ μέτρα περιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος

Ως εἶναι γνωστόν, ἡ προκαταρκτικὴ ναυτικὴ διάσκεψις, ἡ συγχροτηθεῖσα εἰς τὸ Λονδίνον τῶν παρελθόντων Ιανουάριον, εἶχε καταρτίσει σχεδίου διεθνοῦς συνεργασίας διὰ τὴν «φασιοναλιστισμὸν» τῆς χωρητικότητος, τὸ ὅποιον καὶ διεβιβάσθη—ἀνεν τὸν οὐδέμιας προκαταβολῆς ἐποχεώσεως—εἰς τὰς ἔκασταχοῦ ἐφοπλιστικάς ὁργανώσεις πρὸς ἐπεξεργασίαν καὶ διατύπωσιν τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἀπόφεων τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν διαφόρων χωρῶν. Λί ἐπὶ τοῦ σχεδίου τούτου ἀπαντήσεις τῶν «Ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων», αἵτινες μετέσχον τῆς διασκέψεως καὶ εἶχον κατ' ἀρχὴν νίσθετήσεις τῶν ἐφαρμογῆν προγράμματος συνεργασίας, διεβιβάσθησαν ἥδη εἰς τὸ Λονδίνον καὶ μολονότι οὐδὲν ἀνεκούνθη ἐπισήμως ἐπὶ τὸν περιεχομένον τούτον, θεωρεῖται ἐν τούτοις βέβαιον, ὅτι τὸ σχέδιον εἰς τὰς γενικὰς αὐτοῦ γραμμὰς συγχεντρώνει τὴν εἴναιαν τῆς ἐφοπλιστικῆς πλειονότητος.

Η ὄριστικὴ Ναυτικὴ Συνδιάσκεψις πρόσκειται νά συγκλήθῃ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς Ἰουνίου εἰς τὴν Ἀγγλίην πρωτεύονταν, βάσιμοι δὲ προβλέψεις ἐπικρατοῦν, διὰ τὸν ἀπότελον ἀπτὸν τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τῆς, ἐφόσον εἰνε ἐπὶ τῶν προτέρων γνωστὰ τὰ ἐπίμαχα σημεῖα τῶν ὑφισταμένων διαφόρων, αἵτινα καὶ περιορίζονται εἰς ζητήματα δευτερευούσιας σημασίας καὶ λεπτομερειακά τιαντα. Προσέχον σημεῖον εἶναι ἡ εἰσπράξις προσθέτου τινὸς τέλους ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων τῶν καταπλέοντων εἰς λιμένας χωρῶν, ποὺ μετέχουν τοῦ σχεδίου, τὸν δὲ καὶ ἀποτελεῖ τὴν κυριοτέραν ἀρχὴν τῆς ἐπιδιοκομένης συνεργασίας. Ἐπ' αὐτοῦ ὅμως ἔχει ἥδη ἐπέλθει προκαταρκτικὴ συμφωνία καὶ ἐναπόκειται εἰς τὴν Διάσκεψιν νά καθορισθῇ τὸ ποσοστὸν καὶ τὸν τρόπον τῆς εἰσπράξεως τούτου, καθὼς καὶ ἐάν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ σχεδίου θά είναι ὑποχρεωτική ἡ προσετείη διὰ τὰ μετέχοντα κράτη. Τὰ ἐπιβληθῆσοντα τέλη θά χρησιμεύσουν εἰς τὴν συγχρότητον Κεφαλαίου διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν πλοιοκτητῶν ἔσειντον, οἵτινες θά παροπλίσονται ἡ θά διαλύσουν τὰ σκάφη τούτων.

Η Ιαπωνία δὲν ἀπέστειλεν ἀκόμη τὴν ἔκθεσίν της, ἐπὶ τῶν διαβιβαζομένων ὅμως συναφῶν ἐν Τόκιο εἰδήσεων προκύπτει ὅτι καὶ ὡς Ιαπωνικὸς ἐφοπλιστῶν, δηλαὶ μόνον ἐπέδειξεν ἐνδιαφέρον διὰ τὸ σχέδιον, ἀλλὰ καὶ ἔξεδήλωσε τὴν ἐπιθυμίαν νά μετάσῃ ἀπτὸν. Ὑπάρχουν ἐπίσης δεδομένα νά ποτενθῇ, ὅτι καὶ αἱ Ἰαπωνέμαι Πολιτεῖαι, παρ' ὅλην τὴν ἐπιδειχθείσαν ἐφετικότητα, διάκεινται εὐνοϊκῶς ἐπὶ τῆς οὐδίας, διὰ τὸ δηλαδή πραγματοποιηθῆ μία στενωτέρα προσέγγισης τῆς παγκοσμίου προσαρμοῦς τοννᾶς πρὸς τὰς ὑπισταμένας μεταφρούριας ἀνάγκας τοῦ διεθνοῦς ὑπεροπτούντος ἐμπορίου.

Η παρὰ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τῶν *tramps* καθιέρωσις κατωτάτων διών ναύλων εἰπιστροφῆς ἐκ τοῦ Πλεύτη καὶ αἱ παρόμοιαι συμμονίαι διὰ τὰς ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ Ανδραΐδης φορτόσεις γεγνημάτων, καθὼς καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς Ἐπιτροπῆς, διὰ τὸ ἀναστέλλονται αἱ ἀνάγορήσεις πρὸς τὸ Ἐξετερικὸν φορτηγῶν σκαφῶν κενῶν καὶ ἀνανυτούν, προβλέπεται ὅτι θά φαντασία ὑπέρ ποτε αἰσθητὴν καὶ καταπλόντων τὴν ἀνάγκην μᾶς τὸν ιενθόντος Ναυτιλῆς Συνδιάσκεψεως, διὰ τὸ ἀσχολήθη μὲ τὴν ἐπερπληθώραν τῶν πλοίων, ἐναρμονίσῃ τὴν προσφοράν καὶ ζητησον τοννᾶς καὶ ἀποζημίωσῃ δοσούς πλοιοκτητῆς θά ἔθετον εἰς παροπλισμὸν τὰ φορτηγά τούτων, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῶν ὅπως συντελέσουν εἰς τὴν ἀμεσον βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῆς ἐργασίας καὶ εἰς τὴν ἐπάνοδον τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἐπὶ ὑπόν την ἐπιπέδων.

Ως πρὸς τὰς Ιαπωνικὰς ἀντιλήφεις, ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν» καὶ γενικὸς διευθύντης τῆς ἑταρίας *Kokusai Kisen Kaisha* ἔξεφρασεν—ώς ἀναφέρουν τὰ «Ἐβδομαδιαῖς Ιαπωνικά Χρονικά»—τὴν ἐπιθυμίαν νά ἡγηθῇ τῆς Ιαπωνικῆς παρὰ τῇ νέᾳ διασκέψει ἀντιπροσωπείας. Οἱ Ιαπώνες ἐφοπλίσται ἐπιστενούν τοῦ δηδάντων εἰνόδουν τὸ σχέδιον, ἐστο καὶ ἐάν δὲν μετέχονται τῆς Διασκέψεως, τὸ ἐνδεχόμενον ὅμως συμφωνίας τῶν χωρῶν, ποὺ θά μετάσχουν καὶ ἀποκλεισμὸν ἐνός μη μετέχοντος κράτους ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν Παγκοσμίων ἀγορῶν, προεκάλεσεν ἀξιοσημείωτον μεταβολὴν τῶν ἀρχικῶν γνωμῶν τούτων.

Συνηρόντος πρὸς μίαν ἔκθεσιν σταλεῖσαν παρὰ τοῦ κ. *Saito* εἰς τὴν «Ἐνώσεων τῶν Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν», ἡ νέα Διάσκεψις θά ἀσχολήθῃ μὲ τὸν παροπλισμὸν ἡ τὴν διάλυσιν τῆς πληθωρικῆς χωρητικῆς, ἔκστος δὲ μετέχοντων ἐφοπλιστῆς θά συνεισφέρῃ ποσόν τι διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου. Χάρις εἰς τὸ σχέδιον τῶν Ιαπωνικῶν διαλύσεων—ναυτηγήσεων, τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὅποιον ἐπιχορηγεῖ ἡ κυριεύησις τοῦ Τόκιο, ἐπέτυχεν ἡ Ιαπωνία νά διαλύσῃ τὰ πλαταὶ πλοία της, ὀλλαὶ δ' ἀκόμη εὑρίσκονται παροπλισμένα, ἀντιπροσωπεύοντα ἔνα ἀσήμαντον ποσοστόν. Από τὴν πλευρᾶς ὅμως—συνεχίζει ἡ Ιαπωνικὴ ἐφημερίς—τοῦ νά παρασχεθῇ θετικὴ βοήθεια διὰ τὴν παλινόρθωσιν τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας, εἶναι διατεθεμένος ὡς Ιαπωνικὸς ἐφοπλισμὸς νά μετάσχῃ προθύμως εἰς τὰς ἐργασίας τῆς

προσεχοῦς Συνδιάσκεψεως.

“Οσον ἀφορᾷ τέλος τὴν στάσιν τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ἔναντι τοῦ σχεδίου, καθιστόθη ἀντη διάστικῶς καὶ εὔνοει τὴν σύγκλησιν τῆς νέας Διασκέψεως. Κατὰ τὴν ἐφημερίδα *«Bremer Nachrichten»* οἱ Γερμανοί, τελούντες ἐν ἀναμονῇ τῆς προσεχῆς τοῦ πιστεύοντον ὅτι διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς νέας διάστικῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως ήρίστανται σημερινού πολὺ περισσότεραι ἐλπίδες ἢ πατά τὸν παρελθόντα Τανούριον.

Η σχετικὴ ἀξία τῶν μέσων ἐλαττώσεως καταναλώσεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν

Εἰς προηγούμενον ἀφορῶν μας (βλέπε «Ν. Χ.» 15 Φεβρουαρίου ἐξ) περὶ τῆς «Τεχνικῆς Συμβολῆς εἰς τὴν ἀντιμετόπισιν τῆς κρίσεως τῆς Ναυτιλίας», ἀποτιθήμασμεν εἰς τὸ οίκειον κεφάλαιον καὶ πάντα σχεδὸν τὰ νῦν γνωστά μέσα ἐλαττώσεως τῆς καταναλώσεως, ἐνός ἀποκαίνητου φορτηγοῦ, χωρὶς ὅμως νά συνητησιμεν καὶ διερευνήσωμεν ταῦτα, ἐπιψυλαζόμεντες, ὡς τότε ἀνεφέρομεν, νά πράξωμεν τοῦτο προσεχῶς.

“Ηδη προτιθέμεθα ἐν τῷ παρόντι ἀρδυφόν νά ἀνασκοπήσωμεν, λεπτομερέστερον καπώς, τὸ σπουδαιότατον τοῦτο ζήτημα καὶ κυρίως νά ἐπιχειρήσωμεν νά προοδιορίσωμεν δι' ἐκαστον τῶν γνωστῶν τρόπων ἐλαττώσεως τῆς καταναλώσεως, τὴν σχετικὴν ἀπὸ ἀπόφεως ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἀρχικῆς δαπάνης ἀξίαν αὐτοῦ, ἐν συγκρίσει πρὸς τούτον τὸν λοιπόν.

Θὰ προσπαθήσωμεν δηλαδὴ νά προσδιοφίσωμεν ἀντὶ ποίας ἀρχικῆς δαπάνης ἐπιτυγχάνεται ωρισμένον ποσοστὸν οίκονομίας κανονίου εἰς μίαν ωρισμένην περίτιτων καὶ ἀντὶ ποίας δαπάνης εἰς μίαν ἐκάστησην.

Τὰ ἀναφερόμενα μέσα ταῦτα πρὸς τὸν πρότερον τοῦ παθητικῶν ἀντιστάσεων τοῦ πλοίου.

1) «Ἐλάττωσις τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων τοῦ πλοίου.

2) Βελτίωσις τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐλαττωσίας διὰ τῆς καλλιτέρας ὑπὸ ταῦτης χορηγιμοποίησεως τῆς ὑπὸ τῆς μηχανῆς παρεχομένης ἵποδενίου.

3) Βελτίωσις τῆς ἀποδόσεως τῶν μηχανῶν καὶ βελτίωσις τῆς ἀποδόσεως τῶν λεβήτων.

“Λαπατας τους ὡς ἀνω τρόπους μέλομεν ἔχετάσει μόνον ἀπὸ ἀπόφεως ἐφαρμογῆς αὐτῶν εἰς τὴν εἰδίκων ἐνδιαφέρουσαν ἐνταῦθα ὑπὸ περίπτωσης πορθητηρίου τοῦ προωθούμενον διὰ παλινδρομούμενης μηχανῆς λεπτομερεῖς, λεπτομερεῖς καὶ γενικότερον τῆς «μηχανῆς τῶν ρενατῶν».

Ηδη τοῦτο καθίσταται λίαν καταφανές εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις ἔνθα αἱ νέων αντη δηντηρίων πολύτερον τοῦ παθητικῶν διανοίας, προϋποτέται ἐποδενίους ἐφιστάσει μόνον ἐπὶ νέων ναυπηγήσεων, πράγμα πλεό δὲν ἔχετάσει, βεβαίως, ἐνταῦθα.

Σημαντικὰ ὅμως σχετικῶς ὡφέλη δυνάμεθα νά ἐπιτύχωμεν ἐπὶ παραπόντων πλοίων διὰ τῆς καταλλήλων τροποποιησεως τοῦ σχήματος μεμονωμένων τημάτων τοῦ πλοίου, εὐχερῶς κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ίπτον τροποποιουμένων, ητοι κυρίως τῆς πρώσας τοῦ πλοίου καὶ τῆς περιοχῆς τῆς πρώμης ὡς καὶ τῶν παρασεμένων ταῦτη ἔξογωμάτων ἡ παρελκομένων ὅπως π.χ. ποδόστημα, πηδάλιον, στορεῖς κ.τ.λ.

Τροποποιησεις τῆς πρώσας διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχήματος *Maier* ἔχουν γίνει πλείστα διὰ τῆς ἀλλοδαπῆς, ίδιος δὲ ἐν Γερμανίαι καὶ Ολλανδίᾳ, ἀλλὰ κυρίως εἰς ἐπιβατηρίᾳ, μὲ τὸν οποῖον δηλούται πλεό της ἐπιτενέσως ἀμέσων οίκονομίας, δισον διὰ τὴν ταχύτητος.

Αὗτη ἐπὶ παραπόντων φορτηγῶν ίδιως τῶν τύπου *tramp* δέον νά ἀποκλεισθῇ τελείων λόγῳ τῶν σχετικῶν περιωρισμένων πλεονεκτημάτων ἐν σχέδιον πρὸς τὴν τεραστίαν δαπάνην καὶ χρήματος καὶ χρόνου, διὰ τὴν ἐπεκτέλεσιν τῆς πολυπλόκου μετασκευῆς ταῦτης.

Αντιθέτως ὅμως αἱ περὶ τὴν πρώμην τροποποιησεις καὶ εὐχερεῖς καὶ διλογοδάπανοι εἰναι ἀφ' ἐνός, ἀλλὰ ἀφ' ἐτέρου καὶ λιαν σημαντικαι αἱ εἰς τούτους δυνάμεναι νά προβλουν οίκονομια.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους μεγάλη μερὶς τῶν ξένων φορτηγῶν ἔχει ἐφαρμόσει τὰς τροποποιήσεις ταῦτα.

Συνίστανται δὲ αἵτινες κυρίως εἰς :

α) Τὴν τοποθέτησιν ὑδροδυναμικῆς καλύπτων ποδοστήματος, (ἐνίστε ἐφ' ὅλου τοῦ ἐλικοστήματος) (*Sternpost fin*).

β) Τὴν μετασκευήν διὰ καταλλήλων προσθηκῶν τοῦ κοινοῦ ἐπιπέδου πηδαλίου εἰς ὑδροδυναμικὸν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ α). (*Streame rudder*).

γ) Τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ κοινοῦ περιοχῶν ἀσφαλίσεως ἐλιξος, διὰ νέου ἐπιμήκους καὶ ὑδροδυναμικοῦ ἡ τὴν κάλυψιν τοῦ ἐπάρχοντος δι' ὑδροδυναμικοῦ προφυλακτήρος. δ) Κάλυψιν τοῦ μεταξὺ τοῦ στορέως καὶ ἐλιξος γυμνοῦ τημάτος τελικοῦ ἀξο-

νος διά καταλλήλου προφυλακτήρος έμποδιζόντος την λύσιν συνεχίας των γραμμών του στορέως πρός την έλικα.

Η έφαρμογή της ύπο στοιχείον α) άναφερθείσης καλύπτρας ποδοστήματος δύναται νά έπιφέρῃ οίκονομίαν κανόνιμου 7—9 ορού, λόγω της ισοτόσου έλαττώσεως της άντιστάσεως εις την πρόώσιν, στοιχίζει δὲ μόνον περὶ τάς λ. στ. 80 διά πλοϊον 7000—7500 τόννων d.w. χωρίς νά συνυπολογισθούν τά έξοδοι τού δεξαμενισμού.

Η έφαρμογή τού προηγουμένου έν συνδυασμῷ πρός τού ήπο στοιχείον β) ήτο πλήρες ίδροδοναμικὸν πηδάλιον έπιφέρει συνήθως οίκονομίας κανόνιμου ποικιλόντας μεταξύ 10 και 14 ορού άναλόγως των ναυπηγικῶν γραμμῶν τού πλοϊού και τῆς ταχύτητος χρησιμοποιήσεως αὐτού. Η άντιστοιχος δὲ δαπάνη είνε περὶ τάς λ.στ. 200.

Η έφαρμογή των λοιπῶν ύπο στοιχεία γ) και δ) μικροτροποποιήσεων μᾶς παρέχει περιπέρων οίκονομίαν 1—2 ορού άντι τῆς εντελοῦς δαπάνης τῶν λ.στ. 15—20.

Βλέπομεν λοιπὸν ὅτι η μονάς οίκονομίας, δηλαδὴ τού 1 ορού οίκονομίας στοιχίζει ἀπό ἀπόφεως ἀρχικῆς δαπάνης περίπου :

α) Λ. στ. 10 εἰς την περίπτωσιν τοποθετήσεως καλύπτρας ποδοστήματος.

β) Λ. στ. 20 εἰς την περίπτωσιν τοποθετήσεως πλήρους ίδροδοναμικοῦ πηδαλίου.

"Ηδη ίδωμεν τί δυνάμεθα νά έπιτύχωμεν και ἀντί ποίας δαπάνης διά :

II] Τῆς βελτιώσεως ἀποδόσεως τῆς έλικος

Εἶναι γνωστὸν ὅτι η ἔλιξ δὲ δύναται νά έπιμεταλλευθῇ ἐπ' ὁφελεῖ τῆς προώσεως τού πλοϊού ἀπασαν τὴν ύπο τῆς μηχανῆς αὐτοῦ παρεχομένην ἵποδύναμιν. Η ἀναλογία τῆς ύπο τῆς έλικος ἐπιφέλος δημοποιούμενής ισχύος εἰν συγκρίσιν πρὸς την εἰς ταύτην ύπο τῆς μηχανῆς παρεχομένην ἀποτελεῖ τὴν ἀπόδοσιν έλικος. Αὗτη δὲ συνήθως μετράται τοῖς ἑκατόντας.

Π.χ. "Εὰν εἰς πλοϊόν τι, ἐνῷ διά τὴν πρόώσιν τού εἰς την ταχύτητα τῶν ἐννέα κόμβων ἀπατεῖται ὅπως η ἔλιξ ἀναπτύξῃ ὄφελοντας 1000 ἵππον, η μηχανὴ ἐν τούτοις είναι ἡναγκασμένη νά παράγῃ 1500 ἵππον, ητοι η ἔλιξ θά ἔχῃ ἀπόδοσιν $\frac{1000}{1500} = 0.66$ η 66 οροῦ.

Οἱ λοιποὶ 500 ἵπποι, δυστυχῶς ἀπόλλυνται εἰς την δημιουργίαν ίδροδινῶν περὶ τὴν έλικα, είναι δὲ ἐν ἀλλαῖς λέξειν ὁ φόρος, τῶν δοτοῦν πληρώνομεν εἰς τὴν φύσιν διά νά μᾶς ἐπιτέρψῃ τὴν μετατροπὴν τῆς πειριτροφικῆς κινήσεως τῆς έλικος εἰς εὐθύγραμμον κίνησιν τού πλοϊού.

Η ἀπόδοσις αὕτη τῆς έλικος, ητοι παλαιώτερον δὲν ἡδύνατο νά ὑπερβῇ τά 70 οροῦ περίπου νά τάς αἵρετας συνθήκας, σήμερον δὲ ἔχεινται μέχρι 77 οροῦ, ἔχει τὴν μεγίστην τιμὴν αὕτης διά μίαν και μόνην ὠρισμένην ταχύτητα τού πλοϊού και δι' ἐνα και μόνον ὠρισμένην ἀριθμοῦν περιφόρων τῆς έλικος.

Εἰς οἰανδήποτε ἀλλην ταχύτητα και ἀριθμὸν περιφόρων και ἀν τὴν χρησιμοποιήσωμεν ἀπό τά δι' ἡ ἐμελετήθη δεδομένα ταῦτα, θά ἔχωμεν πτῶσιν τῆς ἀποδόσεως, ητοι αὔξησην τού ἀσκόπως χανομένου ἔργου εἰς δημιουργίαν ίδροδινῶν.

Καὶ δυστυχῶς διά τά πλεῖστα τῶν παλαιοτέρων ίδιως πλοϊοί, αἱ έλικες αὕτην εἰν μελετημέναι διά ταχύτητα ἀρχετά διάφορον τῶν νῦν συνήθως χρησιμοποιούμενον. Οὕτω π. χ. τά πλεῖστα τῶν φορτηγῶν τύπου Standard ἔχοντας έλικα μελετημένην διά ταχύτητα 12.5—13 κόμβων, χρησιμοποιεῖνεν δὲ νῦν εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 9—9.12 κόμβων, ἔχοντας ἀπόδοσιν έλικος μόλις 63 οροῦ. "Αλλὰ και πλεῖστα φορτηγά εἰς τὴν σημερινὴν ταχύτηταν χρησιμοποιήσανταν τῶν 9—9.12 κόμβων έχοντας ἀπόδοσιν οὐδέποτε σχεδόν μεγαλυτέραν τῶν 66 οροῦ.

Δεδομένου λοιπόν, ὅτι ύπο τάς συνθήκας λειτουργίας τῶν μηχανῶν τῶν φορτηγῶν πλοϊοί τύπου tram, είνε πάντοτε ἐφικτή ἐπίτευξις ἀποδόσεως έλικος και πέραν τῶν 73—74 οροῦ, ίδιως διά τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν νέων aeroform σχημάτων, διά τῆς μελέτης και κατασκευῆς νέας έλικος ἐπὶ τῇ βάσει τῶν νέων συνθηκῶν λειτουργίας τού πλοϊού θά ἡδύνατο νά έπιφέρῃ οίκονομίαν ίπποδύναμον $\frac{73-66}{66} = 10$ οροῦ η $\frac{74-63}{63} = 17.5$ οροῦ εἰς ἐκατέραν τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων.

Ἐνδόντον τυγχάνει, ὅτι τὴν μελέτην ταύτην τῆς έλικος και τάς διατάσσεις, ἐπιφανεῖται και βῆμα ταύτης ἐπηρεσίες η ἔπαρξης η μή ίδροδοναμικῆς καλύπτρας ποδοστήματος η ίδροδοναμικοῦ πηδαλίου.

Διὰ πλοϊον 7000—7500 τόννων d.w. χρυσοδηρᾶ έλιξ δὲν ὑπερβαίνει εἰς βάρος τούς 9—9.12 τόννων, η δὲ ὀλικὴ δαπάνη διά την ἀπόχυσιν τοιαύτης έλικος λογιζομένη πρὸς λ. στ. 15 τῶν τόννων θά ἀνήργετο εἰς λ. στ. 140 περίπου.

"Ητοι ἕνταῦθα η μονάς οίκονομίας κανόνιμον μᾶς στοιχίζει ἀπό ἀπόφεως ἀρχικῆς δαπάνης λ.στ. 12—λ.στ. 14.

III] Βελτιώσις ἀποδόσεως λειτήτων και μηχανῶν

Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ἀπάγονται τὰ ἀκόλουθα μέσα:

α) Διά τῆς ἐντατικώτερας προθερμάνσεως δι' ἔξαγωγικοῦ η ἀλλον χρησιμοποιηθέντος πως ἀπόιον, τού τροφοδοτικοῦ ίδατος λειτήτων.

β) Διά τῆς πληροτέρας μονώσεως διά δυσθερμαγώγων οὐσιῶν, τῶν λειτήτων, σωλήνων και μηχανῶν.

γ) Διά τῆς ἐγκαταστάσεως ὑπερθερμαντήρος ἀποιοῦ.

Α) Η βελτιώσις τῆς προθερμάνσεως τού τροφοδοτικοῦ ίδατος λειτήτων, ἔξετημήθη δεόντως ίδιως ἐπ' ἐσχάτοις, λόγω κυρίως τῆς κοίσεως. Τὰ πλεῖστα τῶν πλοϊοί εσπενσαν νά ἐφοδιασθοῦν, τὰ μὲν

στον δυναμένου νά προθερμάνῃ τὸ τροφοδοτικὸν ίδατο μέχρι 2200 F, πολλὰ δὲ τῶν ἦδη ἐφοδιασμένων δι' ἀπλοῦ προθερμαντήρος ἐποτοθέτησαν και δεύτερον εἰδικὸν προθερμαντήρα ἐνεργοῦντα τὸ δεύτερον στάδιον προθερμάνσεως και ἀνύψωντα τὴν θερμοκρασίαν τοῦ ίδατο μέχρι 275—280 F. Δεδομένου, διά ἔξαγεται ἐκ τῆς θεωρίας, διά διά κάθε εἰς 150 F. ἀνύψων τῆς θερμοκρασίας τροφοδοτικοῦ ίδατος ἔχουν περίπου 1 ορού οίκονομίαν εἰς τῆς κανόνιμον, θά ἔχωμεν εἰς τὴν περίπτωσιν μὲν τῶν πλοϊοί τῶν πρότερον στερουμένων παντελῶς προθερμαντήρος οίκονομίαν $\frac{220-100}{15} = 7.5$ οροῦ μὲν μονοστα-

διακὸν προθερμαντήρα, και $\frac{280-100}{15} = 12$ οροῦ μὲ δισταδιακὸν, τῆς θερμοκρασίας τοῦ θερμοδοχείου λαμβανομένης ως 1000 F.

Εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ τῶν ἔχοντων ἀρχικῶς μονοσταδιακὸν προθερμαντήρα και συμπληρωοῦντα τούτον εἰς δισταδιακὸν θὰ ἔχωμεν οίκονομίαν κατά τι μικροτέραν τῶν $\frac{2800-2200}{15} = 4$ οροῦ. (*)

(*) Αἱ ὑψηλαὶ θερμοκρασίαι αὗται πιθανὸν νά ζενίσωσι μερικοὺς μηχανικοὺς ἀτμοπλοιων, λόγω τῶν δυσχερειῶν, ἃς φυσικῶς θὰ συνήντατα πάσα τροφοδοτικῇ ἀντλίᾳ μεταγγίζουσα ίδατο εἰς τοιαύτας θερμοκρασίας. Δέοντος δέ μοις νά ἔχων υπ' ὄψιν τῶν, διά οἱ προθερμαντήρες οὗτοι εἰδικῆς κατασκευῆς ενίσονται ἐπὶ τῆς ἔξαγωγῆς τῆς τροφοδοτικῆς ἀντλίας συγκοινωνοῦνται ἀπ' εὐθείας μὲ τοὺς λέβητας, διά ἀλλιστερούς δέχονται ἀπεραίων τὴν πίσεων.

Προθερμαντήρος μονοσταδιακὸς ἔχουν πραγματήσειν 1500 I.H.P.—στοιχίζει περὶ τάς λ.στ. 120.

Ο συμπληρωματικὸς προθερμαντήρος, δὲ ἀποτελῶν τὸ δεύτερον στάδιον, στοιχίζει περὶ τάς λ.στ. 135.

"Τοιούτοις άντλονται τὰς ώς ἀνω οίκονομίας θὰ ἔχωμεν:

α) 1 ορού οίκονομίας στοιχίζει λ.στ. 16. Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοϊού τὸ πρῶτον τοποθετούντος μονοσταδιακὸν προθερμαντήρα.

β) 10 ορού οίκονομίας στοιχίζει λ.στ. 21 περίπου εἰς τὴν περίστασιν πλοϊού τὸ πρῶτον τοποθετούντος αὐτὸν εἰδικῆς δισταδιακὸν προθερμαντήρα.

γ) 1 ορού οίκονομίας στοιχίζει λ.στ. 35 διά πλοϊον ἔφοδιασμένον μὲ μονοσταδιακὸν προθερμαντήρα και συμπληρωοῦντα τούτον ως δισταδιακὸν.

2] Βελτιώσις τῆς ἀποδόσεως λειτήτων και μηχανῶν δι' αὔξησεως τῶν θερμομονώσεων

"Η ἀποτελεσματικὴ έφαρμογή τού μέτρου τούτου προϋποθέτει ἐπτὸς τῆς καλύψεως ἀπάντων τῶν ἀτμαγωγῶν σωλήνων διά δυσθερμαγώγων οὐσιῶν, και τὴν αὔξησην τοῦ πάχους τῶν μονώσεων τῶν λειτήτων ἀπὸ 2'—3" εἰς 5" ως και τὴν χρησιμοποίησιν ἀποτελεσματικωτέρων ἀλλὰ και δαπανηροτέρων οὐσιῶν τοῦ συνήθους ἀμάντου ητοι π.χ. 85 ορού Magnesia Silicates κλ.π.

"Ἐπίσης και εἰς πλεῖστα τῶν περιπτώσεων ἔνδείνυνται και ἡ μόνωσις τῶν πομπῶν τῶν κυλίνδρων τῆς μηχανῆς. Πάντα ταῦτα συνέπαγονται δαπάνην δυναμένην νά φθάσῃ και ὑπερβῇ τάς λ. στ. 300 εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγοῦ 7000—7500 τόννων d. w. η δ' ἀντιστοιχος οίκονομία δὲν δύναται πάντως νά ψερβῇ τά 4 οροῦ—5 οροῦ.

"Ἐπομένος εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ 1 ορού οίκονομίας ἀντιστοιχεῖ πρὸς ἀρχικήν δαπάνην λ.στ. 70.

3] Βελτιώσις τῆς ἀποδόσεως λειτήτων και μηχανῶν διά της ποστο-

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 η SUNDERLAND

θετήσεως υπερθεμαντήρος φλογοδρόμων ἐν τοῖς λέβησι καὶ τροποποίησεως τῆς μηχανῆς τοῦ πλοίου δι' ὑπέρθερμον ἀτμόν.

Ἡ μέθοδος αὐτὴ συνίσταται εἰς τὴν τοποθέτησιν ἐντὸς τῶν φλογοδρόμων ὀλοκλήρου συστήματος σωλήνων υπερθεμάνσεως ἀτμοῦ (Smoke tube Superheater καὶ ἀνάλογον μετασκευὴν τῆς μηχανῆς καὶ σωληνώσεων ὥστε καταστᾶσιν κατάλληλοι δι' ὑπέρθερμον ἀτμόν.

Ἡ διὰ τούτου ἐπιτυγχανομένη οἰκονομία κανονίου ποικίλλει ἀπό 20—25 οὐρανούς δὲ κυρίως εἰς τοὺς ἔξης ἐν διάλογοις λόγους:

Ἡ θερμακὴ ἐνέργεια τῆς ποικίλλειν μεταδίδομεν εἰς τὸν ἀτμόν μας ἐναποθηκεύεται ἐντὸς αὐτοῦ, ἐκδήλωσις δὲ τούτου μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τοῦ ὅγκου τοῦ ἀτμοῦ μας, τούτου διατελοῦντος πάντοτε ὑπὸ τὴν αὐτὴν ὡς καὶ πρὸ τῆς προθεμανσίως πίεσιν.

Ἐπὶ πλέον ὁ υπερθεμαντήρος ἀτμός δὲν ὑφίσταται ἐν τοῖς κυλίνδροις τὰς ἐκ τῶν τοιχωμάτων τῶν κυλίνδρων ἀπωλεῖας, ἀζ., ὡς γνωστὸν, ὑφίστατο ὁ νεκροεμένος ἀτμός, ἐν τῆς συμπτυχνώσεως ἴσανον μέρους αὐτοῦ κατὰ τὸν ἐμβολισμὸν τῆς ἐκτονώσεως καὶ τῆς ἐπανεξαμίσεως τούτου κατὰ τὸν ἐπόμενον ἐμβολισμὸν ἔξαγωγῆς. Καὶ ἀπανθύνθη κυρίως ἔγκειται τὸ μεγαλεῖτερον μέρος τῆς αὔξησεως τῆς ἀποδόσεως τοῦ κυκλώματος τῆς μηχανῆς.

Μὲ ἄλλους λόγους ὅσον ἔγραπτος εἴνει ὁ ἀτμός κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ κλεισίματος τῆς εἰσαγωγῆς, τόσον μεγαλύτερον τὸ ἀνά μονάδα βάρος ἀτμοῦ παραγόμενον διὰ τῆς ἐκτονώσεως ἔργον. Ἐπίσης ὅσον ἔγραπτος εἴνει ὁ ἀτμός κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀνοίγματος τῆς ἔξαγωγῆς, τόσον μικρότερος εἴνει ἡ ἐκ τοιχωμάτων τῶν κυλίνδρων ζῆτησις θερμότητος διὰ τὴν ἐπανεξάτμισην τοῦ συμπεπυκνωμένου ὑδατος, καὶ ἐπομένως τόσον μεγαλύτερος ἡ μέση θερμοκρασία τῶν τοιχωμάτων τῶν κυλίνδρων.

Ἡ ἐκ τούτων δυναμένη νὰ προέλθῃ αὔξησης ἔργου κατὰ τὸ κύκλωμα εἴνει τῆς τάξεως τῶν 30 οὐρών περίπου τοῦ θεωρητικῶν. Ἐν τῇ πράξει ἡ αὔξησης αὐτῆς ποικίλλει μεταξὺ 20—25 οὐρών, ποικίλλουσα ἐν πολλῶν παραγόντων εἰς τὸν ὅποιον εἴνει καὶ ὁ ἀριθμὸς στροφῶν τῆς μηχανῆς. Τοῦτο εἴνει φανερὸν ἀλλωστε ἐκ τοῦ ὅτι ὅσον πλέον ταχύτερος εἴνει μία μηχανὴ τόσον μικροτέρα, κατὰ ἐμβολισμὸν, θὰ εἴνει ἡ ἐναλλαγὴ θερμότητος μεταξὺ ἀτμοῦ καὶ τοιχωμάτων κυλίνδρων.

Διὰ τὸν λόγον ἀλλωστε τούτον ἔχει παρατηρηθῆν, ὅτι ἐπὶ τῶν σχετικῶν ὀλιγοστρόφων φορτηγῶν ἀτμοπλοΐων ἡ ὠφέλεια ἐκ τῆς εἰς υπέρθερμον ἀτμὸν μετατροπῆς εἴνει συνήθως μεγάλη φθάνουσα πολλάκις καὶ μέχρι 25 οὐρών.

Περιπλοκαὶ ἐκ τοῦ υπερθερμού ἀτμοῦ

Αἱ ἐκ τοῦ υπερθερμού ἀτμοῦ περιπλοκαὶ εἴνει αἱ προερχόμεναι ἐκ τῶν ὑψηλῶν θερμοκρασιῶν καὶ ἀντιστοίχων μεγάλων διαστολῶν τῶν μετάλλων, δευτερογενῶς δὲ αἱ ἐκ τῆς ὑψηλῆς θερμοκρασίας δημιουργούμεναι δυσχέρειαι λιπάνσεως ἴδιως ἐν ταῖς παλινδρομικαῖς μηχαναῖς. Ἡ πετυχήσης ὑπερνίζησις τῶν περιπλοκῶν τούτων συνεπάγεται τὴν τοποθέτησιν, διαστελλομένων συνδέσμων ἐπὶ τῶν σωληνώσεων, τὴν μελέτην εἰδικῶν στυπειοθλιπτῶν μετὰ μεταλλικῶν παρεμβυσμάτων τὴν ἐπὶ τοῦ κυλίνδρου X.P. τούλαγχον ἀντικατάστασιν τοῦ σύντονού αὐτοῦ, εἴτε διὰ ἄλλου σύρτου ἐξ εἰδικοῦ μετάλλου εἴτε διὰ βαλβίδων (Poppet Valves) τὴν χρησιμοποίησιν διαχωριστοῦ ἔλαιον ἀφαιροῦντος κατὰ τὸ δυνατόν τὰ ἔλαια ἀπὸ τὸ τροφοδοτικὸν ὑδωρ απλάκις καὶ περιπλοκαὶ ἀλλωστε αὗται εἴνει καὶ ἡ κυρία αἵτια τῆς σχετικῆς ἀργοπορίας εἰς τὴν ιδιοθέτησιν τοῦ υπερθερμού ἀτμοῦ εἰς μεγάλην πλήματα μέχρι πρὸ τούς.

Ἡ δαπάνη διὰ μίαν πλήρης ἔγκειτασιν υπερθερμού ἀτμοῦ ἐπὶ τοῦ σκάφους τοῦ ληφθέντος ὡς βάσις ἀνέρχεται εἰς λ.στ. 3500 ἢ τοι 1 οὐρανός πληρώνεται ἀντὶ ἀρχικῆς δαπάνης λ.στ. 150 — λ.στ. 170, τὰ δὲ χρησιμοποιούμενα πρόσθετα μηχανήματα δὲν εἴνει ἀμοιδα φθορῶν καὶ περιπλοκῶν δυναμένων νὰ παρέχουσι πράγματα εἰς μὴ σχετικῶς καλῶς κατηγορισμένους μηχανικούς.

Ἡδη ἀνακεφαλαιοῦντες, πρὸς εὐχερεστέραν ἔξαγωγὴν συγκριτικῶν συμπερασμάτων, ἀς ἔξετάσιμεν τὰς δύο συγκεκριμένας περιπλοκαὶ:

ΑΠΟ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΑΣ

α) Ἐπὶ πλοίου 7500 d. w. στερεουμένου ὅλων ἀνεξαιρέτως τῶν ἀνωτέρω, μὲ κατανάλωσιν 27 τόννων ἡμερησίως.

β) Ἐπὶ πλοίου 7500 d. w. ἔχοντος ἐξ ὅλων τῶν ἀνωτέρω μόνον μονοσταδιακὸν προθεμαντῆρα (Feed Water Heater) μὲ κατανάλωσιν 25 τόννων ἡμερησίως, καὶ ἀς ἔξετάσιμεν κερχωμούμενος τὰς περιπτώσεις ἐφαρμογῆς μᾶς ἐκάστης τῶν ἔξετασθεισῶν βελτιώσεων καὶ ἀθροιστικῶν κατόπιν δύο ἡ πλειόνων ὥμοιο.

Πλοίον α) 7500 τόννων d. w. ἀνευ προθεμαντῆρος μὲ κατανάλωσιν 27 τόννων.

1) Μὲ καλύπταν ποδοστήματος μόνον, οἰκονομία 7οι περίπου ἢ τοι 2 τόννους. Νέα κατανάλωσις 25 τόννων. Δαπάνη λ.στ. 80.

2) Μὲ καλύπταν ποδοστήματος καὶ νέαν ἔλικα (ἴαν ἡ ἀπόδοσις τῆς πλαταῖς εἴνει κάποια τῶν 70 οὐρών). Θά ἔχωμεν περιπτώσιον οἰκονομίαν 8 οὐρών περίπου ποδοστήματος μόνον, ηδη 25 τόννων ἢ τοι 2 τόννους εἰσέτην. Νέα κατανάλωσις 23 τόννων. Ὁλικὴ δαπάνη λ.στ. 150+λ.στ. 80=λ.σ. 230.

3) Μὲ πλήρες υδροδυναμικὸν πηδάλιον. Οἰκονομία 10 οὐρών, ἢ τοι 2.7 τόννους. Νέα κατανάλωσις 21.3 τόννους, δαπάνη λ.στ. 200.

4) Μὲ πλήρες υδροδυναμικὸν πηδάλιον καὶ νέαν ἔλικα θά ἔχωμεν πρόσθετον οἰκονομίαν 80 οὐρών ἐπὶ τῆς νέας κατανάλωσεως τῶν 24.3 ἢ τοι 2 περίπου τόννους. Νέα κατανάλωσις 22.3 τόννους. Δαπάνη λ.στ. 200+λ.σ. 80=λ.σ. 280.

5) Μὲ πλήρες υδροδυναμικὸν πηδάλιον πηδάλιον, ἔλικα καὶ προθεμαντῆρος.

Περαιτέρῳ οἰκονομίαν 7 τοιδάριστον τοῖς ἑκατόν ἐπὶ τῆς κατανάλωσεως τῶν 23 τόννων τῆς περιπτώσεως 2) ἢ τοι 1.5 τόν.

Νέα κατανάλωσις 21.5 τόννους. Ὁλικὴ δαπάνη λ.στ. 150+λ.σ. 80=λ.σ. 230.

καὶ 6) Μὲ πλήρες υδροδυναμικὸν πηδάλιον, ἔλικα καὶ προθεμαντῆρος.

Οἰκονομία 7 οὐρών ἐπὶ τῆς κατανάλωσεως τῶν 22.3 τόννων τῆς περιπτώσεως 4) ἢ τοι 1.5 τόννους.

Νέα κατανάλωσις 20.8 τόννους. Ὁλικὴ δαπάνη λ.στ. 200+λ.σ. 80=λ.σ. 280.

καὶ 7) Μὲ πλήρες υδροδυναμικὸν πηδάλιον, ἔλικα καὶ προθεμαντῆρος.

Ἡ προσδήκη υπερθεμαντῆρος (Superheater) παρ' ὅλην τὴν τερασίαν δαπάνην ἡ θά συνεπήγετο δὲν θὰ ἀπέφερεν εἰς τὰς ὑπάρχοις. 5) καὶ 6) περιπτώσεις εἰληνή οἰκονομίαν 20—25 οὐρών ἐπὶ τῆς νέας κατανάλωσεως τῶν 21 περίπου τόννων ἢ τοι 4—5 τόννους, ἐνῷ διὰ τῶν ὡς ἀντὶ προϋποτέσσεων δὲ καὶ 6 ἐπετύχαμεν οἰκονομίαν 6 περίπου τόννων ἀντὶ υπερθεμαντῆρας.

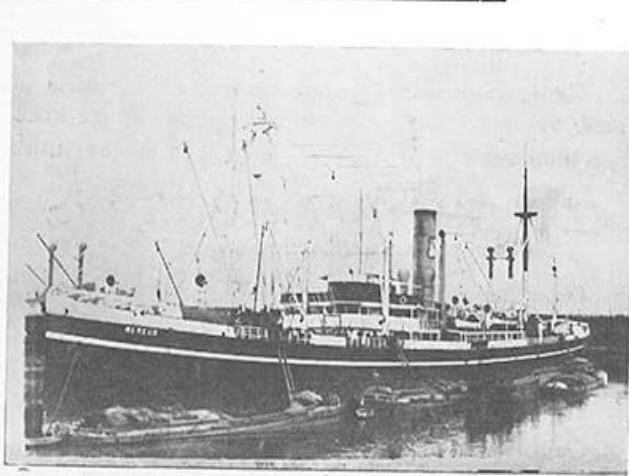
Περιπτώσεις β) Πλοίον 7500 τόννων d.w. ἔχοντος ἀρχῆνθεν προθεμαντῆρα καὶ κατανάλωσιν 25 τόννους ἡμερησίως.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην αἱ νέαι συντήρησαι αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς τὸ 5 καὶ 6 τοῦ προγραμμένου παραδείγματος θὰ ἔσονται:

1) μὲ καλύπταν ποδοστήματος, νέαν ἔλικα, καὶ συμπληρωματικὸν προθεμαντῆρα ἔλαττωσις τῆς κατανάλωσεως συνολικῶς εἰς 20,5 τόννων, ἢ τοι οἰκονομίαν 4,5 τόννων ἀντὶ δαπάνης λ.στ. 360

2) Μὲ πλήρες υδροδυναμικὸν πηδάλιον, νέαν ἔλικα καὶ συμπληρωματικὸν προθεμαντῆρα ἔλαττωσις τῆς κατανάλωσεως συνολικῶς εἰς 20 τόννους ἢ τοι οἰκονομίας 5 τόννων ἀντὶ δαπάνης λ.στ. 480

Ἐξ πάντων τῶν ἀνωτέρω γενικῶν μὲν ἀλλ' ἀσφαλῶν ὑπολογισμῶν ἔξαγεται μετὰ πλήρους σχεδόν βεβαιότητος, ὅτι μὲ ἔλαχίστην δαπάνην μὴ υπερβαίνουσαν τὰς λίρας 500 καὶ ἀποσθεννυμένων οὕτως ἐντὸς δύο τὸ πολὺ ταξιδίων τοῦ River Plate, εἴνει δυνατή συ-



Τὸ φορτηγὸν «Νηρεὺς» ἐκφορτώνων εἰς τὴν Ἀμβέρσαν.
(Ἀπρίλιος)



Τὰ ἀ)π «Ορος «Ορθρυς» ἀποπλέον ἐκ Μ. Μπλάγκας. Εἰς τὸ βάθος
τὰ ἀ)π «Πηνελόπη», «Μιχ. Ἐμπειρίκος» καὶ «Πανάχραντος»

νεγκής οίκονομια ἐπί τῶν καινούμων 20 ο) — 25 ο). Περαιτέρω ισόποσος πρὸς τὴν προηγούμενην ἑλάττωσις καταναλώσεως προϋποθέτει τὴν χορηματοποίησιν ὑπερθέρμου ἀτμοῦ μὲ δὲ τὰς περιπλοκὰς τοῦ καὶ κυριως τὴν ὑπερβολικὴν ἀρχικὴν δαπάνην τῶν σχετικῶν ἔγκαταστάσεων.

Δὲν ἀμφισβητοῦμεν βεβαίως τὴν σημασίαν τοῦ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ, οὐδὲ πάνυ μεν νὰ φρονοῦμεν, ὅτι αἱ δαπάναι, ἃς ἡ ἔγκαταστάσις τοῦτον συνεπάγεται δόναται δισοδήποτε μεγάλαι καὶ ἀν εἰνε νὰ ἔξτητερηθῆσθαι καὶ ἀποθέσθωσιν ἐξ τῶν προσκυττουσῶν οίκονομιν, ἀλλὰ πάντως ὑποστηγμένεν, ὅτι, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας δυσλαγίας, ὁ λιστελέστερος τρόπος, ἐπιτενέεις οίκονομοῖν εἶνε διά :

α) Τῶν ὑδροδυναμικῶν ποδοστημάτων ἡ πιθαλίον.

β) Τῶν νέων ἔλίνων.

γ) Τῆς ἐντατικωτέρας προθερμάνεως τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος διὰ χορηματοποιηθέντος ὑποσθήτος ἀτμοῦ.

δ) Ἐπικουρικῶς δὲ ἐπιποσθέτως, κατὰ τὰς γενικὰς ἐπιθεωρήσεις, ἀντικατάστασις καὶ ἐπεκτασίς τῶν θερμομονώσεων, ἀν ἡ φθορὰ ἀντῶν ἔχῃ ὑπερβῆ ἔνα δισμένον δροῦν.

N. I. KOSKOROS

Διπλωματοῦχος Ναυπηγός—Μηχανιζός

"NORMANDIA,, : Τὸ μεγαλύτερον ὑπερωκεάνιον τοῦ Κόσμου

"Εγα δαῦμα πλούτου καὶ διακοσμήσεως

Τὴν 29ην Μαΐου πρόκειται νὰ ἔκπλενη ἀπὸ τὸ Χερβοῦργον διὰ τὸ παρθενικὸν αὐτὸν πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξίδιον, τὸ Γαλλικὸν στροβίλο—ηλεκτρικὸν ὑπερωκεάνιον «Normandie», τὸ μεγαλύτερον πλοίον τοῦ Κόσμου, ἡ ἐμφάνισις τοῦ ὅποιού εἰς τὸν ἀνταγωνιστικὸν στίβον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ μὲ εὐλογὸν ἀναμένεται ἐνδιαφέρον. Τὸ σχάρος εἶνε ἥδη καθ' ὅλα ἔτοιμον, μεταξὺ δὲ τὴν συμπλήρωσιν λεπτομερειῶν τινῶν τῆς ἐσωτερικῆς τοῦ διακοσμήσεως, ὅταν ἔξελθῃ ἀπὸ τὰς δεξαμενὰς τοῦ Σαιν Ναζάρ, διὰ νὰ ἐπεκτείνῃ γενικὰς δοκιμὰς εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος. Η ἐπικείμενη εἰσόδος τοῦ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐπισύρει τὴν γενικὴν προσοχὴν, ὁ δὲ ναυτικὸς τύπος τῆς Εὐρώπης ἀφεροῦνται μακρὰς περιγραφὰς τῆς ἐσωτερικῆς διαρροθήσεως τοῦ σκάφους καὶ κυρίως τῶν τοῦς ἐπιβάτας προοριζούμενων διαμερισμάτων.

Περὶ τοῦ «Normandie» ἔχουν κατ' ἐπανάληψιν ἀσχοληθῆ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», ἄπινα καὶ παρέσχον ἀπὸ τῶν στηλῶν των μίαν γενικὴν τοῦ ὅλου πλοίου σκαριγραφίαν, περὶ τῶν διαστάσεών του, τῶν μηχανῶν πρώσων καὶ τῆς πιθανῆς ταχύτητος τὴν ὅποιαν ὁ ἀναπτύξῃ τοῦτο εἰς τὸν ἀγόνα του πρόστιτον τοῦ «Κυανοῦ Ἐπιστονίτον». Λεπτομέρειαὶ διοικοῦσι τῆς ἐσωτερικῆς τοῦ διαρροθήσεως καὶ τῆς ἐν γένει διακοσμήσεως καὶ ἐπιπλόσεως τῶν ἐπιβατικῶν τοῦ διαμερισμάτων, μόλις πρὸ των μόνον ἡμέρων ἀνεκουνώθησαν. Αἱ πρώται περιγραφαὶ τῶν ἐπιστρεφόντων τὸν πλωτὸν κολοσσὸν εἰδίκῶν εἶνε γαραγγητικαὶ τῆς προσπαθείας ποὺ κατέβαλεν τοῦ «Compartie Générale Transatlantique», διὰ νὰ προσφέρῃ εἰς τὸν ταξιδιωτικὸν κόσμον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ νάδε δηνατὴν εὐμάρειαν μέσα εἰς ἓν ὀνειρῶδες περιβάλλοντας τὸ ὅποιον ζάνει κανεὶς τὸ σεναίσθημα διὰ εὑρίσκεται εἰς πλοῖον.

Δὲν πρόκειται ἀπλῶς περὶ ἔνος ἐντυπωσιακοῦ καὶ ἀρθρόντος σκορπιόντος πλούτου, ἀλλὰ περὶ μιᾶς ἀληθινῆς δημιουργίας, διὰ τοῦς συνδιέσθαις τῆς ὅποιας ἐπεστρατεύθησαν ἐπιτελεῖα ὀλόληχα καλλιτεχνῶν καὶ ζωγράφων. Η Γαλλική τέχνη ἀπετυπώθη ἐπὶ τοῦ πλοίου αὐτῷ εἰς ὅλας τὰς ἀνότερας ἐκδηλώσεις τῆς, ἀποβιλέποντα εἰς ἓν κεντρικὸν ἀντικείμενον σκοπὸν: Νά ἐφαρμόσῃ δὲ τὰς νεωτέρας βελτιώσεις καὶ προσδόους, τούς ως πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς, δοσον καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀνέτον καὶ εὐχάριστον διαμονήν, τὴν ἔγγρωμένην ἔνα ἀπὸ πάσις πλευρᾶς τερπνὸν ταξίδιον, ἵνανοποιοῦν καὶ τὸν πλέον ἀπαιτητικὸν ἐπιβάτην.

Ἐπὶ τοῦ «Normandie» ὑπάρχουν 418 διαμερίσματα πρώτης θέσεως, μὴ συμπλαιασματούμενων εἰς ταῦτα τῶν διαμερισμάτων πολυτελείας. Κάθε θάλαμος α. θέσεως ἔχει ἴδιον λοντρόν καὶ μιρράν αι-

θουσαν καλλιωπισμοῦ, ὅλα δὲ τὰ λοντρά εἰνε ἐφωδιασμένα μὲ ἔγκαταστάσεις γλυκέος καὶ θαλασσίου ὑδάτος, θερμοῦ καὶ ψυχροῦ. Ὑπάρχει ἐπίσης εἰς ἔκαστον διαμέρισμα καὶ προθάλαμος μὲ φωτεινῆν θύραν, ἡ ὑπόλοιπη τῆς ὅποιας, σκληρᾶς ποιότητος, συνδυάζει τὰς ἰδιότητας τῆς μεγάλης ἀντιστάσεως καὶ τοῦ ἀλυρυμματιστοῦ. Οταν θρανέται ἡ ὑπόλοιπη τῆς αὐτῆς, τὰ θρύψαλα εἰνε κοπτερά.

'Επίπλωσις καὶ κλίναι

Αἱ κλίναι ὅλων σχεδὸν τῶν θαλάμων δὲν εἰνε τοποθετημέναι κατὰ τὸ μήκος τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους, παρὰ τὸ κέλυφος αὐτοῦ ἡ κάτιωσθαι τῶν θυρῶν ἡ θυρίδων τῶν ὑπερκειμένων διαμερισμάτων, ἀλλὰ εἰς ὅσους ἀποτέλεσμαν τὸν θόρυβον καὶ εἰνε ὅλαι ἐφωδιασμένα μὲ μεταλλικὰ στρώματα, διὰ νὰ παρέχουν μετ' ἑτανάσιν. Κάθε θάλαμος ἔχει κλίναις ώρισμένουν μεταλλού μεγέθους, ἐν ἱαπονικάλαιον καθ' ὅλον τοῦ μῆκος του μὲ πλήρη στοιχίων ἐρμηνίων, κάτοπτρα, ίδιατεροφυόν πυρηνῶν ἡ θυρίδων ἀερισμού, τόν ὅποιον κανονίζει κατὰ βούλησιν ὁ ἐπιβάτης, ἔνα ἀναπαυτικὸν ἀνάκλιντρον καὶ τηλέφωνον. Τὰ τοιχώματα ἔχουν ἐπένδυσιν ἀμιάντου, ὅλα τὰ ἐπιτλα εἰνε κατεσκευασμένα ἀπὸ ξύλειν δυαδόλως καιομένην, κάθε δὲ θάλαμος προστατεύεται παραπλανικούς πυρηναίς.

Εἰς πολλοὺς θαλάμους ἔχουν ἐφαρμοσθῆ τὰ νεώτερα συστήματα, γάρις εἰς τὰ ὅποιαί κλίναι διπλώνονται εὐχερῶς καὶ ἐξαφανίζονται, οὗτος ὁποτεστέονται μετατρέπεται εἰς αἰθουσαν ὑποδοχῆς φύλων. Ο συνδυασμὸς αὐτὸς ἀρκετὰ πρωτότυπος, ἀφορᾶ τοὺς κοιτῶνας, αἵτινες συγκοινωνοῦν ἐσωτερικῶς μὲ δύο ἄλλα κανονικὰ δωμάτια ὑπὸν. Η μεταβολὴ τῆς αἰθουσῆς εἰνε στιγματικά.

'Ολίγοι οἱ ἐσωτερικοὶ θάλαμοι

Η πρακτικὴ ἐσωτερικὴ διαρροθήσεως τοῦ σκάφους παρέσχε τὸ πλεονέκτημα περιορισμοῦ τῶν ἀποκλειστικῶν ἐσωτερικῶν θαλάμων εἰς 126 μόνον, ἐλλήφθη δὲ δι' αὐτοῦ ἰδιαίτερα μέριμνα, ὅπερεν τὸ πλήρωμαν, κατὰ τὸ δυνατόν, φαρδάν ὄψιν. Μερικὰ μάλιστα ἔχουν τόπουν πλήμμαφαν φωτῶν καὶ τόσην ἀνέσιν, ὅπερεν τὰ προκαλοῦντα τὸν πλέον εὐχάριστον ἐντύπωσιν. Ο ρυθμὸς τῆς διακοσμήσεως τῶν ποικιλίας, καὶ τοὺς ποικιλούς τοῖς ποιοτήτοις καὶ τόσην ὄψιν κοιτῶν, ἔνων ἄλλοι φίλοι τεχνήματα, χωρὶς κάνε νὰ παρέχουν ὄψιν κοιτῶν, ἔνων ἄλλοι φίλοι τεχνημάτων μὲ ἔχον πολυτελείας καὶ διακοσμημένοι μὲ πίνακας τῶν τροπιῶν, ἀποικαζόντων τὴν ἐντύπωσιν, διὰ εὑρίσκεται κανεὶς ἐντὸς πλοίου.

Ιδιαιτέρα μνεία γίνεται δι' 21 θαλάμους, ἔκαστος τῶν ὅποιων ἔχει καὶ ἰδίαν βεράνταν μὲ διαστάσεις 16 ἐπὶ 12 ποδῶν. Μερικοὶ τούτων κατεσκευάσθησαν ἀπὸ πολυτελῆ σκληρῶν ξύλειαν (σημειεύοντας, δι' ἐπὶ τοῦ «Normandie» ἔχοντος ποιοτήτον), καὶ τόσην τόπουν πλήμμαφαν φωτῶν καὶ τόσην ἀνέσιν, ὅπερεν τὸν πλήρωμαν τοῦ δυνατοῦ ποιοτήτου, καὶ τόσην ὄψιν κοιτῶν, ἔνων ἄλλοι φίλοι τεχνημάτων μὲ ἔχον πολυτελείας, καὶ τόσην τούτων ὅποιων ἀποτολούμηντων, μὲ ἔλευθερίαν πρωτοβουλίας, οἱ ἀριστοὶ ἐπὶ τῶν συγχρόνων Γάλλων καλλιτεχνῶν. Απέδωσαν οὗτοι ἀπαράμιλλον προϊόν ἐπιτενεσθώσατος ἀπό τοὺς ταχέστερους τοῦ πλοίου.

Tὰ διαμερίσματα «Grand-luxε»

Ἐπὶ τοῦ «Normandie» προκαλοῦντα αἰσθητοὺς τέσσαρα διαμερίσματα «ὑπὲρ—πολυτελείας», ἔκαστον τῶν ὅποιων ἀπαρτίζεται ἀπὸ αἴθουσαν φαγητοῦ, κειτῶνα, δωμάτια ἀναπαύσεως, δεξιώσεως καὶ πλ. Διότι τούτων ὄνομάσθησαν «Trouville» καὶ «Deauville», εὐρίσκονται δὲ εἰς τὸ ἡλιακὸν κατάστροφα (Sun-deck) καὶ διαβέτουν—πρώτην φοράν ἐφαρμοσθεῖσαν εἰς πλοῖον—ὅλος ἰδιαίτερον δύον ἐπὶ τοῦ καταστόματος, ἀνοικτόν, μήπον 45 ποδῶν καὶ πλάτους 15 καὶ μὲ ἐλεύθερα τὴν δέναν ἐπὶ τῆς πρόμηνης πρὸς τὸν ἀναπτεπταμένον ὄργανον. Οι ἐπιβάται τῶν διαμερισμάτων τούτων ἔχαστραζούν ἀπόλυτον ἡσυχίαν, δὲν εὑρίσκονται εἰς καμμίαν ἐπαφήν μὲ τοὺς περιπατητὰς τῶν καταστρομάτων καὶ δύνανται τὰ θέλγητρα τοῦ ὑκεανοῦ καὶ νὰ παραπολούσθησον τὴν κίνησιν τῶν κάτωθι καταστρομάτων, ποὺ ἐκτείνονται κλιμακώδην πρὸς τὴν πρόμηνην.

Τὰ κοινόχρονα διαμερίσματα τοῦ πλωτοῦ γίγαντος ἔχουν φιλοτεχνοῦν, δοσον καὶ μεγαλοπρεπὴ διακόσμησιν, ἀναπαυστῶν τὰς ιστορικὰς περιόδους τῆς Νορμανδίας ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῶν Σκανδινανῶν (Συνέχεια εἰς τὴν 19ην σελίδα)

ΤΗΛΕΦ. 36939

1529 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΑ, ΚΥΑΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & S"

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀνακωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-
θεῖαν καὶ διὰ μεταφοράς τοῦ τὴν τὴν
Αγγλίαν καὶ KONTINENTE.

Πληροφορία: Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. ὅρος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιᾶ.



'Αργεντινή

'Η λιμενική κίνησις

Τὸν Φεβρουάριον κατέπλευσαν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αργεντινῆς 217 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 778.653 τόννων νέτ., ἔναντι 224 πλοίων 784.332 τ., ἀπαντούσιον καταπλεύσει τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1934. Διὰ τοὺς δύο πρότοὺς μῆνας τοῦ τρ. ἐ., οἱ κατάπλοι ἀνήλθον εἰς 518 πλοῖα 1.810.544 τ. νέτ., ἔναντι 520 πλοίων 1.813.694 τόννων τοῦ ἀντιστοίχου περιουσιού διμήνου. Πρώτη εἰς τὴν ταυτίλαικην ταύτην κίνησιν ἔφερε τὴς Βρετανικὴ σημαία μὲ 183 πλοῖα διὰ τὸ διμήνον, χωρητικότητος 673.631 τ. ἔναντι 185 σκαφῶν 692.874 τοῦ ἀντιστοίχου περιουσιού διμήνου καὶ δευτέρᾳ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲ 72 πλοῖα 209.924 τ. ἔναντι 70 τόννων 192.534. Τρίτη ἔφερε τὴς Γερμανικὴ σημαία μὲ 40 πλοῖα 162.986 τ. ἔναντι 27 τόννων 130.571 καὶ τετάρτη ἡ Ἰταλίκη μὲ 32 πλοῖα 152.094 τ. ἔναντι 39 σκαφῶν 184.355 τ. νέτ τοῦ περιουσιού α'. διμήνου.

Γαλλία

'Η ἀσφάλεια τοῦ «Normandie»

Ἡ ἀσφάλειας τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν λάινερς, παρουσιάζει κατὰ κανόνα σημαντικά δυσχερείας καὶ ἀποτελεῖ ἀντικείμενον μαργῶν διαπραγματεύσεων καὶ αὐστηρῶν ὑπολογισμῶν. Τοῦτο ἀκριβῶς ἐπανελήφθη τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συνεννόησεων εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀγορὰς τὸν Λονδίνον καὶ τὸν Παρισίον διὰ τὴν καλύψιν τῶν κινδύνων θαλάσσης τοῦ γιγαντιαίου Γαλλικοῦ ὑπερωκεανίου «Normandie», τ. γροῦς 79.280. Παρόλα διαδόσεις καὶ σχόλια ἐκυκλοφόρησαν εἰς βάρος τῆς πλοιοκτητοίας ἐταιρίας, ἀτίνα καὶ ἡνάγκασαν τὴν «Compagnie Générale Transatlantique», ὑπὸ τῆς σημαίαν τῆς ὅποιας θὰ ταξιδεύῃ ὁ πλωτὸς οὗτος κολοσσός, νὰ προβῇ ἀμοδίων εἰς λιμονίαν ἀνακοινώσεις. Ἔτοιμη, δηλαδὴ, ὅτι ἡ ἀσφαλιστική πίστης τῆς ἑταῖρας εὑρίσκεται εἰς ἄνωτερον ἐπίπεδον καὶ ἔχει σημειώσει διάτησης, διάτησης οὐδέποτε συνέβη καταστρεπτικὴ πυρκαϊδὴ ἐπὶ τῷ σκαφῷ τῆς, ὅταν ταῦτα ἐτέλονταν ἐν ὑπηρεσίᾳ. Μόνη περίπτωσις, ἥτοι ἡ πρὸ ἐτῶν ἔναρξης πυρκαϊδῆς ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου τῆς «Paris», ὅταν τοῦτο ἐνόπλωτο ἐν δεξαιμενῇ πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῆς ζητώντων, ποὺ ὑπέστη ἐκ προσαράξεως εἰς τὰ Ἀγγλικά παράλια. Ἐδήλωθή ἀκόμη, ὅτι ἡ ἀσφάλεια τοῦ «Normandie» δι' ὅλους τοὺς κινδύνους θαλάσσης, οὐδὲμιαν ὑποχρύπτει ὑστεροβούλιαν, ἀφοῦ ἔγενετο εἰς τὸ ποσὸν τῶν 150.000.000 φρ. (2.000.000 λιρῶν).

Ἡ πραγματικὴ ἀξία τοῦ πλοίου, ὡς ἐγγνώσθη, θὰ φθάσῃ τὰ 750.000.000 φραγκῶν, χωρὶς φυσικά νὰ ἔτοι δυνατή ἡ ἐξ ὀλοκλήρου κάλυψις τοῦ ὑπερώδους αὐτοῦ κεφαλαίου. Ἡ διὰ 12 μῆνας πληρωθεῖσα τιμὴ ἀσφαλιστρῶν είναι 2 1/3 τοὺς οἱ. Τὸ γεγονός—γράφει τὸ «Fairplay», ὅτι ἐκαλύφθησαν μόνον 150.000.000 φραγκῶν, ὡς ἡσαφαλισμένη ἀξία, ὀφείλεται, ὡς ἐγγνώσθη, εἰς τὴν συμβολὴν τῶν μεσιτῶν, οἵτινες διεβεβαίωσαν, ὅτι μέχρι τούσι ποσοῦ ἦτο δυνατή ἡ ἴκανονοποιητικὴ κάλυψις. Ἀπομένει ὅτεν ἔναν κολοσσιαῖον ἀζόπη ποσοῦ, ἡ κάλυψη τῶν κινδύνων τοῦ ὄποιον θὰ βαρύνῃ τὴν Γαλλικὴν κυβερνήσην. Εἰναιὲ ἐνδιαφέρον νὰ προστεθῇ ἀκόμη, ὅτι ἐξ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν ἐγένετο αὐστηρὴ ἐπιθεώρησις τοῦ σκάφους ἐντὸς τῶν δεξαιμενῶν τοῦ Σαιν Ναζαρέ, παρ' ἐμπείρον «Ἀγγλον ἐπιθεωρητοῦ, ὁ ὅποιος καὶ προέβη εἰς συστάσεις ταύτας πρὸς τὴν πλοιοκτητήν ἑταῖραν.

Σημειώτεον, ὅτι τὸ ποσὸν τῶν 2 ἑκατομμυρίων λιρῶν Ἀγγλίας, διὰ τὸ ὄποιον ἡσαφαλίσθη τὸ «Normandie», ὑπερβαίνει πάθε προηγούμενον εἰς τὴν διεθνῆ ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν ἐπὶ ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ σκάφους. Πράγματι, ἐκ τῶν ὑπερωκεανίων τῆς «Κιούνγα-Οὐάιτ Στάρ» κανένα δὲν ἔχει ἀσφαλισθῆ περισσότερον τοῦ 1.000.000 λιρῶν. Αἱ ἡσαφαλισμέναι ἀξίαι εἶτέον μεγάλων σκαφῶν είναι αἱ ἀκόλουθοι: «Empress of Britain» 1.400.000 λιραί, «Bremen» καὶ «Europa» 1.800.000 λιραί ἔκαστον, «Rex» 1.300.000 λιραί τῶν δὲ Γαλλικῶν τῆς «C.G.T.» «Ple de France» καὶ «Chamblain» αἱ ἀσφαλεῖαι εἶναι ἐπὶ ἀξίας 135.000.000 φρ. δι' ἔκαστον. Ἡ ἀσφαλεῖς διὰ μεγάλύτερα ποσᾶ καθισταται ἀνέψιτος, τονίζεται δὲ ὅτι καὶ μὲ τὰ ἀνωτέρω ποσὰ ἀπομένει καὶ πάλιν ἀκάλυπτον ἔνα τιμῆτα τῆς ἀξίας των. Οἰδῆποτε ἄλλως τε ἀπότειρα ἀσφαλισθῶς ἐπὶ ἀξίας πειζόνος τῶν 2.000.000 λιρῶν ἐφ' ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου, φέρει εἰς ἀμηχανίαν τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν. «Οταν λ.γ. τὸ 1929 ἐκαλύφθη δι' ὅλους τοὺς θαλασσίους κινδύνους τὸ ὑπερωκεανόν «Bremen» τοῦ «Βορείου Εγμαντικοῦ Λόρδου», ἡ ἀσφαλισθεῖσα ἀξία τοῦ είχε τεθῆ διὰ λ.σ. 2.500.000 περίπου, τὸ ποσὸν ὅμως αὐτὸν ἀπεδείχη διὰ ὑπερβαίνει τὴν ἴσαντητα τῆς ἀγορᾶς καὶ θὰ ἐπληρώνοντο πολὺ ψηφῆται τιμαὶ διὰ τὰς ἀντασφαλισθῶς μέρους ἔκεινων τῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες είχον ἀποδεκτὴ τὰς εὐ-

θύνας τῆς καλύψιεως τοῦ ποσοῦ τούτου. Λί δυσχέρειαι αὖται ἡνάγκασαν τὴν ἑταῖριαν κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν συμβολαιῶν ν' ἀποδεκτὴ μείωσην τῆς ἀσφαλισθεῖσας ἀξίας εἰς 1.800.000 λιρῶν.

Προοπτύτει ἐξ ὅλων αὐτῶν, ὅτι διὰ τὸ «Normandie» ἐπετεύχθη νὰ καλυφθῇ εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν καὶ ὑπὸ τὰς σημειωνὰς συντήρησας τῆς οἰκονομικῆς ἐπιπόσθετος, τὸ μέγιστον κατὰ προσεγγίσιν δυνατὸν ποσόν. Ἡδη ἀναμένεται μὲ ἐνδιαφέρον ἡ ἀσφαλισθεῖσα τοῦ Βρετανικοῦ κολοσσοῦ «Queen Mary», διὰ τὴν ὅποιαν, ὡς λέγεται, καταβάλλεται προσπάθεια νὰ καλυφθῇ εἰς μεγαλυτέραν ἀξίαν, χωρὶς τοῦτο νὰ ἐπηρεάσῃ δυσμενῶς τὴν ἀγοράν, ὡς συνέβη ἄλλοτε μὲ τὸ «Bremen».

'Η ύπόδεσις τοῦ «Άτλαντικοῦ»

Ἐκ πληροφοριῶν τοῦ Ναυτικοῦ τύπου ἐγγνώσθη, ὅτι οἱ «Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ τοῦ ἀποτεφρωθέντος Γαλλικοῦ ὑπερωκεανοῦ «L' Atlanticque» ἀπεφάσισαν νὰ ἐφεοιδάλουν τὴν ἐκδοθεῖσαν τὴν 28ην Δεκεμβρίου 1931 ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου τῶν Παρισίων, διὰ τὴν ὅποιας ὑπερχρεούντο νὰ καταβάλλουν τὰ ἀσφαλιστρὰ ὀλικῆς ἀπολείας τοῦ πλοίου. Ως εἰνε γνωστόν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς διαδικασίας ἐνώπιον τοῦ Γαλλικοῦ Ἐφετείου ὑπεστρίψθη ὑπὸ τοῦ συντύρου τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπίσημος μαρτυρικὴ καταθέσεις, δι' ἡς ἀπεκαλύπτοντο ὡς οἰκανέα σημαντικά μειονεγκτήματα τῆς ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ «L' Atlanticque», μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι τῶν μειονεγκτήμάτων τούτων είχεν ἔγκαιρος λάβει γνωστὸν ἡ πλαισιούχη εἴσαγμα ἑταῖρια, ὡς καὶ τὰ ἀπεισώπησεν ἀπό τοὺς ἀσφαλιστάς, ὅταν συνήψε τὴν ἀσφάλειαν.

Εἰχε ζητηθῆ τότε ἀπὸ τὸ Ἐφετείον νὰ ἀναβάλῃ τὴν ἐκδοσιν τῆς ἀποφάσεως, μέχρις ὅτου συνεπληρωθεῖ τὸ Βορδόν ἡ ἀναρριπτικὴ σημειναντανεία ἐπὶ τῆς αἰτίας, ποὺ προεξάλλεσε τὴν πυρκαϊδῶν, τὸ δικαστήριον δῆμος ἐθεωροῦσε τὴν ἀνωτέρω κατάθεσιν, ὡς ἐστεφημένη σπουδαίωτης καὶ ἡρήμη τὴν ἀναβολήν, μὲ τὸ αιτιολογικόν, ὅτι ἡ διεξαγχεῖσα ἐργανα είχεν ὀδηγήσει εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ τὸ πυρκαϊδῶν δὲν ὕστερον τοῦ εἰσιτηρίου τοῦ Λαρείου Πάγου.

Γερμανία

Αἱ πρὸς τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολὴν γραμμαὶ

Ἡ «Ἐφημερὶς τῆς Βορέης» ἀναγράφει τὴν πληροφορίαν, ὅτι αἱ ἀπό τίνος χρόνου συνεχιζόμεναι διαπραγματεύσεις διὰ τὸν χωρισμὸν τῶν πρὸς τὴν Ἀνατολὴν γραμμῶν ἀπὸ τὸν δημιού τῆς «Λιμβούργο-αμερικανῶν» καὶ τὸν «Βορειο-εγμαντικοῦ Λόρδου» προώθενταν τελευταῖς κατὰ τῷπον ἐγγνώσθησαν τὴν ἐπιτυχῆ τῶν εὐδωσιν. Ἡ «Deutsche Levant Line» θ' ἀναπτύξῃ τὴν ἀνεξαρτησίαν τῆς, μὲ ἔδραν τὸ «Λιμβούργον» καὶ ὑποκατάστημα εἰς τὴν Βρέκην, θὰ διατηρήσῃ δὲ μίαν συνεργασίαν πρὸς τὰς ἀνωτέρω δύο ἑταῖρας, μετά τῶν ὅποιων είναι στενῶς συνδεδεμένα τὰ συμφέροντά της. Ἡ νέα αὐτοτελῆς «Deutsche Levant Line» θὰ ἔχῃ κεφαλαία 5.000.000 μάρκων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 4 ἔχει. Θὰ καλυφθοῦν εἰς τὸ «Λιμβούργον» καὶ τὸ «ύπολοιπον εἰς τὴν Βρέκην, μὲ ἀναλογίαν δύο πλοίων διὰ τὸ «Λιμβούργον» καὶ ἐνὸς διὰ τὴν Βρέκην. Ἡ ἐπικειμένη νὰ συναρθῇ ὑπὸ τὰς βάσεις ταύτας συμφωνίας, προβλέπεται ὅτι θὰ είνε ἔξαετος χρονικῆς διαρρείας.

TALLYING

AT HAMBURG

JOHN OESEN

Teleg: «OESENHAMM»

334, Admirälitätstr,

HAMBURG II

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα

Ἡ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων Ἀμερικανικὴ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἤρχισεν ἀπό τίνος νὰ μελετᾶ διαφόρους προτάσεις ἀφορώσας τὴν μέλλουσαν νὰ καθορισθῇ ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, συμφώνως πρὸς τὰς γενικὰς γραμμὰς τὰς χαραχθεῖσας διὰ τοῦ γνωστοῦ διαγγέλματος τοῦ προέδρου κ. Ρούσβελτ. Ὁ πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ταῦτης κ. M. S. Trimble πρότεινεν ἥδη ἀρκετὰ μέτρα, ἀναφερόμενα εἰς τὸν πρακτικότερον τρόπον ἐφαρμογῆς τῶν ἐπιδιώξεων τοῦ κ. Ρούσβελτ, καὶ συγχεπομένως, πῶς ὅταν καταστῇ δυνατὸν νὰ ἔλαττον ὅσιαρχος ἡ ὑφισταμένη διαφορὰ τοῦ κόστους ναυπηγήσεων μεταξὺ Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ἐξωτερικοῦ.

Τὰ συμβόλαια τῶν ναυπηγήσεων—ἐπεστήψιες—θὰ ὑπογράφωνται ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως καὶ ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυπηγῶν δὲ κυβέρνησις θὰ καταβάλῃ τὴν διαφορὰν κατ’ εὐθεῖαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Διὰ τοῦ τρόπουν αὐτὸν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐποπλισταὶ—ὅς πρὸς τὸ κόστος τῶν πλοίων των—θὰ ἐνδισκούνται εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον μὲ τοὺς ἄλλοδαποὺς ἀνταγωνιστὰς τοῦ.

Οοσοὶ ἀφορᾶ τὴν χρηματοδότησιν τῶν τέων ναυπηγήσεων, ἐπόνεσσι, ὅτι θὰ ἦτο δυνατόν, ὅπως μεριπές ἐφοπλιστές ἐπιχειρήσεις ὑποχρεούσθων νὰ συγχωνευθῶν, ζάριν τῆς δημιουργίας ἰσχυρῶν οἰκονομιῶν ὁργανισμῶν. Ἡ ἐπιχορήγησις, ἡ μέλλουσα νὰ καλύψῃ τὴν διαφορὰν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων, δύναται νὰ καθορισθῇ—κατὰ τὸν κ. Trimble—μετά μίαν διμήνιουν χρονικῆς διαρρέεισιν ἐξάστης γραμμῆς, ὥστε νὰ ὑπάρχουν θετικὰ δεδομένα διὰ τὰς ἀνάγκας καθέ τοῦ περιοδοῦ.

Πρὸς συμπλήρωσιν τῶν δύο τούτων κατευθύνσεων, διὰ τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν, προβλέπεται ἡ δημιουργία ἐνός κεφαλαίου διατελθαμένου πρὸς ἐνίσχυσην τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἥθελον ἀντιμετωπίσει τὸν ξενικὸν συναγωνισμὸν εἰς τοὺς ναύλους, καθὼς καὶ ἔτερον κεφαλαίουν μέλλοντος νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν διεύρυνσαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐπιτερικοῦ ἐμπορίου.

Αἱ κατευθύνσεις αὗται τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, προκαλοῦν ποικίλα σχόλια μεταξὺ τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν κύκλων. Τὸ κεφάλαιον—λέγοντας—τὸ προσφέρον διὰ τὴν ἀμύναν τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν κατὰ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ξένων οἰημάδων, πρόσκειται μᾶλλον νὰ χρησιμεύῃ εἰς τὴν ἔναρξην Ἀμερικανικοῦ πρὸς τὰ ξένα πλοῖα συναγωνισμοῦ, διότι θὰ ἐπιτέφηγε εἰς τὰ πρῶτα τὰ δέχοντα καρπολοτέρονας ναύλους εἶπι προφανεῖ ξημῆς τῶν ξένων. Εἰνεὶ θόδεν παθῶν διὰ τὸν κεφαλαίον τούτου νὰ ἐπιδώκεται ἡ ἐξόδωξις τῶν ξένων πλοίων ἀπὸ ώρισμένας γραμμὰς καὶ ἡ διατήρησις τούτων μονοπολιακῶν ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς οἰημαίας.

Ως πρὸς τὸ δεύτερον κεφάλαιον ἀναφέρεται, ὅτι ναὶ μὲν ἐμφανίζεται τὸ δέοντὸς μέλλον νὰ χρησιμεύῃ εἰς τὴν παροχὴν ἴδιωτερον ἐπιχορήγησεων πρὸς ἔκεινα τὸν Ἀμερικανικὸν πλοῖον, ἀπέναν θὰ προσπάθουν νὰ δημιουργήσουν νέας δύος ἔπειταρκάς γραμμάς, μὴ ἔξυπηρτονέντας ἔως τοῦ παρ’ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, δὲν πανεὶ ὅμως αὐτὸν τὸ γεγονός νὰ ἔνεγχῃ ἐπιθετικὸν καρακτῆρα κατὰ τῶν ξένων οἰημάδων, ἀφοῦ καὶ ἡ ἐπιχορήγησις αὗτη στρέφεται κατὰ τῶν ξένων σκαφῶν καὶ εὑνοεῖ τὸν ἔναντιον τὸν συναγωνισμόν.

Τὸ πάντα ἐπομένως—κατὰ τὸν ξένους ἐφοπλιστικούς κύκλους—έχασται ἐξ τοῦ τρόπουν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τονίζεται δὲ, ὅτι ἡ περία ἀπέδειξεν ἐπαρκῶς, ὅτι παρόμοια μέτρα δημιουργοῦν κατὰ κανόνα ἀθέμιτον

συναγωνισμὸν εἰς βάρος τῶν μὴ ἐπιχορηγούμενων πλοίων.

* * *

Ἐξ ἄλλον δὲ κ. Haag, Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς μελετῶν τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ὑπεστήξει τὴν γαυπίγησιν ὃδον σκαφῶν ἐτησίων διὰ τὴν προσεχῆ ἐπαστίαν, οὗτως ὡστε εἰς τὸ τέλος τῆς περιόδου ταύτης θὰ προσετίθετο εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν ἐμπορικὸν στόλον μία καινούργης ἡμιοπτοτής 2.000.000 τόννων γρούς. Ἀναφερόμενος εἰς τὴν ἐπικρατούσαν ἀτύλην, διότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀποτελοῦν τὴν τρίτην ναυτιλιακὴν δύναμιν τοῦ Κόσμου, τονίζει πέσον εἰναι ἡ γνώμη αὕτη ἐσφαλμένη, ἀφοῦ τὸ πλείστον τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν ἀπαρτεῖται ἀπὸ φροτγάρη πεπιλαιομένων τύπων, ἀτίνα ἀναπτύσσουν ταζύτητα 10 μιλίων καὶ συγχρόνως προσεγγίζουν εἰς τὸ ὄπιον τοῦ 21ον ἔτους τῆς ἡλικίας του.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου Haag ἀπαιτεῖται μία ἐτησία δαπάνη 7.000.000 λιρῶν ὀπερινῶν, ὑποδεικνύεται ὅμως ὅτι ἡ ἀντικατάστασις τῶν σημερινῶν πλοίων διὰ καινούργων, μεγέθους 8000 τ. καὶ ταζύτητος 14 μιλίων, ἀποτελεῖ ἔργον ἀνάγκης, ἐάν προσφέντων τὰ σκάφη ταῦτα νὰ συναγωνισθῶν ἐπιτυχῶς τὰ ξένα εἰς τὰς μεγάλας ὑπερποντίους μεταφορικάς γραμμάς.

Ἡ ἀνανέωσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Τὸ Ἐθνικὸν συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν γαυπιγῶν εἰς πρόσφατον ἔκθεσίν του ἀναφερούμενόν εἰς τὴν ποικιλίαν κατάστασιν τῆς ναυτιλίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν παρατηρεῖ ὅτι τὰ 87 οἱ τῆς Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος μᾶλλον ἐλέγχονται κατὰ τὸ 1941 καὶ συνηγορεῖ ὑπὲρ τῆς ἀνάγκης νὰ νίσθεται ἡ συνέργωση ἓνα πρόγραμμα γαυπιγῆσεως πλοίων συνολικῶν χωρητικότητος 150.000 τόννων γρούς ἐτήσιος. Λί Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, κατατάσσονται εἰς τὴν δευτέραν θέσην μεταξὺ ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ὡς πρὸς τὸν ὅγκον τῆς χωρητικότητος, ἐνῷ ὡς πρὸς τὴν ταζύτητα τῶν πλοίων τοὺς κατέχουν τὴν πέμπτην θέσην καὶ ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν αὐτῶν τὴν δύδην. Τὸ πρόβλημα τῆς ἀλογοτεύσεως καὶ τῆς ἐπιταξικῆς ἀνανεώσεως καθίσταται ἐμφανέστερον, ὃντας ὑπολογίση τις, ὅτι τὰ 50 οἱ τῆς Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος μᾶλλον ἔχουν τὸ 1939 ἡλικίαν μείζονα τῶν 20 ἔτῶν καὶ ὅτι τὸ ποσοστὸν αὐτὸν μᾶλλον ἔχει τὴν 71 οἱ τὸ 1940.

Τὰ τελούντα σημειῶν τοῦ ναυπηγῆσην διὰ τὸν ἐμπορικὸν στόλον σχάρη περιορίζονται εἰς δύο καὶ μόνιμα τάγκερα, ἐκαστὸν τῶν δύοις ἔχει χωρητικότητα 9000 τόννων γρούς. Τὸ Ἐθνικὸν συμβούλιον τῶν Ναυπηγῶν, βάσει τῶν ἀντωτέρω στατιστικῶν ἀριθμῶν, προβαίνει εἰς ἐκκλησίαν, ὅπως καταβλητῇ ἡ δέουσα προσπάθεια, ἵνα διατηρητῇ ἡ θέσης τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίας εἰς τὰς ὑπερποντίους Ἐθνικάς γραμμάς. «Ἐάν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι—τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν—ἐπιτυχοῦν νὰ διατηρητῇ καὶ βελτιωθῇ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς Ἐθνικῆς τῶν ναυτιλίας εἰς τὸ Παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον, παρίσταται ἀπόλυτος ἀνάγκη ν’ ἀνικατασταθῶν τηματικῶς, πλοία 3.000.000 τ. γρούς, κατ’ ἐλάχιστον, διὰ τὰς ἐξωτερικάς γραμμάς καὶ ἐντὸς μᾶς χρονικῆς περιόδου εἴκοσι εἴτε τόνον.

Ἐν συνεχείᾳ ὑποδεικνύεται, ὅτι δὲν μᾶλλον ἔχει προτίθετο τὸ πρόγραμμα τοῦ 1941, ὅτε ὁ ἐμποριός στόλος μᾶλλον εἰλέγει πλέον καταστῆ ἀχρηστός. Ἀντιθέτως, μᾶλλον ἔχει προτίθετο τὸ πρόγραμμα ἀπὸ τοῦνδε. Διὰ τὴν ἀνικαταστασιν τῶν 3.000.000 τ. γρούς ἔντος μᾶς εἰκοσιτεττάς, μᾶλλον ἔχει προτίθετο τὸ γεγονός ἐπιθετικὸν καρακτῆρα κατὰ τῶν ξένων οἰημάδων, ἀφοῦ καὶ ἡ ἐπιχορήγησις αὕτη στρέφεται κατὰ τῶν ξένων σκαφῶν καὶ εὑνοεῖ τὸν ἔναντιον τὸν συναγωνισμόν.

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1.

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.
OMIROU 16
PIRAEUS



νορμγή σκάφη των άλλων ναυτιλιών.

Οιοδήποτε άλλο πρόγραμμα—καταλήγει ή έκθεσις—πού τυχόν θά καθιερώντο, δέν πρέπει νά προβλέψῃ έπεισμας ναυπηγήσεις μικροτέρων των 150.000 τ. γκρός, διότι μέχρι τού 1945 διεξίλομεν νά έχουμεν άντικαστασήσει άλογληρον την πολεμικής κατασκευής χωρητικότητα. Διά την ναυπήγησιν των 150.000 τόννων έτησις, άπαρτισθησμένων από 20 σκάφη τών 7.500 τ. ή 15 τών 10.000 τόννων γκρός έκαστον, θ' άπαρτιθή κατά μέσον δρον μία δαπάνη 25.000.000 δολαρίων. Έν τέλει ύποδεικνύεται ή σκοπιμότης την Ιαπωνίκων και Βρετανικών σχεδίων «διαλύσεως—ναυπηγήσεων» και ύποδεικνύεται ή άνάγκη, οπως παρόμοιον πρόγραμμα άκολουθήσουν, όπως της ναυτιλίας των και αί Ήνωμένων Πολιτειών.

Η σύνδεση με τάς μεγάλας λίμνας

«Η Νορβηγική έταιρια «Fjell Line» τού «Οσλο, άπεφάσισεν δύος, με την έπαναληψη της ναυτιλίας είτε τόν ποταμόν τού 'Άγιον Λαυρεντίου και τάς μετ' αύτον συνδεομένας διά δικτύων διωρύγων μεγάλας 'Αμερικανικάς λίμνας, έγκαινιασή μίαν γέναν τακτικήν έποσιαν κατ' εύθειαν συνδέσεως τών λιμενικῶν κέντρων της 'Ηπειρωτικῆς Ενδρόπης και της 'Αγγλίας με τάς κυριωτέρας επί τών λιμνῶν 'Αμερικανικάς πόλεις. Η γραμμή αυτή θά έξυπλεστηται άνα τρεις έβδομάδας με λιμένας προσεγγίσεως είτε μὲν την Ενδρόπην, τό Ρότερνταμ, την 'Αμβέρσαν και τό Λονδίνον, επί δὲ τών 'Αμερικανικῶν λιμνῶν είς Τόροντο, Ντητρόριτ, Μιλγουνδη και Σικάγον.

Ιαπωνία

Τά καθαρά κέρδη της ναυτιλίας

Η «Ενωσης τών Ιαπώνων Εφοπλιστῶν» άνεκοίνωσε πρό τυνος τάς καθαράς προσόδους της Ιαπωνικής ναυτιλίας κατά τό 1934, ητοι τούς καθαράς ναύλους — άφαιρουμένων τών έξδων σινήσεων τῶν πλοίων, λιμενικῶν τελῶν κλ.π.— τούς εισόργανης θέντας από τήν έργασίαν τών Ιαπωνικῶν σκαφῶν είς τό Εξωτερικόν. Λί καθαραί ανταί πρόσδοδοι άνερχονται είς 100 έκατ. γιέν, έναντι 120 έκατ. τού προηγουμένου έτους. Η παρατηρηθείσα μείωσις δικαιολογεῖται χρονίως από τήν έναστρείσαν κυβερνητικήν πολιτικήν έπιχορηγήσεων τών διαλύσεων παλαιών σκαφῶν, λόγη της δύοις πλείστα Ιαπωνικά πλοία, άπαρχολούμενα είς τό έξωτερικόν έμπιδον, έπειρεώθησαν από τήν σπάνιν τού τοννάς νά χρησιμοποιηθούν είς μεταφορικάς έργασίας έντος τών Ιαπωνικῶν θαλασσῶν. Αναγνωρίζεται δήμος παραλήγων, οτι ή άμφος διάλυσης τής παλαιάς χωρητικότητος, υπῆρχε συντελεστική είς τόν περιορισμὸν τού προσφερομένου τοννάς και συνεπῶς έβελτίωσε τήν γενικήν θέσιν τού Ιαπωνικοῦ έφοπλισμοῦ.

Ιταλία

Αί έπιχορηγήσεις τού 1935

Διά Νομοσχεδίου καταριθμέντος ήπο τού έπουργείου της Συγκονιωνίας έμειώθησαν αί πρός τά Ιταλικά ναυτηγεία κυβερνητικαί έπιχορηγήσεις διά τήν οικονομικήν χρήσιν 1935—36 ήπο 27 είτε 15 έκατ. λιρετών. Η μείωσης αυτή οφείλεται είς τήν έπιπτωσην τών έργασιδων τής ναυτηγικῆς βιομηχανίας και είς τάς κρατούσας δυσμενείς προβλέψεις διά μίαν προσεχήν τοποθέτησην νέων διαταγών. Παραγγελίαι τινές μόνον πρόκειται νά πραγματοποιηθούν από μερικάς ναυτικάς έταιρις, τών δύοιων αί γραμματικά προστατεύονται διά τής κρατικής άρωγής.

Άντικέτως πρός τήν ναυτηγικήν βιομηχανίαν, η έχηθησαν αί παραχωρούμενα πιστώσεις είς τάς έταιρις τακτικῶν γραμμῶν, ήπο 263.5 έκατ. διά τήν χρήσιν 1934—35 είς 287.5 έκατ. λιρετών διά τήν νέαν χρήσιν 1935—36. Η ανησης αυτή προηλθεν από τήν ένισχυσην τών έπιχορηγήσεων τών πρός τήν Νότιον 'Αφρικήν, τάς νήσους 'Briōni' και τινάς άλλας κατευθύνσεις, τακτικῶν γραμμῶν, ήπο από έτε-

ρας ήπηρεσίας προβλέπονται έλαφραι τινές μειώσεις τών άμοιβων ναυτιλίας κατά 7.4 έκατ. λιρετών. Κυρίως αί μειώσεις ανται ήφορούν τήν «Italia», διά τάς γραμμάς Λαστραλίας, και Νοτ. 'Αμερικής.

Κατ' εύθειαν άπο Γένοβας είς Βιέννην

Μία νέα γραμμή ίδρυθη τελευταίως, ένδιαφέρονσα κατά τούτο, ήτοντεν τήν Γένοβαν κατ' εύθειαν με τήν Βιέννην. Οφείλεται νέα αυτή ήπηρεσία είς τήν πρωτοβουλίαν τού έφοπλιστού και προξένον τής Ούγγαριας είς τήν Γένοβαν κ. B. Burger, ήτοι διέθεσε μερικά κατάλληλα σκάφη μικράς χωρητικότητος, ίδιατέρως προσαρμοζόμενα και είτε τήν ποταμοπλοίαν, απότελονταί είς Γένοβας και προσεγγίζονταί είς Κονιόπολην, θά κατευθύνωνται άλληλοδιαδόχος είς Γαλάζιον, Βραΐλαν, Βελγράδιον και Μπρατισλάβαν, μέσω τού Δοννάβεως. Πρώτη άναζθροησις έγένετο είς Γένοβας τήν Την Μαρτίου με τό Ούγγαριον άτμοπλοιον «Tisza» (ex «San Paolo») 700 τ., έπικρολούθησε διά τάς πρώτας ήμέρας τού 'Απριλίου και ή δρομολόγησε τού άπτ «Duna» τής ίδιας περίπου χωρητικότητος.

Μεγάλη Βρεταννία

Η παγκοσμίως άργουσα χωρητικότης

Η παρατηρηθημένη ήπο τυνον μηνῶν έπιπτωσης τής πινήσεως ήπο τό πλείστον τών μεγάλων έξαγωγικῶν κέντρων, προεκάλεσε ποιάν τινά αείχονταί τής άργοισης παγκοσμίου χωρητικότητος, ήτοι από 6.507.000 τ. γκρός τού παρελθόντος Ιανουαρίου, έφισσεν ήδη είς 7.283.000 τ. γκρός. Τόν 'Απρίλιου τού π.π. έτέλουν είν παροπλισμός σκάφη 9.549.000 τ. γκρός και τόν 'Απρίλιου τού 1933 σύμη 13.366.000 τόννων γκρός. Τό ηδη άργον τοννάς κατανέμεται άναλυτικότερον είτε τάς άλογούμονς σημαίας, έν συγκρισει και με τό ποσοστόν άργας έκαστης ναυτιλίας έναντι τής ζόλικης δυνάμειος τού έμπορικού στόλου της :

Χωραί	(Χρόνος στατιστ.)	Δύναμις	Άργα	Ποσ. ο)
Μεγ. Βρεταννία	1)1)35 τ. γκρ.	17.630.000 τ.	1.449.000	8 ο)
Ην. Πολιτείαι (ιδιώται)	1)10)35	9.244—	2.468—	27—
Ιαπωνία	1)7)34	4.073—	16—	1)2—
Νορβηγία	1)3)35	3.980—	394—	10—
Γερμανία	1)1)35	3.419—	312—	9—
Γαλλία	1)3)35	3.260—	485—	15—
Ιταλία	1)2)35	2.875—	380—	13—
Όλλανδία	1)3)35	2.286—	383—	16—
Σονηδία	1)3)35	1.597—	263—	16—
Έλλας	1)12)34	1.507—	166—	11—
Ισπανία	1)7)34	1.164—	341—	29—
Δανία	1)1)31	1.128—	26—	2—
Λοιπαί χώραι	—	8.575—	600—	7—
Σύνολον άργοντος τοννάς :	—	60.738.000	7.283.000	12 ο)

Η άνωτέρω στατιστική άναγεται είς παλαιάν ήμερομηνίαν ήσον άρορη τήν Έλλάδα. Τήν Ιην 'Απριλίου είχομεν άργοισαν χωρητικότητα είς σκαφῶν, τόννων γκρός 210.905.

Η άσφαλεια τής ζωῆς εν τή δαλάσση

Έπικρατετ, ίνς γνωστόν, ή έντυπωσις, ίντι ή άσφαλεια τής ζωῆς εν τή θαλάσση δέν είνε προφυλαγμένη, παρά μόνον είς τά κολοσσαία λιάνερες, πού διαπλέονταν τόν Βόρειον, ή ή έντυπωσις αυτή προεκάλεσε τελευταίως σοβαράς άνησης μεταξύ τών 'Αγγλων ναυτιλούμενων, ήξ άρομης τών άλληλοδιαδόχων άπωλειων τών άτμοπλοιών «Saxilby», «Millpool», «Usworth», «Blairgowrie» και «La Crescenta». Η έπι τού θέματος τούτου συζήτησης έφιμασε και μέχρι τής βούλης τών Κοινοτήτων, όπου ο πρόεδρος τού «Board of Trade» κ. Runciman, έπ' εύκαιρια σχετικών έπεφωτήσεων, έδήλωσεν, ίντι αί άπωλειαν τών άνωτέρω σκαφῶν πρόκειται ν' άποτελέσουν

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

KΩΔΙΚΕΣ

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

LIVERPOOL
REA LIMITED.
*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

άντικείμενον δικαστικής έφεύγης, όπου την προεδρίαν τοῦ λόρδου *Merrivale*, πρός εξαρχίβωσιν τῶν αἰτίων, ἀπέντας τὰς προεξάλεσσαν.

Οἱ βουλευταὶ τοῦ ἐργατικοῦ κόμματος κατηγόροσαν τοὺς πλοιοκτήτας, ὃ δὲ βουλευτὴς κ. *Greenwood* ἐπέζηνε τὸν προέδρον τοῦ *Board of Trade* ὑπενθυμίσας ὅτι ἡτοῦ ὑπορρέωσις τοῦ Κράτους νὰ προστατεύσῃ τὰ πληρώματα, ποὺ ωροζινδυνεύουν τὴν ζωήν των ταξίδευοντα ἐπὶ σκαφῶν, τὰ ὄποια δὲν δύνανται νὰ καρακτησθοῦν ἄλλοι, παρὰ ὡς «πλοιά τοιμητήσια». Τὰς ἐπικρίσεις ταύτις ὁ κ. *Runciman* τὰς ἐθεωρήσει πολὺν ὑπερβολικάς, ἐβεβαίωσε δὲ ὅτι ἀπὸ τοῦ 1928 ὁ μέσος ὄρος τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς θαλάσσης ἦταν τὸν Μεγάλην Βρετανίαν εἰς 39, πρᾶγμα, ποὺ ἀποτελεῖ ὑπόδειγμα διὰ τὰς ἄλλας ναυτιλίας καὶ εὑνοῖσται τὴν σύγκρισιν ἔναντι τῶν κινδύνων ζωῆς, ποὺ περικλείουν ἄλλα μνοματά.

Ἡ ἐνώπιον τῆς βουλῆς συζήτησις προήλθε κυρίως ἀπὸ τὴν ἐπεργάτησιν τοῦ βουλευτοῦ *sir Basil Petrie*, ὃστις ἡδέλησε νὰ πληροφορηθῇ, ἐὰν ὁ πρόεδρος τοῦ *Board of Trade* ἀπησχολήθῃ μὲ τὴν τελευταῖαν περιπέτειαν τοῦ φορτηγοῦ ἀποστολοῦ *Arcwear*, ἡ διάσωσις τοῦ ὄποιον ἀπεδόθη ἐπὶ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ στόμα τῶν κυτῶν τοῦ ἥσαν κεκαλυμμένα διὰ καλυβίδων περιβλημάτων. Ἡ ἀπόλεια, εἶτε, τῶν πρασαρεψέντων πέντε Ἀγγλικῶν σκαφῶν, πρέπει νὰ μελετηθῇ ἐπαρχῶς, νὰ διαπιστωθοῦν τὰ αἴτια τῆς καὶ ἔτι ταῦτα ὀφειλούνται εἰς τὴν προβληματικὴν στερεότηταν τῶν καλυμμάτων τῶν κυτῶν, τότε νὰ ὑπορρεωθοῦν διὰ Νόμου πάντες ὡς ἐφοριασταί, τῶν ὅποιων τὰ σκάφη διαπλέουν τοὺς ὁκεανούς, νὰ ἐφοδιάσουν τὰ στόμα τῶν κυτῶν τῶν πλοίων τοῖν μὲ καλύβδινα καλύμματα.

Τὸ ναυπηγικὸν τρίμηνον

Εἰς μίαν ἀνασκόπησιν τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου περὶ τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατὰ τὸ α'. Ζημίουν τοῦ τρ. ἔ. τονιζεται, ὅτι ὑπῆρχαν ἀδέα περιωρισμέναι καὶ οὐχὶ καὶ τόσον ἐνθαρρυντικαὶ. Παρὰ τὴν ζωηρότητα τὴν παρατηρηθεῖσαν εἰς τὰς καθελκύσεις, δὲν προέκυψε καὶ ἀνάλογος νέα ἐργασία πρὸς καύλην τῶν δημιουργηθέντων κενῶν. Αἱ παραγγελίαι ὑπῆρχαν σποραδικαὶ, αἱ δὲ στατιστικαὶ τοῦ τριμήνου προβλέπεται, ὅτι ἡ ἐμφανίσουν μείωσιν τῆς ὑπὸ κατασκευὴν κερδοπιστήσουν. Ἐνδιαφέροντα σημεῖον τῆς ἔξελιξεως τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων εἶναι ἡ ταχύτης, ποὺ διακρίνει τὰς νέας ναυπηγήσεις, τονιζεται δὲ ὅτι ἡ ἵσαντος τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγῶν διὰ ταχείας παραδόσεις εἶναι ὑπέρ ποτε μεγαλυτέρα. Αἱ τροπίδες τίθενται ἐπὶ τὸν ἐσχαρον, εὐθὺς ὡς κλεισθῶν καὶ παραγγελίαι, ἡ δὲ ἐργασία συνεχίζεται ἀδιάκοπος καὶ μὲ γογούριον ωυμόν μέχρις ἀποπεριόσεως τῆς κατασκευῆς, χάρις εἰς τὴν πληρεστέραν ὄργανον τῶν ναυτηριῶν καὶ τὴν ὑφισταμένην στενήν συνεργασίαν μεταξὺ ναυτηρῶν, μηχανικῶν, καλυβδουργῶν καὶ τῶν προμηθευτῶν παντὸς είδους ὑλικοῦ.

Ἡ ἐπιδεικνυμένη ταχύτης καθιστᾷ, βεβαίως, οἰκονομικωτέραν τὴν κατασκευὴν καὶ καρακτηρίζει τὴν ἀνοτερότητα τῆς ὄργανον καὶ τὴν ἀκριβείαν τῶν παραδόσεων, ἐμφανίζει δημοσίαν παραλλήλων καὶ τὴν ἀνάγκην, διπλῶς ἡ νέα ἐργασία ἔξασφαλλεται μὲ τὸν αὐτὸν ζωηρὸν τὸν, ἵνα μὴ τὰ ναυτηρία καὶ μηχανουργεία παραμένουν ἀνέψιοι ἐργασίαι. Αὗτὸν δ' ἀκριβῶς ἀποτελεῖ κατὰ τὴν παροῦσαν στιγμὴν καὶ τὸ ἀσθενὲς σημεῖον τῆς ναυτηρικῆς βιομηχανίας. "Ἐναντὶ τοῦ α'. Ζημίουν τοῦ π.έ. τὰ Ἀγγλικὰ ναυτηρεῖα εὐρίσκονται σήμερον εἰς πολὺ βελτιωμένην δέσιν ἀπὸ ἀπόφεως ἐργασίας, ἡ δὲ ἐξασφάλλουσις νέων παραγγελιῶν διαρκοῦντος τοῦ τριμήνου διετορήθη εἰς καλὸν σημεῖον μέχρι τῶν ἀρχῶν Μαρτίου, ὅποτε καὶ ἐπεκράτησεν ἀπράξια, ἥτις, ἔτις συνεχισθῆ, θὰ προκαλέσῃ ἀξιοσημείωτον αἰτησιού τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κενῶν ἐσχαρῶν.

*Εκτὸς μερικῶν παραγγελιῶν πολεμικῶν σκαφῶν ὑπὸ τῆς Ἀγγλ-

κῆς κυβερνήσεως πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ναυτικοῦ προγράμματος τοῦ 1934, αἱ σπουδαιότεραι παραγγελίαι τοῦ τριμήνου ἦσαν ἢ τάκερες τῆς ἑταῖρας *Anglo-Saxon Petroleum Co* καὶ ἐνὸς λάινερ -ψυγείου τῆς *Blue Star Line*, παραγγελθέντος εἰς τὰ ναυτηρεῖα *Cammell Laird & Co*. Ἡ ὑπόλοιπος νέα ἐργασία ἀφεύδα συνήθη φορτηγά καὶ μικρὰ πλοῖα διαφόρων τύπων καὶ προσεισμῶν. "Υπολογίζεται, ὅτι μετὰ τὴν ἀπαίρεσην τῶν καθελκύσεων τοῦ τριμήνου, θὰ ἐπέλθῃ πτώση τῆς ὑπὸ ναυτηρίησιν κωδηποτήτος κατά 50.000 τ. γκρός.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν νέαν ἐργασίαν, ἐγγύωσθη, ὅτι οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ ἔχουν ἀγοράσει μέχρι τοῦδε παλαιά ξένα πλοῖα 52.000 τ. γκρός πρὸς διόλυναν καὶ ἀντισταθμίσαν τῶν διὰ καινούργημαν, συμβόνως πρὸς τὸ κυβερνητικὸν σχέδιον «διαλύσεως — ναυπηγήσεων». Αἱ σχετικαὶ ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν αἰτήσεις διὰ τὴν παροχὴν δανείων πρὸς ναυτηρίησιν νέας κερδοπιστήτος καθ' ἥμεσον ἀναλογίαν τῆς πρὸς τὴν παραγγελθέντον διαλύσην παλαιάν, ἀναμένεται νὰ ὑποβληθοῦν συντομός ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς ἀμοδίας ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχέδιον Ἐπιτροπῆς. Θά παραγγελθοῦν, βάσει τῶν ἀντορεών, τέσσαρα ἡ δημιουργικατεύσεις καὶ διὰ τίνας ἄλλας νέας ναυπηγήσεις, ἔτος τοῦ σχέδιον.

Οἱ ξένοι ναυτεργάται ἐπὶ Ἀγγλικῶν πλοίων

Ζωηροτάτη κίνησις ἤρχισεν ἀπὸ τυνος ἐδημοπραγμένην εἰς Ἀγγλίαν, ὅποις ἀνασκοποῦν αἱ ναυτολογίεις ἐπὶ Βρεταννικῶν σκαφῶν ἀλλοδαπῶν ναυτεργατῶν, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν προερχομένων ἀπὸ τὰς Ἀγγλικὰς Κτήσεις. Ἡ κίνησις αἴτη ἀποσκοπεῖ εἰς τὸν καταρτισμὸν πληρομάτων ἀμάργων ἀπὸ Ἀγγλούς ὑπτήσοντας τὸν μητροπολιτικὸν ἐδαφῶν, ὥστε νὰ καταστῇ σὺν τῷ καρόνῳ δυνατὴ ἡ ἐλάττωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων Ἀγγλικῶν ναυτεργατῶν. Τὸ ζήτημα τοῦτο, ἐξ ἀφορμῆς ἐπεργατῶν τοῦ βουλευτοῦ τοῦ ἐργατικοῦ κόμματος, ἀπησχολήθησε τελευταῖος καὶ τὴν βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, πρὸς τὴν ὄποιαν ὁ πρόεδρος τοῦ *Board of Trade* ἀνενοίνωσεν, ὅτι ἐπὶ συνολικοῦ ἀριθμοῦ 407.472 ναυτολογήσεων κατὰ τὸ 1934, περιελαμβάνοντο 16.129 ξένοι, ἐξ τῶν ὄποιων 6720 ἦσαν παντοῖοι ἀλλοδαποί, 1581 Κινέζοι, 3101 "Αραβεῖς καὶ 4720 "Ασιάται καὶ Ἀφρικανοί.

Εἰς σημαντικῶν παραγατώντων ἐπεργατῶν εἰς τὸ *Runciman* ἀπήντησεν, ὅτι ἐλήφθησαν ἡδη μέρη τινά, πρόσεξεται δὲ νὰ ληφθοῦν καὶ ἄλλα, γάριν τῆς προστασίας τῶν Βρεταννικῶν ναυτῶν. Διὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνέργων Ἀγγλικῶν ναυτεργατῶν, παρεσχέθη ἡ πληροφορία, ὅτι ἀνηργότερος κατὰ Τανόναρον τοῦ τρ. ἔτους εἰς 37.585, χωρὶς ὅμως νὰ ὑπάρχῃ στατιστικὴ περὶ τοῦ πόσοι εἰς αὐτῶν ἔχουν γεννηθῆ εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν.

Logan (ἐργατικὸς βουλευτὴς Λίβερπολη). — "Ἀνέγνωσεν εἰς τὸν τύπον ὁ ἀξιότιμος κ. πρόεδρος τοῦ *Board of Trade*, ὅτι χθές ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ Κάντερ 1000 αἰτήσεις πολιτογραφήσεως ξένων ναυτῶν;

Runciman. — Θά ἥψην πολὺ εὐχαριστημένος, ἐὰν είχον, ἐν καιρῷ, παρὰ τοῦ ἀξιότιμον κ. βουλευτοῦ, σίανδήποτε ἰδιαιτέρων πληροφορίαν ἐπὶ τοῦ τούτου τούτου.

Ἡ γραμμὴ πρὸς τὴν Κύπρον

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν *Ναυτικῶν Χρονικῶν* εἰχομεν ἀναγράφει τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ συζήτησιν τῶν δυνατότητα τοῦ ναυτεργατῶν τῆς Βρεταννικῆς γραμμῆς, ἐνούσης κατ' εὐθείαν τοῦ Ἕνομένον Βασιλείου μὲ τὴν Κύπρον. Ἡ συζήτησις προεκλήθη, ὡς γνωστὸν, ἀπὸ συναρρήστης ἔχθεσιν τοῦ ἐν τῇ νήσῳ Οἰζονομοκοῦ Ἐπιτρόπου τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπουργείου τῶν Ἀποικιῶν, ὅστις ἔξετάζων τὴν

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

πιθανότητα μιᾶς νέας Βρεταννικής υπηρεσίας, έθεωρε τὴν ἴδρυσίν της δυσχερή καὶ ἀπό τῆς ὑλικῆς πλευρᾶς, ἀσύμφορον.

Ἄγγελλεται ἡδη, ὅτι κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς βουλῆς τῶν Κοινοτίων, τῆς 27ης Μαρτίου, ὁ βουλευτὴς κ. D. G. Somerville ἐπήρθησεν, ἔαν ἡ αὐξησης τοῦ πληθυμαριοῦ τῆς Παλαιστίνης καὶ ἡ ζωηρότης τοῦ ἔξιτερικοῦ ἐμπορίου της ὅταν ἐδικαιολόγησαν τὴν καθιέρωσιν Βρεταννικῆς πρὸς τὰ ἔκει γραμμῆς, συνδυαζομένης μὲν κυβερνητικῆν ἐπιχορήγησιν, ὥστε εἰς τὰς προσεγγίσεις νά περιληφθῇ καὶ ἡ Κύπρος.

Ἐπειδόμενος τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ἀποικιῶν ἀπίγνητος ὁ Sir Philip Cunliffe Lister, τονίσας, ὅτι λόγῳ τῶν ὑφισταμένων συγκοινωνιῶν ἐνόπλων μεταξὺ Κύπρου, Ἀλεξανδρείας καὶ Πόρτ Σαΐδ καὶ τοῦ πυκνοῦ δικτύου γραμμῶν πρὸς τὴν Παλαιστίνην, δὲν ὅταν ἐστεργενὴς ἡ Παλαιστινικὴ κυβέρνησις εἰς τὴν διάθεσιν καὶ ἐτέρον ἐπιχορήγησεν διὰ νά ἔξασθαισις μίαν ἐπὶ πλέον ταπεική γραμμήν.

Όλλανδία

Κρίσιμος ἡ δέσις τῆς ναυτιλίας τῆς

Εἶναι ἡδη γνωσταὶ ἀπό τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» αἱ τελευταῖαι ἀδρόαι πωλήσεις Ὁλλανδικῶν σκαφῶν πρὸς διάλυσιν, καθὼς καὶ πρὸς τὰ Σοβιέτ διὰ περιττών ἐξαιτιώλλευσιν. Η ἀπὸ μηνῶν παραθυρηφάνεν συνεχῆς μειώσις τῆς Ὁλλανδικῆς κυριαρχίας, ἐξαιλούσθων εἰσέτι, προσεξάλλεσεν—ώς ἵτο τούτον—λόγῳ τῆς εὐρείας ἐπτάσεως τῆς, τὴν προσοχὴν τῶν ναυτικῶν καὶ πολιτικῶν κύκλων τῆς Ὁλλανδίας καὶ τοῦ τύπου. Τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὰ ἐθνικὰ ναυπηγεῖα σκάφη—γράφουν αἱ Ὁλλανδικαὶ ἐφημερίδες—προορίζονται κυρίως διὰ ἀλλοδαπούς, μολονότι δὲ διὰ αὐτῶν παρέζεται ἕργασία εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς χώρας καὶ ἀπασχολοῦνται πολλάκις ἔργατα καὶ τεχνίται, ἐν τούτοις οὐτε ἔνα σάφες δὲν προστίθεται εἰς τὴν ἐθνικήν ναυτιλίαν.

Μέγας ἀριθμός Ὁλλανδικῶν πλοίων ἐπωλήθη μέχρι τοῦδε πρὸς διάλυσιν καὶ πολλὰ ἄλλα εἰς Ἐλλήνας ἀγοραστὰς καὶ εἰς τὰ Σοβιέτ, τὰ δοπιὰ μάλιστα περὶ τὰ τέλη Μαρτίου ἥγρασαν ἐπτά σκάφη τοῦ Ὁλλανδικοῦ Λόδδο, τὰ ἀτρόπλαια «Breda» καὶ «Brielle» 9000 τ. εκαστὸν τῆς «Βασιλικῆς Ὁλλανδικῆς Εταιρίας» καὶ πέντε ἄλλα πλοῖα διαφόρων ἀλλων ἰδιοκτητῶν, ἐνῷ συγχρόνως διαπραγματεύονται καὶ τὴν ἀγορὰν μιᾶς ἀκόμη διωρεκάδος Ὁλλανδικῶν φορτηγῶν. Αἱ πωλήσεις αὗτης—γράφει τὸ Ὁλλανδικός τύπος—εἰναι γραφτηριοτικαὶ τῆς απογοητεύσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ οποίοι μὴ τυγχάνοντες οὐδεμιᾶς κυβερνητικῆς βοηθείας, παλαιόντες πρὸς τὰς γενικὰς δισχορείας καὶ ἀντιμετωπίζοντες τὰ γνωστὰ βάρη ἐν τῶν συναλλαγματικῶν διαφορῶν καὶ τῶν ὑπηρῶν Ὁλλανδικῶν μισθολογίων, προτιμοῦν νά πολιοῦν τὰ σκάφη των, ἀντὶ νά ὑφίστανται συνεχεῖς ζημιαίς. Εἰς τὴν διάσκολον αὗτὴν θέσιον εὑρίσκονται κυρίως οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν tramps φορτηγῶν, διότι αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν διαθέτουν τὰς «Συνδιασκέψεις» τῶν καὶ ἔχουν ὄργανων ἡδη «pools» ἀντιτεταλπούσια τοιουτόποις εὐνοίστωτέρας συνδήκασις καὶ δυνάμειν νά προσβαίνουν ἀκόμη καὶ εἰς ἀνανέωσιν τῶν στόλων των διὰ τῆς προσθήκης νεοναυπηγήμινων μονάδων ἢ τοῦ συγχρονισμοῦ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων των.

Αἱ ἀδρόαι πωλήσεις εἰς τὰ Σοβιέτ ἐπέσυραν τὴν προσοχὴν καὶ τοῦ Κοινοβουλίου, ἔνθα κατετέθη ἐπερώτησης διὰ τῶν ὑπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν, ἀναφερομένη εἰς τὴν δυνατότητα ἀπαγορεύσεως τῶν περιττού πωλήσεων. Κατὰ τὸν Ὁλλανδικὸν τύπον θεωρεῖται προβληματικὸν νά δεχθῇ ἡ κυβερνητική τῆς Χάγης τὴν προτεινομένην ἀπαγόρευσην, δεδομένου ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοτήται ἀντιδροῦν, ὑποδεικνύοντες, ὅτι γνωρίζουν αὐτοὶ καλλιτέρως παντὸς ἄλλου, ποιά τῶν εἰς τελευταῖαι σκαφῶν πρέπει νά πολιθσον.

Εἶναι ἔκτος ἀμφιβολίας—προσθέτει μία ἐφημερίδης τοῦ «Αμστερδαμ»—ὅτι τὰ τελευταῖα πωληθέντα σκάφη εἰναι ἀχρησταὶ ἐν τῷ πραγματικότητι καὶ οὐδεμιὰν ἐλλιπά συγκεντρώνουν ἐπιειδοῦς ἐκμεταλλεύσεως τῶν. Υπὸ τὴν Ὁλλανδικήν μάλιστα σημαίαν εἶναι βέβαιον, ὅτι

θ' ἀπέφερον ταῦτα ζημιάς εἰς τοὺς κατόχους των, ἔκτος ἐὰν μόνον ἡ Ὁλλανδικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νά ἀκολουθήσῃ σύστημα προστατευτικῶν ἐπιχορήγησεον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὥμιος αἱ πωλήσεις συνεχίζονται, τὰ δὲ Σοβιέτ ἥγονα ποσαν καὶ ἄλλα Ὁλλανδικὰ σκάφη, ἐν οἷς καὶ τὸ «Mij» 8670 τ. γρεός, φορτίου 13.878 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1921. Ἐπίσης Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἥγρασαν τὸ Ὁλλανδικὸν ἀπὸ «Amsterdam» τ. γρεός 7352, φορτίου 14.100 τ. καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1922.

Ἄπὸ τὸν ἐκφωνηθέντα ἐνώπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν Ὁλλανδῶν ἐφοπλιστῶν λόγον τοῦ κ. De Monchy, προέδρου τῆς «Ενότητος» τῶν, παραλαμβάνοντες τὰ κυριώτερα σημεῖα, τὰ παρέχοντα μίαν σαφῆ εἰπόνα τῆς σημερινῆς δυσχεροῦς θέσεως τῆς Ὁλλανδικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Η «Ενότητος τῶν Ὁλλανδῶν ἐφοπλιστῶν»—εἶπεν ὁ κ. De Monchy—ύπηρξεν ἀνέκαθεν ἀντίθετος τοῦ Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ καὶ τῶν ἐπιχορήγησεων, ὑπερθερμὴ δημος νά ζητήσῃ πρὸς δεκαμήνου ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν τὴν λῆψην προστατευτικῶν μέτρων, ὅπως ἀναγκαιόθη ἡ ἐπιτίθεσις καὶ παρεμποδισθῇ ἡ διολογιοτική καταστροφὴ τῆς Ὁλλανδικῆς Ναυτιλίας.

Οἱ Ὁλλανδοὶ ἐφοπλισταὶ ἐγχώριους ἀπολύτως τὰς καταβαλλομένας προσπαθείας ὑπὸ τῆς «International Shipping Conference» διὰ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν καὶ τὴν προσαμογήν τῆς προσφορᾶς πρὸς τὴν ζήτησιν.

Χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν, εἶπε, τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας οἱ ναῦλοι τοῦ Πλείτε ἐβελτιώθησαν ἐπιστημότητας, τὰ δὲ ἐπιτενχθέντα ἵσαντο πιπερικά ἀποτελέσματα παρόνθισαν τους ἐνδιαφερομένους εἰς τὴν σύναψιν δημοίας συμφωνίας διὰ τὰς ἐκ Μόντρεαλ καὶ Λίντσαλιας φορτώσεις. Η «Ενότητος τῶν Ὁλλανδῶν ἐφοπλιστῶν» εἶναι ἀποφασισμένη νά ὑποβοηθήσῃ τὰς προσπαθείας ταῦτας διὰ δύον τῶν μεσοφορέων, μολονότι τὸ καταστατικὸν της δεῖ τῇ ἐπιτρέπει νά προχερώσῃ τὰ μέλη της εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῶν συναρμότων σχεδίων. Η «Ὀλλανδική συνεργασία ἐπομένως θά είνε προσωριτική.

Ο διαλητής ἔξεργασθη, ἐν συνεχείᾳ μὲν ἀρχετίην ἀπαισιοδοξίαν διὰ τὸ μέλλον την Ἐθνικής Ναυτιλίας. Ο Ὁλλανδικὸς Ἐμπορικὸς στόλος, εἶπεν, ἐπλήγη ἀπὸ τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομικήν κρίσιν βαρύτερον ἀπὸ τὸν στόλον κάθε ἄλλης Χώρας, ἀρκεῖ νά λεχθῇ μόνον ὅτι ἀπὸ τὸ 1931 ἡ διαρροή μείωσις τῆς χωρητικότητας ἐφθασεν ἡδη εἰς τὰς 500.000 τόννων τους. Ο πιστωτικὸς ἡμικρατικὸς ὁργανισμὸς «Benas» ἐπέτρεψε πράγματα εἰς πολλὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις νά ἐπιζήσουν, πάντως δημος—έτοιμον ὁ De Monchy—διὰ νὴ μὴ προστῆ ἔνα ἀνεπανόρθωτον κλονισμὸν ὁ ναυτιλιακὸς ὁργανισμὸς τῆς Ὁλλανδίας, δὲν ἀρχοντικοὶ πιστώσεις. Η θέση τῶν tramps, κυρίως, ἀποβαίνει καθ' ἡμέραν καὶ περισσότερον ἀνησυχητική.

Τελευταῖαι, αἱ πωλήσεις Ὁλλανδικῶν σκαφῶν εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστὰς προσέλαβον ἀσυνήθη ἐκτασιν, ἔαν δὲ δὲν ληφθοῦν ἐπειγόντα μέτρα, ἡ Ὁλλανδική φορτηγὸς Ναυτιλία κινδυνεύει νά ἀφανισθῇ διοσχερῶς. Εἶναι ἐν τούτοις δυνατόν—κατέληξεν ὁ διαλητής—νά διατηρήσῃ ἡ Ναυτιλία τὴν δύναμιν της εἰς τοὺς σημερινοὺς αὐτῆς ἀριθμούς. «Ελπίζω», εἶπεν, ὅτι τὸ Κράτος, τὰ ὅποιον παρέσχε τὴν ἐπίσημην δημόσιων, διὰ προτίθεται νά προστατεύῃ πάν δὲ, τι εἶναι «οἰκονομῶς βιώσιμον», θά συμφρονήσῃ μὲ τὴν γνώμην μας, μολονότι ἀπομένει νά πληροφορηθῶμεν σαφέστερον τί τάχα ἔννοει τὸ Κράτος μὲ τὴν φράσιν «οἰνονομικῶς βιώσιμον».

Αἱ τελευταῖαι ἐκ Χάγης τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι κατηρτίσθη καὶ κατετέθη εἰς τὴν Ὁλλανδικήν βιούλην τὸ Νομοσχέδιον, τὸ προβλέπον τὴν παροχὴν ὑλικῆς κρατικῆς ἀρωγῆς εἰς ἐνίσχυσην τῆς Εθνικῆς ναυτιλίας. Εἰς τὸ Νομοσχέδιον δέν περιλαμβάνεται καρμία διάταξις σχετική μὲ τὴν ὑποστήριξην τῶν ναυπηγείων, ἀπίνα κατασκευάζοντας μικρὰ σκάφη, ὁρίζεται, ὅμως, ὅτι ἡ πρὸς αὐτὰ ἀρογὴ θὰ διασανονισθῇ ἐκ τοῦ Κεφαλαίου τῶν δημιουρίων πρὸς περιστολὴν τῆς ἀνεργίας. Αἱ κύρια γραμμαὶ τοῦ Νομοσχέδιου ἀναφέρονται εἰς τὴν τόνωσιν τῆς Ὁλλανδικῆς ναυτιλίας τῶν tramps ἀφ' ἑνὸς καὶ εἰς τὴν ὑποστήριξην ἐξ ἄλλου τῆς Holland—America Line. Η τελευταῖαι αὐτὴ ἐταιρία, λαμβάνοντα πίστωσιν 8.000.000 φιορινίων, θὰ δυνηθῇ νά προβῇ εἰς τὴν ναυπηγήσιν τὸ περιφερειανό.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 3466 & 3467 **ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
Α. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

NIKOLAIDIS Γ' ΔΗΣ & Σ^{IA}

EN AMBERSEN,

'Ο αρχαιότερος Ελληνικὸς Οίκος ἐν Βελγίῳ

NICOLAIDIS & C^O

ANVERS (BELGIQUE)

SHIPBROKERS AND AGENTS

Teleg. NICOLAIDIS-Anvers

Teleph: 21039 & 28834

ον «Prinsendam», τύπου «Statendam», 30.000 τ. γκρός περίπου, χάριν της άρτιωτέρας και έπι ουγγαροτιμένων βάσεων ξενηπορετήσεως της ταχτικής γραμμής Ρόττερνταμ—Νέας Υόρκης.

Ο ανταγωνισμός Αμβέρσης—Ρόττερνταμ

Τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Ρόττερνταμ ἀπησχολήθη κατὰ τὴν τελευταῖαν αὔτοῦ συνεδρίασιν μὲ τάς δυσχερείας, ἀτίνας προβλέπεται ν' ἀντιτωπίσῃ ή κίνησις τοῦ λιμένος τούτου ἐκ τῆς ηποτιμήσεως τοῦ Βελγικοῦ νομίσματος. Οἱ λιμήν τοῦ Ρόττερνταμ ἔτοι μάρτιος τῶν Βελγικῶν, θεωρεῖται δέ βέβαιον, ὅτι θά ἔποτε καταστρεπτικάς τὰς συνεπείας ἐκ τῆς προκυψάσης ἥδη εἰς βάρος τῆς κινησίας τοῦ συναλλαγματικῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους τῶν λιμενικῶν ἔξδων. Υπολογίζεται δὲ, παρὰ τὴν πιθανήν μικρότερην αὐξήσιν τῆς μισθοδοσίας τῶν Βελγικῶν λιμενεργατῶν, ὅτα τὰ ἄλλα ἔξδω τῶν Βελγικῶν λιμένων θά μειωθοῦν κατὰ 28 οὐδ., κατὰ 100, δηλαδή, ποσοστὸν πρὸς τὴν ἔκπτωσιν τοῦ Βελγικοῦ φράγκου ἔναντι τῆς κενοῦσσεως.

Οἱ λιμήν τοῦ Ρόττερνταμ—ύποστηγεῖσσον οἱ κύκλοι τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου—οὐδεὶς ν' ἀκολουθήσῃ τὴν τοιαύτην ἔκπτωσιν, θὰ ἐπέρει δέν προκειμένην νά μειωθοῦν τὰ πλοιαρικά ἐν αὐτῷ δικαιώματα κατὰ 80 οὐδ., τὰ λιμενικά τέλη κατὰ 30 οὐδ., καὶ τὰ λιμενεργατικά ἡμερομίσθια κατὰ 50 οὐδ.. Τούτο δημοσίευται ἀνέφικτον, ἐφόσον ἡ Ὀλλανδική κυβέρνησις δὲν θὰ προσέφενεν εἰς μέτρα ὑποτιμήσεως τοῦ κόστους τῆς ζωῆς, ὅπερες νά διευνολύνῃ τὴν μικράν ὑποτιμήσιν τῶν λιμενικῶν δαπανῶν. Απομένει δὲν γεγονός, ὅτι ὁ μεταξὺ τῶν δύο τούτων μεγάλων λιμένων τῆς Βορείο—ηπειρωτικῆς Εὐρώπης ὑφιστάμενος ἀνταγωνισμός ἔτι περισσότερον θὰ ὀξευνθῇ καὶ διὰ τελικῶν τὸ Ρόττερνταμ θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν Ἀμβέρσαν εἰς ἔκπτωσις τῶν λιμενικῶν τιμολογίων.

Σοβιετική Ρωσία

Ἡ ἐνίσχυσις τοῦ «Σόβτοργκφλοτ»

Παραλλήλως πρὸς τὴν τόνωσιν ὀλῶν τῶν βιομηχανιῶν ξηρᾶς καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς, σοβαρὸν κατέβαλεν ἀπό τίνων ἑτοῖς προσπάθειαν ἡ κυβέρνησης τῆς Μόσχας διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας καὶ τὴν δημιουργίαν ἴσχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου, δυναμένου νά καλύψῃ οικιανικὸν ποσοστὸν τῶν διά θαλάσσης Σοβιετικῶν μεταφορῶν. Αἱ πιστώσεις ἀξιολόγων κονδύλων διὰ τὴν ὄργανων καὶ συμπλήρωσιν τῶν ναυτιγείων παρείχοντο ἀφθόνως εἰς τοὺς τοπικοὺς ὁργανισμούς, χωρὶς ὅμως καὶ ν' ἀποφέρουν τὰ ἐπιδιοκόμενα ἀποτελέσματα, συνεπείᾳ, κυρίως, τῆς ἐλλείφεως τεχνικοῦ προσωπικοῦ καὶ ἐπιτείων ἔργατων συνεργειῶν. Λἱ Ρωσοῖς καὶ ναυτιγείωσις συντελοῦντο μὲ βραδύτητα, τὰ σπάρη, ἀποπερατώμενα, παρέμενον ἐπὶ διολυκήρους μήνας εἰς τὰς ἐσχάρας ἐν ἀνάμονῃ τοποθετήσεως τῶν μηχανῶν τῶν, καθελκύμενα δὲ καὶ συμπληρωμένα, ἐνεργάτιαν παντοίας ἐλλείφεις καὶ συνχάνη ἐπανήρχοντο, μετά τὰ πρῶτα αὐτῶν ταξίδια, εἰς τὰ ναυτιγεία δι' ἐπισκευάς.

Οταν τὰ Σοβιέτ ἐπείσθησαν περὶ τοῦ ἀδυνάτου τῆς πραγματοποιήσεως μιᾶς ίδικῆς τῶν ικανοποιητικῆς παραγωγῆς πλοίων, ἐστράφησαν εἰς τὸ ἔξτρεισκὸν καὶ ἐπεδίδονταν τὴν τοποθετήσιν παραγγελῶν ἐπὶ πιστώσει. Πράγματι, ἐδόθησαν παραγγελίαι τινές εἰς Σανδινιανού-

κά, Ὁλλανδικά καὶ Δανικά ναυτιγεία, ἵσαν ὅμως αὗται τόσον ὀλίγαι καὶ ἀνεφέροντο εἰς «εἰδικά» σκάφη, ὅπερες δὲν ἐλέγετο δι', αὐτῶν τὸ πρόβλημα τῆς ναυτιλίας αὐταρκείας τῶν Σοβιέτ. Ἐφημόρθη τότε τὸ σύστημα τῆς ἐπί πιστώσει ἀγορᾶς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένων πλοιῶν, ἥπικίας μέχρι 15 ἑτοῦ τὸ πολλ. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, εὐνοούσης καὶ τῆς Παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως καὶ τοῦ μεγάλου ὅγκου τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος, ἡ Σοβιετική Κυβέρνησης κατώρθωσε γά τέπαυξηση τὸν ἐμπορικὸν στόλον μὲ ἀρκετά Ἀμερικανικά, Ἀγγλικά, Γερμανικά καὶ Σανδινιανικά σκάφη. Τὸ παρελθόν ἔτος, ἥγόρασαν 35 φορτηγά πλοῖα, δύλιγης χωρητικότητος 101.310 τ. γκρός καὶ 140.000 τ. φορτίου περίπου.

Ἄπο τῶν πρώτων ὅμως ἡμερών τοῦ ἀρχαμένου τέοντος τὰ Σοβιέτ ἐπέδειξαν ἔτι μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον εἰς νέας ἀγοράς, κυρίως φορτηγῶν tramps, μικροῦ καὶ μετρίου μεγέθους, ἐσχάτους δὲ ἥρχουσαν νὰ προβαίνουν καὶ εἰς τὴν ἀγοράν ἐπιβατηρίγον ὑπερωκεανίων καὶ μεγάλων μικτῶν σκαφῶν γραμμῆς, μὲ ἔκδηλον τὴν τάσην τῆς καθιερώσεως πρὸς ὅλα τὰ ἐνδιαφέροντα ξένα ἐμπορικά κέντρα ταχικῶν γραμμῶν. Λί κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1935 πραγματοποιηθεῖσαν ἀγοραὶ, ὑπερέβησαν κατὰ πολὺ τὰς δι' ὀλόκληρον τὸ 1934 ἀγοραὶ, φθάσασαν εἰς 44 ἐν ὅλῳ σκάφη 136.170 τόννων γκρός καὶ 205.133 τόννων φορτίου. Εἰς τὰς ἀγορὰς ταύτας περιλαμβάνονται καὶ τρία νεωτέρας ἥπικίας Γερμανικά ναυαγοσωστικά («Ajax», «Atlas», καὶ «Seemore») χωρητικότητος 1096 τ. γκρός. Τὰ ἀγορασθέντα πλοῖα προήγουντο ἀπὸ τὰς ἀκολουθους τὰς ναυτιλίας:

Όλλανδικά	ά.)π	19	τ. γκρ.	77.317	καὶ d.w.	130.342 τ.
Ἀγγλικά	>	7	>	31.633	>	40.456 >
Γερμανικά	>	10	>	14.116	>	23.038 >
Φινλανδικά	>	3	>	6.560	>	11.047 >
Σουηδικά	>	1	>	3.694	>	6.500 >
Βελγικά	>	1	>	1.754	>	3.750 >
	>	41	>	135.074	>	205.133 >
Ναυαγοσωστικά	>	3	>	1.096	>	— >
Σύνολον	>	44	>	136.170	>	205.133 >

Ἄπαντα τὰ ἀγορασθέντα Γερμανικά σκάφη, ἵσαν χωρητικότητος γύρῳ τῶν 1450 τ. γκρός καὶ 2400 τ. φορτίου, εἰδικὰ ἀνθρακοφόρα, ἐνῷ τὰ περισσότερα ἐπὶ τῶν ὑπολοίπων σκαφῶν, κατάλληλα διὰ μεταφορᾶς φορτίων ξύλειας, ἵσαν χωρητικότητος 5500 ἐώς 6800 τόννων d.w. καὶ δύο μόνον ἵσαν 7200 τόννων τὸ ἐν καὶ 8600 τ. τὸ ἔτερον.

Ἀναλυτικότερον, ὃ δύναμις τοῦ πίνακα πίνακας τῶν ἀγορασθέντων κατὰ τὸ α'. Ζητεῖν τῷ ἔτους ὑπὸ τῶν Σοβιέτ σκαφῶν, ἔχει ὡς ἔχει:

Ο λανδικά

Bellatrix	τ. γκρ.	3549	Leeghwater	τ. γκρ.	3618
Breda	>	6906	Minnewater	>	3771
Brielle	>	6908	Molenwater	>	3683
Dijkwater	>	3611	Mij	>	8670
Gaasterland	>	3464	Noord	>	2485
Galgewater	>	3770	Oudewater	>	3683
Hagno	>	3288	Procyon	>	3566
Hardenberg	>	3160	Thuban	>	3566
Larenberg	>	3210	Tiba	>	2864
			Zuartewater	>	3545

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

ΤΑΧΕΙΔΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,,

ΤΟΝΝΩΝ 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΔ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Γερμανικά

Breitenburg	τ. γρο. 1351	Jersbek	τ. γρο. 1440
Catania	> 1455	Malaga	> 1410
Curslack	> 1433	Messina	> 1470
Goldbek	> 1432	Neapel	> 1347
Hasselburg	> 1352	Reinbek	> 1426

Λοιπαὶ σημαῖαι

Αγγλικά	Φινλανδικά
Age	τ. γρο. 4718
Dar. Dawson	> 3108
Essequibo	> 8489
Misley Hall	> 5284
Molton	> 3063
Pilton	> 3091
Rockliff	> 3880
	Brabant
	> 1754

Μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων σκαφῶν περιλαμβάνεται τὸ Ἀγγλικὸν ὑπεροχεάνιον «Essequibo» 8489 τ. γροδός, καθὼς καὶ τὰ μεγάλα μικτά Ὀλλανδικά πλοῖα γραμμῆς «Mij», «Breda» καὶ «Brielle». Τὸ λιδαίτερον ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἔχεται εἰς τὴν ἀπόφασιν τῶν Σοβιέτων τῶν ἐγκαινιάσουν προσεχῶς μίαν ταυτικὴν ὑπεροχήν μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς «Απο» Ἀνατολῆς διὰ τὴν μεταφοράν ὅχι μόνον φορτιών, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ ἐμψύχου καὶ ἀφύγου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, βάσει τῶν κυβερνητικῶν δημητρίων.

Τὸ ἔργον τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1935

Εἰς τὸ συγκροτηθὲν τελευταῖον εἰς τὴν Μόσχαν συνέδουμεν τῆς κεντρικῆς ἐπιτροπῆς τῶν ναυτεργατικῶν ἔνστατων τῆς Σοβιέτικῆς Ρωσίας, διὰ τοῦ Επίτροπος Παπούωφ παρέσχε μερικάς ἐνδιαφερούσας πληροφορίας διὰ τὸ μεταφορικὸν ἔργον, τὸ ὄποιον θὰ ἐπιδιοίῃ γάρ νὰ πραγματοποιήσῃ ἡ Σοβιέτικη Ναυτιλία κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἡ ναυτιλοΐα, εἰπεν ὁ ὄμιλητης, ἥνοιξε τὸ 1934 ὑπὸ συντήκας σκληράς, διότι τότε εἶμενα ὑποχρεωμένοι νὰ μεριμνήσουμεν ὅχι μόνον διὰ τὴν πρόσδοτον τῶν μεταφορῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ ἐμψύχου καὶ ἀφύγου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, βάσει τῶν κυβερνητικῶν δημητρίων.

Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἡ ναυτιλοΐα ἀνοίγει ὑπὸ οἰωνούς αἰσιωτέοντος. Τὸ πλωτὸν ὑλικὸν ἐπλούτισθη σημαντικῶς καὶ ἡ ἐν γένει ὁργάνωσις συνεπεληφθῆ ἐις ἱκανοποιητικὸν βαθμὸν. Ἐπίτελεται τοιουτοῦτός—κατὰ τὸν Ἑπίτροπον Παπούωφ—ὅτι αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ διὰ Σοβιέτικῶν σκαφῶν θὰ φύσουν ἐφέτος εἰς τὰ 26 ἔκατ. τόννων ἐπιπρεψάτων, δεινύνουσαν αὐξῆσον κατὰ 39.5 οἰον τὸν 1934. Ὁ στόλος τῆς Βαλτικῆς προβλέπεται νὰ μεταφέρῃ 1.971.000 τ., διὰ τοῦτο τῆς Μαύρης Θαλάσσης 2.671.000 τ. καὶ ὁ στόλος τῶν τάνκερ 3.200.000 τ.

Ἡ κίνησις τῶν φροτίων εἰς τοὺς Σοβιέτικους λιμένας προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 56.745.000 τ., θέλει δὲ καταβλῆσθη προσπάθεια ἐνισχύσεως τῶν μηχανικῶν μέσων φροτερφορτώσεως καὶ βελτισμοφορίας τοῦ τεχνικοῦ ἐπιπέδου τῶν λιμενεργατικῶν σηματείων, ὥστε νὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ μέλλον αἱ σοβαραὶ ἡμεραργίαι τῶν πλοίων, αἴτινες τόσας προκαλούν δημιαὶ εἰς τὴν Σοβιέτικην Οἰκονομίαν. Θὰ ἐπιδιοχῇ ἀπόμινα καὶ ἡ ῥιζικὴ βελτίωσις καὶ τῶν δι᾽ ἐπιβάτας θαλασσίων ἀνησυχίων.

Χάριν τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως—κατέληξεν ὁ Ρώσος Ἑπίτροπος—θὰ δαπανηθοῦν ἐφέτος 181 ἔκατ. φουβλίων, ἥναντι 123 ἔκατ. τοῦ π. ἔτους, ἡ δὲ κατανομὴ τοῦ κονδύλου τούτου προβλέπεται τὴν διάθεσιν 78 ἔκατ. φουβλίων διὰ νέας ναυπηγήσεις καὶ ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς, 27 ἔκατ. δι᾽ ἐπισκενάς, 23 δι᾽ ὑδροτεχνικὰς ἐγκαταστάσεις, 11 δι᾽ ἐργατικὰς κατοικίας καὶ 9.6 ἔκατ. φουβλίων δι᾽ αὐξῆσιν τῶν μισθοδοσιῶν.

Τὸ δίκτυον τῶν δαλασσίων γραμμῶν

Εἰς τὸν Σοβιέτικον τύπον ἀναφέρεται ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ Σοβιέτικην σημαίαν πλοίων, ἀπόνα πρόσκειται τὰ χορηφοποιηθεῖσαν ἐφέτος εἰς τὰς ἑκατόντα περισσότερα τὸν 1935.

Οσον ἀφορᾷ τὸν Σοβιέτικον στόλον τὸν ἐργαζόμενον μεταξὺ λιμένων τῆς «Απο» Ἀνατολῆς, ἀναφέρεται, ὅτι κατὰ τὰ τοιά τελευταῖα ἔτη ἀδιπλασιάσθη ἡ χωρητικότης τοῦ ἀνεργομένης ἥδη εἰς σκάφη 172.000 τόννων. Τὰ πλοῖα ταῦτα μετέφερον κατὰ τοὺς ἔνδεκα μῆνας τοῦ π. ἔτους 720.000 τ. ἐμπορεύματον, καθ᾽ ὃν στηγμήν τὰ ὑπὸ ἔναντι σημαίας πλοῖα, ἀπόνα τὸ 1932 είλον μεταφέρει 400.000 τ. μεταξὺ Ρωσικῶν λιμένων τῆς «Απο» Ἀνατολῆς, οὐδεμίαν σχεδὸν είλον συμμετοχήν εἰς τὴν κύνησην ταύτην κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

Τὸ Σοβιέτικον συμβούλιον Ἐργασίας καὶ Ἐθνικῆς Ἀμύνης, τὸ ὄποιον ἀποφασίζει καὶ συγχρόνως κατευθύνει τὰς πράξεις ὅλων τῶν τοπικῶν Ἑπιτροπειῶν, ἐπεξιώσεων εἰς τὴν συνεδρίασίν τοῦ τῆς 25ης Μαρτίου τὸ σχέδιον δημιουργίας ἐντός τοῦ 1935 μᾶς γραμμῆς εἰς τὴν Ἀρκτικὴν Θάλασσαν μεταξὺ Ἀρχαγγέλου καὶ τῆς Χερσονήσου τοῦ Τσουκτόκοι, κειμένης ἔναντι τῶν ἐκβολῶν τῶν μεγάλων ποταμῶν τῆς Σιβηρίας. Ἡ γραμμὴ αὐτῆς, ἡ οποίας ἐπαρκῶς ἐμελετήθη κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη ἀπὸ τῆς ἐπιστημονικῆς καὶ τῆς ἐμπορικῆς αὐτῆς πλευρᾶς, διὰ τῶν ἀποτολῶν τοῦ «Tcheliuskin» καὶ τοῦ «Sibiriaikov», κρίνεται ως λίαν ἐξυπηρετική τῆς διονέν αὐξανομένης Σιβηρικῆς παραγωγῆς.

Ο λιμὴν τοῦ Λένινγραδ

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν πρόκειται νὰ ἐօρτασθῇ—κατὰ τὰς ἐκ Μόσχας πληροφορίας—ἡ διετηρίας τοῦ λιμένος τοῦ Λένινγραδ. Ἀναφέρεται ἐπ᾽ εὐκαιρίᾳ, διότι ὁ λιμὴν οὐτος, ως ζωτικός ἀνακανισθεῖς ἐπὸ τῶν Σοβιέτων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἀπέβη ὁ μέγιστος τῶν Ρωσικῶν λιμένων, ὁ κύριος τῶν ἐργασιῶν τοῦ 433.000 τόννων ἐμπορευμάτων τὸ 1921, ἐφθασεν εἰς 4.400.000 τόννους κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Η διώρυξ Morskoi, ἡ οποία ἔνωνται τὸ Λένινγραδ μὲ τὸν ζόλπον τῆς Φινλανδίας, ἐξεβαθύνθη ἐπαρκῶς, ὁ δὲ λιμὴν διαθέτει σήμερον θέσεις διὰ 209 στάρφη ἐπὶ προγνωματικῶν συνολικού μήκους 12 γιλιομέτρων, αἵτινες ἔχουν ἐργοπλῆθη μὲν φορτοεκφορτώσεων, τελευταῖς δὲ ἐπλούτισθη μὲν πενταστόφορον «σιλό» καὶ μὲν ἐγκαταστάσεις καθαρισμοῦ τῶν γεννημάτων. Χάρις εἰς τὰς εὐκολίας διὰ τὴν ἔχαγην τῶν οιτηρῶν, δύνανται νὰ φορτώνουν σήμερον εἰς Λένινγραδ τέσσαρα πλοῖα ταύτων δύναμεν.

Αἱ ἔξαγωγαὶ γαιανυθράκων

Συμφώνως πρὸς τὰς Ρωσικὰς προβλέψεις, ἡ ἐφετεινὴ παραγωγὴ τῆς Σοβιέτικης ἀνθρακοβιομηχανίας ἐπλήστεται νὰ τονωθῇ κατὰ ποσοστὸν 20 οἰον διὰ τοῦ π. π., φυδόνουσα εἰς τὰ 119 ἔκατ. τόννους ἔναντι παραγωγῆς 92 ἔκατ. τόννων τὸ 1934 καὶ ἔξισον μέντην οὐτῷ πρὸς τὴν γαιανυθρακοπαραγωγὴν τοῦ Βελγίου. Παραλλήλως πρὸς τὴν αὕτην, θέλει ἐπιδιοχῆθη ἡ μείωσις τοῦ κόστους παραγωγῆς, ὥστε ὁ βιομηχανίας οὗτος κλάδος ν' ἀποβῇ αὐτάρκειας καὶ νὰ μὴ ἔχῃ εἰς τὸ ἔχεταις ἀνάγκην ἐνισχύσεων.

Πρὸς τὸν σχόλιον αὐτὸν ὑπόδαμεται καταλλήλως ὁ συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἐκστασιοῦ Ρώσων ἀνθρακωρύχων καὶ τῶν μηχανικῶν τῶν δυνατῶν, γάρις εἰς τὸν ὄποιον ἡδυνήθη, ὡς λέγεται κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὸ ἀνθρακωρύχειον Arlen, τοῦ Donbas, νὰ ἐπερθῇ τὸ σχέδιον κατὰ 10 οἰον διὰ τὴν ἀνόρχευτην καὶ 19 οἰον διὰ τὴν κατασκευὴν τεχνικῶν ἔργων, βελτιωθέντος τοῦ 13 οἰον καὶ τοῦ ἐν αὐτῷ ἐπιπέδου τῆς ἐργασίας. Δώδεκα ἄλλα ὄργανα τῆς Ιδίας περιοχῆς, καθὼς καὶ ἔτερα ἀλλαχοῦ, ἀπέδωκαν ἴγανοποιητικά ἀποτελέσματα. Δέοντος νὰ τέσσαρα τελευταῖα ἔτη 2622 ἔκατ. φυδίλων διὰ τὴν γαιανυθρακοβιομηχανίαν τῆς καὶ ὅτι κατὰ τὸν δύο πρώτους μῆνας τοῦ 1935 αἱ προβλέψεις ἐπαγματοποιήθησαν κατὰ ποσοστὸν 14 ἔως 15 οἰον ἐπὶ τοῦ ἐπτάσιου σχεδίου, μολονότι δὲ ὑπερέβησαν κατὰ 10 οἰον τὰ ἀντίστοιχα περιουσιανά ἀποτελέσματα, δὲν παρέχουν ἐν τούτοις βασικά δεδομένα διολογηθείσεως τῶν Σοβιέτικῶν προβλέψεων.

Σουηδία

Στροφὴ πρὸς τὰς ἐπιχορηγήσεις;

Εἰς τὴν πρὸ τινῶν ἡμερῶν συγκροτηθεῖσαν εἰς τὴν Στοκχόλμην γενικὴν συνέλευσιν τῶν Σονηδῶν ναυτικῶν πρακτόδων καὶ ναυλομετριῶν συνεζητήθη ἐν ἐπτάσει ἡ κρίσιμος θέσης τῆς Σονηδίκης Ναυτιλίας, κατόπιν τῆς ἐντάσεως ὑπὸ τὴν ξένων κρατῶν τῶν προστατευτικῶν ὑπέρ τῆς τελευταῖας των μέτρων καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν μεταφορῶν τοῦ ὑπερθαλασσιοῦ ἐμπορίου. Κατὰ τὴν συνέλευσιν γενικὴ ἐξεδιλλώθη ἡ γνώμη, ὅτι ἡ καθαρός φορτηγὸς ναυτιλία κυριεύει τὸν άνισον ἀγῶνα κατὰ τὸν ἐπιχορηγούμενων πλοίον είνει καταδίκην χωρίς τὴν Κρατικὴν ἀρρώστην νὰ ἔργησεν.

Υπὸ ναυτικῶν τινῶν κύρων ἐργούθη ἡ ίδεα, πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ Κρατικοῦ παρεμπιστούμενος εἰς τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας, ὅπως ἀνεξαρτήτως τῶν ἐνεργειῶν τῆς Διαστέγματος τοῦ Λονδίνου, ἀναλάβουν οἱ Σονηδοὶ ἐφοπλισταὶ τὴν προσπάθειαν τῆς «φασιοναλιζασίου» τῆς Σονηδίκης φορτηγοῦ χωρητικότητος. Μία τοιαύτη συμφωνία, ἔστω καὶ ἔξαρτωμένη ἀπὸ τὴν προσαρτεύσην συμμετοχῆς τῶν ἐνδιαφερομένων, θὰ δούντων κατὰ τὸ πολὺ νὰ βελτιώσῃ τὴν δύσκολον θέσην τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τῆς ἀποτοπῆς τοῦ ἐνασκούμενου προβλήματος μεταξὺ τῶν ἐντυπωτικῶν πλοίων.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Σονηδίκη κυριεύει τὸν ἐπαλέσεος τοῦς ἐργατικούς πλευτούς τοῦς σημαντικούς τῶν λιμένων τοῦ παρελθόντος τοῦ 1920. Είναι δεδομένον μάλιστα ὅτι ἡ Σονηδία ἀποτελεῖ τὸ πρώτον Σκανδιναντίδιον κράτος, τὸ ὄποιον τείνει νὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν ἐλευθέρων ναυτιλιακής ἐργασίαν διὰ τὰ σφραγῖδια εἰς τὴν ἀποδοχὴν των σύμμετοχων.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

Μαριούπολις - Όδησσός - Νικολάϊεφφ- Χερσών - Θεοδόσια-
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' ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

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

"NAYTIKA XRONIKA,"

ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΤΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "XRONIKA"

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

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Κατασχέσεις ωμουσκών

Την δην 'Αρπαλίου, δυνάμει τοῦ σχετικοῦ 'Αναγκαστικοῦ Διατάγματος, κατεσχέθησαν ύπό τοῦ λιμεναρχείου Πειραιῶς ύπερ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου τὸ ναυαγωστικόν «Άγιος Γεώργιος» τ. γκρός 165 καὶ τὰ ψυκούλα «Αλέξανδρος», «Βασιλική», «Εὐτυχία», «Ζωοδόχος Πηγή», «Κωνσταντίνος» καὶ «Μαρία». Μετὰ τὴν ἀθώωσιν τοῦ κ. Ν. Βενιζέλου, ή κατάσχεσις ἥρθη.

Άγοραπωλησίαι

Τὸ μικρὸν φορτηγὸν ἄπαντα «Γεώργιος Καραβίας» 132 τ. γκρός ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Εμμ. Γ. Καραβία εἰς τὸν κ. Μηνᾶν Μαντανίδην ἀντί τιμῆς 500.000 δρ.

— Έπίσης τὸ φορτηγὸν «Ιουλία» τ. γκρός 3742, φορτίου 6300 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1908, ἀργοῦν δὲ εἰς τὴν Σύρον ἀπὸ τῆς 30ῆς Ιανουαρίου, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Η. Χατζηλία εἰς τὸν κ. Ηλίαν Συλλάν ἀντί 6500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο πρόσκειται ν' ἀντικαταστήσῃ τὸ ἀργοῦν ἀπό τῆς 2ας Ιουλίου 1934 εἰς τὴν Γένοβαν φορτηγὸν «Μιχαλίος Σύλλας», ὅπερ καὶ θὰ πωληθῇ πρὸς διάλυσιν.

Νηολογήσεις ἀτμοπλοίων

Ένηλογήθησαν εἰς Πειραιᾶ τὰ φορτηγά «Μαρίνος» τ. γκρός 436 (τοῦ 1902) τοῦ Μ. Καραγεώργη καὶ «Μαρίκα Πρωτοπατά» τ. γκρός 4447 (τοῦ 1915) τοῦ κ. Πάνον Α. Πρωτοπατά.

Μεταγραφαὶ φορτηγῶν

Μετεγράφησαν ἔξι "Ανδρους εἰς Πειραιᾶ τὰ φορτηγά «Τάσσος» (εε. «Νικόλαος») 3633 τ. γκρός, τοῦ κ. Εμμ. Α. Καραβία καὶ ἐκ Λονδίνου εἰς Πειραιᾶ τὰ φορτηγά «Άγιος Σπυρίδων» 1476 τ. γκρός τοῦ κ. Ηλία Π. Αγγελή, «Γρηγόριος Κ. Ι.Ι.» τ. γκρός 2516 τοῦ κ. Περ. Γ. Καλλιμανούπολην, «Ἐλένη Νικολάου» 4528 τ. γκρός τοῦ κ. Ν. Γ. Νικολάου κ.λ.π., «Ζερμαΐνη» 5216 τ. γκρός τοῦ κ. Στυλ. Καστάνου κ.λ.π. καὶ «Πεσσάδες» τ. γκρός 1957 τοῦ κ. Ληρ. Ν. Βαλσαμάκη.

— Έπίσης μετεγράφησαν ἔξι Λονδίνου εἰς Πειραιᾶ τὰ τάνκες «Ιωνία» 5845 τ. γκρός, καὶ «Ιωσηφόγλου» 4679 τ. γκρός, τοῦ κ. Σωτ. Χ. Ιωσηφόγλου, καθὼς καὶ τὰ κατασχέθηντα ύπό τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου δεξαιενόπλους τῆς κ. Μαρίκας Κ. Βενιζέλου «Ναυτικά» 5005 τ. γκρός καὶ «Νικήτας Ρούσσος» 6795 τ. γκρός.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντων

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Κουμαντάρον Νοοβριγιῶν φορτηγὸν «Talabot» 7777 τ. γκρός (τοῦ 1917) μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1934, παραληφθὲν εἰς Κοπεγχάγην, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, ἐτέθη ύπό τοῦ 'Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Αικατερίνη Κουμαντάρου».

— Έπίσης παραληφθὲν εἰς Τάιν ὑψησε τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν καὶ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Συνοδίνον 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Holywood» τ. γκρός 1545 (τοῦ 1907). Τὸ σκάφος τοῦτο μετωνομάσθη «Τάναις».

— Παρελήφθη ἐπίσης εἰς τὸ Κάρδιφ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ν. Ενσταθίου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «W. I. Radcliffe» 6042 τ. γκρός (τοῦ 1917) καὶ τεθὲν ύπό τοῦ 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Μαριέττα». Θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ πάλαιόν «Μαριέττα», ὅπερ ἐπωλήθη ἥρη εἰς 'Αγγλους διαλυτας.

Μεταβίβασις τάνκεων

Καθ' ἄναγκαφει τὸ «Λόνδ Λίστ» τῆς 2ας Απριλίου, τὸ τάνκερ «Νικήτας Ρούσσος» τ. γκρός 6795 (τοῦ 1921) τῆς κ. Μαρίκας Κ.

Βενιζέλου, ἐνεγόραψε τὸν 'Αγγλικὸν Νηογνόμονα ἐπ' ὄνόματι τῆς *"British Inventors' Banking Company, Ltd."*, τοῦ Λονδίνου.

Μετονομασίαι πλοίων

Τὸ ἐπειλούν ἐπισκενάς εἰς Πειραιᾶ μικρὸν φορτηγὸν ἀτμοπλοίον «Κρήτη» τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Κουμαντάρον μετωνομάσθη «Εὐρώπας».

— Τὸ ὑπὸ 'Αγγλικὴν σημαίαν ἐπιβατικὸν ἀτμοπλοίον «Ασπασία» 3570 τ. γκρός, ἐνηλογήθη εἰς Πειραιᾶ ἐπ' ὄνόματι τοῦ κ. Περ. Γ. Καλλιμανούπολην καὶ μετωνομάσθη «Χρήστος». Υπὸ τὸ ὄνομα τοῦτο ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλοὺς πρὸς διάλυσιν.

— 'Εξητήθη ἐξ ἄλλου καὶ ἡ μετονομασία τῶν ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίων

Μυκάλη» εἰς «Άλμπερτα» καὶ «Πόλη» εἰς «Ηπειρος».

— 'Εξητήθη ἀκόμη καὶ ἡ μετονομασία τοῦ φορτηγοῦ «Ιουλία»

3742 τ. γκρός εἰς «Μιχαλίος».

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγὸν «Δέσποινα Γλύπτη» τ. γκρός 3313 (τοῦ 1904) τοῦ κ. Γ. Γλύπτη ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλοὺς διαλυτάς ἀντὶ 5.400 λιρῶν.

— Η τιμὴ πωλήσεως εἰς 'Αγγλους διαλυτάς τοῦ φορτηγοῦ «Μαριέττα» 4660 τ. γκρός (τοῦ 1906), είναι λ. στ. 7500.

— Τὰ πωλήσεις εἰς 'Ιταλοὺς διαλυτάς φορτηγά «Εμμ. Σταυρόδης» καὶ «Φωτεινή Καρράρων» κατέπλευσαν πρὸς παράδοσιν τὸ μὲν πρώτον εἰς τὴν Σπέτζαν τὴν 22αν Μαρτίου, τὸ δὲ δεύτερον εἰς τὴν Γένοβαν τὴν 31ην Μαρτίου.

'Η «Ελληνικὴ» Α.Ε. ἐταιρία τακτικῶν γραμμῶν

Εἰς τὴν «Ειρηνερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη τὴν 19ην Μαρτίου τὸ καταστατικὸν τῆς 'Ανωνύμης 'Εταιρίας ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν ἡ «Ελληνική», σοκοτὸς τῆς ὀπίσιας είναι ἡ ἀνάληρης καὶ ἐπελεῖσις μεταφορῶν διὰ θαλάσσης ἐμπορευμάτων ἡ ἐπιβατῶν, ίδια δὲ ἡ ἐπινηρητήσις τακτικῶν γραμμῶν ἐξωτερικοῦ, καθὼς καὶ ἡ ἐνεργεία πάσης ἐν γένει συναφοῦς ἐμπορικῆς ἡ ναυτιλιακῆς ἐργασίας ἡ ἐπιχειρήσεως. Εδραὶ αὐτῆς ὅριζεται ὁ Πειραιός, η διάρκεια τῆς εισαστήσης, τὰ δὲ κεφάλαια τῆς—έξ οἱ διάλογοι προσανατολίσανται εἰς 20.000.000 δρ., κατανέμονται εἰς 20.000 μετοχάς, ὄνομαστικῆς ἀξίας 1000 δρ. ἐκάστη.

Τὸ πρώτον διοικητικὸν συμβούλιον ἀποτελίσθη διὰ τὴν πρώτην πενταετίαν ἐξ τῶν κ. κ. Μάροκου Η. Νομαρού, Κονσ. Μιχάλου, Εμμ. Μαριάννη, Νικ. Κανελλόπολην, Μανώλη Παπεμιχαλῆ, *Reginald Thomas Slinn*, Δερύν. Ρεδιάδου καὶ Περιζλ. Γρ. Καλλιμανούπολην. Πρόεδρος ἐξελέγη ὁ κ. Νικ. Κανελλόπολης, γενικὸς δὲ διευθυντής διὰ τὴν πρώτην πενταετίαν ὁ κ. Η. Γ. Καλλιμανούπολης καὶ διευθυντής νόμιμου σύμβουλος ὁ Μάροκος Η. Νομαρού.

Τὸ ἀνιστέρων κεφάλαιον τῆς ἐταιρίας ἐκαλέψθη ὀλοσχερῶς ὡς ἔξις: 1) Η. Γ. Καλλιμανούπολης εἰσέρεψε τὸ φορτηγὸν ἄπαντα «Ελλάς» 2081 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἐξτηριηθὲν ἀντὶ ἀξίας 7.208.256 δρ. καὶ εἰς μετοχὴν δρ. 277.744 (λαμβάνον 7486 μετοχάς). 2) Ανόν. ἐταιρία «Επέτρος Μ. Νομαρός Θραστῆρ ἀτμοπλοία Ανόνυμος ἐταιρία Εμπορίου καὶ Ναυτικῶν ἐπιχειρίσεων» δρ. 4.500.000 (4500 μετοχάς). 3) «The West Hartlepool Steam Navigation Co, Ltd.» δρ. 6.336.000 (6336 μετοχάς). 4) Ανόνυμος Ναυτική καὶ Εμπορική ἐταιρία «Μιχαλίνος» δρ. 528.000 (528 μετοχάς). 5) Παναγ. Π. Ραντόπολης 150.000 δρ. (150 μετοχάς). Καὶ 6) Ανόν. ἐταιρία Χημικῶν προϊόντων καὶ Λιπαράτων δρ. 1.000.000 (1000 μετοχάς).

Ο φάρος Sabla

'Η διεύθυνσις τῶν Ρουμανικῶν λιμένων ἀνεκοίνωσε τελευταῖς πρὸς γνῶσιν τῶν ναυτιλομένων, ὅτι ἀπὸ τῆς 15ῆς Μαΐου τὸ σταθερὸν λευκὸν φῶς τοῦ Ρουμανικοῦ φάρου *Sabla* θὰ μεταβληθῇ εἰς διαλεῖπον λευκὸν μὲ τὰ ἀκόλουθα ζαραζτησιτά: Φῶς 0.38 δευτερολέπτων, λαμπρόν, μὲ 2.77" ἐκλειψιν + 0.36" λαμπρὸν + 10.57" ἐκλειψιν, + 0.36" λαμπρὸν + 10.58" ἐκλειψιν.

Τὰ ζαραζτησιτά ταῦτα ἀνάλαμπον καὶ ἐκλείψεων ἐπαναλαμπάνονται ἀνά 25 δευτερόλεπτα. Ή δρατότης τοῦ φάρου τούτου—ἔχει ἀπέτινα 17 μιλίων.

Έλληνικὸν τάνκερ εἰς Χάιφαν

Εἰς τὴν οἰκείαν στήλην ἀναγράφουν τὴν ναύλωσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ τάνκερ «Ιωνία» τοῦ κ. Ιωσηφόλιου διὰ φόρτωσιν πετρελαίου ἐξ Χάιφας ἡ Τερπόλεως διὰ Τενερίφαν. Σημειωτέον, ὅτι διὰ πρώτην φορτίου 'Ελληνικοῦ τάνκερ θὰ φορτώσῃ πετρελαία, ἀπὸ τὴν Παλαιοτίνην. Ως γνωστόν ἡ σύνδεσις τῶν πετρελαιοπηγῶν τοῦ Ιόρακ μὲ τὰ λιμενικὰ κέντρα τῆς Ανατ. Μεσογείου ἐπερατώθη, ἀπὸ τίνος δὲ χρόνου ηρεισαν αἱ πρόται εἰς Χάιφας φορτώσεις καυσίμων ἐλαῖων.

Φορτηγὸν εἰς δημοπρασίαν

Τὸ υπὸ Ρουμανικὴν σημαίαν φορτηγὸν «S. Nicolae» τ. γκρός 2728, φορτίου 4580 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβέν τοῦ 1934, ἀγήρων εἰς τὸν κ. Μ. Ν. Βαλσαμάκην, ἔχετεθη διὰ δικαστηκῆς ἀποφάσεως εἰς πλειστηριασμὸν πρὸς ποληγούν. Οἱ πλειστηριασμὸς ὥρισθη διὰ τὴν πρώτων τῆς 26ης Απριλίου εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

Ἐπισκεναὶ φορτηγῶν

Ἐδεξαμενίσθησαν κατὰ τὸ α'. 15θήμερον τοῦ 'Απριλίου πρὸς κα-

Θαρισμόν ἡ ἔξετέλεσσαν ἐπισκευάς εἰς λιμένας τοῦ ἔξιτερικοῦ τὰ φορτιγά «Μαριέττα» (ex W. I. Radcliffe) εἰς Κάρδιφ, «Αριάδνη» εἰς Ρόττερνταμ, «Ἐλένη» (5655) εἰς Σανί Ναζαρί, «Στρυμών» (ex «Cairndhu») εἰς Νιούσασθλ., Τάβας (ex «Holywood») εἰς Τάϊν και «Ζωγραφία Νικολάου» εἰς Ρόττερνταμ.

Αἱ ἀρχαιοεσίαι τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν

Γενομένων ἀρχαιοειδῶν τῆς Π. Ἐνώσεως ἐμπορικῶν, ἀτμοπλοίουν καὶ βιομηχανικῶν ἔργοστασιών ἔξελέγησαν ἐκ νέου Προϊστάμενος ὁ Π. Πρόκος, Γεν. Γραμματεὺς ὁ κ. Βασ. Τσαγκάρης καὶ Ταμίας ὁ κ. Ν. Ρωμανός.

Μέλη τοῦ Διοικητ. Συμβουλίου οἱ κ.κ. Π. Δρίτσας, Ν. Ποπολάνος, Γ. Μονοζούσος, Α. Βαλμᾶς, Ι. Μαλατέστας, Σ. Σεργίου, Μ. Λογοθέτης, Μ. Ζαμπούνης, Εὐάγγ. Κολόνης, Στ. Τζώλης, Ν. Χουσαφόπουλος, Ν. Κουφός, Λεων. Στελίου, Λουνάς Καρδάς, Στ. Νιάνος, Παν. Μουστάκας, Θεοδ. Κορητζόπουλος, Κ. Κανταράκης. Ἐποπτικοὶ δὲ σύμβουλοι οἱ κ.κ. Π. Χαλκιάς, Γεώργ. Κουνής καὶ Β. Καμίνης.

Μεθόρυμισις ἀργούντων σκαφῶν

Πρός διευκόλυνσιν τῆς κινήσεως εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα και προλημένα διετάχθη παρὰ τοῦ Κεντρικοῦ Ἐπιλιμεναρχείου ἡ μεθόδιος εἰς Ἀμπελάκι και ὅρμον Ἀγίου Γεωργίου ὅλων τῶν εἰς Πειραιά παρωπλισμένον σφαρών. Κατόπιν τούτου μεθωμούσιθσαν εἰς Ἀγίου Γεώργιον τὰ φορτηγά «Ἀντζουλέττα», «Ἄδαμ. Γεωργαντῆς», «Δέσποινα Γλύπτη» και «Μαρτῆς» και τὰ ἐπιβατηγά «Εβροία», «Θῆρα» και «Χρυσαλλίς», εἰς δὲ τὸν ὅρμον Ἀμπελαζίων τὸ ὑπεροκεύνιον «Ἐδισιών» και τὸ φορτηγόν «Ἀρτεμηποία». Εἰς Ἀγίου Γεώργιον παραμένουν παρωπλισμένα και τὰ φορτηγά «Ἀρφόσσα», «Ἀγγέλος Λ.», «Ἀννα Βασιλάκη», «Ἀρης», «Ἀντ. Γεωργαντῆς», «Γαρδελάκι», «Καλλιόπη Λύτσα» και «Πέτρος», καθὼς και τὰ ἐπιβατηγά «Ἀννα», «Βικτωρία», «Ελένη», «Πάρος» και «Σπέτσαι». Εἰς Ἀγίου Γεώργιον πρόσκειται νά μεθοδιωθῶν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν και τὰ φορτηγά «Μαργαρίτα» και «Τρίανα».

Τὸ παλαιὸν φορτηγὸν «Δάφνη»

Τό από διετίας ἀργοῦν εἰς Ρουέν φορτηγὸν «Δάφνη» 2810 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1910, ὅπερ ἐπωλήθη πέρσι εἰς "Αγγλούς και παρ' ἄντρων ἐφέτος εἰς ἑρμοπλαστάς τῆς Σαγκαζής παρεδόθη πρὸ πηροῶν εἰς τὸν ἀνώτατον Γαλλικὸν λιμένα και ὑψηλῶν τὴν Κινεζικὴν σημαίαν μετωνομάσθη
Hung Yuen.

Θεμελίωσις γαντικοῦ πενάρου

Τήγα πορώταν τῆς Ηγετικής Αποφάσισης κατετέθη ἐν τελετῇ ὑπό τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Σ. Δούνδιανήν ὁ θεμέλιος λίθος τοῦ ἀνεγερθησανέν τοῖς τὸ Πασσαλιώνα τοῦ Πειραιῶν μεγάφους τοῦ Ταμείου Προνοίας ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν πλήν τοῦ κ. ὑπουργοῦ, ὁ δῆμαρχος Πειραιῶς, αἱ ναυτικαὶ καὶ λιμενικαὶ ἀρχαὶ καὶ εκπρόσωποι δὲν τῶν ναυτικῶν πουταίσθιον.

Μετά τὸν ἀγιασμὸν καὶ τὴν κατάθεσιν τοῦ θεμελίου λίθου ώμούησεν ὁ πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως τῶν πλοιάρχων τοῦ Ε.Ν. κ. Γ. Βαρδαβᾶς ὡς ἔξις:

Κε 'Υπουργέ, Κύριοι-

«Αισθάνομαι ἔξαιρετικὴν ὑπερηφάνειαν, διότι ἔλαχεν εἰς ἐμὲ ἡ ὑπερτάτη τιμὴ νὰ ἔκπροσωπῷ τὸ εὐγενὲς Σώμα τῶν Ἑλλήνων Πλοιάρχων τοῦ E.N. κατὰ τὴν σεμνὴν ταύτην τελετὴν τῆς θεμελιώσεως τοῦ Μεγάρου τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν E.N. Τὸ Ταμείον τούτο μόδις πρὸ 8)τίας ιδρυθέν, παρ' ἡμῶν δὲ καὶ μόνον προκινοδοτούμενον, κατώρθωσε καὶ ν' ἀνταποκριθῆ πλήρως πρὸς τὰς ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας του, ἀλλὰ καὶ περισσεύματα ίκανὰ νὰ καταλίπῃ, χάρις εἰς τὰ ὅπια θεμελιώτατα σημερον τὸ μέγαρον τούτο, ποὺ λίγα συντόμως θὰ κοσμήσῃ τὸν Πεισαῖα.

»Εύγνωμόνως στρέφεται ή σκέψις μας πρὸς ἄπαντας τοὺς ὅπωσδήποτε συντελέασαντας εἰς τὰ λαμπρὰ ταῦτα ἀποτελέσματα, τοούτῳ μᾶλλον ἐπιτυχῆ, ἀφοῦ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, μὲ τόσην πολυετῆ δράσιν καὶ ἔκτασιν, παρὰ τὴν πανθυμολογούμενην στοργικὴν Διεύθυνσιν του καὶ ταῖς προικοδοτήσεις ποὺ ἀπολαμβάνει, ὑστερεῖ καταφανῶς. Οφείλομεν ἐν ἀπόδωσιν τοῦτο εἰς τὴν ἀνομοιογένειαν τῆς συνθέσεως τὸ Διοικητικὸν τὸν Συμβούλιον, ἀφοῦ μετέχοντας ὡς μέλη πρόσωπα ἔνεα τελείως πρὸς τὸν μετόγονον του.

»Επικαλούμαι εὐλαβῶς τὴν ἔξακολούθησιν τῆς πατρικῆς μερίμνης τοῦ κ. ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργοῦ, ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Προνοίας μας καὶ τὴν ἐπέκτασιν ταῦτης καὶ ἐπὶ τοῦ πολυπαθοῦς Ν.Α.Τ., ἵνα καὶ τοῦτο, ωμοίζον τὰ κατ' αὐτό, δυνηθῇ καὶ ἀποδώσῃ ικανοποιητικὴν πρᾶσσα σύνταξιν εἰς τὸν, μετὰ μακροὺς ἄγνωνας ἐνάντιον τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, ἀποσυρθρέμενος τοῦ κοπιώδους ἐπαγγέλματός των «Ελληνας ναυτίλους».

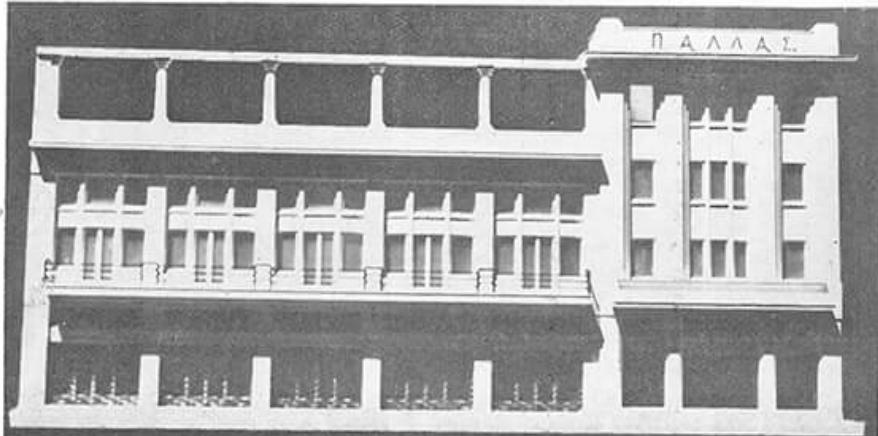
¹ Ο ύπουρογός κ. Δούσμανης ἀπαντῶν εἰς τὸν κ. Βαρδαβᾶν παρέ-

σης τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι στοργική θὰ ἐκδηλοῦται ἡ κρατικὴ πρόνοια ὑπὲρ τῆς εὐδόχεως τῶν ἐπιδιώξεων τοῦ Ταμείου, ἡ ἐν καιρῷ ἔνισχυσις τοῦ δποίου θὰ πραγματοποιηθῇ, ἐντὸς τοῦ πλαισίου πάντοτε τῆς δυναμικότητος τῶν Δημοσίων Οἰκονομικῶν.

Τό Θεματικώθεν μάγαρον ἀναγείρεται ἐπὶ οἰκοπέδου θεωρητικαὶ τοῦ Ταμείου, ἔκτασις 2036 τετρ. τεκτ. πήγαν, καιμένου δὲ μεταξὺ τῶν δύον "Ιωνος Δραγαύρη καὶ Ἀνδρούτους καὶ τῆς λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας, ἐπὶ τῆς δυοῖς θα ἔχῃ τὴν κυρίαν αὐτοῦ πρόσωψιν. Πρόκειται περὶ κτιρίου ἔκμεταλλιδεύσεως πρὸς ἔντομον τῷ προσέδων τοῦ Ταμείου, θα είναι τριώρθον, θα στεγάζει δὲ εἰς μὲν τὸ ισόγειον καταστήματα—προτομώμένουν τῶν κάντρων ἄναψυχης καὶ καλλωπισμοῦ—εἰς δὲ τὸν μεσαίον δρόφον κινηματοθέατρον καὶ αίθουσαν χρονικῶν καὶ διαλέξεων, εἰς δὲ τὸν ἄνω ταῦτης δρόφον «μπάρ» καὶ εὔρυτάτην πλατείαν διὰ Θερινὸν κινηματογράφον. Τοῦ μπάρ θα ὑπέρεκειται ἔξωθλης.

Τό κινηματοθέατρον θά διαθέτει χλίαρες θέσεις μὲ μόνιμα ἀναπαυσικὰ καθίσματα καὶ ἀρτίαν σκηνήν, πλουτισμένην μὲ πλήρη μηχανικὰ μέσα. Ή πλατεῖα τοῦ Θερινοῦ κινηματογράφου ήταν περιλαμβάνων 1800 θέσεις, οἱ δέ εἰς ὕψος 11 μέτρων ἀπὸ τοῦ πεζοδρομίου, οἱ δέ εἴκοσι της εἰς ὕψος 14 1/2 μέτρων. Ή αἰθοας χρονὶ καὶ διαλέξειν θά καταλαμβάνῃ διλέκτηρον σχεδὸν τὸ πρός τὴν λεωφόρον Βασιλίσσης Σοφίας μῆκος τοῦ μεγάρου. Τὰ σχέδια εἶναι νήθησαν ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Ἀδριανοῦ Λαζαρίμου, πολιτικοῦ μηχανικοῦ, δοτές καὶ ΗΑ ἔχη τὴν ἐπίλεξιν τοῦ διοίου ἔργου, ἡ ἐπιτέλεσις τοῦ διοίου ἀνέλαβη ἀπὸ τὴν τεχνικὴν ἐπαρτίαν «Α. Ζερβός καὶ Γ. Τιγκαράκης». Ή ἅπαντη 0° ἀνάθετε εἰς 3 1/2 ἑκατ. Θρ., η δὲ ἔργασια θά συμπληρωθῇ ἐντὸς 4 ἥμερων 5 μηνῶν.

Μετά τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ Θεματικοῦ κτηρίου, ὁ ἀρχιδούλος αἱ ἔργασια: διὰ τὴν ἀνάγνωσιν, ἐπὶ τοῦ ὑπολειπομένου λεῖψας ἀκτάσων σικ-
πίδου τοῦ Ταυριστοῦ, μιᾶς τετρακόρφου πολυκατοικίας.



⁷ Ενα συριακόν από τοῦ μέγεβον μέχον πενάσου

'Αναζούντες

Φέρεται είς γνώσιν των ένδιαφερομένων 'Ελλήνων πλουκτητῶν, πλοιάρχων κ.λ.π. ότι : ή 'Ασφαλιστική "Ενωσις «United Kingdom Mutual S)S Assurance Association Ltd» έχει ως έπισημως διωγμένους δικηγόρους αύτης έν 'Ελλάδι τοὺς κ. κ. Γ. Αντωνιάδην και Χ. Μαργαρώνην—Ομήρου 16 Πειραιεύς. («Report» 1935 σελίς 34 και 39)

A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμᾶς διὰ τὴν φορτοεκφόρωσιν καὶ ουμούλησιν τῶν πλοίων των εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

‘Οπόταν ή στοιβασία είνε υποχρεωτική διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου, είνε συγχάραδύνατον νὰ κανονισθούν οὗτοι ἐπωτελεῖς διὰ τοὺς ἀποκλιστὰς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικήν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι' ὅλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν κ.

A. E. SHEPPARD

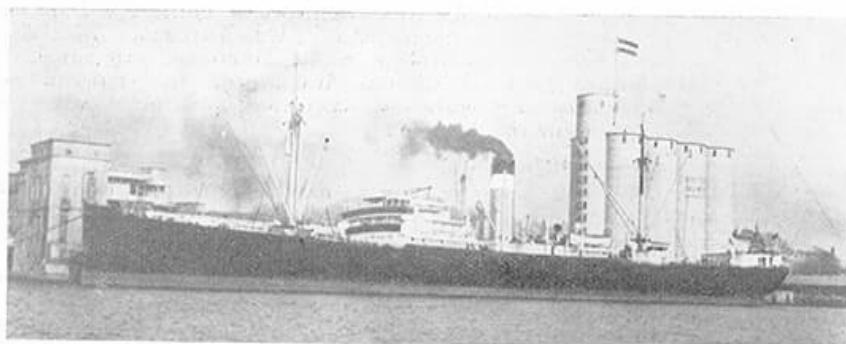
6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C. 3

Τηλεγρ.: **GUISPARD**, London
Τηλεφ.: **ROYAL 8287**

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

"Η δύορά των μεταχειρισμένων πλοίων των πωλουμένων πρός περιτέρω έκμετάλλευσιν, μικράν παρουσίασες έργασίαν κατά το α'. 150θήμερον τού 'Απριλίου. 'Αγγλικά πλοία έπωληθησαν πέντε μόνον, έκ των οποίων δύο φορτηγά, ένα μικρόν τοιούτον καλ δύο έπιβατηγά. Τα δύο φορτηγά ήγοράσθησαν τό έναν παρ' 'Αγγλών κατά τό έτερον παρά τών Σοβιέτ, τα δέ έπιβατηγά ύπο της «*Khedivial Mail*», της 'Αλεξανδρείας, παρ' ης κατά προορίζονται διά την έχυπρέτησιν τακτικών γραμμών έξι Αιγύπτου πρός τόν Πειραιά, την Νεάπολιν καὶ τήν Μασσαλίαν. Τα έπιβατηγά ταῦτα είναι τά διελφά ἀπ' «*Aconcaque*» καὶ «*Teno*» 7289 τ. γκρός έκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1922, με σερβέο No 2 τοῦ 1932, άνηκον δέ εἰς τήν έταιριαν «*Wm Hamilton & Co, Ltd.*», της Γλασκώβης. 'Αμφότερα παρελήφθησαν ήδη καὶ τεθέντα ύπο Αιγυπτιακήν σημαίαν μετωνυμάσθησαν τό μὲν «*Aconcaque*» εἰς «*Khedivial Ismail*», τό δέ «*Teno*» εἰς «*Mohamed Ali el-Kebir*». Η τιμή τής άγοράς των δέν άνεκοινώθη. Παρά τής «*Khedivial Mail*» ήγοράσθη έπίσης καὶ τό μικρόν άτμόπλοιον «*Kyle Queen*» της έταιριας «*Monroe Bros, Ltd.*», τοῦ Λίβερπουλ άντι τιμῆς 600 λιρῶν. Είναι τούτο 689 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1920 καὶ έχει σερβέο No 3 τοῦ 1933.

Οι "Ελληνες" άγορασταν δέν έπέδειξαν ένδιαφέρον διά τήν



Τό νεοαγορασθέν φορτηγόν «Αίξ. Κουμαντάδου» 11.700 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917

πρόσκτησιν τοννάζ, ήρκεσθησαν δέ μόνον εἰς τήν έπιθεώρησιν καὶ παραλογήν μερικών φορτηγών σκαφών, άτινα είχον άγοράσει τελευταίως. Παρέλασεν έπίσης καὶ ή «Βουλγαρική» Έμπορική άτμοπλοία τό παρ' αύτής άγορασθέν πρό καιροῦ Γερμανικὸν φορτηγόν γραμμῆς «*Alexandria*» 1576 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920. Η παραλαβή τού πλοίου τούτου έγένετο εἰς τήν Γένοβαν, δημού καὶ ουφώσει τήν Βουλγαρικήν σημαίαν μετονομασθέν «*Serdika*».

Τά Σοβιέτ, συνεχίζοντα τήν μέχρι τούδε έπιτυχη προσπάθειάν των πρός ένίσχυσιν τού Κρατικοῦ των Έμπορικού στόλου, ἀφοῦ έπραγματοποίησαν μίαν είκοσιάδα άγορών φορτηγών καὶ λάινερς εἰς τήν Θύλλανδίσιον καὶ ἔν τινι μέτρῳ εἰς τήν Αγγλίαν, ἐστράφησαν εἰς άνασήτησιν τοννάζ καὶ πρός τάξικανδιναϊκάς ναυτιλίας. Κατά τά έν Γκόττεμπουργκ πληροφορίας διέρροψαν πρό τού Σοβιέτ διεξάγει διαπραγματεύσεις διά τήν άγοράν δέ Σουηδίκων σκαφών προσφάτων ναυπηγήσεως. Είναι δημού πρόσωρον ἀκόμη νά λεχθῇ, έάν αἱ διαπραγματεύσεις αἴσται θά εύδοθωσοῦν ἡ δχι. Πάντως τά Σοβιέτ ήγόρασαν, διαρκούντος τού α'. 150θήμερον τοῦ 'Απριλίου, τρία ἀκόμη σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 5507 τ. γκρός, ήτοι ἀνά ἔν Γερμανικόν, 'Αγγλικόν καὶ Νορβηγικόν, περί ώραν γράφομεν κατωτέρω.

Αἱ κυριώτεραι άγοραπωλησίαι πλοίων κατά τό διαρρεύσαν 150θήμερον είναι αἱ ἀκόλουθαι:

«*Crown of Galicia*» 'Αγγλικόν, 4234 τ. γκρός, 7938 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, με σερβέο No 2 τοῦ 1932, ήγοράσθη παρ' 'Αγγλών έφοπλιστῶν άντι 21.000 λιρῶν.

«*Catania*» Γερμανικόν, 1155 τ. γκρός, 2160 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἐπωλήθη εἰς τά Σοβιέτ.

«*Lys*» 'Αγγλικόν, 1830 τ. γκρός, 2650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, με σερβέο No 3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς τά Σοβιέτ άντι 7800 λιρῶν.

«*Sancta Rita*» Παναμαϊκόν, 2077 τ. γκρός, 4360 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1897, ήγοράσθη παρ' Ιταλῶν πρός περιτέρω έκμεταλλεύ-

σιν άντι 2850 λιρῶν.

«*Longbird*» 'Αγγλικόν ἐπιβατηγόν, 636 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1919, διαθέτον δέ καὶ χθον δι' 782 τ. φορτίου, ήγοράσθη παρ' 'Αμερικανῶν άντι τιμῆς 2000 λιρῶν.

«*Salvager*» 'Αμερικανικόν ναυπηγοσωστικόν ώκεανού, 2664 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας άντι τιμῆς 45.000 pesos καὶ θά παραδοθῇ εἰς τήν Μανιλάν.

«*Certo*» Νορβηγικόν, 2222 τ. γκρός, 3460 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ήγοράσθη παρά τόν Σοβιέτ άντι 260.000 Νορβ. κορωνῶν.

«*Bolivian*» Παναμαϊκόν, 5112 τ. γκρός, 8130 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, με σερβέο Νο 3 τοῦ 1932, ήγοράσθη παρ' 'Αγγλών άντι τιμῆς 15.000 λιρῶν καὶ μετωνόμασθη «*Brighton*». Τό φορτηγόν τεύτο είχεν άγοράσθη τόν παρελθόντα δεκαέμερον ήπο τής έταιρίας Σταθάτου, ἐγκατελεῖθη δημούς κατά τήν έπιθεώρησίν του.

«*Mexico*» Δανικὸν μέτωρ—τάνκερ, 4500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ήγοράσθη παρά Δανῶν έφοπλιστῶν άντι τιμῆς 360.000 Δανικῶν κορωνῶν.

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Από τάς προσφάτως δημοσιευθείσας 'Αγγλικάς στατιστικάς περί τής περιόδου τών διαλύσεων παλαιών πλοίων κατά τό διαρρεύσαν α'. Ζημιον τοῦ τρ. έπους προκύπτει, δις αύταις δέν προσέλαβον τήν έκτασιν τοῦ άντιστοίχου περιουσιού τριμήνου, τοῦ διποίου ίπαλειφθησαν κατά 20 δέλα σκάφη καὶ 115. 702 τόννους γκρός. 'Ανηλίθιον, δηλονότι, αἱ ἐφετειναὶ διαλύσεις εἰς 121 πλοία 338.305 τ. ένθι κατά τό α'. Ζημιον τοῦ 1934 είχον περιλάβει 141 σκάφη συνελικής χωρητικότητος 454.107 τόννων γκρός. Εἰς τούς ἀριθμούς αὐτούς δέν περιλαμβάνονται αἱ διαλύσεις 'Αμερικανικῶν πλοίων. Η παρατηρηθείσας πιθανός άναφέρεται: κυρίως εἰς τό μηνα Φεβρουαρίου, αἱ κατά τήν διάρκειαν τοῦ διποίου πωλήσεως παλαιών πλοίων ησαν ολιγότεραι τών περιουσιν κατά 100.000 τόννους περίπου, ως δεικνύεις άναλυτικώτερον διαρκτιθέμενος κατωτέρω συγκριτικός πίνακας:

Μήνες	1934	1935	Διαφορά
Ιανουάριος	τ. γκρ.	185.948	106.845
Φεβρουάριος	>	162.428	67.440
Μάρτιος	>	105.731	164.090
Σύνολον	>	454.107	338.405
			— 115.702

"Οσον ἀφορει τό α'. 150θήμερον τοῦ 'Απριλίου, μετά τήν έπιθεώρησίαν κατά Μάρτιον ζωηρότητα, δόπτε τό πωλήθεν πρός διάλυσιν τοννός έσχαμενος ρεκόρ, άνεμαντο εύλογως κάποια χαλάρωσις τής κινήσεως, ήτις δημούς έν τή πραγματεύσθητι δέν προσέλαβε εύρεταις. Αἱ πωλήσεις έξηκολούθησαν με τόν συνήθη ρυθμόν, ἀνάλογον πρός τάς φυσικάς ἀνάγκας τών άγορων τοῦ παλαιούς εἰδήσης, έκλεισθησαν δέ μερικαὶ ένδιαφέρουσαι πράξεις: ἀφορῶσι μεγάλα καὶ γνωστά έπιβατηγά σκάφη, καθώς καὶ ἀρκεταὶ πωλήσεις πλοίων, έσσει τοῦ 'Αγγλικοῦ σχεδίου «διαλύσεως—ναυπηγήσεων». Η ἐπί τού σχεδίου τούτου έργασία, κρατει ή έντυπωσίας, δις θα πιστοποιείται περίπτωσεν κατά τάς προσεχειαὶ έξειδησάσα.

Μία ἄλλη ἀξιοσημείωτος περίπτωσις τής άγοράς τού παλαιούσδρου, ἐνδιαφέρουσα αἱ πολικειστικώτερον καὶ τήν 'Ελληνικὴν ναυτιλίαν, προέρχεται αἱ πόλη την Ιταλίαν. Κατόπιν τών ληφθείσιων υπό τής κυβερνήσεως τής Ρώμης αινότηρων περιοριστικών μέτρων διά τήν έξιαγωγήν συναλλάγματος, ησσοις νά συναντήσῃ σοβαρός δισεργείος ή πρός διάλυσιν πωλήσεις εἰς τήν Ιταλικὴν άγοραν τών παλαιών 'Ελληνικών πλοίων.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΓΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42-154

ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 'Ηγγυημένη 8-15 σε

ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΛΥΠΤΡΩΝ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ (FINS)

—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 'Ηγγυημένη 8-10 σε

ΜΕΛΕΤΑΙ ΓΠΕΡΘΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΑΟΓΟΔΡΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΤΥΠΕΡΘΕΡΜΩΝ ΑΤΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΕΒΗΤΑΣ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΕΛΚΥΣΜΟΥ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΓΔΑΤΟΣ κλπ.

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

ληνικών φορτηγών. Τὸ προϊόν τῆς πωλήσεως δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἔξαχθῃ, σὸλα παραμένει ἐν Ἰταλίᾳ «μηλοκέ», ἵνα κατοβῇ θῆται εἰς δραμάτας ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἐφόσον ηθελον ὑπάρξει ἐνεργητικὴ υπόλοιπο ἀπὸ τὸ ἐν ισχύι «ακτηγικό». Συνεπεί τῶν συναλλαγμάτων αὐτῶν δυσχερεῖται ἐκκενεῖ ἡ παράδοσις τῶν καταπλευσάτων εἰς Σπέτζιαν καὶ Γένοβαν φορτηγῶν «Δημ. N. Ράλλιας», «Εμπαν. Σταυρούδης» καὶ «Φωτεινὴ Καρρᾶ», ἐπιβαδύνεται δὲ—κοὶ ἐνδεχόμενον τελικῶς νὰ ἀκυρωθῇ—ἡ παράδοσις τῶν εὐρισκομένων εἰς Πειραιὰ καὶ πωληθέντων προσφάτως εἰς Ἰταλικὸν Οἴκους διαλύσεων φορτηγῶν ἀπὸ «Δέσποινα Γλύπτη», «Χαράλαμπος» καὶ τοῦ ἄπειρου «Χορηγοῦ» (εἷς «Ασπασία»). Η Ἑλληνικὴ κυβέρνησις, πρός τὴν ὁποίαν ἀνεφέρθησαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται, διεβίβασεν ἡδὴ διὰ τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν τὰς καταλλήλους ὁδηγίας πρὸς τὸν Ῥώμην προεσβετὴν μαζί, ἵνα προβῇ παρὰ τῇ Ἰταλικῇ κυβερνήσει εἰς σχετικὰ διαβήματα καὶ ἔξαιρεθῶν τοῦ «ακτηγικοῦ» οἱ πωλήσεις παλαιῶν πλοίων. Ἐλπίζεται νὲ ἀποδοῦν εύνοιαν τὰ διοικήματα ταῦτα καὶ νὰ ἀρθοῦν τὰ ὑψηλάμενα προσκέρματα, δεδομένον ὅτι ἡ Ἰταλικὴ ἀγορὰ ἔχει ἀνάγκην παλαιοτιθήρουν καὶ συνεπῶς ἐκ τῆς παρατάσεως τῶν δυσχερεῶν ὅτι θιγοῦν πρωτίστως αὐτά ταῦτα τὰ Ἰταλικὰ συμφέροντα.

Η πωληθέσα πρὸς διάλυσιν χωρητικότης κατὰ τὸ α'. 150.000 πρὸς τὸν Ἀπρίλιον παριέλαβε 13 ἀτμόπλοια, φορτηγά καὶ λάδιναρες, συνολικῆς χωρητικότητος 88.642 τ. γκρές, ἀνήκοντα δὲ εἰς τὰς ἀκολούθους ἀκτῶν οη-

'Αγγλικά	3	τ. γκρ.	48.200	'Ολλανδικά	1	τ. γκρ.	6.427
'Αμερικανικά	1	>	11.520	Γαλλικά	1	>	4.729
'Ιταλικά	3	>	7.156	Νορβηγικά	1	>	3.641
'Ελληνικά	2	>	6.569	Πιούγκοσλαβικά	1	>	400

Σύνολον πωληθέσιν ακαφέν : 13 88.642

Μεταξὺ τῶν πλοίων τούτων καταλέγονται καὶ δύο 'Αγγλικά λάδιναρες ἀγορασθέντα παρ 'Αγγλιν, τὸ «Saxon» καὶ τὸ «Mauretania». Τὸ τελευταῖον τοῦτο παραλήφθη, εἰς τὸ Σαουθάμπτον, ὅπουθεν θὰ ρυμυσυλκηθῇ εἰς τὰ ἔργοστάσια διαλύσεων τοῦ Rosyth, ἀποτελεῖ δὲ τὸ μεγαλύτερον μέρχον σύμμερον πωληθῆντα πρὸς διάλυσιν ἀτμόπλοιον. Περιλογίνεται ἐπίσης εἰς τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα καὶ τὸ ναυάγιον τοῦ ἀποτεφρωθέντος κατὰ τὸ παραλόθον ἄτος 'Αμερικανικοῦ οπερωκανίου «Morro Castle». Τὰ 13 ταῦτα σκάφη ἀπωλύθησαν ἀντὶ τιμῆς 160.460 λιρῶν περίπου καὶ 33.605 δολαρίων εἰς διαλυτάς πέντε διαφόρων χωρῶν, ὡς ἔχει :

Διαλυτάι	Πλοιά	Τ. γκρές	Τιμὴ εἰς £	Λοιπά νομίσματα
'Αγγλοι	4	54.627	126.500	—
'Ιταλοι	6	14.125	20.960	—
'Αμερικανοί	1	11.520	—	33.600 δολ.
Γάλλοι	1	4.729	7.100	—
Γερμανοί	1	3.641	5.900	—

Σύνολον : 13 88.642 160.460 33.600

Τὰ πωληθέντα Ἐλληνικά είναι τὰ φορτηγά «Δέσποινα Γλύπτη» καὶ «Πάτρα» πραγματοποιήσαντα τὸ μὲν πρώτον 32)7 καὶ τὸν τέλον γκρές καὶ τὸ δεύτερον 31)9, ἔναντι αὐλ. 33)3, ἀτινα ἀνέφεσεν ἡ κατὰ τὸ προγούμενον 100ήμερον πώλησις τοῦ φορτηγοῦ «Χαράλαμπος». Η πώλησις τοῦ φορτηγοῦ «Πάτρα», κατὰ νεωτέρας πληρηφορίας δὲν ἐπραγματοποιήθη, λόγη τῶν, ὡς ἀνωτέρω γράφομεν, περιοριστικῶν εἰς Ἰταλίαν μέτρων ἐπὶ τοῦ διανολλάγματος.

"Αγγλοι διαλυταὶ ἡγόρασαν, ὡς γράφομεν καὶ ἀνωτέρω τὸ ὑπερωκάνιον τῆς «Κιούναρ—Οδάϊ Στάρ» «Mauretania» 30.696 τ. γκρές (τοῦ 1907) ἀντὶ τιμῆς κυματονόμηνης μεταξὸς 75.000 ἕως 80.000 λιρῶν, «Saxon» 'Αγγλικόν λάδιναρ 12.385 τ. γκρές (τοῦ 1900), ἀργοῦν δὲ εἰς Σαουθάμπτον ἀπὸ τοῦ 'Ιουντον 1931, ἀντὶ 28.500 λιρῶν, «Giekerk» 'Ολλανδικόν, 6427 τ. γκρές (τοῦ 1914) ἀντὶ 9.500 λιρῶν, μὲν παραλαβὴν εἰς Τάϊν καὶ «Naana» 'Αγγλικόν, 5119 τ. γκρές (τοῦ 1913) ἀντὶ 8.500 λιρῶν. Τὸ «Naana» είχε πωληθῆ τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1933 ἀντὶ 5.850 λιρῶν καὶ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1918 ἀντὶ 175.000 λιρῶν.

Ιταλοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὰ 'Ιταλικά ἀπὸ τοῦ «Cavri» 2544 τ. γκρές (τοῦ 1906) ἀντὶ 3100 λιρῶν καὶ «Dorico» 701 τ. γκρές (τοῦ 1896) ἀντὶ 750 λιρῶν, τὸ 'Ελληνικόν «Δέσποινα Γλύπτη» 3313 τ. γκρές (τοῦ 1904) ἀντὶ 5400 λιρῶν παραδοτέσσεν εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δατικῆς 'Ιταλίας καὶ τὸ Γιουγκοσλαβικόν «Jason» 400 τ. γκρές (τοῦ 1876) ἀντὶ 510 λιρῶν. 'Ηγοράδησθη ἐπίσης ἀντὶ 6000 λιρῶν περίπου καὶ τὸ 'Ιταλικόν ἀπὸ τοῦ «Fede» 3911 τ. γκρές (τοῦ 1901).

Γάλλοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ Γαλλικόν ἀπὸ τοῦ «Tunisie» 4729 τ. γκρές (τοῦ 1917) ἀντὶ 7.100 λιρῶν, Γερμανοὶ διαλυταὶ τὸ Νορβηγικόν «Fjell» 3641 τ. γκρές (τοῦ 1904) ἀντὶ 5.900 λιρῶν καὶ 'Αμερικανοὶ διαλυταὶ τὸ ναυάγιον τοῦ λάδινερ «Morro Castle» 11.520 τ. γκρές (τοῦ 1930), ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται, ἀντὶ τιμῆς 33.605 δολαρίων.

Οἱ Ιάπωνες διαλυταὶ σύζεμαν ἀγορὰν ἐπραγματοποίησαν κατὰ τὸ παρελθόν 150ήμερον, ἀρκεσθέντες μόνον εἰς παραλήφθηντα πρός καιροῦ καὶ εἰς τὴν ἔξοφαλιον φορτιῶν τιμῶν παλαιοτερού διάλυρον ἀπὸ τὴν Βόρειον 'Αμερικήν. 'Επίσης οἱ Ιταλοὶ ἡγόρασαν ποσότητας παλαιοτερού διάλυρον ἀπὸ τὸν Ήπειρον Πελοπεῖον, καθὼς καὶ τὸ Ρουμανικά Χαλυβουργεῖστα. Τὸ τελευταῖο μόλιςτα ἐναύωσαν ἡδὴ διὰ τὴν μεταφοράν των ἐκ Βορ. 'Αμερικῆς εἰς Γαλάτεος ἢ Βρατλαν τὰ 'Ελληνικά φορτηγά «Κωνστ. Λουλούδης» καὶ «Τρίτων».

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΔΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIÉTÉ D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγυγημέναι

Τιμαι ἔκτος συναγωνισμοῦ

Ανδράκευσις ἀμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

'Ατυχήματα εἰς Ελληνικά πλοῖα

Κατά τὸ λῆσαν 15θήμερον ἐσμειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ελληνικά σκάφη :

«Δελφίν». — Κατευθυνόμενον μὲ φορτίον γαιανθράκων ἐκ Δάντογκ ζεῖται Λαγκνά συνεκρούσθη τὴν 1.50' π.μ. τῇ 28ης Μαρτίου Ν.Α. τοῦ Σάουθ Φόρελαντ μὲ τὸ Γερμανικὸν ἐπιβατικὸν μέτοξιον «*St Louis*» 16.732 τ. γκρός. Εὗδός μετὰ τὴν σύγχρονον, τὸ «Δελφίν» ἔραδιστηλεγράφησαν, ὅτι ὑπέστη σοβαράν ζημιάν εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν τῆς πρώρας, χωρὶς δυμῶς καὶ νὰ ἔχῃ διαρροήν καὶ διὰ εὐρέστατον 3 μίλια Ν. τοῦ φαραγγίου *South Goodwin*, μὲ κατεύθυνσιν πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Ντέρερ, ἀφοῦ προγνομένων ἐπειδή, ὅτι τὸ Γερμανικὸν λάινερ δὲν εἶχεν ἀνάγκην ἐνηθεῖαι. «Ἐπίσης τὸ «*St Louis*» ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του, ὅτι τὸ «Ελληνικὸν» ἔζητε τὴν θάσιν του καὶ διὰ ἀπῆγνησεν εἰς αὐτό : «Δέν διατρέχω κανένα κίνδυνον. Εἴκαλος οὐθὲ τὸ ταξίδιόν μου μὲ ταχύτητα 10 μιλίων». Τὸ ἀπὸ «Δελφίν» ἔρθησεν εἰς τὸ Ντέρερ, ἀνευ δογματίσεως, πρὸς ἐπιθυμήρησιν καὶ ἐπισκεψήν. Ὁ ἀντιρρόσωπος τοῦ Λέσδη ἀνέδειρε ζημιάς εἰς τὴν στείρην τῆς πρώρας καὶ εἰς τὴν ὑψηλότερα σημεῖα αὐτῆς, καθὼς καὶ εἰς διὰλος σημεῖα ἄνωθεν τῆς ισάλου γραμμῆς. Οἱ ἀριστερές ἀτμοσολήν τοῦ διαρρούλου τῆς ἀγκύρας ἐθραύσθη, διάφορα ἐλλαρατα ἐλύγησαν καὶ τὸ κατάστρωμα τοῦ προσέσχοντος ὑπνηγέσθη ἐπὶ μήκους 20 ποδῶν. Αἱ πλωρικαὶ ζημιαὶ είναι 14.6 πόδια ἄνωθεν τῆς ισάλου γραμμῆς. Αἱ προσωρικαὶ ἐπισκεψαὶ ἡρχισαν καὶ μετὰ διήλευσον ἡδύνηθη τὸ σκάφος ν' ἀπολύεται διὰ τὸν προσριψιόν του.

«Ιωάννης Μ. Εμπειρίκος». — Καθ' ὅν χρόνον ἀναυλάχει ἀντές τοῦ λιμένος τῆς Βίλλας Κονστιτούσιον, ἐξεράγη πυρκαϊά εἰς τὴν ἀκραίαν ἀποθηκήν τῆς πρώμηνς, ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος, κατεσθίσθη οὐδὲν ἀνάγκην δύο ρυμουλκῶν τῆς ἑταῖρας *Michanovich*. Τὸ σκάφος οὐδεμίαν θλιβήν ὑπέστη, εἰναι δύνατος μεγάλη η προενηγμένη ζημιά εἰς ἀρέσκια τοῦ καταστρώματος. Η ἑταῖρα *Michanovich* ἔζητησεν ἀμειδήν 500 λιρῶν διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν δοζήσιαν πρὸς κατάσθετον τοῦ πυρός. Τὸ ἐν ρυμουλκῶν τῆς εἰργάσθη μίαν ὥραν, τὸ δὲ ἄλλο μίαν καὶ ἡμίσειν.

(Μαρτ. 28)

«Μαρίνος». — Εἳσται μετὰ φορτίον θείου διὰ Κρήτην κατέφυγεν

εἰς τὸν λιμένα τῶν Καλαμῶν μὲ ζημιάν εἰς τὰς μηχανάς του. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἀπορριπτήτων ἐπισκευῶν καὶ τὴν ἐπιθεώρησίν του παρὰ τὸ ἀντιπρόσωπον τοῦ Λέσδη διλαβε πιστοποιητικόν ναυσιπλοΐας καὶ ἀνεγέρθη διὰ Κρήτην. (Μαρτ. 27—29)

«Θάλεια». — Τηλεγράφημα τῶν ναυλωτῶν του ἐκ Χαδάννας ἀναφέρει, ὅτι τὸ σκάφος προσήραξε κατὰ μῆκος τοῦ κρηπιδώματος Μαντζανίλλο, τῆς Κούδας, ἐνῷ ἐπότισεν. Διετάχθη μεταφορά τημάτος φορτίου ἀπὸ τὸ ἐν κύρωσι τὸ ἄλλο. Κατόπιν τούτου τὸ πλοῖον ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην ἡμέραν ζημιές καὶ ἀνεγέρθησε. (Μαρτ. 29)

«Εψιλον». — Κατὰ πληρωφορίας ἐκ Ροζάριο, ἐνῷ κατήρχετο τὸν πετρινὸν Πλάτη, μὲ θύειαν 23.3' ποδῶν προσήραξε εἰς τὰ ἀδαμάντη παρὰ τὸ γειτονεύονταν 492. Εἰς δοθεῖαν τοῦ ἀπεστάλη ρυμουλκὸν τῆς ἑταῖρας *Michanovich* καὶ φορτηγίδες διὰ τὴν τοποθέτησιν ἀγκυρῶν εἰς τὴν Ἑγράν. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη μετὰ δύομερον, ἐπιθεωρήθη δὲ οὐδὲ διπλῶν εὑρέθη ἀδικίας καὶ ἀνηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του διὰ Μαδέρας (θιαταράς). (Μαρτ. 29—Απρ. 1)

«Ρήνος». — Αποπλεύσαν ἐκ Νέας Τύρης διὰ Γιάφαν, ἐπανέπλευσε λόγῳ ἀνωμαλίας τῶν μηχανῶν καὶ ἡγκυροδήλησα πληγεῖσαν τοῦ φάρου τοῦ ἀγάλματος τῆς Ἐλευθερίας. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἀπορριπτήτων τινῶν ἐπισκευῶν τὸ σκάφος ἀνεγέρθη διὰ τὸν προσριψιόν του. (Μαρτ. 29—30)

«Φιλομήλα». — Κατευθυνόμενον ἐκ Ίζουνα, μὲ φορτίον γαιανθράκων διὰ Πόρτ Σαλτ προσήραξεν, ἐνῷ εἰσήρχετο εἰς τὴν ἀνοικτήν πάραν τοῦ προλιμένου τῆς Οστανδής πρὸς ἀνθράκευσιν. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη μετὰ τινῶν ὥρας μόνον του, ἀφοῦ δὲ παρέλασε ποστίνητα μπόνιες καὶ ἔλατες πιστοποιητικόν ναυσιπλοΐας, ἀνεγέρθη διὰ τὸν προσριψιόν του. (Άπρ. 1)

«Παναγῆς». — Ο σηματοφορικός σταθμός *Flamborough Head* ἐρειπιστηλεγράφησεν δὲ μεγάλο Ελληνικὸν φορτηγόν, ἀγνώστου ὀνόματος, κατευθυνόμενον, ἀνοικτὰ τοῦ σταθμοῦ, πρὸς Βορράν, ἐστράφη πρὸς τὴν δύσιν τοῦ θάνατου καὶ ὑφασματικά διὰ εἰναι ἀκούστηντον. Εἰς τὰ σηματα τοῦ Ἀγγλικοῦ σταθμοῦ δέν ἀπῆγνησεν. «Η θάσις τοῦ πλοίου ήτο 10 μίλια Νοτίως πρὸς ΝΑ τοῦ σταθμοῦ. Βραδύτερον τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν, διπρὸς Ἑγκριδώθη, διὰ τὸ ἀπὸ «Παναγῆ», κατεβίθασε τὸ σῆμα καὶ ἀνηκολούθησε τὸν πρὸς Βορράν πλούν του κατευθυνόμενον εἰς Τάιν, διποὺ καὶ ἔφασεν. (Άπρ. 2)

N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPI

(CORN'S. SWARTTOUW'S STEVEDORING COMPANY LIMITED)

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORN'S. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

STEVEDORING

Owners of 15 tons electric cargo transporters and floating cranes for handling coal, iron—ore and other bulk cargoes.

Large modern sheds with 13 electric LUFFING cranes, on deep water, also various plants for storage of all sorts of merchandise.

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & CO

10 Metropolis Street.

SALONICA

P.O. Box 460 P.O. Box, 313 P.O. Box 775
TEL-AVIV JAFFA HAIFA

ANTWERP:

CORN'S. SWARTTOUW'S ANTWERP STEVEDORING CO.,
(late Charles Geyr)
53 Longue Rue Neuve

ΦΟΡΤΟΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ιδιοκτήται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίον 15 τόνων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαιανθρακαὶς, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χῦμα φορτία.

Εὐρύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδούς.

Παραλαβὴ δ' ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγγυημένη διεκπεραίσσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χῦμα σιτοφορτία εἰκοφορτώνονται διὰ τῶν «σιλόδων».

Διὰ πληροφορίας καὶ Συμβόλαια ἀπευθύνεσθε εἰς τοὺς γενικοὺς πράκτορας διὰ τὴν Ἀνατολικὴν Λεκάνην τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρην Θάλασσαν:

NAYTIKON PRAKTOREION

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΑ
P. O. Box 775-XAI·ΦΑ

«Αννα Σταθάτου». — Έδειχμανίσθη εἰς Μπάρρυ πρός έπισκευήν ζημιών του.
(Άπρ. 2)

«Αγαλλιανή». — Εἰς ἀπόντησιν ἔρωτιματος τοῦ Λέσβου, οἱ πλοιοκίται τοῦ σκάφους τούτου παρέσχον τὰς ἀκολούθους πληγαφορίας: Τὸ δὲ π «Αγαλλιανή» παραμένει εἰς Μαρζλιν. «Οταν, τὸν παρελθόντα Δημοτίου εἰχε παρτίσαις τὴν φρωτῶν γαιανθρακοφορτίου καὶ εὐρύκειο ἀκόμη πλευρι- μένον εἰς τὸ κρηπίδωμα, ἔκλινε βαρέως πρὸς τὴν ἑτέραν τὸν πλευρῶν του, λόγῳ ματοκατικῆς στοιβασίας, εἰσῆθον δὲ εἰς τὸ κύτον. Νο 1 θύεται ἐκ τοῦ στοιβαίου τοῦ κύτου, τὸ ὅπερν δὲν είγεν αἰκόνη κλεισθῆ ἐντελθεῖ. Τὸ σκάφος ἔκλινε βούλας περίπου, ἡγγισαν δὲ τὰ ὄφαλα του τὸν ἔκει θυέτων, διότι τὸ δάσιον τῶν θύετων ἦτο ψεύδην. Αἱ Σοβιετικαὶ ἀρχαὶ παρέσχον ἀμίσιας ἀποτελεσματικήν δογματίαν. Μέρος του γαιανθρακοφορτίου ἔξαρτοθήσαν εἰς τὴν παραλίαν, διότι τὸ πλοῖον ἐπανέκτησε τὴν ισορρο- πίαν του, ἡγιάνθησαν τὰ ἔντος τῶν κυτῶν του θύετα. Λόγῳ τοῦ καιμά- νος δημοτικού, αἱ ἀνωτέρω ἔργασιαι ἐπανεβαθύνθησαν, τὸ δὲ σκάφος ἀπεκλει- σθη ἐντὸς τοῦ λιμένος, διότι ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ναυσιπλεξία διεκό- πη ἐκ τῆς πηγῆς. Ἀπό τὴν γενομένην ἐπιθεώρησιν δὲν εὑρέθησαν οὐδὲ εἰς τὸ σκάφος, εῦτε εἰς τὰς μηχανὰς αὐτοῦ. Η ἀναγόρησις τοῦ σκάφους διὰ Πιεριαῖα θά πραγματοποιήθη ἐντὸς τῆς ἀνοί- ξεως μὲ τὴν ἐπανάληψιν τῆς νυκτιοπλοσίας.»
(Άπρ. 2)

«Μιχαλίδης Ξυλάς». — Πληρωπομένον ἀπὸ μηνῶν εἰς τὴν Γένοβαν ὑπά- στη ζημίας ἔστι, τῷ ἀγκυροβοῖο ἥψη του ἐκ προσκρούσεως ἐπ' αὐτοῦ τοῦ Ιτα- λικοῦ τάνκερ «Γρίσο». Συνεπείᾳ τῆς προσκρούσεως ἐξέσυραν αἱ ἀγκυρα- τοῦ Ελληνικοῦ καὶ ἐπόπτης τοῦτο τὸν κρηπίδωματος, καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ ἡγιαντοβούλημένου ἥψη «Mokra».
(Άπρ. 3)

«Ορος Πενταλικόν». — Κατέτλευσεν εἰς τὴν Σῦ; σον, ἐνθα δὲ πλοιαρχος ἀνέφερεν, διό τὸ σκάφος προσγράψεν εἰς τὸν δίσιλον τῆς Ραβέννας, ἀνελ- κυούμενον ἄνω δογματος. Ή ελεῖ ἔχει αράθην, ἀπεργασίαθη δὲ νά ἔξχυθη δὲ ἔ- ξων πρὸς ἐπιθεώρησιν. Αἱ ὑποδειγματίαι ἐπισκευασι ἐξεταλέσθησαν καὶ τὸ πλοῖον ἀφοῦ ἔλαβε πιστοποιητικένα ναυσιπλοσίας ἀναχώρησε διὰ Ρωσίαν.
(Άπρ. 2-7)

«Αίκατερίνη Τ.». — Έκ Χερσόνεως διὰ Νεάπολιν μὲ πλήρες φορτίον ἔλιστος, ἔκλινε ἐπικινδύνως ἐντές τοῦ Πιεριαίου λιμένος, τιμῆμα δὲ τοῦ φορ- τίου καταστρώματος ἔπεισαν εἰς τὴν Θάλασσαν, διότεν καὶ παρελγήθη ἐκ νέου, τῇ δογματίᾳ ρυμουλκῶν.
(Άπρ. 4)

«Βιργίνια Σ.». — Κατέπλευσεν εἰς τὴν Κούλλη πρὸς ἐκφόρτωσιν Ἀργεντινῶν γεννημάτων. Καθ' ἀκάθετον δὲ πλοιαρχος, διότι τὸ σκάφος διήρχετο τὸν ποταμὸν Humber, συνεκρούσθη μὲ τὸ Φινλανδικὸν ἀτμόπλοιον «Polaris». Ἀπό τὴν γενομένην ἐπιθεώρησιν διεπιστάθη, διό την ἔλασμα τοῦ «Βιργίνια Σ.» εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὴν τῆς πρώτως ἔρρεγίας, μερικοὶ δὲ

νομίσεις ἐκάμφησαν ἔλαφρος. Αἱ ζημίαις τοῦ Φινλανδικοῦ συνίστανται εἰς τὴν στρέμμων ἀρκετῶν ἔλασμάτων τῆς πρώτως καὶ εἰς τὴν θραύσην τῶν σιδηρῶν καγκλιδωμάτων τοῦ πρωταρχίου καταστρώματος.
(Άπρ. 5)

«Υδρούσα». — Ελαφρά σύγκρουσις ἔλαβε χώραν εἰς Μπουγιούκ Νι- ρά, τοῦ Ανοι Βοσπόρου, μεταξὺ τοῦ φορτηγοῦ «Υδρούσα» καὶ τοῦ Τουρκι- κοῦ ἥψη «Ergurum». Τὸ δεύτερον ὑπέστη ζημίας παρὰ τὴν πρώτην εἰς δύο ἔλασμάτων τοῦ ἐπιστάγου, θά διπλωμάτης τοῦ Κωνιλίου. Τὸ Ελληνι- κόν δὲν είχε καρμίαν διάδημην καὶ ἐγκολούθησε κανονικῶς τὸν διά Μαύρην Θάλασσαν πλούν του.

«Θεομήτωρ». — Κατ' εἰδήσης εἰς Μπάχιας Μπλάγκας, τὸ φορτηγόν μας τοῦτο προσκρουσαν ἐπὶ τῆς ἀκρας ἐνός εγκυπλώματος τοῦ ἀνωτέρω λιμένος καθ' ὃν χρόνον ἐπλεύριζε πρὸς φόρτωσιν, ὑπέστη δὲ ζημίας εἰς ενα ἔλασμα παρὰ τὸ τάνκ τοῦ φόρπικ πρὸς τὴν δεξιάν πλευράν. Οἱ ἐπι-



Τὸ φορτηγὸν «Ολγα Ε. Εμπειρίκον» ἐν μέσῳ τρικυμίας εἰς τὸν Βιοκαΐδον κόλπον

θεωρητής τοῦ Λέσβου συνίστησε τὴν ἀντικατάστασιν δύο θραυσθέντων συ- δετικῶν ἥλων καὶ τὸ τομεντάριον εἰς μίαν χαλαρωθείσαν σύνδεσιν. Αἱ ὑποδειγματίαις ἐπισκευασι ἐξεταλέσθησαν, εἰς δὲ τὸ σκάφος ἐχοργήθη πι- στοποιητικόν ναυσιπλοσίας.
(Άπρ. 6)

«Κατερίνα» (τάνκερ). — Τό Νορδηγικὸν μότορος «Havbor» προσέκρου- σεν εἰς Κωνιλίου ἐπὶ τοῦ δεξικρυστοπόλεως «Κατερίνα» καὶ προσέβησεν εἰς κό- ςτο ζημίας.
(Άπρ. 7)

«Σίφνος». — Πληγεῖσαν τοῦ Τσανάκαλα ἐστιμειώθη ἔλαφια ὡγκρουσίας μεταξὺ τοῦ Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Σίφνος», κατεύθυνενον ἐπὶ Χερσόνεως εἰς Άλεξανδρεῖαν μὲ πλήρες φορτίον διεσπαζομένης καὶ ἐνές μικροῖς Τουρκικοῦ πλοίους ἐκταλόδηντος τοπικῶν συγκοινωνίαν. Η σύγκρουσις ἔλαβε χώραν εἰς τὰ πέσια τοῦ φάρου Καράκοβα—Μπουρνοῦ. Τὸ Ελληνικόν ἐξηκολού- θησε τὸν πλοῦν του, ἀφοῦ ἐβεβαιώθη, διό τὸ Τουρκικόν σκάφος δὲν διέτρε- χε κανένα κίνδυνον.
(Άπρ. 8)

«Ειρήνη Σ. Εμπειρίκον». — Έκ Ροζάριο, ἔμφορτον, διὰ Λάζ Πάλμος (θιαταράς) καὶ τὸ ἥψη «Εφίλον» ἔμφορτον καὶ αὐτὸς ἀπό Σάντια Φά διὰ Λάζ Πάλμας, συνεκρούσθησαν εἰς τὸ χιλιόμετρον 50 τῆς διώρυγος Μάρτιν Γκάρτσα. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ζημίας.
(Άπρ. 9)

«Βιολαντό Ν. Γουλανδρή». — Κατεύθυνδενον ἐκ Μαριουπόλεως διὰ Βοστώνης μὲ φορτίον Ρωσικοῦ ἀνθρακίτου προσάγγισαν εἰς Λαύριον διὰ τὴν προσωμινήν ἐπισκευήν ζημίας τινάς τῶν μηχανῶν του.
(Άπρ. 9)

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Γενική ἀθαρία καὶ ἀπώλεια χρόνου δι' ἐπι- σκευάς τοῦ πλοίου

Οἱ παραληπταὶ τοῦ φορτίου τοῦ ὑποστάτος γενικήν ἀθαρίαν ἀ- τυπολοίου «Madali» ἤγνηθσαν ν' ἀναγνωρίσουν τὸν διαγανονισμὸν τῆς ἀθαρίας, τὸν γενόνενον εἰς τὴν Δουνγκέκην ὑπὸ ἐξεῖ Κανονιστοῦ ἀθαρίων καὶ νά καταβάλουν τὴν παρ' αὐτοῦ ὄρισθεισαν ἀνάλογον συνεισφοράν, καθόδον ὁ ἐγκαθαριστής ὑπελόγισεν εἰς βάρος τῆς κοι- νῆς ἀθαρίας καὶ τὴν ἀπώλειαν τῶν χρόνων τῆς προελθοῦσαν εἰς τὸ σκάφος, λόγῳ τῆς γενικῆς ἀθαρίας διὰ τὴν ἐπισκευήν τῶν ζημιῶν.

Τὸ Ἐφετεῖον ἐδικαίωσε τοὺς παραληπταὶς ἀποφανθέν, ὅτι αἱ ζη- μίαι διὰ τὴν τοιαύτην ἀπώλειαν χρόνον δὲν ἴδιναντο νά καταλογι- σθῶν εἰς τὴν κοινήν ἀθαρίαν ἐφόδουν πρόκειται περὶ ἔμμεσου συνε- πειας, καίτοι αὐτῇ προηρχετο εἰς τὴν ἀθαρίας, τὴν διότι ὑπέστη τὸ πλοῖον.

Οἱ Αρειοί Πάγοι τῶν Παρισίων ἀνέζωφε τὴν ἀνωτέρων ἀπόφασιν καὶ παρέμειψε τὴν ὑπόθεσιν πρὸς αὐτοὺς εἰς ἄλλο Έφετεῖον, μὲ τὴν παρατήρησιν, «ὅτι θά παραληπταὶς εἰς τὴν ζημίαν τοῦ Τουρκικοῦ πλοίου οὐδὲν πρόκειται περὶ τοῦ ημέρου συνε- πειας, καίτοι οὐδὲν προηρχετο εἰς τὴν ἀθαρίας, τὴν διότι ὑπέστη τὸ πλοῖον. Τοῦ ημέρου τοῦ πλοίου καθαριτήρος καὶ ὄφειλον νά ὑπολογισθῶν εἰς τὴν συνεισφοράν, ὡς γενόμεναι διὰ τὴν κοινήν διάσωσιν πλοίου καὶ φορτίου.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. | ΑΘΗΝΑΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
20-151 & 20-52 40-748 & 4-614 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 καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

“ΕΛΛΑΣ,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ·ΕΚΔΡΟΜΑΙ·ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

— Μεσιτικά δικαιώματα ἐπὶ μὴ ἔκτελεσθείσης ναυλώσεως

Μεταξύ του διεθνούς ναυτικού κόσμου συνεχήτημη έπανειλημμένως ήταν η προμήθεια του ναυλωμέσιτου, ή καθοριζόμενη έντονά ναυλοσυμφώνωφ, όφειλεται η όχι, είς ην περίπτωσιν ή ναύλωσις, δι' οι ανδήποτε αιτίαν, δὲν ήθελε πραγματοποιηθῆ. Τὸ δικαστήριον τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου διὰ σχετικῆς ἀπὸ τοῦ 1917 ἀποφάσεως του, ἐλέγει καθοδήσει ὅτι, κατ' ἔθιμον, η τοιαύτη προμήθεια ἀνταποκρίνεται ἀπολύτως ἐπὶ τοῦ πράγματι εἰσπραχθέντος ναύλου, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ δρού.

Εις μίαν δύμως τελευταίως ἐκδοθεῖσαν διαιτητικὴν, ἀπόφασιν ἐν Λονδίνῳ—εὐδύτατα σχολιασθεῖσαν—ό διαιτητὴς ἀπεφάνη εὔνοϊκωτερον ὑπὲρ τοῦ ναυλομεούτον. Ή προκαλέσασα τὴν ἀπόφασιν ὑπόθεσις ἔχει ως ἔξης: Εἰς ἐφοπλιστής είχε νανλώσει τὸ σκάφος του εἰς τὰ Σοβίέτ διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια Ἀρχαγγέλου - Ἀγγλίας, εἰς δὲ τὸ ναυλοσύμφωνον καθωρίζετο ἡ προμήθεια τοῦ μεσίτου εἰς 13 τοῦ 5 οὗ. Τὸ σκάφος, μετὰ τὸ πρῶτὸν του ταξίδιον, ἐπωλήθη εἰς ἄλλον ἐφοπλιστήν, δύστις, ἀν καὶ εἰχεν ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν ὑπετέλεσι τὸ δεύτερον ταξίδιον καὶ νά καταβαλεῖ τὴν σχετικὴν προμήθειαν εἰς τὸ ναυλοσύτην, ἐπενυχε τὴν ἀκύρωσιν τοῦ ναυλοσυμφώνου διὰ τὸ β'. ταξίδιον καὶ ἥγανθη τῇ πληρωμῇ τῆς προμήθειας, μὲ τὸ αιτιολογικὸν, διτι θὰ φέρειτο εὐτη, εἰς ἦν μόνον περιπτωτικὸν ἔξετελεί τὸ δεύτερον ταξίδιον εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὅπερ ἡκολούθησε τὸ πλοίον καὶ τὴν πώλησιν του. Ισχυρίσθη, δηλαδή, οὗτος, διτι, ἐφόσον δὲν εἰσέπραξε τὸ ναύλον, δέν ἡτο καὶ ὑποχρεωμένος νά καταβάλῃ οἰανδήποτε προμήθειαν.

Ἡ ύπόθεσις ἡχθῇ εἰς διαιτησίαν καὶ ἡ ἀπόφασις κατεδίκαζε τὸν ἐφοριαστὴν εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς μεσιτείας, ὑπεδείκνυε δὲ συγχρόνως, ὅτι εἶνε προτιμητέρον τοῦ λοιποῦ αἱ τοιαῦτα σχέσεις νανύλομεσίτου καὶ ἐφοριαστοῦ νὰ κινδυνεύσωνται δι' ιδιαιτέρας ἐπιστολῆς, πάρα ταῖς εἰδικῆς διατάξεως τοῦ νανύλοσυμφώνου, ἔφοδον δὲ νανύλομεσίτης δὲν ὑπεισέρχεται εἰς τὸ νανύλοσυμφώνον ὡς συμβιαλλόμενον μέρος; καὶ συνεπῶς δὲν δύναται ν' ἀντέλῃση ἐξ αὐτοῦ δικαιώματα,

— Ἡ ύπόθεσις τοῦ «Γέρω—Καρρᾶς». Ἀπαίτησις διὰ τὸν ἀπολεσθέντα ἐκ τοῦ ναυαγίου ναῦλον.

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοτρίων ἔξεστακάσθη, ἀπό τῆς Σας Ἀπρίλιου, εἰς εἰράν συνεδριάσσων ἡ ἁγωνὴ τῶν ίδιων την πορτηγὸν «Γέρω—Καρρᾶς» ἐκάντισι τῶν ἀσφαλειῶν τοῦ ἀπολεσθέντος ναύλου λόγῳ τοῦ ναυαγίου τοῦ πλοίου. Τό ἀπὸ «Γέρω—Καρρᾶς» ἔξικειτο τὴν 13ην Νοεμβρίου εἰς τὸν πορθμὸν τοῦ Μαγγαλάνου, συνεπεὶ τῷ δὲ τῶν σοδαρῶν γηγενῆι τῶν ὑψάλων του καὶ τοῦ πολυδαπάνου τῆς ἐπισκευῆς τοῦ ἀγκαταλεῖψθη σὶς τὰς ἀσφαλειῶν χρακτηρισθέντων ὥς; *Total loss.* Ἐναγομένη ἐτυπίσις ἦτο ἡ *«London and Scottish Assurance Corporation, Ltd.»*, τοῦ Λονδίνου. Κατὰ τοῦ ἐνάγοντας πλοιοσκήτητος τὸ ἀσφαλειῶν τοῦ νηύλου συμβόλαιον, χρονολογούμενον ἀπό τῆς 31ης Οκτωβρίου 1930, ἦτο δὲ ποσὸς 4000 λιρῶν, ἥτοι διὰ τημῆς τοῦ ἐπί 9000 λιρῶν ναύλου διὰ ταξίδεων ἀπὸ Μοντεβίδεο εἰς Βελιγράν καὶ ἐκεῖθεν εἰς Ἀγγλίαν. Τὸ πορτηγὸν ἔξικειτο λεῖ, κανέν, εἰς τὸν πορθμὸν τοῦ Μαγγαλάνου, ἔχασε δὲ τὸν ναύλον τοῦ, διότι ἀπέδη ὅλων τὴν ἀπώλειαν. Εἶχε τοῦτο κατὰ τὴν προσάραξιν τοῦ ἐνσφραγισθῆ ἐπὶ τῶν δράχμων μὲν εἰράν σοδαρῶν Ἡγουμένων, διὰ δὲ τὴν ἀνέλκυσιν του ἀπηγειτείο σημαντικὴ δαπάνη, συνεπεὶ τῆς ἀποίας ἡγανάκτισθησαν οἱ ἀνάγοντες πλοιοσκήτητοι νὰ ἀγκαταλεῖψουν τὸ σκάφος του. Ο «Ἐλλήνης» πλοιαρχὸς είχε συμφωνήσει μετα τῶν ναυαγοσωστῶν, δηποτε πληρωθείσι οὗτοι 6.000 λιρας διὰ σθότρα καὶ ἔτερα 4.000 λιρας κατόπιν διατησίας, ἐάν κατώρθωνταν γὰρ ἀνελκύσσουν τὸ πλοίον καὶ νὰ τὸ ρυμουλκήσουν εἰς *Magallanes*.

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.Co. Ltd. Bombay. Grahams Trading Co. Ltd. Bombay and London. Ralli Brothers Bombay and London. Turner Morrison & Co. Ltd. Bombay. Volkart Brothers Bombay. Lionel Edwards Ltd. Bombay. Bombay Co. Ltd. Bombay. Forbes Forbes Campbell & Co. Ltd. Bombay. Lykiardopulo & Co. Ltd. London. S. G. Embiricos Ltd. London. Rethymnis & Kulukundis Ltd. London. Ellerman & Bucknall S. S. Co. London. Gray Dawes & Co. Ltd. London. Harwin Shipping Agency Ltd. London. T. L. Duff & Co. Glasgow. Sir W. R. Smith & Sons Ltd. Cardiff. Sir R. Ropner & Co. Ltd. West Hartlepool.

and also any of the leading Banks in Bombay

Πράγματα οι ναυαγούσσωται: ἐπέτιχον τὴν ἀνάλκουσιν καὶ τὴν ρυμοδύλησιν τοῦ σκάφους εἰς *Magallanes*, δῆμῳ καὶ διεπιστώθῃ, διτὸς τὰ ἔσοδα τῆς ναυαγιαίαςίσας καὶ τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν, θὰ ὑπερέσθαινεν κατὰ 2200 λίρας τὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους, δηπερ καὶ ἔγκατελεῖσθιν τοῦτο εἰς τοὺς ναυαγούσσωτας. Ἐπιπροσθέντες οἱ πλοιοτήται τῶν ὑπέστησαν δακάνην 793 λίρων εἰς *Magallanes*, τέκνα δόποις καὶ ἀπῆγησαν νάνα πληρωθεύσιν, ἀκτές τῆς ἑτέρας ἀπιτήσεως τῶν ἐκ 4000 λίρων διά τὴν ἀσφάλισιν τηγήματος τοῦ ναυάλου. Οἱ ἐναγόμενοι ἀσφαλισταὶ ἡγρήθησαν, διτὸς τὸ πλοῖον ἀπέραν παράγωγον ὀλικῆς ἀπωλεῖσαν καὶ ὑπεστήριξαν, διτὸς τοῦτο ἴκανὸν νάνα τετράδεμον καὶ συνεπόδην ἴκανον νάνα κερδίον τοῦ ναυάλου του. Ἰσχυρισθήσαν ἀκόμη διτὸς ἡ πλούτεια τοῦ ναυάλου ἐστηρίζετο ὑπὸ τῶν ἐναγόμενων καὶ ἐπὶ τῆς ἀπωλεῖας χρόνου, ἐνῷ κατὰ τὸ ἀσθρόν τοῦ τόπου ἀσφαλιστηροῦ συμβολαῖσιν, οἱ ἐναγόμενοι ἀσφαλισταὶ ἀπῆγλασσον τῆς πληγωμῆς ἔγιμιδην ἐξ οἰκεῖον ποτε τοικεύης ἀπαιτήσαντας. Τέλος ἀντέταξαν, διτὸς δέκαν εἰχον εἰδοποιηθῆναι περὶ τῆς ἔγκατελεῖσθισεως, διτὸς τὰ ἔσοδα τῆς ναυαγιαίαςίσας ἐξ ἀφεμένην τὴν ἔξαστατην ἐκτάλεσσον τοῦ ταξιδίου καὶ διτὸς οἱ ἐνάγοντες εἰκόνων ἀποζημιωθῆναι, ἔσθσον ἐπληγρώθησαν 30.000 λίρας διά τὴν ἀπωλεῖσαν τοῦ σκάφους καὶ 1538 λίρας διά τὰ ἔσοδα τῶν.

Ο συνήγορος των πλαισιοτητών άνέφερεν ότι το «Γέρε—Καρράξ» έβριξε καὶς εκτὸς τῶν πιούν του πρός τὸ Βαλπαραϊζον, διοῦ καὶ θά ἔφερτοντο καὶ διὰ τὴν αἰδοποίησις τῶν ἀσφαλιστῶν περὶ τῆς ἐγκατατλεψίων τοῦ σκάφους ἐδόθη τὴν 17ην Νοεμβρίου. Συναχθεῖσαν, διὰ μετὰ τὴν συμφωνίαν διὰ τὴν ναυαγιούσασίν του καρός κατέστην τρικυμιώδης καὶ αἱ ἐργαζόμενοι τῷτον ναυαγιούσασθεν ἐπειραθεῖσιν τέσσαν, οἵτινοι ἡ ἀνέλκυσις ἐπραγματοποιήθη τὴν δημ Δεκεμβρίου. Τὸ σκάφος μετεφέρθη εἰς Baker Cove, ἐντὸς τοῦ πορθμοῦ, ἵνα καὶ παρέμεινεν ἡμίβιβυσμόν τοῦ μέσου τοῦ πορθμοῦ, τὸν δὲ 17ην Δεκεμβρίου ἐσφρυμούσκην εἰς Magallanes, ἀφοῦ προγραμμένων ἐφράχθησαν προσωρινὰς τὰ ρυγμάτων του. Εἰς Magallanes παρέμεινεν τὸν τρίτην μῆναν, κατόπιν γὰρ τῆς θέρετον τῶν ἀποδιών ἐπιθεωρητῶν ἐπλήγωσαν τοὺς ἀσφαλισταὶ τὴν ἀσφαλισίαν «δέληκας ἀπολιτίας» καὶ τὰ δέκατα ἑταῖροι λιπρῶν, θεων παραθεσθῆσαν ἀπόθηκης τινὸς ἀπὸ μέρους τῶν πλαισιοτητῶν ἡ τοῦ πλοιούρχου. Τὸ ποσόν αὐτὸς ἀπέταξεν εἰδος τι συμβιδεῖσθαι καὶ ἐπειδὴ οἱ πλαισιοτηταις ἐθεωρήσαν διὰ δέκαν ἡμέραν ὑποχρεωμένοις: να ἔπισκευασθῶν τὸ σκάφος, τὸ ἐγκατελεῖσθαι εἰς τοὺς ναυαγιούσαστας πρὸς καλλιφύτων τῶν ἀπαιτήσασιν τούτων, διὸ τὴν ναυαγιούσασθεν. Ἐκ τῆς ὑποθέσιος ταῦτης—ἐπιχειρούσθων δὲ συνήγορος τῶν πλαισιοτητῶν—ἀναφέγγουσαν μερικὰ ἀστραφῆ σημεῖαν: «Οὐτοὶ, δηλαδὴ, ἔχοντες τοῦ ἀναστάτωσίτοι πλαισιοτηταις, θά προσθεῖνον εἰς τὰς ἔπισκευαζόμενὰς καὶ θὰ ἐγκηρούσθουν τὸ τερψίδιον, λημανομένης πάντοτε ὅτι δψύει τῆς θέσεως τοῦ σκάφους καὶ τῷτον γενιτούς τοῦ. Ἐπει τοῦ ἀντικαμένου τούτου τοῦ ἀπάντησης ἔδωκεν ἡ ἔπισκευα τῷν διπλῶν τορητηῖν, εἰς τὴν δοπιάνην μοιολογεῖστο, διὸ συνετοῖ πλαισιοτηταις δέκαν ἡδύκτωτο, περά νά ἐγκατελεῖσθων τὸ πλοῖον. Εὔθυτον ἐπίσιμος ογκεῖστον ἦτο, εἰς ποιὸν λημάνα θὰ προστιθέτο νά ἐκταλευθεῖσον αἱ ἔπισκευαι. Οἱ ἐπιθεωρηται τοῦ Λόδη ὑπειδίκυνον τὸ Μπουένος «Ἄλμες ἢ τὸ Ρότερντεντομ, ποτὸς διυπονοτερχος οἱ πλαισιοτηταις—ἐπιχειρούσθων δὲ συνήγορος—ὅτι δέσχετο νά ματκεφέρει θά φορτηγάν, εἰς τοιαύτην κατάστασιν, ἐκ τῆς Νοτίου Αμερικῆς εἰς τὴν Εὐρώπην δὲ» ἐπισκευές; Εἰτε ἀνάργυροι οἴτητον, διὸ θὰ προστίμε τὸν πλαισιοτερον λιμένα. Τὸ «Γέρε—Καρράξ» δέκαν ἦτο εἰς θέσιν νά ταξιδεύσῃ, ἄνευ προηγουμένης εὐθιώδεις προσωρινῆς ἔπισκευας, τὸ κέντος τῆς δοπιάς θὰ ἔψυθε τὰς 3000 λιρας, χωρὶς εἰς τὴν διαπάνη τοτύπην νά συμπειλαμβάνεται: ἡ τακτοποίησις τῶν ἔξοριτων μάστιν του. Οι ναυαγιούσασται εἰλογήν ἔπι τοῦ πλοίου μίαν ἀπαίτησον 600 λιρῶν, ἡ πληρωμὴ τῆς δοπιάς ἦτο ἀπαραίτητος καὶ συναπτός οἱ πλαισιοτηταις δέκαν ἡδύκτωντο νά παρκαλέσουν καὶ μινήσουν τὸ φορτηγόν των, δέκαν δέκαλοντο εἰς δέσδα 9000 λιρῶν. Ἐπιπροσθέτως ἡ ναυαγιούσαστηκή ἱστορία εἶχε καὶ μίαν ἀπαιτήσαντας κατά τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ πλοίου ἐκ 2000 λιρῶν, διὸ τὴν ἔξαντλησην τῶν δόστων. Ἀπατέσσαρα δόσιν αὐτῶν τῶν ἐμφεγγούσιν καὶ ἀπαιτήσασιν ἦτο δτο τὸ φορτηγόν ἐπωλήσεν, ἥ τέλει ἀντὶ 1700 λιρῶν εἰς Χιλιάδες ἀγοραστάς, περά τῷ δοπιών καὶ ἐπισκευάσθη.

Εις τό σημείον τοῦτο ἔληξεν η πρώτη ἡμέρα τῆς διήκης. Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς ἐπομένης ὁ συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν, συνεχίζων τὰ ἐπιχειρήματά του ἀπηρθίμησε τούς παράγοντας, οἵτινες συντέρεχον, διποιηθεωρηθῆν ἀπολεσθεὶς εἰς ναῦλος. Τὸ φορτηγόν, εἶπε, εὑρίσκετο ἐπὶ τῶν δράχμων, ἀναπάνεικο δὲ εἰς τὸν πλοιαρχὸν νά διαπιστώσῃ, οὐχί ητο δυνατόν νά ἔργασθῃ τὸ πλοῖον καὶ νά κερδίσῃ τὸν ναῦλόν του. Οἱ πλοιαρχοὶ εὔρων δὲτι ὑπῆρχον μερικαὶ πλινθότητες ἔργασθαι, ἀλλὰ ποσηγουμένως ἔπειτα νά ὑποδηλήθεοῦν οἱ πλοιοκτῆται εἰς ασθεάτων χρηματικὴν δαπάνην δι- ἐπικειμέδε.

“Ενα άκρωμη ἐπιχείρημα υπέρ τῶν πλοιοκτητῶν—ἔξηγολούσθησεν δὲ συνήγορός των—εἶναι καὶ τὸ γεγονός, διτὶ τὸ ακάρδος δὲν ἀγκατελεῖσθη εἰς τοὺς ναυαγισθεῖς. Οἱ ταλαιπωτοὶ οὗτοι, συμφώνως πρές τὴν συμφωνίαν τῆς ναυαγικαὶς περισσοῦ, ἀδικαιούντο νὰ λάθουν διάσ οὐδέτερα 6000 λίρας η., ἀντὶ κατάτομον, τὸ πλίσιον. Η παραγνωτικὴ ἀξία τοῦ φαρστηγοῦ, μετά τὴν ἀδραγία του, δὲν ἀνήργετο εὖτε εἰς τὸ θύμιον τοῦ θυντατέρου πεσοῦ καὶ ἐπεμένων

HARRY A. NIESSINK ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ και ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Ἡ μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυᾶται ἄριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

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

Τό δεκαπεντήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ζωηρὰ ὑπῆρχε κατά τὸ α' 15θέμερον τοῦ Ἀπριλίου ἡ κίνησις τῆς Ναυλαγορᾶς. Τὸ κυριώτερον ἐνδιαφέρον συνεκεντρώθη, ὡς συνήθως, εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλεύτη, ὅποθεν αἱ ναυλώσεις ἐπεξετάσθησαν μέχρι τῶν μέσων Ιονίου, τὸ δὲ μᾶλλον ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον ἦτο ἡ βαθμαῖα ἀναβίωσις τῆς ζητήσεως δι' Ἐνθρωπαῖς προφορικούς σηματευτικούς μέσους τῆς Ἰταλίας, τῶν Σκανδιναντικῶν Χερῶν καὶ τῆς Ἑλλάδος. Διὰ τὰς δύο τελευταῖς ἐπεισθῆσαν ἀρκετά σάφη, ἐπίτεται δὲ διὰ τὰς προσεχεῖς ἐβδομάδας μία ἔτι μεγαλύτερα ἀνάπτυξις τῆς ἀγοραστικῆς κίνησις σίτου καὶ ἀραβόσιτον δι' Ἐνθρωπαῖς λόγῳ.

Τὰ δι' Ἀπρίλιον σκάφη, λόγῳ τῆς προσφορᾶς περιωρισμένης κωρητικότητος, ἥσαν καὶ τὰ πλέον προνομούχα, δυνηθέντα μᾶλλον, εἰς τινὰς περιπτώσεις, νὰ ἐπιτίχουν κατό 1)—ἀνοτέρους ναυλών τῶν ὑπὸ τοῦ σχεδίου καθοριζομένων κατοιτάτων ὄριων. "Οσον ἀμφότερας τὰς προτώσεις Μαΐου καὶ Ιονίου, ἐπεισθῆσαν ἀρκετά σάφη τὸν τελευταῖς τῶν σχεδίους. Ποιαὶ τις ζαλαράστης ἐξεδηλώθη μόνον εἰς τὴν κίνησιν ἐπὶ Πλεύτη τὴν Βόρ. Ἀμερικῆς. Λίαν διαταγαὶ ἥσαν ὀλιγότεραι τελευταῖς διὰ φορτώσεις πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην.

Εἰς τὸν τομέα τῆς Βόρ. Ἀμερικῆς ἐπεδειχθῇ περισσότερον ἐνδιαφέρον διὰ φορτώσεις παλαιοσιδήρου καὶ διὰ ταξίδια «τάμι—ταόφτερος», ἀξιοπιστοῖς δ' ὑπῆρχε καὶ ἡ ζωηρότης τῶν φορτώσεων ζαχαρίως ἐκ Κούβης, ἡ τῆς ὅποιας ἐπεισθῆσαν σεβαστὴ ζωρητικότης εἰς τιμὰς ἀρκετά σταθεράς. Ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ δὲ Καναδίκα γεννήματα δέν ἤγιοτεν ἀκόμη ἐδηλουμένη καρμία κίνησις, ἀπὸ δὲ τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν ἐνδιαφέροντα ἐπαργατοποιήθη ἥρασία, ἰδίως διὰ φορτώσεις γενικῶν ἐμπορευμάτων καὶ ξυλείας ἀπὸ τοὺς ἥμενας τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀπο—Ἀνατολήν, μὲ τιμὰς ναύλων 17)3 ἔως 17)6 διὰ ἥμενας Ἀγγλίας καὶ τὰς συνήθεις λιμπρυτικὰς (γενικά καὶ ξυλείαν), ἀναλόγους μεγέθους πλοίον διὰ ἥμενας τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῆς Ἀπο—Ἀνατολῆς. Τὰ νικάτα τῆς Χιλῆς ἐπεδειχαν ποιάν τινα κίνησιν, ἐναντιώθησαν δὲ μερικά φορτώσεις μεταλλευμάτων ἐξ Ἰνδῶν.

Οἱ τομεῖς τῆς Ἀπο—Ἀνατολῆς οὐδεμίαν ἀξιόλογον κίνησιν ἔτεναν, ή δὲ ἀπορίαν τοιν καὶ ἡ χαλαρότης τῶν ἐκτεθεντῶν ναύλων θάντο γενική, ἐάν δὲν ἐσπεισθῶτο μερικαὶ σποραδικαὶ ναυλώσεις διὰ κυάμους Μαντζουρίας καὶ δι' ὄρυζαν. Σχετικὴ ζωηρότης ἐπερχότης μόνον εἰς τὰς φορτώσεις μεταλλευμάτων ἐξ Ἰνδῶν.

Ἡ Μεσόγειος σχεδὸν ἐν ἀπορίᾳ καὶ μὲ σποραδικάς τινας ναυλώσεις διὰ μεταλλεύματα ἐκ Κύπρου καὶ Μελίλλας διὰ Κόντινεντ. Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἐστρημμένη ἐνδιαφέροντος, μὲ τὰς ἐκ Νοτίου Ρωσίας φορτώσεις περιορισμένας δι' ὅλα τὰ εἰδή τῶν Σοβιεπικῶν ἐξαγωγῶν. Ὑπῆρχον μόνον μερικαὶ διατάγματα μεταφορᾶς γενικῶν φορτίων εἰς Ἀπο—Ἀνατολήν καὶ μεταλλευμάτων διὰ ἥμενας τῆς Ἰπεριοτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἰαπωνίας.

Ἀναλυτικότερον αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων κατά τομεῖς ἀγορῶν ἡκολούθησαν τὴν κατωτέρῳ πορείαν:

Δέν συνέφερεν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ τὸ κρατήσουν πληρώνεντες τὰ σθοτρά. "Εχοντες δημως τὸ δικαιωμα νὰ τὸ ἔγκαταλεψίουν, ἔσσεις συμφωνίας, εἰς τοὺς ναυαγούσωτακε, τὸ ἐπρεξαν, ἡ δὲ πρᾶξις των αὐτῶν ἀνέχει προδηλωτὰ καὶ τὴν σημασίαν, διὰ τὸ ταξίδιον εἶχε καταστῆ ἀδύνατον.

"Οοσον ἀφορῇ τὴν ἀγορῆν διὰ τὴν ἀπατικῶν ἀργατικῶν ἔξισιν 15)6 λιρῶν, ὑπεστήριξεν δημητρίος στοὺς ἀσφαλισταὶ τοῦ ὄγαρους εἴχον συμφωνήσει νὰ πληρώσουν μίαν ἀναλογίαν ἐκ τοῦ ἔλους ποσεῦ, πράγματι δὲ καὶ ἐπλήρωσαν 1538 λιρας. Ἡ ἔξιντλησις τῶν ὀδαῖτων ἀπὸ τὰ κύτη τοῦ φορτηγοῦ ἔκστισε 2300 λίρας, μετά δὲ τὴν πληρωμὴν τῆς ἀναλογίας τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ σκάφους, παρέμεινε τὸ ὅποι ἀπατήσιον ὑπόλοιπον, ἵνα πληρῷ ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς τοῦ ναύλου.

Ἐγητάσθη κατόπιν δ. κ. K. A. Saunders, σύμβουλος—μηχανικός καὶ ναυτικός ἐπιθεωρητής, διστις ὑπεστήριξεν, διτὶ ἡ ἔκ 10.000 λιρῶν προσφορά ἐνός Μηχανουργικοῦ Οίκου τοῦ Μοντεζέζο, διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ ἀνάληψιν τῶν ἐπισκευῶν τοῦ «Γέρω—Καρρά», ἡ οποία προσφορὰ μετωμάνη καὶ συμφέρουσα, πολὺ δὲ ἱκανοποιητικωτέρα πάσχεις ἀλλοις, ἡτις θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιτευχθῇ ἀπὸ τὰ ἔργοτασία λ.χ. τοῦ Ρότερνταμ. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς ἔλλησεν ἡ θετέρα ἡμέρα τῆς Σικηνῆς.

Κατὰ τὴν ἐποίησην συνεδρίασιν δι ναυτικός ἐπιθεωρητής καὶ Saunders συμέχεις τὴν καταστίσιν τοιν καὶ ἀπαντῶν εἰς ἔρωτήσις τοῦ συνηγγέρου τῶν ἐναγομένων ἀσφαλιστῶν τοῦ ναύλου παρέσχε τὴν δεσμωτικήν, διτὶ, κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς του, ἡ ὁδηγήσις ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸ Ρότερνταμ ἡ εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατά τὸ 1931 ο' ἀνήραχτο εἰς 9685 λίρας καὶ εἰς τὸ Πλεύτη ἀντὶ τῶν 16.000 λιρῶν.

Davies (συνήγορος τῶν ἀσφαλιστῶν).—"Εἰσαρος ἐν τούτοις ταχινικές ὑπόλογης τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν κατὰ 3000 λίρας ὀλιγώτερον, ἐδέκηθε δὲ διτὶ ἡ ἔρωτας θὰ ἔξτασται ἀρτιωτέρα εἰς τὴν Ἐδρώπην πασάς εἰς τὸ Πλεύτη. Στὶς θαυμαστέστατες τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ἔκταλέσουν τέ 1931 τὰς ἐπισκευὰς τοῦ σκάφους των εἰς τὴν Νότιον Αμερικήν.

Μάρτυς, — Δὲν νομίζω διτὶ οἰσοδήποτε ταχινικές θὰ παρέχει τοιαύτην συμδουλήν.

Κατὰ τὰς ἐποιέντας μέχρι τῆς 10ης Ἀπριλίου συνεδριάσεις ἐξηκολούθησαν ἡ ἀποδεικτική διαδικασία. Τὸ δικαιονήριον ἐπεφυλάχθη νὰ ἔκδοσῃ ἡ ἀπόφασιν του.

ΠΛΕ.Ι.Τ.—"Ἐξ Σάντα Λορέντζο δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 15)9, διὰ Μπρίστολ. Τούνελ 16)—καὶ διτὶ Ἐλλάδα 17)9, φρότωσιν Ἀπρίλιον. Διὰ Μάιον ἐξ Σάντα Λορέντζο δι' Ἀγγλίας 16)—ἔως 17)6 διὰ Σκανδινανίαν 18)6. Μάιον, μὲ φρότωσιν ἐξ Σάντα Λορέντζο. Ἀπὸ Ανωτερονταμ. Διὰ Δανίαν 17)—ἔως 17)6 καὶ διὰ Σκανδινανίαν 18)6. Μάιον, μὲ φρότωσιν ἐξ Σάντα Λορέντζο. Ἀπὸ Ανωτερονταμ. Διὰ Τούνελ 16)—τοῦ Πλεύτη δι' Ἀγιον Λαρνακον 19)—, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων δι' ὄλας τὰς κατευθύνονται τῆς Βορ. Ἀμερικῆς (λιμένες Ἀτλαντικοῦ), ὑπῆρχαν σταθεραὶ. "Ἐξ Μπουένος Ἀργετού, Ἀπρίλιον, σελ. 16)6 δι' Ἐλλάδα, ἀπὸ Νεκταρέα, Ἀπρίλιον, δι' Ἐλλάδα 17)9 καὶ διτὶ Ἀμβέρσαν 15)7 12, ἀπὸ δὲ τὴν Μπάχιαν Μπάχιαν 13)6 δι' Ἀμβέρσαν καὶ 14)3 διὰ Λονδίνου, Ἀπρίλιον. Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν φροτηγῶν ἐκλεισθησαν καὶ αἱ ἀπόλουσθαι:

«Εἰσήρη Ν. Rálliaς ἐξ Σάντα Λορέντζο 5700 τ. δι' Ἀγγλίαν (συμπειριλαμβανόμενης Ἰρλανδίας) σελ. 16)9, ἐάν ἔξαιρεσις Ἰρλανδίας 16)6, Μάιον 25—Τούνελ 15.

«Ια» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6700 τ. δι' Ἕνωμ. Πολιτείας (Κόλπου Μεζίκου) ἡ λιμένας Ἀτλαντικοῦ σελ. 18)6, ὄγιον Καναδᾶν 19)—, ἐάν ὑπηρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)6, Μάιον 5—15.

«Ατρόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6100 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ 16)9, Μάιον 20—31.

«Κατίνα Βούλγαρη» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7500 τ. διὰ Δανίαν 16)6, Μάιον.

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ.—Διὰ φορτία παλαιοσιδήρου ἐπληρώθησαν ἐκ Νέας Υόρκης διὰ Γένοβαν δολ. 4 καὶ ἐξ Νόδρερον Ρέιντς ἐπίσης διὰ Γένοβαν δολ. 3.90—4.10. Ἐξ Κούβας αἰσθητὴ ἡ ζητήσις ζωρητικότητος εἰς τὰ σελ. 13)8 (μεγάλα σκάφη) δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, Ιονίου—Τούνελ 15)6. Ἀπὸ Σάντριγκο 13)6, Ἀπρίλιον, δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Ἐλληνικά ἐναυλώθησαν καὶ τὰ ἀπόλουσθαι :

«Τρίτων» ἐξ Νόδρερον Ρέιντς 6500 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Βραζ—Γαλάται—René, ἐάν λιμένα δολ. 3.35, δέν λιμένας 3.45 f.i.o., Μάιον 20—30.

«Ορος Ταύρος» ἐξ Κούβας 10.000 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 13)3 Ιονίου—Τούνελ 15)3 ἐάν Νέλλιας 8500 τ. ίδιον ναύλον διὰ τὴν αὐτὴν μεταφοράν.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.—"Ἀπὸ Burma (σφράζα) δι' Ἀγγλίαν 19)6. Ἀπὸ Dalny (ζυάκους) διὰ Κόντινεντ ζητοῦν οἱ πλοιοπτῆται 22)—. Ἐξ Λαν. Αντσαλίας (γεννήματα) δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 20)— (εἰς γῆνα) καὶ ἐξ Σιδηνεύ διὰ μὲν τὴν Σαγγάρην 10)6 (ζῆνα) καὶ 12)— (εἰς γῆνα) καὶ διὰ Μεσογείου—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 20)6 (ζῆνα) καὶ 22)6 (εἰς σάκκους). Ἀπὸ τὴν παραλίαν Madras ἐσημειώθη διὰ σπόρους ἡ γαυμήλη τημή τῶν 20)— (Τούνελ) διὰ Μεσογείου—Κόντινεντ. Ἀπὸ Vizagapatam (μεταλλεύματα) δι' Ἀγγλίαν 17)3, ἐάν Αμβέρσαν ή Δουνκέρκην 18)—καὶ ἀπὸ Mormugao δι' Ἀμβέρσαν 17)—. Ἐξ Βορβάτης (λιναρόσπορον) διὰ Βόρ. Ἀμερικήν 20)— καὶ ἀπὸ Καλκούταν (ἄλατα) διὰ Port Okha 5.6 δρυπίες. Οἱ ἀραβόσιτος Νοτίου Αφριζίς εἰς τὰ σελ. 15)6 διὰ Ντουρμπάταν διὰ Μόντρεαλ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ.—Διὰ μεταλλεύματα ἐπληρώθησαν σελ. 17)9 ἔως 17)10)1)2 ἐξ Νικολάεφ δι' Ἰαπωνίαν καὶ 9)3 ἐξ Πότι διὰ Βουλώνην—Ρότερνταμ, διὰ δὲ γενικά φορτία ἐξ Μανηλῆς Θαλάσσης δι' Ἀπο—Ανατολήν 20)6.

«Κατίγκω» ἐξ Σπαλάτου 4000 τ. τομέντον δι' Ἀλεξάνδρειαν—Χάιρραν 18 λιρέττας fob, ἀ.φ. «Τερώγιος Μάντακας» ἐξ Κύπρου 5500 τ. μεταλλεύματος διὰ Στέττιν καὶ Δάντσικην 10)9, Ἀπο. 10—20. «Κόρθιον» ἐξ Καζαπλάγκας 3000 τ. γεννήματα δι' Ἐλλάδα 8)9, ἀ. φ.

ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΩΡΑΚΕΣ.—Μὲ ἀρκετὴν ζητήσιον, ιδίᾳ διὰ Μεσογειακούς προφορισμούς, ἀλλὰ μὲ τιμαὶ ναύλων στρεφομένας πέριξ τῶν ιδίων ἐπιπέδων τοῦ προγραμμένου 15θημέρου.

Ἐναντιλόθησαν ἐπίσης καὶ τὰ κάτωθι φορτηγά : «Κονίστρα» ἐξ Χερσόνησος 6700—7200 κ.μ. ξυλείας δι' Ἀλεξάνδρειαν 6)12, Ἀπο. 10—20. «Τάκηρη» ἐξ Οδρούσαν 2400—2500 κ.μ. ξυλείας διὰ κύριότητα διὰ Βασσόδαρον 19)6, μὲ 1)9 φρότωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν κατὰ συνήθειαν λιμένος. Ἀπο. 10—20. «Μανούλια» ἐξ Νοβορωσίσης 3500—4000 κ.μ. πριονισμένης ξυλείας διὰ Γιάφαν 7)6, Ἀπο. 15—25. «Μίκονος» ἐξ Νοβορωσίσης 3900 κ.μ. ξυλείας διὰ Καζαπλάγκαν—Κενίτα 8)9, Ἀπο. 17—29. «Πάνις» ἐξ Χερσόνησος ἡ Οδησσοῦ 650 ὡς 700 φάδοις πολτοῦ ξυλείας (δύο συνεχῆ ταξίδια) διὰ Σαιν Λούι (Ροδανοῦ σελ. 35)—, ἐκεύθεσον φορτωτικῶν καὶ στοιβακτικῶν, φρότωσιν διὰ τὸ α'. ταξίδιον 10—20 Μάιον.

«Θέτις Α.» ἐξ Στέττιν 7300 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)6 Ἀπο. 20—Μάιον 5.

«Μαρία Σταθάτου» 8220 τ. d.w., ταξίδια τάμι—τοάφτερος μετοχὴ λιμένων τῆς Ἀπο—Ανατολής, 2 μῆνας, μὲ ὄψην διὰ 4 μῆνας, σελ. 2—, ἀμεσος παραλία Κίναν—Ιαπωνίαν καὶ παραδοσίας μετα τὴν λίξην τῶν συμβολίων εἰς ἔνα λιμένα τῆς Κίνας ἡ τῆς Ιαπωνίας.

«Αλκιμός» ἐξ Μπαλμάτα 3100 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρότερνταμ 1)3 fob, Ἀπο. 10—20. «Αλκιμός» ἀπὸ ἔνα λιμένα Ολλανδίας 3100 τ. σιδηροφορούμην διὰ Τεργέστην 11)—fob, ἐκεύθεσον φορτωτικῶν καὶ στοιβακτικῶν, μὲ 5)12 λιρέττας ἐκφόρτωσιν, Ἀπο. 30—Μάιον 5.

«Ιωσηφόγλου» (τάνκερ) ἐξ Μανηλῆς Θαλάσσης 6500 τ. πετρελαίων δι' Ertvelde καὶ Ἀμβούργον 11)3, Ἀπο. 10—30.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Τό α'. 150ήμερον τοῦ 'Απριλίου δὲν διέρρευσε μόνον μὲ σποραδικάς τινας καὶ ἄνευ ἐνδιαφέροντος ναυλώσεις, ἀλλ' ἐπεφύλασσε καὶ μίαν ὁδυνηρὰν ἔκπληξιν. Κατ' ἀπόφασιν τῶν Σοβιέτ, οἱ πλοιοκτῆται καὶ ὥρισμένοι ναυλομέσοιται θά διαπραγματεύωνται τοῦ λοιποῦ ἀπ' εὐθείας μὲ τὴν Μόσχαν διά τὴν κάλυψιν τῶν ἑκάστοτε παρουσιαζομένων διαταγῶν. Εἰς Πειραιάθά κλείωνται μόνον ναυλώσεις διά ξυλείαν ὅπο Μαύρην Θάλασσαν καὶ 'Αρχαγγελον διά Μεσογείου καὶ Κόντινεντ καὶ διά γενικά φορτίο ἀπό Μαύρην Θάλασσαν διά 'Απωλ'Ανατολήν καὶ Πλάτην.

Ξυλεία.—Διά φόρτωσιν 5—15 Μαΐου ύπάρχει μία διαταγὴ 4600 κ.μ. ἐκ Νοθορωσίσκης διά Χαϊφαν, προσφέρεται δέ ναῦλος 7).—Πέραν τῆς ἐργασίας ταύτης οὐδεμία ἄλλη, πρὸς τὸ παρόν, ὑφίσταται, ἡ δέ γενική κατάστασις διαγράφεται ἀπογοητευτική, κατόπιν μάλιστα τῆς αὐξήσεως τοῦ Σοβιετικοῦ τοννάκι καὶ τοῦ παρατηρουμένου ἥδη περιορισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—'Απρακτεῖ.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπ' εἰνε αἱ κάτωθι:

—'Εκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτίο γεννημάτων)

«Γεωργίος Κυριακίδης» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. διά 'Αγγλίαν—'Αμερίκας—Ρόττερνταμ 16)9, Μαΐου 13—23.

«Ωνάση Πηνελόπη» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. διά 'Αμερίκαν—Ρόττερνταμ 14)3, 'Απριλίου 1—10.

«Γαρουφαλιά» ἀπό Νεκοτούρα 6800 τ. διά 'Αμερίκαν 15)9, ἐάν Ρόττερνταμ 16), 'Απριλίου 15—20.

«Ορος Ροδόπη» ἐκ Μπουένες 'Αρεσ, Δὲ Πλάτιας ἢ Μπάχι. Μπλάγκας 7500 τ. διά Βάρετον 'Αμερικήν (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ τοῦ 'Αιτλαντικοῦ) σελ. 16)3, ὀψιόν Καναδᾶν, 16)9, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«Μάρπησσα» ὅχι ἀνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7500 τ. διά Καναδᾶν 18)9, ὀψιόν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν (λιμένας 'Αιτλαντικοῦ) σελ. 18)—, φόρτωσις Μαΐου 10—28.

«Θεμώνη» ὅχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 6100 τ. διά 'Αγγλίαν (ἴξιαρέσις 'Ιρλανδίας)—'Αμερίκαν 16)9, Μαΐου 10—20.

«Δωρεὶς» ἐκ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. διά ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 16)6, ὀψιόν 'Αμερίκαν ἢ Ρόττερνταμ 16)—, 'Απριλίου 15—Μαΐου 15.

«Γεωργίος Μ. Λιβανός» ἐκ Ροζάριο 6300 τ. διά ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 16)6, ὀψιόν ἀπό Σάντα Φέ 1)3, ἔξτρα, Μαΐου 1—20.

«Γεωργίος Γ» ἀπό ἀνω λιμένας τοῦ Πλάτη 6500 τ. διά Κάρδια, Μπάρρου, 'Άδονμάσου, η Σουάνης 15)9 ἔνα λιμένα, μὲ 9 πάννες ἔξτρα δι' ἔκκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα ἐκφορτώσεως, 'Απριλίου 6—13.

«Αννα Βούλγαρη» ἐκ Μπουένες 'Αρεσ 7000 τ. διά 'Ελλάδα 16)6, ὀψιόν ἀπό Νεκοτούρα 17)9, 'Απρ. 15—27.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.)» ὅχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 9100 τ. διά ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, Μαΐου 21—31.

«Ιθάκη» ὅχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 6500 τ. διά Κόλπου Μεξικοῦ 19)— ἔνα λιμένα, 19)9 δύο λιμένας, 'Απρ. 4—12.

«Ζέψυρος» ἀπό Νεκοτούρα 6500 τ. διά 'Ελλάδα 17)9, 'Απριλίου 25—Μαΐου 5.

«Αρέθουσσα» ὅχι ἀνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. διά Trondheim—Ahus ρέιντζ 18)6, ὀψιόν Δανίαν 18)—, φόρτωσις Μαΐου 15—25.

«Πολύκτωρ» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. διά Μπρίστολ Τσάνναλ 16)—, φόρτωσις 'Απριλίου 6—12.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.)» ἐκ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. διά Trondheim—Ahus ρέιντζ 18)6, ὀψιόν Δανίαν 18)—, Μαΐου 15—26.

«Νίκος Τ.» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7300 τ. διά Λονδίνον 14)3, ὀψιόν 'Ελλάδα 16)9, φόρτωσις 6—12 'Απριλίου.

«Πλισσόρ» ἀπό Νεκοτούρα 6900 τ. διά 'Αμερίκαν 15)7 1)2, ὀψιόν ἀπό Σάντα Λορέντζο διά 'Ηνωμ. Πολιτειῶν (λιμένας Κόλπου Μεξικοῦ ἢ 'Αιτλαντικοῦ) σελ. 18)9, ἔνα διά Μόντρεαλ—Sorel 19)3, 'Απρ. 15—30.

«Αννα Ν. Γουλανδρῆ» ἀπό Νεκοτούρα 6300 τ. διά 'Ελλάδα 17)9, ἔνα λιμένα, φόρτωσις 'Απρ. 10—20.

«Νίκος» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6200 τ. διά 'Αγγλίαν (ἴξιαρέσις 'Ιρλανδίας) σελ. 16)6, φόρτωσις 6—13 'Απρ.

«Μαίρη Ν.» (ναυπηγήσεως 1909) ἀπό Νεκοτούρα 6200 τ. διά 'Ελλάδα 17)9, ὀψιόν ἀπό Μπάχιαν Μπλάγκαν 16)6, 'Απρ. 15—23.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.)» ἀπό Νεκοτούρα καὶ Μάρη Ντέλη Πλάτα η Μπάχιαν Μπλάγκαν 8300 τ. διά 'Αμερίκαν 15)6, ἔνα Ρόττερνταμ 15)9, δι' ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 16)—, ἔνα πλήρης φόρτωσις ἐκ Μπ. Μπλάγκας μέσον 1)3 διλήγωτρον, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«Πιάννης» (ναυπηγήσεως 1905) ἀπό Νεκοτούρα 6500 τ. διά 'Ελλάδα 17)9 βάσιν ἔνα λιμένα ἐκφορτώσεως, ὀψιόν ἀπό Μπάχιαν Μπλάγκαν 16)6, φόρτωσις 'Απρ. 15—30.

—'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Οօρος Ύμηττός» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8200 τ. γενικοῦ φορτίου διά Nagaevo Bay 20)6, ὀψιόν Nagaevo Bay καὶ Βλαδιβοστόκ σελ. 21)3, f.i.o., φόρτωσις 'Απρ. 20—30.

—'Εξ 'Αγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρωπας)

«Τάναϊς» (ex «Holywood») ἐκ Τάνιν 2300 τ. διά Πόρτο Εμπέντοκλε 8)—, ἄμεσος φόρτωσις.

«Αγία Μαρίνα» ἐκ Ρόττερνταμ 6400 τ. διά Περναμπούκον σελ. 7)9, καντούλλο 15 'Απριλίου.

«Παναγῆς» ἐκ Pelow Main 6600 τ. διά Οράν 7)3, α.φ.

«Ολγα Ε. Εμπειρίκον» ἐκ Χεύλλ 6000 τ. διά Σάντας 7)10 1)2, ἄμεσος φόρτωσις.

'Α)π 'Εμπειρίκον ἐξ "Εμδεν 5300 τ. διά Σάντα Φέ 9)6, Μαΐου 6—20.

«Περράκης Λ. Καμπάνης» ἐξ "Εμδεν 5300 τ. διά Σάντα Φέ 9)6, φόρτωσις 6—20 Μαΐου.

'Α)π ἐλληνικὸν ἐκ Ρόττερνταμ 5500 τ. διά Γένοβαν, Σαδίνιον, Σπέτζαν ἢ Λιβύρνο 7)—, καντούλλο 15 'Απριλίου.

«Δέσποινα Α. Παπλά» ἐκ Δάντοις γῆ Γεύνιας 7000 τ. διά Γένοβαν, Σαδίνιον, Σπέτζαν ἢ Λιβύρνο 8)6 ἔνα λιμένα, 8)10 1)2 δύο λιμένας, ὀψιόν Τοιχιτάβαν 8)10, καντούλλο 25 'Απρ.

—'Εκ Βοο. 'Αμερικῆς

«Κωνστ. Λουλούδης» ἐκ Νέας Ύόρκης 6500 τ. παλαιοσιδήρου διά Ραλάτοι δολλ. 3.35 f.i.o., 'Απριλίου—Μάιου.

«Καλινψό Βεργωτίνη» ἀπό ἔνα δύο λιμένας τῆς Βορείου Κούδας 7500 τ. ζαχάρεως δι/ 'Αγγλίαν 13)6, ὀψιόν ἀπό ἔνα δύο λιμένας τῆς Νοτίου Κούδας 13)9, 'Απριλίου 15—30.

«Τοιροπινάς» ἐκ Σάντα Ντομίγκο 6500 τ. ζαχάρεως δι/ 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 12)9, Μάιου.

«Μιχαλάκης» ἐκ Χάρκητον Ρόδης ἢ Ταζλέστον 6500 τ. διά Ρίον 'Ιανέρην ἢ Σάντος 8)—, καντούλλο 5 Μαΐου.

«Διαμαντῆς» ἐξ 'Αλμπανί (Νέας Ύόρκης) 33.000 κουμπτέρες σίτου δι/ 'Αμερίκαν 7)12 ὀψιές τὰς 100 λιθρας, ἔνα Ρόττερνταμ 7)3)4, δι/ ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 8)1)1, 'Απρ. 20—30.

'Α)π ἐλληνικὸν ἀπό Maceio 6000 τ. ζαχάρεως διά Λονδίνον, Λίβερπουλ ἢ Γκρήνον 14)—, Μάιου.

«Χέλατρος» ἐκ Κούδας 6500 τ. ζαχάρεως δι/ 'Αγγλίαν—Χάρηρην—'Αμερικήν 13)9, ὀψιόν ἀπό Σάντα Ντομίγκο 12)9, φόρτωσις 5—25 Μαΐου.

—'Εκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«Ιωνία» (τάνκερ) ἐκ Χάρκηας γῆ Τριπόλεως 8000 τ. πετρελαίου διά Τενερέφην 7)—, 'Απριλίου.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

"ΤΡΙΑΙΝΑ,,

69 ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 69

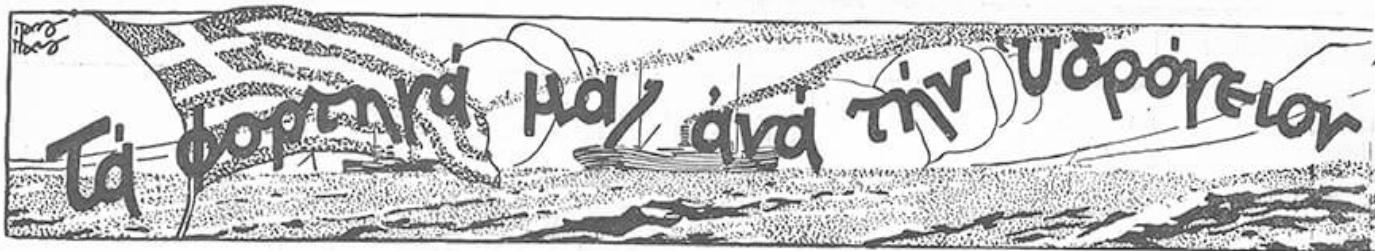
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΔΗΛΩΣΙΣ

Γνωστοποιούμενης δι/ οι πλοίοιρχοι Γ'. τάξεως (ἀξιωματικοὶ καταστρώματος), ἔχοντες πενταετή τούλαχιστον ὑπηρεσίαν ὡς ὑποπλοίαρχοι ἢ ἀνυποπλοίαρχοι, ἀφοῦ ἀποκτήσουν τὸ διπλωμα πλοιαρχοῦ Β'. τάξεως ἔνευ ἐξετάσεων, δύνανται νὰ προσέλθουν ἀμέσως εἰς ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτος πλοιαρχοῦ Α'. τάξεως. Τοῦτο ἐγραστοποίησε πρὸς τὴν «Τρίαιναν κατόπιν σχετικῆς αιτήσεως τῆς δι/ Διεύθυνσις Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ διά τοῦ ὑπ' ἀριθμ. 9089 ἀπό 26)3)35 ἐγγράφου τῆς. Συγεπόνδης δι/ «Τρίαιναν» ἡρχισε τὰ μαθήματα τῶν ὑποψήφιων πλοιαρχῶν Α' τάξεως, προσκαλεσύνται: δὲ νὰ φοιτήσουν οἱ ἐνδικαφερόμενοι: διὰ τὰς ἐξετάσεις τοῦ Ιουνίου ἐ. ἔ.

'Εν Πειραιεῖ τῇ 3 'Απριλίου 1935

(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άργει Μαρίλιν άπό Δεκ. π.ε.
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	άργει Χίον άπό 20 Φεβρ.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Σφρ. Ροζάριο 8 Απρ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	Σφρ. Ηπειρώται 20 Μαρτ.
Άγια Βαρθλαμία	Α. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	Σφρ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 27 Μαρτ.
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	Σφρ. Μοντεβίδεο 7 Απρ.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	Σφρ. Ρόττερνταμ 4 Απρ.
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	Σφρ. Θεσγίκην 3 Απρ.
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	Σφρ. Πόρτ Σατέ 5 Απρ.
Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάση	92	1581	άνεχ. Άλγεριον 6 Απρ. διά Σφάξ
Άγιος Σπυρίδων	Π.λ. Αγγελή	89	1476	άνεχ. Νεάπολις 29 Μαρτ. διά Μεσογαλακανέρ
Άγγελικη	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Ηπειρώται άπό 26 Ιαν.
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	01	3667	άργει Ηπειρώται άπό 15 Ιουν. 1934
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3143	άργει Ηπειρώται άπό 10 Μαρτ.
Άδην. Ι. Πειθῆς	Αθ. Ηειθή	08	4537	Σιήλθε Μαδέρας 31 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας
Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	άνεχ. Μπάρρυ 9 Μαρτ. διά Μπ. Μπλάγκαν
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Ηπειρώται άπό 21 Φεβρ.
Άιας	Πατέρας και Σιά	15	4729	άνεχ. Μπάρρυ Μπλάγκαν 4 Απρ. διά Μάνιζεστερ
Άιγαίον	Πιλόπονηγγίου-Σκριδάνου	12	1735	άνεχ. Βρέσην 29 Μαρτ. Γιεραλάρ 8 Απρ. διά Ηπειρώται
Άιγενής	άδ. Πατέρα	17	3792	Σιήλθε Γιεραλάρ 6 Απρ. διά Ηρόδιντσην
Άικατερίνη Τ.	Α. Τεριάζου	17	2719	Σιήλθε Κλήν 30 Μαρτ. διά Νεάπολιν Σφρ. 10 Απρ.
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	άνεχ. Κοπαγχάγην 8 Απρ.
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	άνεχ. Δάντογγ 4 Απρ. Λαδοντι 10 διά Γένεσαν
Άιμιλίος	Στεριάτη και Σιά	98	3691	Σφρ. Καλλάρας 31 Μαρτ. και Ηπειρώται 4 Απρ.
Άινος	Α. Λούη	10	3551	άργει Ηπειρώται άπό 1 Φεβρ.
Άιολος	Ν. Ι. Λόρκ κ.λ.π.	02	3051	άργει Ηπειρώται άπό 4 Μαρτ.
Άις Γιώργης	Νορ. Σιγάλα	08	2098	Σιήλθε Ηπειρώται άπό 1 Φεβρ.
Άδαμας	Μ.χ. Λαζαρού	18	4144	Σιήλθε Περνικούνον 21 Μαρτ. Λαδοντι 9 Απρ. διά Μάνιζεστερ
Άιρόπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4312	άνεχ. Νικολάϊεφ 7 Απρ. Κλήν 9 διά Βλαδιζεστόκ
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεχ. Νεκτούσεα 12 Μαρτ. διά Νέαν "Πέρκην
Άλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	Σφρ. Ροζάριο 4 Απρ. διά Νεδίσκην
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	Σιήλθε Ηπειρώται 28 Μαρτ. διά Βλαδιζεστόκ
Άλικη	Ν. Γ. Λιθινού	17	5140	Σιήλθε Κλήν 30 Μαρτ. και Σουέζ 5 Απρ. διά Βλαδιζεστόκ
Άλικιμος	Συριδάνου—Ραυτοπούλου	20	2003	άνεχ. Πελέρο 26 Μαρτ. Γιεραλάρ 1 Απρ. διά Μπιλράδο
Άλφειός	Σ. Λιθινού	20	5116	άνεχ. Νόρφολκ 29 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	άνεχ. Ηπειρώται 4 Απρ. διά Νεδίσκην
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	άνεχ. Γάνδην 29 Μαρτ. διά Τσάρλεστον
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άνεχ. Σάντα Φέ 30 Μαρτ. διά Ταναρίφγαν
Άνδρεας	«Ηίσιον» Α.Ε.	19	4763	άνεχ. Γάντεν 6 Απρ. διά Κλήν
Άνδρωτης	Νικ. Κυθωνιάδης	12	4393	άνεχ. Κάρδιρ 16 Μαρτ. διά Βλλακ Κτούσιεν
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	Σιήλθε Ηπειρώται 7 Μαρτ. διά Βλαδιζεστόκ
Άννα Βούλγαρη	Χρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άργει. Ρ.ον Ιανάριον 2 Απρ. και άνεχ. 6 διά Μπ. Μπλάγκαν
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει. Ρ.ον Ιανάριον 2 Απρ. και άνεχ. 6 διά Μπ. Μπλάγκαν
Άννα Ν. Γευλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	άργει. Ρ.ον Ιανάριον 28 Μαρτ. και άνεχ. 3 Απρ. διά Νεκτούσεα
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	Σιήλθε Ηπειρώται 1 Απρ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	'8	5685	άργει. Μπάρρυ 31 Μαρτ.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ά. εχ. Θινίκην 26 Μαρτ. διά Αγγλίαν
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Ηπειρώται άπό 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	Σιήλθε Κλήν 31 Μαρτ. διά Κλαϊρεδα
Άντωνης Γ. Λεμδός	Σ. και Η. Λεμδό	11	4410	άνεχ. Ηπειρώται 6 Απρ. διά Οράν,
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεχ. Φολλό ιπα 26 Μαρτ. διά Ρουέν, Σφρ. 7 Απρ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Ηπειρώται άπό 10 Φεβρ.
Άντωνιος Δ. Κυδωνιένς	Δ. Κυδωνιάδης	07	3920	Σιήλθε Γιεραλάρ 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταρι, Σφρ. 8 Απρ.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεχ. Bundbury 11 Μαρτ. διά Tsurumi
Άντζουλέττα	οιοι «Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	άργει Ηπειρώται άπό 10 Φεβρ.
Άξιός	Σ. Λιθινού	19	5289	διήλθε Magalanes 2 Απρ. διά Χιλήν
Άποικια	Z. Βαλμέζ	05	3607	άργει. Νεκτούσεα 30 Μαρτ.
Άργενινά	Άντ. Ρούσσος	12	4248	άργει. N.οδρούτ 8 Απρ.
Άργολικός	Μαρρή Εμπειρίκου	21	4786	άνεχ. Αμβρόσιον άπό 7 Μαρτ.
Άρέθουσα	Νικ. Καρπούρη	11	3693	άνεχ. Μάρτιο 21 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου—Ε. Λαζαρού	12	4745	άργει. Ρόττερνταρι 30 Μαρτ.
Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άργει. Μαζίγκιαν 24 Μαρτ. και "Οσλο 3 Απρ.
Άριστ. Α. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άργει Ηπειρώται άπό 30 Ιαν.
Άρτεμης Πήττα	Πήττα	06	1433	άργει Χίον 12 Απρ.
Άρτεμισιά	Η. Μακρή	06	4343	άργει Ηπειρώται άπό 13 Ιαν. 1934
Άρχαγγελος	άδ. Λιθινού	17	4349	άνεχ. Μάρτιο 31 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Άρχον	Κοστή Λαζαρού	21	1364	άργει. Ηπειρώται 9 Απρ. και άνεχ. 13 διά Δούναβην
Άσημίγια Μπάικα	Η. Μπάικα	95	1344	άνεχ. Ηπειρώται άπό 24 Μαρτ.
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άργει. Μπ. "Αύρας Ρόδη 7 Απρ.
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	άργει. Κατάνην 4 Απρ. και Ήπαρος 12
Άστηρη	Σταφυλοπάτη γ. λ. π.	96	1335	άργει. Θινίκην 2 Απρ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	άνεχ. Νεκτούσεα 29 Μαρτ. διά Μαζέρας
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσόπατρός» Α.Ε.	09	4009	άργει. Αμβούργον 2 Απρ. και άνεχ. 9 διά Ηπειρώται
Άττικός	A. Λούη	06	4078	άνεχ. Μπάρρυ 16 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Άφροσσα	άδ. Κιρτάτα	05	2485	άργει Ηπειρώται άπό 13 Μαρτ.

ΌΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλιάνος	Α. Λούζη	06	4734	άνεγ. Ροζάριο 3 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Βαρβάρα	Αθ. Ζωτοπόδου	10	1354	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ. και Ναύπλιον 12
Βασ. Δεστούνης	Η. Β. Δεστούνη	12	3299	διήλθεν Γιδραλτάρ 9 'Απρ. δι' Αμβίροσαν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούρα	07	3429	διήλθεν Κλήνι 31 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Βενιζέλος	άδ. Σιφαΐτην	10	1005	άργει εἰς Πειραιά 'Απρ. 10
Βιολάντω Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	έφθ. Μαργαρίταν 29 Μαρτ. και Λαύριον 9 'Απρ. διά Βιοτώνην
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Αγκώνα 25 Μαρτ. και Πειραιά 9 'Απρ. άνεγ. 13 'Απρ. δι' Αδηλόες Γιδραλτάρ 28 Μαρτ. διά Βιοτίαν, έφθ. 5 'Απρ. (φρικήν)
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	έφθ. Χεύλη 1 'Απρ.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σχαροθάνη	05	3885	άργει Πειραιά διότε 17 Μαρτ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	έφθ. Γδύνια 30 Μαρτ. και άνεγ. 7 'Απρ. διά Σπάτιαν
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	άναχωρει εἰς Πειραιάς 19 'Απρ. διά Ν. Τύρκην
Βύρων	Έθνικής	14	9272	
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιά διότε 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά	Σπύρ. Αλιμού	14	4708	άνεγ. Περνεμπάνιον 27 Μαρτ. διά Μπ. "Αϊρες
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπισον	18	4289	εἰς Βιλλαν Κ) τούσιον διότε 4 Μαρτ.
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιά διότε 27 'Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σμηνουρά	96	2187	άργει Πειραιά διότε 14 Φεβρ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. 'Αμβέσσαν 29 Μαρτ. και Ρόττερνταρ 6 'Απρ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεγ. Πειραιά 10 'Απρ. διά Κύπρου
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίου	Σ. Γ. 'Εμπειρίου	21	5728	άνεγ. Μοή 30 Μαρτ. διά Χέργι Κέρκυ, έφθ. 9 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Λιβανδές	άδ. Λιβανδές	28	3831	άνεγ. Κάστερ 1 'Απρ. διά Ροζάριο
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σίκι	30	4108	διήλθε Πειρίτη 28 Μαρτ. διά Πατροπαυλέφσαν
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου χ.λ.π.	05	4391	άνεγ. Περναπούδην 6 'Απρ. διά Μπ. Μπλάγκαν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεγ. Περαχίδη 8 'Απρ. διά Τσερκίκιν
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ.
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανούση	19	2546	έφθ. Θεοδόσιαν 2 Μαρτ.
Δαναδές	Π. και Γ. Κ. Λαρού	06	4419	έφθ. Μοντεβίδεο 7 'Απρ.
Δάρμας	άδ. Πήγιτα	83	1595	άργει Πειραιά διότε 11 Νοεμ. 1934
Δάρηνη	Ν. Λουκαρθοπούλου	18	3798	φθάνει Μοντεβίδεο 14—16 'Απρ.
Δελφίν	Λόδι και Ανδρεάδη	06	3816	άνεγ. Ντόβερ 30 Μαρτ. δι' 'Αγκώνα
Δελφοί	Μ. Δ. και Ε. Λαζαρού	15	4739	άνεγ. Σκυτάντερ 26 Μαρτ. διά Πλάτιτ
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιλή	09	4461	άνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 27 Μαρτ. και Γιθρολιάρ 9 'Απρ. διά Μπ. "Αϊρες
Δέσποινα Γλόπτη	Γ. Γλόπτη	04	3313	άργει Πειραιά διότε 17 Μαρτ. 'Επωλήθη πρόδει διάλυσιν
Δέσποινα	έτ. Μιχαλίνος	06	3016	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπά	01	4619	διήλθε Πειραιά 28 Μαρτ. διά Ρίττερνταρ, έφθ. 5 'Απρ.
Δημήτρης	Σ. και Η. Λαρού	05	3338	άργει Οινούσες διότε 28 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	διήλθε Κ) λιν 27 Μαρτ. και Γιδραλτάρ 6 'Απρ. διά Πόρογκρουν
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	άργει Πειραιά διότε 23 Φεβρ.
Δημ. Ιγγλέσης	ύδων Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	διήλθε Πειραιά 9 'Απρ. διά Πατροπαυλέφσαν
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Πασκάρη 6 'Απρ. 'Επωλήθη Ιτιλούς πρόδει διάλυσιν
Δημ. Νομικός	Λουκά Νερικού	03	1171	άνεγ. Σφάρη 29 Μαρτ. διά Πειραιά, έφθ. 4 'Απρ.
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	άνεγ. Μασσαλίαν 30 Μαρτ. διά Τρίπολιν ('Αφρ.) έφθ. 6 'Απρ.
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεγ. Μπ.Μπλάγκαν 15 Μαρτ., Σ. Λουτσία 9 'Απρ. δι' Albany
Διαμάντω	άδ. Ταστούμειρου	03	2281	άργει Πειραιά διότε 12 Δεκ. 1934
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβίδης	03	2018	άργει Πειραιά διότε 27 Μαρτ. και Κλήνι 5 'Απρ. διά Αλεξανδρείαν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Σταθάτου	19	5168	εἰς Απο 'Ανατολήν 10 'Απρ.
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα και Σίκι	06	2795	άργει Οινούσες διότε 5 Φεβρ.
Διώνη	Γ. Φ. 'Α. ζεράδη	06	4181	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
Δούναβις	Λεων. Α. 'Εμπειρίου	15	5604	διήλθε Πόρτη Νατάλ 30 Μαρτ. διά Καλατ
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρεύσου	03	3547	άργει Πειραιά διότε 3 Μαρτ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλίκια	17	4604	έφθ. Ρόττερνταρ 26 Μαρτ.
Έβη	Ν. Γ. Λ. θναδ	13	4521	άνεγ. Σούντερλαντ 1 'Απρ., Γιδραλτάρ 8 διά Πειραιά
Έδισων	Έθν. κής	96	1103	άργει Πειραιά (Αμπλάκη) διότε 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη Κυριακίδην	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διήλθε Λάς Πάλμας 29 Μαρτ. διά Λιβερπούλ, έφθ. 8 'Απρ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεγ. Σάντια Φέ 13 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίου	Στ. 'Εμπειρίου	27	4164	άνεγ. Σάντια Φέ 4 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
Εικατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνεγ. Dante 30 Μαρτ. διά Tokuyama
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Η. Κυδωνιέως	16	4129	άνεγ. Ροζάριο 16 Μαρτ. και Λάς Πάλμας 9 'Απρ. διά Νεάπολιν
Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	έπισκεψε αύτην εἰς Σανι Ναζάρε, διότε 28 Φεβρ.
Ελένη Δ.	Δ. Λωδη	01	1882	άργει Πειραιά διότε 13 Φεβρ.
Ελένη Τ.	Δημοσθ. Δάμπιση	19	5260	εἰς Βιλλαν Κ) τούσιον διότε 15 Φεβρ.
Ελένη Νικολάου	Α. Τεργιάδην	97	3039	άργει Πειραιά διότε 8 Μαρτ.
Ελένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	διήλθε Π. Σαλέ 2 'Απρ. διά Ρόττερνταρ
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά διότε 18 Φεβρ.
Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	διήλθε Όρην 1 'Απρ. διά Μομφαλκόνε
Ελλήνη	Στ. 'Εμπειρίου	13	4577	διήλθε Λάς Πάλμας 28 Μαρτ. και Γιδραλτάρ 1 'Απρ.
Ελληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	άργει Πειραιά διότε 11 Φεβρ.
Ελπίς	Ι. Ν. Γουλανδρή	12	3651	έφθ. Λάς Πλάταν 21 Μαρτ.
Έπαμ. Κ. 'Εμπειρίκος	ύδων Επ. 'Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Σάντος 26 Μαρτ.
Έπηγονδα	Ν. Ταυτοδρίου	05	2715	άνεγ. Πειραιά διότε 28 Ιαν.
Έρβοντης	Μαρζή 'Εμπειρίκου	22	4792	άργει Πειραιά διότε 10 Απρ.
Εῦνενα Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Μαργαρίταν 29 Μαρτ.
Εύνη Σ. 'Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4882	άνεγ. Πειραιά 1 'Απρ., διά Νικολάεψ, έφθ. 6
Εύγενεία Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	4862	διήλθε Γιδραλτάρ 10 'Απρ. διά Κοπεγχάγην
Εύνης	Σ. Λιβανδού	19	5627	διήλθε Νιανάρ 13 Μαρτ. διά Κολόμπο
Εύνθαλία	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Πειραιά διότε 10 Απρ.
Έβρος	άδ. Λιβανδού	18	5283	έφθ. Νοδοκόην 29 Μαρτ.
Εύρωμέδων	Π. Δ. Μαρκασίνη	04	3564	άνεγ. Οδησσόν 11 'Απρ. διά Τανερίφφαν
Εύτυχία	Γεωρ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν διότε 5 Σεπτ. 1931
Εύτ. Βεργωτή	Γεωρ. Βεργωτή	09	2993	έφθ. Ζουγκούλαν 6 'Απρ.
Έψιλον	Απον. Ν. 'Εμπειρίκου	11	4120	άνεγ. Σάντα Φέ 27 Μαρτ. και Ροζάριο 3 'Απρ. διά Μαδίρας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άνεχ. Ροζάριο 27 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Χλήρος Λ. Καμπάνη	20	5298	Έφθ. Αιδερπούλ 3 'Απρ. και άνεχ. 10 διά Μπ. "Λύρες"
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	άνεχ. Κάρδιρ 28 Μαρτ. διά Ροζάριο
Ζενής	Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεχ. Λάς Πλάταν 4 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	άνεχ. Γένισαν 28 Μαρτ. Μαδέρας 5 'Απρ. διά Μπ. "Λύρες"
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλίνος»	06	2947	Έφθ. Στοκχόλμην 3 'Απρ. και Γενίσα 8
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	Έφθ. Ρόττερνταρ 22 Μαρτ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός ελπ.	06	1516	Έφθ. Θενίκην 26 Μαρτ. "Αριάτ
"Ηφαίστος	υίων Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	Έφθ. Ηφαίστος 3 'Απρ. και Μαρ. λιν 12
Θάλεια	Ηλία Συλά	17	4574	άνεχ. Cabanas 6 'Απρ. διά Λάδοσαντ (διατηγάρ)
Θάσος	«Πατριώτικης»	19	1565	Έφθ. Γαλάτας 12 'Απρ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3859	άνεχ. Νιούπορτ 6 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σιά	17	1054	διήλθε Κλιν 3 'Απρ. διά Φιουμιτσίνο
Θεοδώρος Τ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	Έφθ. Βατόμη 27 Μαρτ.
Θεοφανώ	άδελφοι Λιθανού	17	4210	Έφθ. Ροζάριο 25 Μαρτ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πελέμη	10	4127	άνεχ. Σάντος 30 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρίνου	11	3726	άργει Ηφαίστος από 2 'Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	Έφθ. Μοντεβίδεο 4 'Απρ.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	Έφθ. Σέρφον 4 'Απρ. και Γιεραλτάρ 13 διά Κόντινγαν
Θράκη	Λ. Τεριάζου	17	982	Έφθ. Κυντζαν 26 Μαρτ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	άνεχ. Νεάπολιν 31 Μαρτ. και Ηφαίστος 5 'Απρ. διά Ροσταν
"Ια				
'Ιάκωβος				
'Ιθάκη				
'Ιδανος				
'Ιλισσός				
'Ιουλία				
'Ιουλία Νικολάου				
'Ισμήνη				
'Ιωάννα				
'Ιωάννης				
'Ιω. Βάτης				
'Ιω. Καροϊδης				
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος				
'Ιω. Νομικός				
'Ιω. Π. Γουλανδρής				
'Ιω. Φράγκος				
'Ιωνία (τάνκερ)				
'Ισοηπόδηλος (τάνκερ)				
K. Κυιστάκης	Γ. Κυιστάκη	07	4291	άνεχ. Αλιμέριαν 3 'Απρ. Νίτον 9 διά Ρόττερνταμ
K. Λύρας	Η. Λύρα	02	3091	άργει Ηφαίστος από 11 'Ιαν.
Καΐτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	άνεχ. Ηφαίστος 2 'Απρ. διά Ροσσιάν, Έφθ. 6
Καθαριώτισσα	στοι Γεωργ. Κυραδίνη	13	1877	άνεχ. Ηφαίστος 28 Μαρτ. Γιεραλτάρ 8 'Απρ. διά Σανίν Πίλαρ (Mig.)
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	διήλθε Γιεραλτάρ 3 'Απρ. διά Βλαχαρντίγκεν, Έφθ. 11
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	Έφθ. Καλάμας 20 Μαρτ. και Μυτιλήνη 9 'Απρ.
Καλλιόπη Σ.	Ιω. Σταύρου και Σιά	18	5152	διήλθε Γιεραλτάρ 30 Μαρτ. διά Σπάτιαν, Έφθ. 3 'Απρ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεχ. Μπάχικην Μπλάγκαν 8 Μαρτ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3574	άργει Ηφαίστος 27 Μαρτ. και Ραένναν 9
Καρδόβασι	Γιος Δ. Ιγγλέση	20	707	άνεχ. Σάντα Φέ 4 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Καρράδης	άδ. Καρράδη	18	5234	εἰς πλάσιον ἐν 'Ελλάδι:
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διήλθε Σάντα Λουτσία 6 'Απρ. διά Μόντρεαλλ
Κάτε	N. Λουκαρδοπόύλου	18	5197	άνεχ. Σάντα Φέ 21 Μαρτ. δι' Ειρώπην
Κατερίνα, (άνκερ)	«Πετρέλαια»	87	2495	Έφθ. Ήδην 26 Μαρτ. και άνεχ. 29 διά Wakamatsu
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	Έφθ. Ούδην 4 'Απρ. και Ηφαίστος 13
Κατίνα Βούλγαρη	Νίκ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άνεχ. Ηφαίστος 11 'Απρ. διά Σπαλάτον
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	άργει Ηφαίστος από 17 Φεβρ.
Κεραμίδης	N. Λουκαρδοπόύλου	17	5085	διήλθε Σάντα Λουτσία 4 'Απρ. διά Μόντρεαλλ
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	Έφθ. Ουδέσσαν 31 Μαρτ. και Ελευσίνα 10 'Απρ.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	Έφθ. Ηφαίστος 10 'Απρ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	Έφθ. Μπάχη 5 'Απρ.
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιάδη	07	3539	άνεχ. Ηφαίστος 9
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	άνεχ. Αιρέσρουν 27 Μαρτ. Γιεραλτάρ 3 'Απρ. διά Τρίπολιν
Κόρθιον	Γ. Ν. Λουσούδη	09	2116	άνεχ. Ηφαίστος 1 'Απρ. διά Καζαρπλάγκαν
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένος	15	4914	άνεχ. Ηφαίστος 11 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
Κουμουνδούρος	Υιος Έπ. Εμπειρίκου	25	3598	άνεχ. Μπάρρου 28 Μαρτ. Μαδέρας 4 'Απρ. διά Σάντος
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	Έφθ. Δεσενγκάτε 4 'Απρ.
Κύμα	I. Χατσούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	Έφθ. Ροζάριο 4 'Απρ.
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	άνεχ. Ράχην 26 Μαρτ. διά Σαγκάνη
Κυριακούλλα	A. και Δ. Λαμπέδη	18	4340	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 21 Μαρτ. δι' "Αγ. Βενέτιον
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπόύλου	05	2527	διήλθε Γιεραλτάρ 30 Μαρτ. διά Garston, Έφθ. 6 'Απρ.
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	διήλθε Σάντα Λουτσία 7 'Απρ. διά Μόντρεαλλ
Κωστής	Μουσούρα και Βενιαράκη	19	5438	άνεχ. Dante 24 Μαρτ. δι' Ιανόνιαν
Κωστή	N. Πίσσην και M. Weisman	05	3933	εἰς Βρατλαν από 21 Μαρτ. διά Λιθερπούλ
Λάκης Νομικός		01	927	άνεχ. Ηφαίστος 13 'Απρ.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	Έφθ. Αιρέσρουν 30 Μαρτ.
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	Έφθ. Μπάχη 3 'Απρ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άργει Ηφαίστος από 20 Μαρτ.
Λίλη	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διήλθε Ούδην 30 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέρην
Λίμνη	Γ. και Α. Α. Φώντα και Σιά	96	1346	εἰς Κρήτην 25 Μαρτ.
Λουκία, (άνκερ)	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	διήλθε Γιεραλτάρ 28 Μαρτ. διά Κυντζαν, Έφθ. 7 'Απρ.
Μαίανδρος	S. Λ. βανού	19	4581	Έφθ. Buwiken 28 Μαρτ. και Ρόττερνταμ 8 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίνητ οφ Σάμος	Κουλούθρου-Έρπειρίκου	01	1190	ἀργεῖ Ηπειρώταις ἀπό 27 Νοεμβ. 1934
Μαίηνη	Ν. Λιβανού	09	1459	ἀργεῖ Ηπειρώταις ἀπό 15 Φεβρ.
Μαίην N.	Δημητρίου	09	4330	ἔφθ. Ρίο Γιράντας 28 Μαρτ. και ἀνεχ. 6 'Απρ. διά Νεκοτσάκ
Μαίην Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἀργεῖ Ηπειρώταις ἀπό 1 Μαρτ.
Μαίωτης	Α. Συνοδηνός	88	1709	ἔφθ. Μοσταγκηνάρε 28 Μαρτ., Ηπειρώταις 10 'Απρ. και Κύρην 14
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἀργεῖ Ηπειρώταις ἀπό 10 Μαρτ.
Μαλιανός	Μαζοή Έρπειρίκου	12	3903	εἰς Βρατιάνα ἀπό 21 Μαρτ.
Μαννούλα	οισι Γεωργ. Καραβία	20	2012	διήλθε Βιρβατάρ 30 Μαρτ. διά Ηπειρώταις, ἔφθ. 7 'Απρ. και ἀνεχ. 13
Μάξης Δόλφ	Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Μπλάχη 3 'Απρ. (διά Ρωσσίαν)
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2331	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 6 'Απρ.
Μαργαρίτα	Γεωργ.άδη και Σοφίανος	89	2187	ἀργεῖ Ηπειρώταις ἀπό 14 Δεκ. 1934
Μαργαρίτης	άδη. Περιδολάρη	13	4584	ἔφθ. Χαχεδάτην 24 Μαρτ. και ἀνεχ. 3 'Απρ. διά Μόζης
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διήλθε Ηερίρ 16 Μαρτ. διά Τσιγκτάς
Μαρία	Κ. Λαμπό	01	3090	ἔφθ. Γένοβαν 4 'Απρ.
Μαρία	Σ. Παρρή—Δ. Τσετσαρώνη	00	1216	ἔφθ. Ηερίρ 4 'Απρ.
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	ἔφθ. Σάντος 23 Μαρτ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	εἰς πλάση Ηερίριδης—Κ)νιζης
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἔφθ. Μεζη 2 'Απρ.
Μαριέττα Νομικού	Η. Νομικού	19	5241	ἔφθ. Νιγητα 1 'Απρ. και ἀνεχ. 10 διά Φιλιππίνας
Μαριέττα	Ν. Εβασθίου	13	6042	εἰς Κάρδιφ 14 'Απρ.
Μαριέττα	N. Εβασθίου	06	4660	ἔφθ. 'Αδονιάσον 1 'Απρ. 'Επωλήθη εἰς "Λαγγλους
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Η. Πρωτοπαπά	15	4447	ἔφθ. Νικολάεφ 3 'Απρ.
Μαριώγκα	άδη. Πρωτου	12	4236	ἀνεχ. Μπ. Μπλάχην 23 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Μαριώγκα Δ. Θεομιώτη	άδηλον Κιρτάτα	04	4784	ἔφθ. Ηερίρ 2 'Απρ. και Τριανταν 14
Μαριώγκα I. Καΐη	Ίω. Δανιηλίου	13	5143	ἀνεχ. Μπ. "Άρης 5 'Απρ. διά Μαδέρας
Μαρουνά Πατέρα	Α. Πατέρας	17	4269	ἀνεχ. Νεκοτσάκ 31 Μαρτ. διά Μόντρεαλλ
Μάριος T.	Α. Τεριάζου	01	1128	ἔφθ. Χαλκίδα 14 'Απρ.
Μαρουσιώ Κουλούθου	Κουλούθρου-Έρπειρίκου	07	3556	ἀνεχ. Μπάρρου 23 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδη. Γουλανδρή	12	4669	διήλθε Ηερίριδης 12 'Απρ. διά Ηλέτη
Μάροηησσα	Ν. Εδουαθίου	19	5176	ἀνεχ. Γένοβαν 26 Μαρτ., Οδεύαν 1 'Απρ. διά Μπ. "Άρης
Ματθαίος	Η. Μ. Λώρης	04	2134	ἀργεῖ Χίον ἀπό 23 Μαρτ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζής ηγ	02	2846	ἀργεῖ Ηερίρ 22 22 Οκτ. 1934
Μεμάς	«Αίγαλον» A.E.	00	4359	διήλθε Λάς Πάλμας 30 Μαρτ., Όρεαν 5 'Απρ. διά Ηερίρ 14
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Ζουγκουλάνης 22 Μαρτ.
Μερόπη	Άνδρ. Παππά	11	4181	ἔφθ. Μπ. "Άρης Ρόδης 6 'Απρ.
Μίμης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	ἔφθ. Αδάντουρη 6 'Απρ.
Μιμόζα	άδη. «Βλάσσος»	05	3071	διήλθε Κ)νιζης 31 Μαρτ. διά Νεάπολιν, ἔφθ. 5 'Απρ.
Μίνα	Άνδρ. Βεστάρχη	22	6067	ἔφθ. Κέρμπε 27 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. Έρπειρίκου	18	5202	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 4 'Απρ. διά Ηερίρ 1
Μιχαλάκης	Ν. Εδουαθίου	19	5234	διήλθε Μπάρριπαντος 5 'Απρ. διά Houston
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	ἀνεχ. Ρότερνταμ 28 Μαρτ. διά Μπ. "Άρης
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδη. Σούλη	06	3828	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπό 2 Ιουλ. 1934
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	ἔφθ. "Αλγέριον 5 'Απρ. και ἀνεχ. 9 διά Χουάλεαν
Μόρχα Λ. Γουλανδρή	άδη. Γουλανδρή	18	5199	ἀνεχ. Μπάχη 6 'Απρ. διά Ηερίρ 1
Μύκονος	Φ. Σιγάλας—Βαζικονίκη	99	1802	εἰς Ηερίρ 17 Μαρτ.
Ναγός	I. Λιθανού	12	1926	ἀργεῖ Ηερίρ 1 Μαρτ.
Ναντίν	άδη. Βλάσσος	01	3582	εἰς Ηερίρ 22 Μαρτ.
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Η. Σαχτούρη	02	1953	ἀνεχ. Ηερίρ 4 'Απρ. διά Ρωσσίαν
Νάρχιονος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	εἰς 'Αμβούργον 10 'Απρ.
Ναυσικά	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	22	5005	εἰς Ηερίρ 25 Μαρτ. Κατεσχίθη ὑπό Κ)νήσεως
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γ. υλανδρή	04	3531	ἀνεχ. Ζουγκουλάνης 4 'Απρ. διά Τοιβαθένιαν
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαρκλιό	12	3451	ἀνεχ. Κοντούφιον 21 Μαρτ. διά Ντιάπην
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	διήλθε Κ)λιν 31 Μαρτ., Σουζέ 5 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Νέλλην	I. Μαργαρώνη	13	4826	ἔφθ. Μπάχη 28 Μαρτ. διά Κατάκωλον, ἔφθ. 12 'Απρ.
Νεράϊδα	άδη. Πομπού	03	2759	διήλθε Παζι:η 29 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διήλθε Κ)λιν 2 'Απρ. διά Ρωσσίαν
Νέστος	Ν. Λιθανού	19	4399	ἔφθ. Αρδέρσον 5 'Απρ.
Νήιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	διήλθε Κ)λιν 8 'Απρ.
Νηρενός	Άρη. Χατζήλια	13	6691	ἔφθ. Αρδέρσον 5 'Απρ.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀνεχ. Χάρμπον Ρόδης 23 Μαρτ. διά Σχεδόνναν
Νίκη	Α. Βογιατζής	17	958	διήλθε Ηερίρ 31 Μαρτ. διά Κ)λιν, ἔφθ. 2 'Απρ.
Νικητας Ρούσσος (τάνκερ)	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	21	6795	ἔφθ. Χαζηρην 29 Μαρτ. και Κάρδιφ 9 'Απρ.
Νικολής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνεχ. Νεκοτσάκ 6 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Νίκος	A. Γρυπάιον	14	3892	εἰς Βλλαν Κ)τσισίον ἀπό 9 Μαρτ.
Νίκος T.	Έλευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἔφθ. Μπάχη. Μπλάχην 8 'Απρ.
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρο. Αθανασούλη	01	3575	ἀργεῖ Ηερίρ 7 Μαρτ. 1928
Νικ. Γ. Κουλούκουντης	Άτλαντικός	17	3201	ἔφθ. Σύρον 29 Μαρτ.
Νικ. Μπάικας	Ποθ. Μπάικα	20	2012	ἀργεῖ Ηερίρ 22 Φεβρ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	ἔφθ. Θύλην 30 Μαρτ. και Ηερίρ 8 'Απρ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἔφθ. Βόλον 30 Μαρτ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχά Φιλίνη	04	3111	ἀργεῖ Ηερίρ 21 Δεκ. 1934
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολύρου	10	4540	ἀνεχ. Νεκοτσάκ 27 Μαρτ. διά Ταναϊζαν
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. Άγγελου	12	4351	ἀνεχ. Μπάχη. Μπλάχην 27 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	ἔφθ. Castel Sucras 29 Μαρτ.
Νίτσα	άδη. Γιανναγά	15	4732	ἔφθ. Θεσσαλίην 30 Μαρτ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 29 Μαρτ. και ἀνεχ. 6 'Απρ. διά Dante
Οίνοσιος	N. Πατέρα και οιών	04	5804	ἀνεχ. Μπάχη. Μπλάχην 3 'Απρ. διά Λονδίνον
"Ολγα Έπ. Έμπειρίκου	νιών Έπ. Έρπειρίκου	22	4677	ἔφθ. Χούλη 30 Μαρτ.
"Ολυμπος	Κουλούθρου-Έρπειρίκου	18	5249	διήλθε Μαδέρας 1 'Απρ. διά Ρότερνταμ, ἔφθ. 9
"Ομόνοια	N. Ενιού-άδη. Χριστοφορίδου	08	3699	εἰς Νικολάεφ ἀπό 5 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	άνεγ. Έμβεν 26 Μαρτ., Μαζέρας 1 Απρ. διά Σάντα Φί
"Ορος Δίρφυς	<'Αιδαντικές> Α.Ε.	18	5212	έφθ. Λιθερπουλ 4 Απρ.
"Ορος "Ελικών	<'Τράπη, Σο>	18	5525	άνεγ. Σατύνον 3 Απρ. διά Rufisque
"Ορος "Ιδη	Κασμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 30 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
"Ορος Κιθαιρών	Τράπη, Σο	12	3876	άνεγ. Κάρδιφ 16 Μαρτ. διά Ροζάριο
"Ορος Κύνθος	<'Τράπη, Σο>	18	5188	άνεγ. Dungun 26 Μαρτ. διά Υawata
"Ορος Μυρτό	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	19	5658	εις Μπάχ. Μπλάγκαν από 17 Μαρτ.
"Ορος "Ολυμπίας	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	20	5166	διήλθε Βιέρμαλτάρ 29 Μαρτ. διά Ρόττερνταρ, έφθ. 6 Απρ.
"Ορος "Οεθύνς	έτ. <'Θησαύρος> Α. Ε.	19	4817	άνεγ. Λιθερπουλ 3 Απρ., Μαζέρας 9 διά Νακοτάσα
"Ορος "Οσσα	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	18	5201	άνεγ. Σαντιάγο (Κούνεας) 30 Μαρτ. διά Εύρωπην
"Ορος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη και Σιά	15	3660	έφθ. Σάντα Φί 28 Μαρτ.
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	18	5208	άνεγ. Σαντιάγο (Κούνεας), διά Σάν Ντερμάνο
"Ορος Ηγλίου	έτ. <'Θησαύρος> Α. Ε.	17	4592	άνεγ. Γκουντανάνδρο 4 Απρ. διά Manzanillo έφθ. 5
"Ορος Πίνδος	<'Τράπη, Σο>	14	4810	διήλθε Σύρον 7 Απρ. διά Ρωσίαν
"Ορος Πεντελικών	Κουλουκουντή-Κωστομένη	19	5791	άνεγ. Άνεγ. Σύρον 7 Απρ. διά Ρωσίαν
"Ορος Ροδόπη	<'Τράπη, Σο>	17	5182	άνεγ. Ρόττερνταρ 20 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέτρον
"Ορος Ταύρος	<'Αιδαντικές> Α. Ε.	20	6696	άνεγ. Ρηγγούν 17 Μαρτ., Ήρστ Νατάλ 10 Απρ. διά Δυτ. Ινδίας
"Ορος "Υμηττός	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	6388	διήλθε Βιέρμαλτάρ 3 Απρ. διά Σπαλάτο
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	άνεγ. Ρόττερνταρ 3 Απρ., Ογκάν 5 διά Ρίον Ιανέτρον
Παγασητικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3477	έφθ. Γάρφαν 28 Μαρτ. και Πειραιά 9 Απρ.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2012	έφθ. Πειραιά 7 Απρ. διά Ηλέρου
Παναγής	Ν. Λυκαρρόπολεων	20	5187	άνεγ. Τάιν 3 Απρ. διά Όρχην
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διήλθε Λάξ Ηλίμαρς 11 Απρ. διά Αθειαστήν
Πανάχαραντος	Β. και Ι. Κουτσούκου	15	4661	άργει Πειραιάς από 11 Ιαν.
Πάνις	Α. Αναστασάτου	06	1781	άνεγ. Πειραιάς 9 Απρ. διά Όρχην (διαταγάς)
Παντελής	Κ. Λαζαρός και Ι. Ποντικού	11	3845	διήλθε Μαδέρχες 31 Μαρτ. διά Μπ. Αύρες
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5146	άνεγ. Σάντα Φί 4 Απρ. διά Λάξ Ηλίμαρς
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιάδη	10	3748	έφθ. Αλεξάνδρειαν 29 Μαρτ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άργει Πειραιάς από 24 Φεβρ.
Πάτρα	Ταρακιράνη-Κωννιδη	96	3256	έφθ. Αμδέργον 9 Απρ.
Παυλίνα	Ρ. Όλιβέ	13	4920	διήλθε Βιέρμαλτάρ 28 Μαρτ. διά Αμδέργον, έφθ. 6 Απρ.
Πέντε 'Αδελφοί	Μ. Δακακήν	10	4362	άνεγ. Σάντα Φί 21 Μαρτ. διά Λάξ Ηλίμαρς
Περράκης Λ. Καυπάνης	κληρ. Α. Καυπάνη	10	3584	έφθ. Πειραιάς 30 Μαρτ. και Τραγανά 11 Απρ.
Περσενός	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	εις Ήράκλειον από 26 Μαρτ.
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαράκη	17	1957	έφθ. Πειραιάς 31 Μαρτ.,
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	άργει Πειραιάς από 17 Φεβρ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	ΙΙ. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	διήλθε Κ)λιν 27 Μαρτ. διά Λάξ Ηλίμαρς
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. <'Τρανσόπετρέλη>	03	4634	άνεγ. Σάντα Φί 4 Απρ. διά Λάξ Ηλίμαρς
Πετράκης Νομικός	ΙΙ. Νομικοῦ	06	4418	έφθ. Πειραιάς 30 Μαρτ. και Τραγανά 11 Απρ.
Πέτρος Ι. Γουλανδρούς	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεγ. Κεύλανην 9 Απρ. διά Σαΐγκον
Πέτρος Νομικός	ΙΙ. Νομικοῦ	13	4044	άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 30 Μαρτ. Cape Frio 8 Απρ. διά Ελλάδα
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Ζουγκουλδάκι 25 Μαρτ. και Γαλάτας 1 Απρ.
Πηλεύς	Ε. Χατζηλίας	28	4695	έφθ. Κούλλα 1 Απρ.
Πηγελόπη	ΣΠ. Παραμυθιώτη	19	4786	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 6 Απρ. διά Μαδέρχες
Πολέμης	I. Δ. Ηλακιστρασά	09	1457	άνεγ. Ρόττερνταρ 27 Μαρτ. Όραν 4 Απρ. διά Θύνην,
Πόλι	Μ. Ν. Ροδίδη	97	2861	διήλθε Κ)λιν 4 Απρ. διά Αλεξάνδρειαν
Πολύντωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Ροζάριο 8 Απρ.
Πολύνια	Ε. Μαχαλιτσιάνου	07	4937	εις Ρίον Ιανέτρον από 18 Μαρτ.
Πόντος	νιοί Γ. Γράτσου	12	4013	άνεγ. Βλαδιβοστόκ 31 Μαρτ. διά Μίκης
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Χαλκίδα 30 Μαρτ.
Ποσειδών	άδ. Ηγήττα	09	3895	άνεγ. Πειραιάς 3 Απρ. και Γιέρμαλτάρ 12 διά Ρόττερνταρ
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	άνεγ. Πειραιάς 8 Απρ., Κ)λιν 11 διά Μαρτ.
Προμηθεύς	νιών Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	έφθ. Θεοδόσιαν 12 Απρ.
Ρήνος				
Ρίτα	Αισον. Εμπειρίκου	11	4346	άνεγ. Ν. Τόρκην 29 Μαρτ. διά Γιάφφαν
Ρίτα Χανδρή	Γ. Πανάξ	01	2495	έφθ. Αλεξάνδρειαν 28 Μαρτ. και Χίψαν 3 Απρ.
Ρόκος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	διήλθεν Όραν 5 Απρ. διά Πειραιάς, έφθ. 11
Ρόκος Βεργωτής	<'Ισινιον> Α.Ε.	18	4781	διήλθε Λάξ Ηλίμαρς 31 Μαρτ., Όραν 6 Απρ. διά Πειραιάς έφθ. 14
Ρούλα	<'Βεργωτής> Α.Ε.	19	5637	έφθ. Ρόττερνταρ 28 Μαρτ.
	Μιχ. Καραχαϊδργη	99	1044	εις πλάκας Πειραιώς-Κων)τζηγ
Σαρωνικός				
Σίφνος	Μαρή Εμπειρίκου	12	3548	έφθ. Αμδέργον 3 Απρ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2290	διήλθε Κ)λιν 30 Μαρτ. διά Αλεξάνδρειαν
Σούλιωτης	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Βηρυττόν 3 Απρ.
Σούνιον	Μαλάρμου	17	4300	άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 29 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Σπύρος	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Κ)λιν 31 Μαρτ. και Γαλάτας 4 Απρ.
Στάμος	«Αγαλον» Α.Ε.	18	5153	διήλθε Sabang 31 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Σταύρος Κουμάνταρος	Δ. Φαραλιός	14	3801	άνεγ. Σάντος 4 Απρ. διά Ηλέτη
Στέφανος Κωστομένης	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διήλθε Sabang 2 Απρ. διά Ελλάδα
Στρυμών	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διήλθε Sabang 1 Απρ. διά Καρταστήν
Στυλιανή	Στ. Λιθονέω	19	5250	άνεγ. Τάιν 28 Μαρτ. διά Αλγέριον, έφθ. 7 Απρ.
Σύλβια	άδ. Πειθή	93	1828	έφθ. Πειραιάς 5 Απρ.
	Α. Καλλέργη και Σιά	14	4202	άνεγ. Μπάρρου 29 Μαρτ. διά Λάξ Ηλίμαρς, έφθ. 6 Απρ.
Τάκης	Η. 'Αντόπα	04	1698	άνεγ. Πειραιάς 5 Απρ. διά Ρωσίαν
Τάμεσις	Αισον. Α. Εμπειρίκου	14	3942	άνεγ. Πειραιάς 27 Μαρτ. Γιέρμαλτάρ 3 Απρ. διά Ν. Τόρκην
Τάναις	άδελφοι Συνδίνοι	09	1911	εις Τάιν 10 Απρ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λιμρού	13	4221	άνεγ. Μπάκια, Μπλάγκαν 29 Μαρτ. διά Barbados
Τάσις	<'Μυρτώμων> Α.Ε.	13	4706	έφθ. Δάντοιγκ 2 Απρ.
Τάσσος	'Εμμ. Καραβίκη	01	3634	άνεγ. Πειραιάς 13 Απρ. διά Ζουγκουλδάκι
Τζέννυν	Ιω. Λιθανού	12	1859	έφθ. Θεοδόσιαν 28 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεγ. Σαβόνιαν 25 Μαρτ., Γιέρμαλτάρ 3 Απρ. διά Κάρδιφ, έφθ. 9

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος γεν.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τουρκία	άτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεγ. Χούλι 6 'Απρ. διά Ντέσερ, έφθ. 7
Τοιάνια	Γ. Λευού και Μ. Γεωργιλή	00	1958	άργει Ηπειρώτας από 13 'Ιαν.
Τρίποταν	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	άνεγ. Μοντεβίδεο 2 'Απρ. διά Μόντρεαλ
Τσιροποιίας	Κ. Α. Τσιροποιίας και Υιοί	14	3895	άνεγ. Σάντια Φεβ 26 Μαρτ. διά Σάντια Λουτσία
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Μαρμαρίτα 9 'Απρ.
'Υδραιος	Α. Κουλούρη και Κ. Σάνου	02	4176	εἰς Ναυποτία από 4 Μαρτ.
'Υδρούσα	Η. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Θεοδόσιαν 29 Μαρτ.
Φαέθων	άτ. Λιδανοῦ	13	4168	διήλθε Λάζ Πάλμας 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταρ, έφθ. 10 'Απρ.
Φαίαξ	Σπ. Παραμούσιώνη	15	7188	διήλθε Φερν. Νορβίγη 31 Μαρτ. διά Μπ. "Άρρες
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	έφθ. Ρόττερνταρ 27 Μαρτ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	διήλθε Skaw 30 Μαρτ. διά Πόρτ Σατζ
Φλώρα	άτ. Η. Νομικοῦ	04	2980	έφθ. Ηπειρώτας 12 'Απρ. και Στρατόνι 14
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Μαρμαρίτα 31 Μαρτ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άτ. Γουλανδρή	18	5304	άνεγ. 'Οδησσόν 11 'Απρ. διά Βλαδιμεστάκη
Φρεδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άργει Ηπειρώτας από 4 Σεπτ. 1934
Φωτεινή Καρφά	άτ. Καρφά	08	4396	έφθ. Γένοβην 31 Μαρτ. Ηπειρώτης πρός διάλυσιν
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	άργει Ηπειρώτας από 16 'Ιαν.
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	άργει Ηπειρώτας από 26 'Ιαν.
Χαδιώτης	άτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	εἰς "Απο Ανατολήν 10 'Απρ.
Χαράλαμπος	υιοί 'Αντ. Γιαννουσιάτου	01	4389	έφθ. Κοζλού 13 'Απρ.
Χατζηπατέρας	υιόνιν Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	άργει Ηπειρώτας από 28 Μαρτ.
Χέλατρος	άτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	άνεγ. Νικαράγκη 27 Μαρτ. διά Barbados
Χίος	Σ. Περρή—Δ. Ταστακήνη	88	1356	έφθ. Ηπειρώτας 30 Μαρτ.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	άνεγ. Μπ. "Άρρες 4 'Απρ. διά Λιθερπούλ
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 27 Μαρτ., Ηπειρώτης 11 'Απρ. διά Φάλιρο
'Ωκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	έφθ. "Αριστερνταρ 30 Μαρτ. και Εμπειρία 7 'Απρ.
'Ωνάση Μαρία	Άριστ. 'Ωνάση	15	4305	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Πλέιτ
'Ωνάση Πηγελόπη	Άριστ. 'Ωνάση	19	5404	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 2 'Απρ.
'Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. 'Ωνάση	19	5439	διήλθε Λάζ Πάλμας 30 Μαρτ. διά Ναυποτία
'Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίου	13	3475	άργει Κυρίζαν από 15 Φεβρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον 'Αγγλικόν	άτ. Κουρούκλη-'Αθηνη & Σι:	10	1673	έφθ. Κυρίζαν 28 Μαρτ.
Γεώργος	Ε. Γ. Σαρπουνιάρη	01	2010	*Επολήγηθη εἰς Ιταλούς πρός διάλυσιν
Μαρτής 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	άργει Ηπειρώτας από 27 Μαρτ.
Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Μινακούλη και Σι:	05	2539	άνεγ. Χουέλεν 28 Μαρτ. διά Γάνδην, έφθ. 5 'Απρ.
Νέλσων, 'Αγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 29 Μαρτ.
Νικόλαος Πήγιτας, 'Αγγλ.	άτ. Ηγήτη	12	1864	άργει Ηπειρώτας από 21 Δεκ. 1934
Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	διήλθε Ηπειρώτας 5 'Απρ. διά Μπάχαν
'Ολτύλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	20	4308	έφθ. Γένοβην 20 Μαρτ.
Πράχοβα, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	22	3609	διήλθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Γένοβαν
Σφάντου Νικόλε Ρουμαν.	Μ. Ν. Βαλασάρικη	06	2728	εἰς Ρόττερνταρ από 6 Μαρτ. υπό κατάσχεσιν
Σάν Νικόλα, Ιταλ.	Ν. Στεφανίου	79	677	εἰς πλάνης 12/γιανού—Αιγαίου
Σιρέτουλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	12	3629	διήλθε Νικόβερ 3 'Απρ. διά Δάντοιγκ, έφθ. 7
Τουσσίκια 'Αγγλικόν	Κ. Λυκαρίδη—Δ. Δάλλας	03	1828	έφθ. Βρατλαν 29 Μαρτ.
Τρεγκόδηναν Αιγαίουπιακόν	Κ. Συδιά και Υλέν	03	3075	έφθ. Ζουγκουλδάκι 1 'Απρ.
Burdale, 'Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	14	4352	εἰς River Fal 10 'Απρ.
Corbeach, 'Αγγλ.	"Ελλήνες άγορασται	13	1569	εἰς Ούαλλιτζ 10 'Απρ.
Duncluta, 'Αγγλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	10	3986	εἰς Γιαννατζεμάνο 12 Μαρτ.
Hollywood, 'Αγγλικόν	άτ. Συναδινού	09	1911	"Ιδε: «ΤΑΝΑ'Ι Σ», σημαία 'Ελληνική
Livorno	άτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	"Ιδε: «ΤΟΓΡΚΙΑ», σημαία 'Ελληνική
Talabot, Νορδηγ.	άτ. Σ. Κουραντάσου	17	7777	"Ιδε: «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ», σημαία 'Ελληνική
W. I. Radcliff, 'Αγγλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	13	6012	"Ιδε: «ΜΑΡΙΕΤΤΑ», σημαία 'Ελληνική

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