

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1935

Αρ. Φύλλου 106

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 106

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΐΟΥ 1935

Άντιδικος πρὸς τὴν Ναυτιλίαν

Αι στήλαι αύταί δέν είνε ειθισμέναι εἰς προσωπικούς ἄγωνας. Απέφυγον αὐτούς πάντοτε ἐπιμελῶς. Αν ὑπεχρεώθησαν ποτὲ νά στραφούν ἐναντίον προσώπων, δέν ἔξεπλήρουν εἰλή τὸ πρός τὴν γεννιτιλίαν καθῆκον των καὶ δέν ἀπέβλεπον παρά εἰς τὴν ἔνη- πηρέτηοιν τῶν καλῶν ἔννοουμένων συμφερόντων αὐτῆς.

Δέν πρέπει, συνεπώς, νά ξενίσῃ ούδένα δέ έναντιον του σημερινού διευθυντού του Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀγώνα μας.

Αισθανόμεθα ἐπιτακτικήν ώποχρέωσιν νά καταγγείλωμεν ἀδι-
στάκτως ἔκεινους, οἱ δόποι, κατεχόμενοι ἐμμόνως ἀπό προσωπι-
κάς ἀντιλήψεις βλαπτικάς τῆς ὅμαλῆς καὶ ἀπροσκόπου ἑξελίξε-
ως τῶν νυκτιλιακῶν μας πραγμάτων, ἀποτειρῶνται νά ἐπιβά-
λουν αὐτάς, παρά πᾶσαν καταβληθεῖσαν ἀντίθετον προσπά-
θειαν.

'Αφ' ἡς πρό δύο μηνῶν, ύπο τὴν ἀνώμαλον ἐκ τοῦ ἀντεθνικοῦ κινήματος κατάστασιν, ἀνελάμβανε καὶ πάλιν τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε.Ν. ὁ κ. Χρηστοφῆς, ἐπεσημάναμεν ἔγκαιρως τὸν κίνδυνον διὰ τὰ γενικώτερα τῆς ἑθνικῆς ναυτιλίας συμφέροντα. Εἴχομεν ὑπὸ δύνην μας τὴν προηγουμένην δράσιν τοῦ ως Διευθυντοῦ, καὶ τὴν ἀδιάλειπτον, ἐπὶ μίαν δὲ δόκησαν διετίαν, ὀντιστράν προσπάθειαν ματαιώσεως εἰς τὸ ἔκστατον ἀποπειρῶν τούτου, ὅπως ἐπιβάλῃ εἰς βάρος τῆς ναυτιλίας τοὺς αὐτοσχεδιασμούς καὶ τὰς περιέργους ἀντιλήψεις του περὶ προσώπων καὶ πραγμάτων.

Λυπούμεθα ειλικρινῶς διαπιστοῦντες, διτὶ δὲν ἐπλανήθημεν εἰς τὰς προβλέψεις μας. Ἡ ἐπαλήθευσίς των ἐπῆλθε ραγδαιότερον παρ' ὅσον ἐφοβούμεθα. Ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων, διτὶ ὁ κ. Χρηστοφῆς ἐπανερχόμενος εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε.Ν. δὲν ἔγκαττελειψεν οὐδὲ κατ' ἀλλάχιστον τὰς προφιλές εἰς αὐτὸν θεωρίας. Δὲν ἀνεγνώρισεν, ἔστω καὶ ἐκ τῶν ὑστέρων, πόσον σῦται ἀφιστάντο τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ὅποιον ἐπίζημιον σάλον θὰ ἔδημιος γρει ἡ ἐφαρμογή των κατὶ τίνων κακῶν ἐγένετο πρόξενος εἰς τὴν δμαλήν τῆς ναυτιλίας μας ἔξελιξιν διά τῆς στείρας αὐτοῦ ἀντιδράσεως.

Τὴν ἀντίδρασιν αὐτὴν, ἀτυχῶς, συνεχίζει ἀκόμη καὶ σήμερον ὁ κ. Χρήστοφοφῆς.

Μολονότι άπο δύο ήδη μηνών προστατεῖ τής Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δέν ἔθεωρησε καθῆκόν του νά κατατοπίσῃ τὴν καὶ Πουργόν τῶν Ναυτικῶν ἐπὶ τῶν ἑκκρεμῶν τῆς ναυτιλίας ζητημάτων, ώστε νά εύρεθῇ ὁ κ. Δούσμανης εἰς τὴν δυσχερή δι- αύτὸν θέσιν νά μολογήσῃ πρός ἐπιτροπὴν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» καὶ ἐνώπιον τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, διτὶ εἰνε τελείως ἀνίδεος τῶν αιτημάτων τῆς ναυτιλίας.

'Αλλ' ο κ. Χρηστοφῆς, ἀπησχολημένος μὲ τὴν ἑκκαθάρισιν τοῦ λιμενικοῦ σώματος, εἰς τὰ ἐπανειλημμένα παράπονα τῶν ἐκπροσώπων τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν ἀποτελεμάτωσιν τῶν ζητημάτων αὐτῆς δὲν ἔδιστασε νὰ δώσῃ τὴν ἀπάντησιν, διὸ δὲν εἶνε δύνατόν ν' ἀσχολῆται διασφάλιση μὲ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Καὶ δῆμως, ὃν ἡ φορτηγὸς ναυτιλίᾳ ἔπαιε νὰ ὑπάρχῃ, δὲν γνωρίζουμεν ποῖον λόγον θά εἴχε τὸ Κράτος νὰ διατηρή τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Μῆπως διὰ νὰ προῖσταται αὐτῆς ὁ κ. Χρηστοφῆς καὶ ν' ἀσχολῆται μὲ τὰς ἑκκαθαρίσεις;

Δέν είνε δύμας ἀπίθανον ὁ κ. διευθυντής τοῦ Ε.Ν., κατά τὴν ὀλιγόδημον ἐκ τῆς θέσεώς του ταύτης ἀπομάκρυνον, νὰ ἐμόρφωσε καὶ νέας ἀντιλήψεις καὶ νὰ συνεχρόνισε τὰς περὶ τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἔξελίζεως ἀπόφεις του, ἀν ληφθούν ὑπὸ δύνην ὅσα ἔτοινεον εἰς ἀπάντησιν διαμαρτυριῶν, που διέτυπωθησαν εἰς αὐτὸν διὰ τὴν ράριάν τῆς Διευθύνσεως ἔναντι τῆς φορτηγού μας ναυτιλίας. Τίποτε περισσότερον, τίποτε ὀλιγώτερον, δὲν δίστασσεν ὁ κ. Χρητοφῆς νὰ δηλώσῃ πρός ἐφοπλιστάς, διτὶ ἡ Ἑλληνικὴ φορτηγός ναυτιλία μοιραίως τείνει νὰ ἐκλεψεῖ ἑκτοπιζομένη ἀπό

τὰ λαϊνερά, καὶ συνεπώς κανένα μέτρον δέν είνε δυνατόν ν' ἀποτρέψῃ τὴν καταστροφήν της. Ωσάν, διπώς χαρακτηριστικῶς, κατά τὴν μετά τοῦ κ. πρωθυπουργοῦ συνάντησιν τῶν ἑκπροσώπων τῆς ναυτιλίας, ἐτόνισεν δ. κ. Κυριακίδης, διότι ἡ ναυτιλία ἀσθενεῖ νά δυναμέθα καὶ νά θεωρήσωμεν αὐτήν ἀπό τοῦδε ἀφαινούσθεντα.

"Ηρκεσαν, οὕτω, δύο μῆνες διά να προκληθῇ σύσσωμος ἡ ἔξεγορσία τοῦ ναυτικοῦ κόδου καὶ νὰ διατυπωθῇ εἰς τὸν κ. Πρόδρομον τῆς Κυβερνήσεως κατηγορηματικὴ ἢ ἀξίωσις τῆς ναυτιλίας, ὅπως ἀντικατασταθῇ ὁ διευθυντής τοῦ Ε.Ν. Σύσσωμος ὑπῆρχεν ἡ ἔξεγορσία, διότι, ἐνώ ἥρνθην *v'* ἀσχοληθῆ μὲ τὰ ἔτηματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἔκρινε πρόσφορον τὴν περίστασιν τῆς εὐχεροῦ δι' ἀναγκαστικῶν διαταγμάτων νομοθετήσεως, ἐπιδιώκων τὴν ἐπιβολὴν μέτρων, τὰ ὅποια ἡ σημερινὴ Κυβέρνησις εἶχε κατά τὸ παρελθόν ἐγκαταλείψει, ἀναγνωρίσασα, διτὶ θ' ἀπέβαινον ἐκτάκτως βλαπτικά διά τὴν ἔθνικήν ναυτιλίαν. 'Ἐπεδίωξε ουγκεριμένως δι' ἀναγκαστικοῦ διατάγματος *v'* ἐπαναφέρῃ καὶ θέσῃ ἐν ἰσχῷ τὸ ἀποσυρθὲν ἄλλοτε νομοσχέδιον περὶ ναυαγιαιρεοῖῶν ἐν 'Ἐλλάδι, τὸ δόπον τόσον ἐντόνους εἶχε προκαλέσει τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἔνων ἀσφαλιστῶν καὶ τόσους κινδύνους ἔδημοιούργοι μιστοὶ διό τὴν καθόλου ἀσφαλιστικὴν θέσιν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ.

Αλλά καὶ πέραν τούτου, ἔφθασε μέχρι τοῦ οημείου διὰ τῆς αὐτῆς τῶν ἀναγκαστικῶν διαταγμάτων ὅδοι, νά ἐπιζητήσῃ τὴν ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως ἀθέτησιν τῶν ὅρτῶν ὑποχρεώσεων, τὰς ὅποιας ὁ Πρόεδρος αὐτῆς εἶχεν ἀναλάβει ἔναντι τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἑταριῶν, ὑποχρεώσεις, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς τηρήσεως τῶν ὅποιων, ἐψήφισθη πρὸ ἐνός ἔτους ὁ νόμος 6059, ὁ ὅποιος τόσας ἐπιβαρύνσεις ἐπέβαλεν εἰς τὰ ἐπιβατηγά σκάφη. Τὸν νόμον αὐτὸν ήθέλησεν ὁ κ. Χρηστοφῆς νὰ τορπιλίσῃ διὰ τῆς ἐπαναφορᾶς εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ουγκονινάσις τῶν φορτηγῶν πλοιών καὶ τῆς ἔξαπολύσεως ἐνός ἀθεμίτου ουγκανωνισμοῦ μὲ βεβαίαν τὴν τελικὴν καταστροφὴν καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων καὶ αὐτῶν τῶν μικρῶν ἀκτοπλοούντων φορτηγῶν.

Αλλό δέν περιωρίζετο εις τοῦτο μόνον. Καθ' ἣν στιγμὴν ἐπιδιώκεται ἡ ἀνανέωσις τῶν πολαιῶν σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοΐας τὸ ἄναγκαστικὸν διάταγμα τοῦ κ. Χρηστοφῆ ἀνεγνώριζεν ὡς ἐπιβατηγά, σκάφη ἡλικίας 40 καὶ 50 ἑτῶν, διὰ τῶν ὅποιών ἀπαγορεύεται ἡδή η μεταφράτη ἐπιβατῶν. Καμμία ἀνάγκη διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν θαλασσῶν τῆς χώρας συγκοινωνιῶν δέν ἀπαιτεῖ τοῦτο. Ό σκοπός τοῦ κ. Χρηστοφῆ δέν ἦτο ὅλος, παρά καὶ πάλιν ἡ δημιουργία ἐντόνου συναγωνισμοῦ.

“Η προσωπική, εύτυχώς, έπειμβασίς τού κ. Πρωθυπουργού άπει-
τρεψε τὴν ἔκδοσιν τῶν δύο τούτων ἀναγκαστικῶν διαταγμάτων,
ποὺ τόσας θά προεκάλουν ζῆμιςας καὶ θ' ἀνέταρσοσσον τὴν σχετι-
κῶς δύμαλην ἐν τῇ ναυτιλίᾳ κατάστασιν, διὰ τῆς δημιουργίας νέων
ναυτεργατικῶν ζητημάτων καὶ δυσμενῶν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας
εντυπώσεων ἐν τῇ ξένῃ.

Ορθότατα έτονισεν δ. κ. Πρωθυπουργός, δι τοιαύτα ζητήματα, ακαθαπτόμενα τών συμφερόντων ένδις παραγωγικού της οίκονομίας λάλαδου, δεν είναι δυνατόν ότι η πλειόνων ταις εταίς τας παραμονάς έκλογμάν δι' ἀναγκαστικῶν διαταγμάτων, χωρὶς τὴν ἀπαιτουμένην ἔξοχην χιοτικήν ἐπ' αὐτῶν δημοσίαν συζήτησιν.

"Ἡ κατὰ τὸ δίμηνον δρᾶσις τοῦ κ. Χρηστοφῆ ἔθεσεν αὐτὸν ἐν
τὴν ἀντιδικίαν πρὸς τὴν ναυτιλίαν. Ἡ δημιουργηθεῖσα κατά-
στασις δὲν εἶναι δυνατόν νὰ συνεχισθῇ. Ἡ ἐπίλυσίς της εἰς τοι-
λάτας περιπτώσεις εἶναι πρόδηλος καὶ δὲκα. Πρόεδρος τῆς Κυβερ-
νήσεως, ἐν τῷ ἑγαωμούνῳ ἐνδιαφέροντί του ὑπέρ τῆς ναυτιλίας,
δὲν ἔχει νὰ διστάσῃ διάταξιν νὰ δῶσῃ ταύτην. Εὐτυχῶς τὸ Λιμενικὸν
δὲν στερεῖται ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν Ικανῶν ν' ἀναλάβουν
τὰς εὐθύνας τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

‘Υπερθασία

Τό Ναυτικόν ‘Απομονωκόν Ταμείον, ως γνωστόν, διά τήν ἐπιτέλεσιν τοῦ ύψηλοῦ κοινωνικοῦ προορισμοῦ του, συντηρεῖται ἀπό τός Ισοτίμους εἰσφοράς τῶν τε ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἑφοπλιστῶν. Κατά φυσικόν, ἐπομένως, λόγον, ὅρθοτατα ὁ νομοθέτης προέβλεψε τὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ Διοικητικόν. Συμβούλιον τοῦ Ταμείου ἐκπροσώπων τῆς ναυτιλούμενης οἰκογενείας μας, καθ’ ὑπόδειξιν τῶν οἰκείων ἐπαγγελματικῶν ὄργανωσεων. Τὴν ὑπὸ τοῦ νόμου καθιερωθεῖσαν ἀρχὴν τῆς ὑποδείξεως τριῶν προσώπων ἔξι ἑκάστης ὄργανωσεως, ἐκ τῶν ὅποιων ὁ ὑπουργός τῶν Ναυτικῶν ἔχει λεγεῖ τὸ τακτικόν καὶ ἀναπληρωματικόν μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ., τὰ μέλλοντα νά ἐκπροσωπήσουν ἐν αὐτῷ τὴν τάξιν των, ἔρχεται σήμερον ν’ ἀνατρέψῃ ὁ κ. Διευθυντής τοῦ Ε.Ν. όχυρου μενούν ποιούσι τῆς συντακτικῆς πράξεως περὶ ἐκκαθαρίσεως τῶν συμβουλίων τῶν κρατικῶν καὶ δημοσίου δικαίου ὄργανωσεων, οὐδεμίαν ἔχούσης θέσιν ἐφαρμογῆς ἐν προκειμένῳ.

“Ωφειλεν, δῆμως, νά γνωρίζῃ ὁ κ. Χρηστοφῆς, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. δέν ὑπῆρξε ποτὲ πεδίον κομματικῆς ἐκμεταλλεύσεως, οὐδὲ οἱ ἀπαρτίσαντες κατά τὸ παρελθόν τὰ συμβούλια αὐτοῦ ἔξελέγοντο ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἀλλής κομματικῆς παρατάξεως. Καμία, ἐπομένως, οὐσιαστικώτερα τῶν συμφερόντων τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνάγκη δέν ἡδύνατο νά δικαιολογήσῃ τὴν ἀλλαγὴν τῶν ὑπὸ τῶν ὄργανωσεων τῶν ὑποδειχθέντων καὶ διορισθέντων ἀκόμη ὡς μελῶν τοῦ Συμβουλίου ὑπὸ τοῦ νῦν ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, προσώπων, κατὰ πάντα ἀξιοτίμων, πραγματικῶν τῆς ναυτιλίας μας παραγόντων. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἔσημειώθη, ἀτυχῶς, ἢ αὐτὴ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀντιδικία τοῦ κ. Διευθυντοῦ.

Διατὶ ἀπαισιοδοξούμεν

Μᾶς διατυποῦται ἡ ἀπορία—λαμβάνομεν ἐν προκειμένῳ ἐπιστολάς ἀναγνωστῶν μας—διατὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», κατὰ τὸν τελευταῖον ιδία καιρόν, ἐμφανίζονται διακατεχόμενα εἰς τὰς κρίσεις τῶν περὶ τῆς ἀξελίξεως τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων ἀπὸ κάποιαν ἀπαισιοδοξίαν.

Διερωτῶνται, ἀν ἐπαύσαμεν πιστεύοντες εἰς τὸ ναυσίβιον πνεῦμα τῆς φυλῆς μας καὶ εἰς τὴν ὅφθαστον ίκανότητα τοῦ ‘Ἐλληνος νά προσαρμόζεται εἰς τὰς ἐκάστοτε δημιουργούμενας καταστάσεις καὶ ἀν ἀκόμη δέν μᾶς ἀρκῇ τὸ προηγούμενον τῆς μεταβατικῆς περιόδου ἀπὸ τῆς Ιστοιπλοΐας εἰς τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν, διά ν’ ἀποβλέπωμεν μετ’ ἔμπιστοσύνης καὶ κατὰ τὴν παροῦσαν κρίσιμον περίστασιν, ὅτι ὁ ‘Ἐλλην ναυτίλος θ’ ἀνεύρη τὸν δρόμον τῆς προσαρμογῆς του πρὸς τὰς διαμορφουμένας νέας ἐν τῷ ὑπερθαλασσῶν ἐμπορίῳ συνθήκας.

«Δὲν ὑπάρχει τὸ ὅξιον παντὸς θαυμασμοῦ προηγούμενον, γράφει εἰς ἀπὸ τοὺς ἀναγνώστας μας, διά ἐντὸς μᾶς τεσσαρακονταετίας ὅταν τὸ Ιστοιπλοίον ἔξετοπίζετο ἀπὸ τὸν ἀτμόν, κατώρθωσαν οἱ πτωχοὶ καὶ στερούμενοι εὑρτέρας μορφώσεως ‘καραβοκαπεταναῖοι’ νά δημιουργήσουν ἀξιόλογον ἐμπορικὸν στόλον, διὰ ὅποιος τὰς παραμονάς τοῦ μεγάλου πολέμου κατεῖχε χωρητικότατα ὑπεροκτοσιῶν χιλιάδων τόννων, μὲ ποιοτικήν σύνθεσιν ἀνωτέραν καὶ τῆς σημερινῆς».

Φαίνεται, ὅτι οἱ ἐπιστολογράφοι μας δέν παρακολουθοῦν ἐκ τοῦ σύνεγγυς οὕτε τὴν ἀξελίξιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, οὕτε τὰς δλοέν ἐντεινομένας δυσχερείας, ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ ‘Ἐλληνική χωρητικότης διά τὴν ἀξελίξεων ἐργασίας, οὐδὲ ἔχουν εἰσέτι ἀντιληφῆ τὸν σημερινό περιορισμὸν τοῦ κύκλου τῆς δράσεως τῆς ναυτιλίας μας.

Εἶναι τὸσον τεράστιος ὁ ἀγών τῆς ἐπικρατήσεως εἰς τὸν διεθνῆ στῖθον τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν, ὥστε, δημοσίευσι, καὶ ἀλλοτε ἐγράψαμεν, δέν ἀρκεῖ δυστυχῶς πλέον ἡ ἐπίδοσις καὶ μόνη τοῦ ‘Ἐλληνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἵνα ἀντιμετωπισθῇ ἔνας ἀλληλεξιντοτικὸς ἀνταγωνισμὸς, ποὺ διεξάγεται μὲ δόπλα τὸν προστατευτισμόν, τὰς διακρίσεις καὶ τὰς ποικιλομόρφους ἐπιχορηγήσεις.

Ο σημερινὸς ἀγών εἶνε πολὺ διάφορος ἐκείνου, τὸν ὅποιον τόσον ἐπιτυχῶς ἀντιμετώπισαν οἱ «καραβοκαπεταναῖοι» τοῦ παρελθόντος αἰώνος.

Εἰς τὸ ὑπερθαλασσιον ἐμπόριον ἐπεκράτουν τότε οἱ ἀρχαὶ τῆς πλήρους ἐλευθερίας καὶ ισοτιμίας. ‘Υπὸ τὰς εὐνοϊκάς ἀκείνας συνθήκας δ’ ‘Ἐλλην, μὲ τὴν ἔμφυτον πρὸς τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν ροπήν του, ἡδύνατο ἀπροσκόπτων ν’ ἀναπτύξῃ δλην τὴν δραστηριότητα του καὶ πλουσίους νά δρέπῃ τοὺς καρπούς τῆς ἐπιμόχου προσπαθείας του.

Εἰς τὰ κυριωτέρα ἐμπορικά κέντρα τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου ἡ κίνησις εύρισκετο κατὰ μέγιστον μέρος εἰς χείρας ‘Ἐλληνικάς. Τὸ ἀφθονον κεφάλαιον τῶν Ἐλλήνων αὐτῶν ἐμπόρων δέν ἔγνοει τότε τὴν ναυτιλίαν, μὲ τὴν δοπίαν στενῶς συνειράζετο, ἀλλὰ καὶ παρεῖχεν εἰς αὐτὴν ἀπεριόριστον τὴν ὑποστήριξιν του. ‘Εκείνεν, κυριώς, ἡττήσεων ἡ ναυτιλία τὰ μέσα τῆς προπολεμικῆς ἀναδημοιουργίας της.

‘Ἀλλ’ αἱ πρόσφοροι συνθῆκαι τῆς τότε ἐποχῆς εἶχον τὸ σημαντικὸν ἀκόμη πλεονέκτημα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν σημερινήν, διὰ τοῦ θαλάσσιαι μεταφορᾶς ἀνήκον ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον

εἰς τοὺς ναυτικούς λαούς. ‘Ἐνῶ σήμερον μὲ τὰς ἀρχὰς τῆς Διευθυνομένης Οἰκονομίας καὶ τὴν πρὸς τὴν αὐτάρκειαν τὰσιν ὅλων τῶν Κρατῶν καὶ αὐταὶ αἱ καθαρῶς γεωργικαὶ χῶραι, ἐφόσον κατέχουν καὶ στενὴν ἀκόμη πρὸς τὴν θάλασσαν διέξιδον, ἀγωνίζονται ν’ ἀποκτήσουν ίδιον ἐμπορικὸν στόλον, ἵκανόν νά καλύψῃ ἔστω καὶ μέρος τῶν μεταφορικῶν τῶν ἀναγκῶν.

Δὲν ἀπαιτεῖται βαθιτάτων πρωτιλιακῶν πραγμάτων διά νά γίνῃ ἀντιληπτὸν πόσον σκληρά εἰνε ἡ πάλη, τὴν διποίαν εἰνε ὑποχρεωμένην νά διεξαγάγῃ σήμερον ἡ θέντη ναυτιλία καὶ πόσον δέν ὑφίστανται, δημοσίευσι, αἱ προϋποθέσεις ποὺ θά ἐπέτρεπον αἰσιοδόξους προβλέψεις νικηφόρου ἐκβάσεως τοῦ διεξαγομένου ἀγῶνος.

Εἰμεθα λοιπὸν ἀπολύτως δικαιολογημένοι ἔξι, αὐτῶν τῶν πραγμάτων μὴ δυνάμενοι ν’ ἀποβλέψωμεν μὲ αἰσιοδοξίαν πρὸς τὸ μέλλον, ἀν μάλιστα ληφθῆ ὑπ’ ὅψιν ἡ Κρατικὴ διὰ τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας μας ἀβελτηρία καὶ ἡ Ἐλλειψις ἐπαρκούς ἰδίας ἐμπορικῆς κινήσεως διὰ νά συντηρήσωμεν ἔστω καὶ ποσοστὸν τῆς χωρητικότητος μας. Δὲν πρόκειται, βεβαίως, ν’ ἀφαινθῇ ἡ ἀλληλικὴ ναυτιλία. Θά εύρισκετο ἐκτός τῆς πραγματικότητος ἔξι ίσους μὲ ἔκεινους ποὺ αἰσιοδοξοῦν στηριζόμενοι εἰς δεδομένα, μὴ ἔχοντα τὴν θέσιν των σήμερον, δοτική θά ἐνεφανίζετο προλέγων τὴν ὀλοκληρωτικὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας οἰκοδομήματος καταστροφήν. Δὲν θά δυνηθῇ, πάντως, νά διατηρήσῃ παρακρόνιον εἰσέτο τὸν σημειρινὸν αὐτῆς ὄγκον. Διότι ἡ παρούσα χωρητικότητα τῆς ναυτιλίας μας ὅχι μόνον ὑπερβαίνει τὰ δρια τῆς δυναμικότητος αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ δέν συμβιβάζεται πρὸς τὴν ὑπαγορευθεῖσαν ἐκ τῆς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἔξελίξεως γενικὴν τὰσιν τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ὄγκου τῆς διεθνούς ναυτιλίας.

Πρὸς τὴν τάσιν αὐτὴν ἐκόντες ἀκούντες θά προσαρμοσθῶμεν καὶ ήμεις. ‘Ἄργα ν’ γρήγορα θ’ ἀπαλλαγῆ ἡ ναυτιλία μας τῆς πεπαλαιωμένης χωρητικότητος τῆς καὶ θά ὑποχρεωθῇ νά συγκεντρώσῃ τὰς προσπαθείας τῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς βαθμαίας ἀνανεώσεως καὶ τῆς ποιοτικῆς βελτιώσεως τοῦ μέρους ἔκεινου τοῦ σημειρινοῦ της τοννάζ, ποὺ θά δυνηθῇ νά κατισχύσῃ τῆς κρίσεως.

‘Η μόνιμος δεξαμενὴ τῆς Σύρου

Τὸ ζῆτημα τῆς κατασκευῆς μιᾶς δευτέρας μεγάλης μονίμου δεξαμενῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν πολλαπλῶν τῆς ναυτιλίας μας ἀναγκῶν φαίνεται πλέον, διὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν ὁδὸν τῆς πραγματοποίησεως.

‘Ο ύπουργός τῆς Συγκοινωνίας κ. Π. Ράλλης, εύρισκομενος πρὸ τινῶν ήμερων εἰς Σύρον, ρητάς παρέσχε διαβεβαιώσεις, διὰ τὰ καταβάλλη κάθε προσπάθειαν, δημοσίευσις ἀνανεώσεως καὶ τῆς ποιοτικῆς βελτιώσεως τοῦ μέρους τηύ σημειρινοῦ της τοννάζ, ποὺ θά δυνηθῇ πάντα τηύ τούτης τηύ διεθνούς δεξαμενῆς.

‘Η σηκωτὴ μελέτη εἶνε ἑτοίμη, καταρτιοθεῖσα ἀπὸ πολλῶν ἡδη ἐτῶν ὑπὸ τοῦ ‘Ιταλοῦ λιμενολόγου Ριβαρμπέλλα, εἰδικῶς μετακηρύχθητος καὶ μελετήσαντος ἐπιτοπίως τὸ ζῆτημα καὶ δέν ἀπομένει εἰμή ὁ συγχρονισμός τῆς μελέτης ταύτης ἐπὶ τῇ βάσει τῶν νεωτέρων τεχνικῶν δυδομένων, δοτική καὶ συντελεῖται ἡδη, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας, ὑπὸ τῆς τεχνικῆς υπηρεσίας τοῦ ύπουργειού.

‘Εχομεν τοσάκις ἀσχοληθῆ διὰ τὸν στηλῶν αὐτῶν τὴν παραγωγικήν ὡφελιμότητα τῆς ἔγκαταστάσεως τῆς δεξαμενῆς καὶ τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα, ποὺ θά προσπορίσῃ αὐτὴν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἀλλὰ καὶ τὴν καθόλου Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου, ώστε νά παρέλκῃ νά ἐπανέλθωμεν. ‘Η κατωτέρω δημοσίευσις ἔπιστολή τοῦ κ. Νικ. Ρεθύμνη ἀναπτύσσει ἀρκούντως τὸ φένεληματα ταύτα. ‘Ἐνα μόνον ἔχομεν ἡμεῖς νά τονίσωμεν.

‘Ἐνε εύτυχημα, διὰ τὸ προεκρίθη ὁ τύπος τῆς μονίμου δεξαμενῆς. διότι οὕτω τὰ διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς ἀπατηθησόμενα κεφάλαια ποὺ παραμεινούν ἐντὸς τῆς χώρας, ἔκασφαλιζομένης τῆς ποροχῆς ἐργασίας ἐπ’ ἀρκετὸν εἰς τὰς εἰδικὰς βιομηχανίας καὶ εἰς πλήθης ἀνέργων ἐργατῶν.

‘Ο προταθεὶς ἀλλοτε πρὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Γεννηματάς διὰ τὴν ἀκόμη πλιθαίνουσαν ὑποστατέλευσιν πρὸ προνομούχου ἐταίριας τῶν ύψηλων συνειραγμένων δεξαμενῶν Πειραιῶν καὶ τῆς κατασκευασθησομένης ἐν Σύρῳ ἔξασφαλίζει τὴν ἀπόροκόπιον ἀπόδοσιν τοῦ ἔργου καὶ τὴν ἀποφύγην τοῦ τε ἀνταγωνισμοῦ διότι τοῦ κινδύνου τῆς ἔγκαταστάσεως καὶ τρίτης πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

‘Ο κ. Ν. Ρεθύμνης μας γράφει σημεικῶς τὰ ἔξῆς :

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Απριλίου ἔξε. τοῦ ύμετέρου ἐγκρίτου περιοδικοῦ ἀνέγνωσα μετ’ εὐχαριστήσεως, διὰ τοῦ προέδρου τοῦ ‘Οργανισμοῦ λιμένος Πειραιῶς κ. Ν. Γεννηματάς, δι’ ἀναφορᾶς τοῦ πρὸς τὸ ύψηλοργεῖον τῆς Συγκοινωνίας ἐξήτησεν, δημοσίευσις εἰς τὴν Ο.Λ.Π. ἡ ἔγκαταστάσις πλωτῆς ἡ μονίμου δεξαμενῆς εἰς τὴν Σύρον. ‘Η πρότασις αὐτὴ τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. δέν δύναται παρά νά ἔχῃ εὐμενεστάτην ἀπήχησιν μεταξύ τοῦ ἔφοπλιστικοῦ κόσμου τῆς Χώρας, καθ’ ὅσον μάλιστα ἀπὸ τριμήνου περίου ἐζητήθη ἀπὸ τὴν Κυβερνησίαν, μέσω τῆς ‘Ἐνωσεως Ἐλλήνων ‘Ἐφοπλιστῶν’, ἡ ἔγκαταστάσις δεξαμενῆς ἐν Σύρῳ, χάριν τῆς ἀρτιωτέρας ἔξυπηρετήσεως τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας μας.

Είνε γνωστόν, ότι κατόπιν της βαθμιαίας ένισχύσεως τού
έμπορικού μας στόλου, τόσον είς άριθμόν σκαφών, όσον και είς
χωρητικότητα, ή υπαρξίς μιᾶς καὶ μόνης δεξαμενής εἰς τὸν Πει-
ραιώκον λιμένα είνε τελείως ανεπαρκής διὰ τάς διαρκῶς αὐξό-
σας ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας μας. Είνε γνωσταὶ ἐπίσης αἱ ὄ-
μιαι, ποὺ ὑφίστανται οἱ πλοιοκήται, ὅταν, εύρισκομενοι πρό-
της ἀνάγκης ἔκτελέσσωες σοβαρᾶς φύσεως ἐπισκευῶν, ἀναγκά-
ζωνται ν' ἀναμένουν ἐπὶ μακρόν χρονικὸν διάστημα, διὰ νὰ δυ-
νηθοῦν καὶ ἔξασφαλίσουν ἐπὶ δύο ή τρεῖς ἑβδομάδας τὴν μονα-
δικὴν δεξαμενὴν Πειραιῶς. Ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ ἄλλα ἀτμόπλοια, ἔχοντας
διάγνυκαν ἀπλοῦ μόνον καθαρισμοῦ ή μικροεπισκευῶν,
είνε ύποχρεωμένα ν' ἀπολέουν, πολλάκις, ἀκαθάριστα διὰ τὴν
Κλινήν ή ἄλλους Εύρωπαϊκούς λιμένας πρὸς δεξαμενούμόν, ἐπὶ
μεγάλῃ ζημίᾳ δχι μόνον τῶν ἐφοπλιστῶν, ἄλλα καὶ τῆς Ἐθνικῆς
Οικονομίας τῆς Χώρας.

Υπέρ πάσαν ἄλλην φοράν ἐπιτακτική, δθεν, ἐμφανίζεται σήμερον ή ἀνάγκη, ὅπως ληφθῇ μία Κρατική πρόνοια διὰ τὴν ἀμεσον ἐγκατάστασιν δεξαμενῆς εἰς τὴν Σύρον. Δυστυχῶς, ἔλλειψει ϕει καταλήλου χώρου, καὶ λόγω τοῦ ἀθαβοῦς τῶν ὑδάτων εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου, εἰνὲ τεχνικῶς ἀδύνατος ἡ ἐν αὐτῷ ἔγκατταστασις πλωτῆς δεξαμενῆς. Ἀντιθέτως ὅμως, προκειμένου διὰ τὴν κατασκευὴν μονίμου δεξαμενῆς ἐντὸς τοῦ λιμένος, παρὰ τὴν θέσιν «Πηδάλι», αἱ συνθῆκαι εἰνὲ εύνοϊκαι, ὑπάρχει δὲ καὶ ἀγτωτάτη σχετικὴ μελέτη τοῦ Ἰταλοῦ μηχανικοῦ Ριβαμπέλλα. Ἡ δεξαμενὴ αὕτη, μὲ προβλεπόμενον μῆκος 550 περίπου ποδῶν, θὰ εἰνὲ δυνατὸν νά̄ ἔξυπερτῃσι καὶ τὰ μεγαλύτερα ἐμπορικά καὶ πολεμικά μας σκάφη.

Τὸ δόλον ἔργον, βάσει τῆς γενομένης πρὸ τριακονταετίας ἐ-
κτιμήσεως, θὰ στοιχίσῃ σήμερον γύρω τῶν 50 ἑκατ. δραχμῶν.
Λαμβανομένων μάλιστα ὑπ' ὅψιν τῶν συγχρόνων τεχνικῶν μέ-
σων δι' ἐκοκαφάς, τὴν χρήσιν μπετόν—ἀρμέ κ.λ.π., ποὺ ἀπαι-
τοῦν μικροτέρας δαπάνας, ἐνδέχεται νὰ κατασῆ δυνατή καὶ ἡ
ἄκομη οικονομικωτέρα κατασκευὴ τῆς δεῖξαμενῆς ταύτης. "Η
μηνοθείσα μελέτη εύρισκεται ἡδη εἰς χειρας τῆς τεχνικῆς ὑπε-
ρεσίας τοῦ ὑπουργείου Συγκοινωνίας, πρὸς συγχρονισμόν.

Πολλαπλά άναμένονται τά δώφελη, άτινα θά προκύψουν έτης έγκαταστάσεως δεξαμενής έν Σύρω. "Ας άναφέρωμεν τά κυριώτερα: Θ' ανακούφισθί δι Πειραιεὺς ἀπό τὴν ὑπερπληθώραν τῶν πλοίων. Θά άναζωγονθῇ ἔνας εἰς τῶν σημαντικώτερών λιμένων τῆς Ἑλλάδος, η Σύρος. Θά δημιουργηθῇ αὐτομάτως μία ἄμιλλα μεταξὺ τῶν σιδηροβιομηχανῶν Πειραιῶς καὶ Σύρου, ὑποσχομένη συγχρονισμὸν τῶν ὑφίσταμένων ἐργοστασίων, εἰς τρόπον ὕστε καὶ αἱ ἐπισκευαὶ νὰ ἐκτελοῦνται ταχύτερον καὶ εὐθυνότερον καὶ συγχρόνως ἐργασίαι, μὲ κόστος δολοκλήρων ἐκατομμυρίων δραχμῶν. Ωστε δαπανῶνται δι' ἐπισκευάς εἰς τὸ Ἔξωτερικόν, νὰ μη φυγαδεύωνται τοῦ λοιποῦ ἀπό τὸν Τόπον μας. Θά ἐλαττωθή, τέλος, διάριμδς τῶν ἀνέργων, ἀπαλλασσομένης τῆς κυβερνήσεως ἀπό τὴν φροντίδα τῆς περιθάλψεως των καὶ ἀπό τὸ βάρος τῶν πρόδις αὐτούς χρηματικῶν βοηθημάτων.

"Έχουμεν τὴν πεποίθησιν, ὅτι ὁ ὑπουργός τῆς Συγκοινωνίας κ. Πέτρος Ράλλης, τοῦ δποίου εἰς πάντας είνε γνωστή ἡ τόσον δραστηρία καὶ ἐπωφελής παρά τῇ Κυβερνήσει δρᾶσις. Θὰ ἔντεινη, ἐν προκειμένῳ, τὰς προσπαθείας του, ώστε νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἰδρυσις δεξαμενῆς ἐν Σύρῳ. Ή ίδιαιτέρα Πατρίς του θὰ τὸν εὐγνωμονῇ, ἔάν εἰς ὅσα ὑπὲρ αὐτῆς μέχρι σήμερον ἔπραξε, προσθέσῃ τὸ κυριώτερον, τὴν μόνιμον δεξαμενήν. Πρόκειται αὐτῇ νέαν ζωὴν καὶ κίνησιν νὰ προσδώσῃ εἰς τὴν πόλιν καὶ τὸν λιμένα τῆς Σύρου.

Μετά τιμῆς

Αἱ Ἰταλοὶ—Ἐλληνικαὶ συγαλλαγαὶ

Πολύ φοβούμεθα, ότι η άπο μηνῶν συνεχίζομένη έκκρεμότης εἰς τὴν ἀποκατάστασιν ὁμαλῶν ἐμπορικῶν σχέσεων μὲ τὴν Ἰταλίαν τείνει νὰ παραβλάψῃ οὐσιαστικά καὶ γενικώτερα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας συμφέροντα.

Δέν πρόκειται μόνον περὶ τῶν δυσοχερειῶν, ποὺ παρεμβάλλονται εἰς τὴν πώλησιν τῶν πρὸς διάλυσιν οκαφών, λόγῳ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν. Ἡδη ἡρχιστον σημειούμενα τὰ πρῶτα κρούσματα, δύως καὶ οἱ ναῦλοι, κατὰ τὰ Ισχύοντα καὶ ἐν Γερμανίᾳ, ἔξθιλνται εἰς λιρέττας καὶ συμφήφιζονται εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγάς.

Έαν τοιούτον τι μέτρον ήθελε τελικῶς ἐπιβληθῆ καὶ διὰ τοὺς ναύλους τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, εἶνε ἀναμφισβήτητον, ὅτι θά σημάνῃ τὴν ἐν τινὶ μέτρῳ ἀπώλειαν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας μῖας μεταφορικῆς ἔργωσίας ἀρκετὰ σημαντικῆς. Εἶνε γνωστόν, ὅτι σεβαστὸν ποσοστὸν τῶν εἰς Ἰταλίαν εἰσογούμενων γαστινθράκων καὶ ξυλείας μεταφέρεται διὰ τῶν φορτηγῶν μας.

"Ηδη, διά τῆς πρό τινων ἡμερών ὑπογραφείσης Ἀγγλο-Ιταλικῆς συμφωνίας, καθωρίσθη, δότι οι ναῦλοι τόσον τῶν Ἰταλικῶν δύον καὶ τῶν Βρετανικῶν πλοίων, τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὰ μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν μεταφοράς, θά κατατίθενται ἀπό τοὺς νυσλωτάς εἰς Ιδιαίτερον συμψηφιστικόν λογιαριασμόν, εἰς στερλίνας μὲν παρά τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἀγγλίας διά τοὺς εἰς Ἰταλικό

πλοία διεφεύγοντας ναύλους, εἰς λιρέττας δὲ ἐν Ἰταλίᾳ παρά τῷ Ἐθνικῷ Ἰνστιτούτῳ διά τὰς μετά τοῦ ἔξωτερικοῦ συναλλαγῆς διά τοὺς εἰς τὰ Βρεταννικά πλοία διεφεύγοντας.

Τοιουτότρόπως έκ τοῦ διου συμψήφιομού τῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἀνταλλάσσων, εἰς τὰς ὄποις περιλαμβάνονται καὶ οἱ ναῦλοι, θά καταβάλλωνται ὑπὸ μὲν τῆς Τραπέζης τῆς Ἀγγλίας οἱ ὄφειλόμενοι εἰς τὰ Βρεταννικά πλοῖα ωδοῖο εἰς στερείνας, οἱ δὲ ὄφειλόμενοι εἰς Ἰταλικά εἰς λιρέττας ἐν Ἰταλίᾳ.

Διά τῆς τοιαύτης ρυθμίσεως τῶν Ἀγγλο—Ἴταλικῶν συναλλαγῶν διασφαλίζεται τὸ μονοπώλιον, οὕτως εἰπεῖν, διὰ τὰς μεταξύ τῶν δύο χωρῶν μεταφοράς ὑπέρ τῶν Ἐθνικῶν αὐτῶν πλοίων, ἐφόσον δὲν προβλέπεται ἐν τῇ σχετικῇ ουμφωνίᾳ εἰς ποιὸν νόμισμα θάτταταβάλλεται ὃ ναῦλος τῶν μεταφερομένων εἰς Ἱταλίαν Ἀγγλικῶν προϊόντων ἐπόξενων πλοίων. Τοῦτο δ' ἀκριβώς ἐνδιαφέρει τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ητὶς μέχρι σήμερον ἀπησχολεῖτο εἰς τὰς ἔξι Ἀγγλίας εἰς Ἱταλίαν μεταφοράς γαιανθράκων.

Ἡ Κυβέρνησις, ἀνεξαρτήτως τῶν διαπραγματεύσεων, τὰς δόποις πρόκειται νά διεξαγάγῃ διὰ τὴν σύναψιν Ἐμπορικῆς Συμφωνίας μετά τῆς Ἰταλίας, όφειλει από τούδε νά προβῇ εἰς τὰ κατάλληλα παρά τῇ Κυβερνήσει τῆς Ρώμης διαβήματα, διόπει δχι μόνον ἔξαιρεθοῦν οἰουδήποτε συναλλαγματικοῦ περιορισμοῦ οἱ ναῦλοι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ἀλλά καὶ ἀποφευχθῆ πᾶσα διάκρισις οημαίας διά τὰς Ἰταλικάς μεταφοράς, ήτις τόσον ἐπιζήμιος θ' ἀποβῆ εἰς τὰ ναυτιλιακά τῆς Ἐλλάδος συμφέροντα.

Ας τονισθή ιδιαιτέρω παρά τού ἐν Ρώμῃ πρεσβευτοῦ μας, διτί μεγαλύτερα καὶ οὐσιαστικότερα εἰνε τὰ συμφέροντα τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας ἐκ τῆς ἔργασίος τῶν πλοίων της ἐν Ἑλλάδι καὶ διτί οἱ ναῦλοι οἱ παρά τῶν Ἰταλικῶν σκαφῶν ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων εἰσπραττόμενοι κατά πολὺ ύπερβαίνουν τούς ἀντιστοίχους πόρους τῆς ναυτιλίας μας ἐκ τῶν Ἰταλικῶν μεταφορῶν.

ΑΙ έν Λονδίνω «Αλληλασφάλειαι ἐπὶ τῶν νοσύλων καὶ ζημιῶν αὐτῶν· ἀπηγόρουναν ἔγγραφον πρὸς τὴν ἐν Ἀθήναις Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀναφερόμενον εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν ναύλων ἐν Ἰταλίᾳ.

Αναφέρεται εἰς τό έγγραφον, διότι η πληρωμή εἰς τούς 'Ιταλικούς λιμενικούς τῶν ναύλων, εἰς λίρας στερλίνας, πρέπει προηγουμένων νά έγκρινεται υπό τῆς 'Τραπέζης τῆς 'Ιταλίας'. Ή σχετική άδεια χορηγείται κατόπιν διαδικασίας 10 έως 20 ήμερών και έφοδον ύπαρχει άποθέμα συναλλάγματος.

Προέρχονται έκ τουτου καθυστερήσεις τῶν πλείων καὶ ζημίᾳ, αἵτινες καθιστοῦν δυσχερῆ τὴν θέσιν τῶν πλιοκτητῶν. Οἱ Ἰταλοὶ παραβήπται φορτίων εἰνεὶ πολλάκις ἡγαγκασμένοι νὰ πληρώνουν τὸν ναῦλον εἰς λιρέττας.

Συνιστάται ἐν τέλει εἰς τοὺς ἔφοπλιστάς, ὅπως τοῦ λοιποῦ εἰς τὰ συναπτόμενα ναυλοσύμφωνα μεταφορῶν δι' Ἰτσλίαν περιλαμβάνεται ὄρος πληρωμῆς τῶν ναύλων ἐν Λονδίνῳ.

Αἱ εὔθυναι πάντως ὑφίστανται

Σχετικώς μέ την ήλικιάν καλ την νηολόγησιν τοῦ μικροῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους «Εφρήμ» περὶ τοῦ ὁποίου ἡσχολήθημεν εἰς τὸ προγύμνενον τύχος, μᾶς παρέχεται ἡ πληροφορία, διτὶ οἱ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ὀρισθέντες πραγματογνώμονες ἀξιωματικοὶ τοῦ Π.Ν. ἐσπευσαν, εὐθὺς ὡς διεπιστώθη, διτὶ τὸ ἐλόγων ἀπόπλοιον ὑπὸ τὸ δνομα «Cavala» ἀνεγράφετο εἰς τὸ βιβλίον τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος μὲ τὴν πραγματικήν του ἡλικιάν, νὰ προβοῦν εἰς ουμπληρωματικήν ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδικείου δῆλωσιν, διὰ τῆς ὁποίας, ἀναιρεῖμεν τὴν πρώτην αὐτῶν πραγματογνώμοσύνην, παραδέχονται τὴν πλάνην των ὡς πρός τὸν καθορισμὸν τῆς ἡλικίας τοῦ σκάφους. Ἡ δῆλωσις αὐτῆ, βεβαίως, ἀποκαθιστᾶ πως τὰ πράγματα, ὡσεὶ ἡ ἀναγνώρισις ὡς ἐπιβατηγοῦ ἔνδος σκάφους ἡλικιας 40 ἔτῶν νὰ θεωρῆται ἀποτραπεῖσα.

Παρά ταῦτα δὲν παύουν νά ύπέχουν δικεραίας τάς ευθύνας οἱ παρά τῇ Διευθύνσει τοῦ Ε. Ν. ἀρμόδιοι, οἵτινες διέταξαν τὴν νηολόγησιν ἀρκεσθέντες εἰς μίαν πεπλανημένην πραγματωνυμούσην, καθ' ἣν στιγμὴν θά ἤδυναντο, προμηθεύσουνειού πόσο οἰονδήποτε ναυτικὸν γραφεῖον ἔνα τόμον τοῦ «Λόδδη Ρέζιστερ» — δὲν δέν ἐκέκτηντο τοιούτον — νά πληροφορηθοῦν τὴν πραγματικὴν τοῦ σκάφους ἡλικίαν.

Τὸ Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς καὶ ἡ Ναυτιλία

"Εχομεν ύπ' ουδινα μας τὸν πίνακα τῶν ἐκλογίμων μελῶν του Ναυτικοῦ Τμήματος τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιώς καὶ ὀμοιογούμεν, διτι μὲ κάποιαν ἐκπληξιν ἀνεγνώσαμεν τὰ εἰς αὐτὸν περιεχόμενα ὅντα. Εξαρέσεις ἔλαχιστον ἀφοτιλοτῶν, τὸ Ναυτικὸν Τμῆμα τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐμφανίζεται ἀντιπροσωπευόμενον ἀπό παντός εἰδους συναφῆ πρός τὴν ναυτιλίαν ἐπαγγέλματα (φορτεκφορτωταί, ναυτικοὶ πράκτορες ἀλπ., ἀλλ' οὐχὶ καὶ ὑπὸ τῶν κυρίων μετερχόμενον τὸ ναυτικὸν ἐπαγγέλμα, τῶν μόνων δυναμένων ὡς ἀρμόδιων τέρατρών νά ἔχουν βασινούσσαν ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς καθόλου ναυτιλίας γνῶναι.

Τό Έπιμελητήριον Πειραιώς, άντιπροσωπευτικός όργανος μόδι

τῆς δραστηριότητος τοῦ πρώτου 'Ελληνικοῦ 'Εμποροναυτικοῦ κέντρου, πιστεύομεν, ότι όφείλει νά περιλάβῃ εἰς τὸ Ναυτικὸν τμῆμα αὐτοῦ κατὰ κύριον λόγον τοὺς πραγματικοὺς τῆς ναυτιλίας παράγοντας. "Οσον ἀφόρα τὰ συναφῆ, δευτερευόσης δὲλων καὶ βοηθητικῆς φύσεως ἐπαγγέλματα, δύνανται καὶ ταῦτα νά ἐκπροσωπηθοῦν, ἀλλ' οὐχὶ καὶ κατὰ μείζονα τῆς ναυτιλίας μοῖραν. 'Ελπίζουμεν, ότι διοικοῦσα τὸ 'Επιμελήτηριον ἐπιτροπὴ καὶ ίδιαιτέρως ὁ Πρόεδρος αὐτοῦ κ. Στρίγκος θ' ἀναγνωρίσῃ την ὄρθοτητα τῆς παρατηρήσεως μας ταύτης.

Ἡ πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν γραμμὴ

Ἐπιστεύσαμεν, μετά τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὁποίας ἐπελύνοντο αἱ μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας διαφοραὶ διὰ τὴν ἔκτειν τῆς πρὸς τὴν B. Ἀμερικὴν γραμμὴν, διὰ τὸ ζήτημα διηυθετεῖτο ὄριστικῶς καὶ διὰ τῆς ἀποκτήσεως καὶ δευτέρου συγχρονισμένου ὑπερωκεανίου σκάφους δησφαλίζετο ἡ δι' Ἑλληνικῶν πλοίων ἐπικοινωνία μὲ τὸν N. Κόσμον.

Ατυχῶς καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, δπως καὶ εἰς
ὅλα τὰ γενικώτερα τῆς ναυτιλίας ζητήματα, τὸ Κράτος ουνεχίζει
τὴν αὐτήν τακτικήν τῆς ἀδιφορίας καὶ τῆς περιφρονήσεως πρός
αὐτάς τὰς συμβατικάς του υποχρεώσεις. Διότι, παρά τὴν ἀνέκ-
κλησον καὶ τελεούσικον ἀπόφασιν, τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομι-
κῶν, δικαιολογούμενον, ὅτι ἀντιμετωπίζει ταμειακάς δυσχερείας,
ἀρνεῖται τὴν καταβολὴν τῶν καθυστερούμενων δόσεων τῆς ἐπιχο-
ρηγήσεως.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ Ἑθνικὴ Ἀτμοπλοῖα θά συνεχίσῃ τὴν ἔκτελεσιν τῆς γραμμῆς διὰ τοῦ ὑπερωκεανίου της «Βύρων», μέχρις διου, δόμας, ἥθελον ἐπιτρέψει τοῦτο σὲ οὐχὶ καὶ τοσὸν ἀνθησαὶ οἰκονομικαὶ αὐτῆς δυναμεῖς, δεδομένου ὅτι ἡ ἐπιχορήγησις δὲν ἐπρόκειτο ν' ἀποτελέσῃ κέρδος διὰ τὴν Ἐταιρίαν, ἀλλὰ συμπλήρωσιν τῶν ζημιῶν, που ὑφίσταται διατηροῦσσα τὴν γραμμήν.

Κίνδυνος, έπομένως, δριστικής διακοπής είς τό αμέσως προσεχές μέλλον του δρομολογίου Νέας Υόρκης δημιουργεῖται καλάποκλείται, τούλαχιστον ἐπὶ τοῦ παρόντος, διπώς ηλπίσαμεν, ή διά νέου ύπερωρεκαγίου βελτίωσις τῆς μοναδικῆς ὑπερατλαντικῆς Ελληνικῆς γραμμῆς.

· Ή μόνη ἀπομένουσα ἐλπὶς

Από τὴν δημοσιευομένην εἰς ἄλλην σελίδα περὶ ἡμῖν τῶν νέων προστατευτικῶν μέτρων τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ὑπὲρ τῆς γαντζίας των, δὲν ἀποδεικνύεται μόνον ἡ φιλικὴ μεταβολὴ, ποὺ πρόκειται νὰ ἐπέλθῃ εἰς τὴν δῆλην θέσιν τῆς Ἀμερικανικῆς γαντζίας, ἀλλὰ διαφέρεται καὶ πόσον βανύς θὰ είναι ὁ ἀντίτυπος ταῦτης εἰς τὴν Διεθνῆ Γαντζίαν. "Εξδήλως ἐμφανίζεται ἐν τῷ Νομοσχεδίῳ ἡ τάσις πρὸς δημιουργίαν ἐνὸς ισχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου ίκανον νὰ ἐπαρκεῖει τὸ ἥμισυ, τοῦλάχιστον, τῆς υπεροπτικού κινήσεως τοῦ ἔξιτερηκού εμπορίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Δικαιολογημένως, ἔθεν, διερωτάται τὸ «Fairplay» περὶ τῶν συνεπειῶν διὰ τὴν Παγκόσμιον Γαντζίαν, ἐὰν ὅλαι αἱ γαντζικαὶ χώραι ἥθελον σταράρῃ πρὸς τὴν διαφάλισιν ἐνὸς ποσοστοῦ τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν των ὑπὲρ τῆς Ιδίας αὐτῶν οικιαίας καὶ ἐπεδιωκον νὰ ἐπιβάλουν ὑποχρεωτικῶς τὴν ἐφαρμογήν καὶ εἰς τὰ ξένα πλοῖα κατωτάτου ὅριου ναυλών, προκειμένου νὰ ἔποικουσιν γαντζαὶ ἀπὸ τὰς Ἐθνικάς των μεταφοράς. Δέοντος ἐν προκειμένῳ, νὰ σημειωθῇ ὅτι τὰ δικαιώματα τῆς ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νομοσχεδίου προβλέπομένης ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Γαντζίας, θὰ ἔκτεινονται καὶ μέχρι τοῦ καθορισμοῦ ναυλολογίουν καὶ κατοτάτων ὅριων ναυλών, ἀπέναν τοῦ πολυχρονικοῦ καὶ ἐπὶ ποινὴν βαρυτάτων προστίμου, θὰ ἐπιβάλλονται ὅχι μόνον εἰς τὰς Ἀμερικανικὰ πλοιά, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ ξένα, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ ἔξιτερηκού εμπορίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν.

Αλλά ουτέρω προστατευτικά τάξεις διαχρίσεως της σημαίας, έκδηλονται ήμερα τη ή μέρα εντονώτεραι. Ήδη αι κυβερνήσεις της Γαλλίας, Ιταλίας, Ιαπωνίας και Γερμανίας άπειρασαν, πως ώρμημένα πατηγορία έμπορευμάτων μεταφέρουνται διά των Εθνικών των πλοίων. Αι διαρκεῖς ήδη λόγω μεταβολών εις τάς κατεύθυνσις της Παγκοσμίου Οίκονομίας και τάς μεταξύ τῶν λαῶν έμπορικά σχέσεις, καταλείπουν τά ίχνη των εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν και τείνουν, οὐν τῷ χρόνῳ νά μεταβάλουν τὰς βάσεις της ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν διαφόρων χωρῶν. Διάννα καταδειχθῇ δέ πόσον είναι συνυψημένα τὸ Εμπόριον και ἡ Ναυτιλία, ἀρχεῖ να παρακολουθήσῃ κανεὶς τὴν ἀπόβιην έφαρμοζόμενην πόλη τῆς Ἀγγλίας έμποροναυτικὴν πολιτικὴν, νά ένθυμηθῇ τάς περι προτιμήσεως τῶν Εθνικῶν πλοίων ἀκούσθεισας γνώμας εἰς τὴν τελευτιανὰ διάσπερψην τῆς Γαλλίας μετά τῶν Κτήσεών της, η νά παρακολουθήσῃ τὴν ὑφισταμένην στενήν συνεργασίαν Ἐξωτερικοῦ έμποριον και Ναυτιλίας εἰς τὴν Ιαπωνίαν, τὴν Ιταλίαν και τὴν Γερμανίαν, ἀπό τυνος δε και εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν διά νά πεισθῇ δια παντοῦ, σχεδόν, ἐπικρατεῖ ἄνεμος, έθνικιστικός, κυριαρχεῖ τὸ γόνητρον διατηρησίσεως ισχυρῶν έθνικῶν ναυτιλιῶν.

Οι ζίνδυνοι έπομένως δι' αὐτήν ταύτην τὴν ὑπόστασιν τῆς Παγ-

κοσμίου Ναυτιλίας καὶ τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν, δισμέραι πυκνοῦνται. Τὰ ποικίλα συστήματα περιορισμῶν, οἱ κρατικοὶ καὶ διοικητικοὶ παρεμβολισμοὶ καὶ αἱ τάσεις ὑπερβολικού προστατευτισμοῦ, ποὺ ἡρισαν νὰ εἰσωθρῶν καὶ εἰς ὅσα κράτη ἀνέκαθεν ἐπερόσθευν τὰς ἄρχας τῆς ἴσοτητος καὶ τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἔμποριον καὶ τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν, διεφύνονται. Συντελεῖ κνωτός, εἰς τοῦτο ὁ ὑφιστάμενος πληθυσμός τῆς χωρητικότητος καὶ ἡ παρατηρουμένη διασαναλογία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων βιατότερος συνεχίζεται ὡς ἀνταγωνισμός τῶν διαφόρων χωρών πρὸς ἐπικράτησην τοῦ Ἐδεικνύον των πλοίων. Σήμερον, ὑπὲρ πλάνων ἀλληλούχησης, ἐφόδου δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ ανθεκῇ ὡς οὔγκος τῶν φροτίων καὶ νὰ καταπέσουν ἀμέσως οἱ περιοριστικοὶ φραγμοί, ἐπιτακτικὴ διαφαίνεται ἡ ἀνάγκη καὶ μοναδικὴ ἐναπομένει λύσις πρὸς ἀπαλλαγὴν τῆς Ναυτιλίας ἀπό τῶν ὑφιστάμενων δυσχερειῶν της, ὁ περιορισμὸς τῆς χωρητικότητος καὶ ἡ προσδιορισμὸς τῆς προσφορᾶς πρὸς τὴν ζήτησην. Θά σωθῆ ὅτι τὴν Ναυτιλία καὶ ἡ προληφθεῖσαν ἔτι μεγαλύτεραι κρατικαὶ παρεμβάσεις εἰς τὰ κατ' αὐτήν.

Ἐάν τὰ προστατευτικά μέτρα ἔη πλέον ἐνεαθοῦν καὶ ὑποχρεώσουν τὸ ἡμίπόδιον νῦν ἡμίποτε νεται ποσοστὸν τῶν μεταφορῶν του εἰς τὴν Ἐθνικά μόνον πλούτο, τὸ πνεύμα τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως και πρωτοβουλίας εἰς τὴν ναυτικήν βιοτεχνίαν, ποὺ ἀποτελοῦν βασικὴν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν της προϊόνθειον, θὰ ἔπαινε νάν ὑπάρχοι. Πρὸ ἐτῶν, "Αγγλος ἐφοπλιστής, περιγράφων γαραντηριστικῶς τὰς καταστρεπτικὰς συνεπείας τῆς πολιτικῆς τῶν διακρίσεων τῆς ομιλίας, ἐτόνζε μεταξὺ ἄλλων : «Τὰ σκάφη τῶν διαφόρων οικισμῶν θ' ἀπέλευνον, ωὐ το καθεύστως τῶν διακρίσεων, ἀπὸ τούς Ἐθνικούς των λιμένας μεταφέροντα ἡμίποδενμάτα τῆς Χώρας των, ὅταν δὲ θὰ ἔρθαναν εἰς τὸ μέσον τοῦ ὥκεανοῦ, θὰ ἐπλενθῆσαν εἰς τὰ ἔκει υπ' ἀτμῶν ἀναμένοντα πλοῖα τῶν χωρῶν προσφυμού τον φροτίουν και θὰ προέβαινον εἰς τὴν μεταφόρτωσιν αὐτοῦ». Εἶτα, θὰ ἐπέστρεψεν εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀφετηρίας των και θὰ ἤσαν δῦο ζαντοποιημένοι, διότι οὗτο προήσπισαν τὴν Ἐθνικήν των Ναυτιλίαν».

Δέν απομένει, λοιπόν, διά τὴν ἀνόρθωσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, παρὰ μία μέρον ἐλπίς: "Ἡ Διάσκεψις διὰ τὴν ὁραιοναλλασσόν" τῆς χωρητικότητος, ητὶς πρόσφεται νά συνέλθῃ τὸν προσεχῆ 'Ιούλιον εἰς δευτέραν προκαταρκτικήν σύσκεψιν. 'Ἄς ἐλπίσουμεν, ότι θὰ ἐπιτεχθῇ αὐτῇ τὴν ἐναρμόνισιν τῶν διμεταμένων ἀπόφεων, ὅπερε νά φθάσουμεν τελικῶς εἰς τὴν δραστικὴν διάσκεψιν, ητὶς καὶ θὰ διεκανόντες τὸ ζήτημα τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος. Αὕτη ἄλλως τε ἡ ἐπιτυχία τῶν συμφωνῶν τηρηθεώς κατωτάτων διόριον ναῦλων ἔξαρτηται ἀπό τὴν τοιαύτην ἐκλογήνεσσιν τῆς χωρητικότητος. 'Ο δηγος ἄλλως τῶν πανωπλισμένων πλοίων" ἀποτελῇ ἐνα μέρον κίνδυνον διὰ τὴν ναυλαγοφάν.

΄Η ποιοτική σύνδεσις της Παγκοσμίου φορτηγού χωρητικότητος

Τό γνωστόν «Αγγλικόν περιοδικόν *Shipping World*», τό ειδικώς κατά τά τελευταία έτη έγκυψαν εις τά της συνθέσεως τής Παγκοσμίου φορτηγού χωρητικότητος, δημοσιεύει εις τελευταίον τεύχος του ένδιαφέροντα συμπεράσματα έν σχέσει πρός τήν σημερινήν σύνθεσιν του φορτηγού τοννάζ διά σκάφη 3000 τ. γκρος καί ἀνώ και ταχύτητος μικροτέρας τῶν 12 μιλών. Εις τήν κατηγορίαν ταύτην ὑπάγεται καί τό σύνολον σχεδόν τής «Ελληνικῆς φορτηγού χωρητικότητος, ἀπό τής πλευρᾶς δ' αὐτῆς ἀκριβῶς τά συμπεράσματα τοῦ Λονδινείου περιοδικοῦ ἐνέχουν ιδιαίτερον ένδιαφέρον διά τήν ναυτιλίαν μας.

Παρατηρεῖ σχετικῶς, ὁ ἀρμοριγάφος, ὅτι αἱ ναυπηγήσεις κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη δέν ἀφέωραν *tramps* φορτηγά τῆς ἀνώτερων κατηγορίας. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, λ.χ., ναυπηγοῦνται σήμερον 18 τοιαύτα σκάφη 89.040 τ. γκρός καὶ εἰνὲ ἀμφιβολον., ἐάν καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας κατασκευάζωνται ἐλάχιστά τινα παρόμοια πλοια. Ὁφείλεται, κυρίως, τοῦτο εἰς τὴν δυσχερῆ κατάστασιν τῆς διεθνοῦς ναυλαγορδᾶς κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, εἰς τὴν περιωρισμένην ζήτησιν φορτηγοῦ χωρητικότητος καὶ εἰς τὴν ὑπάρχουσαν πληθωρικήν τοιαύτην, μὴ δυναμένην εἰσέτι νά ἐναρμονισθῇ μὲ τὴν πτωχὴν εἰς δύκον κίνησιν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν. Ἐλπίζεται, πάντως, ὅτι ἡ βραδεῖα, ἀλλὰ σταθερά βελτίωσις τοῦ ἐμπορίου καὶ ἡ συνεχίζομένη διά τῶν διαλύσεων μείωσις τῆς χωρητικότητος, θά φέρουν ἐγγύτερον τὸν χρόνον, καθ' ὃν θά ισοσταθμισθῇ ἡ προσφορά πρός τὴν ζήτησιν.

Εις τὸν κατωτέρω, ἔκπονθέντα παρὰ τοῦ *Shipping World*, πίνακα δίδεται μία εἰκὼν τῆς φορτηγού χωρητικότητος δύο δεκα τὸν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, διύπλοις *tramps* 3000 τ. γκρός καὶ ἄνω καὶ ταχύτητος μικρότεράς τῶν 12 μιλῶν, κατανεμομένης τῆς ἥλικίας των εἰς πέντε κατηγορίας. Ὑπολογίζεται, συναφός, δὴ ἡ κατ' *Απρίλιον* τρ. ἔ. Παγκόσμιος χωρητικότης εἰς *tramps* φορτηγά, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἀνωτέρω χαρακτηριστικῶν, εἶνε μικρότερα κατὰ 2 1/2 ἑκατομμύρια τόννους, ἔναντι τῆς ὑπαρχούσης τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1932, παρὰ τὸ γεγονός, δὴ εἰς τὸ μεσολαβήσαν χρονικὸν διάστημα ἐναυπηγήθησαν μερικά καθαρῶς φορτηγά σκάφη. Εἰδίκος διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἀναφέρεται δὴ ὁ φορτηγός της στόλου ὑπέτοτε μείωσιν 1.000.000 τόννων. Ἡ στατιστικὴ τοῦ *Shipping World* ἔχει ως ἔξῆς:

Φορτηγά 12 ναυτικών χωρῶν (άνω τῶν 3000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος κάτω τῶν 12 μιλίων) κατ' Ἀπρίλιον 1935

ΧΩΡΑΙ	25 ἔτῶν καὶ ἄνω		25 ἔτως 20 ἔτῶν		20 ἔτως 15 ἔτῶν		15 ἔτως 10 ἔτῶν		Κάτω τῶν 10 ἔτῶν		ΣΓΝΟΛΟΝ	
	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός						
Ἄγγλια	32	131.139	96	451.172	214	1.216.813	199	936.725	383	1.808.970	954	4.577.819
Δανία	1	4.471	2	8.934	7	28.909	15	71.151	15	62.233	40	175.698
Γαλλία	13	52.921	24	115.814	53	257.417	62	278.597	23	98.044	175	802.793
Γερμανία	19	83.819	19	92.956	21	118.753	90	431.381	8	34.456	157	764.365
Ἐλλάς	87	338.738	96	416.702	92	454.996	16	71.694	9	38.192	300	1.320.322
Ὀλλανδία	11	41.227	15	67.114	28	130.768	24	125.613	21	102.681	99	467.403
Ἴταλία	40	180.389	29	153.946	63	332.853	53	297.022	22	120.075	207	1.084.285
Ἰταπωνία	61	264.756	20	85.862	168	815.397	30	150.104	28	123.847	307	1.439.966
Νορβηγία	21	85.334	21	100.975	52	222.290	55	251.105	55	246.761	204	906.465
Ἰσπανία	23	88.138	5	19.992	44	164.495	32	133.689	6	34.108	110	440.422
Σουηδία	16	65.625	13	50.765	18	83.953	22	133.480	3	12.193	72	346.016
Ήν. Πολιτεία	14	61.673	30	127.715	559	2.957.362	28	165.547	2	8.822	633	3.321.119
Σύνολον	338	1.401.230	370	1.691.947	1349	6.814.006	626	3.049.108	575	2.690.382	3.258	15.646.673
Προσστόν σ.ο.	8.9 σ.ο.		10.8 σ.ο.		43.6 σ.ο.		19.5 σ.ο.		17.2 σ.ο.			100 σ.ο.

'Η θέσις κατὰ τὸ 1940

Ἡ χωρητικότης τῶν φορτηγῶν σκαφῶν τῶν ἔχοντων ἡλικίαν μείζονα τῶν 20 ἔτῶν καὶ εὐρισκομένην σήμερον εἰς τὴν ξεῖραν τῶν ἀνωτέρω δώδεκα ναυτικῶν χωρῶν, ἀντίπροσωπεύει τὸ 1/3 σχεδὸν τοῦ Παγκοσμίου τοννάς εἰς σκάφη τῆς κατηγορίας ταύτης. Τρεῖς μόνον χωρᾶι, ἡ Ἐλλάς, ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Ἰταπωνία—σημειώνται εἰς τὴν ἔρευναν τοῦ *«Shipping World»*—κατέχουν τὴν μεγαλυτέραν χωρητικότητα φορτηγῶν ἡλικίας 25 ἔτῶν καὶ ἀνω, ἥτοι τὰ 50 οἷον τῆς Παγκοσμίου δυνάμεως εἰς τοιαῦτα παλαιά πλοῖα. Τὸ μεταξὺ 20 ἔτως 15 ἔτῶν τοννάς ἐμειώθη κατὰ 250.000 τ. γκρός εἰς τὸ διάστημα τῶν δύο τελευταίων ἔτῶν. Παρατηρεῖται, ἐν προκειμένῳ, ὅτι τὸ ἡμισυ σχεδὸν τοῦ Παγκοσμίου τοννάς τῆς ἡλικίας ταύτης ἀνήκει εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας (559 σκάφη 2.957.352 τ. γκρός) καὶ ὅτι τὸ μεγαλύτερον μέρος αὐτοῦ εὐρίσκεται παραπλασμένον ἀπὸ ἑταῖν, χωρὶς νὰ ὄφισταται καμμίσι πιθανότης, ὅτι δύναται ποτὲ νὰ ἔχειν ἀνελθῆσθαι εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπηρεσίαν. Ἔάν εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν αὐτὴν χωρητικότητα περιληφθῇ καὶ ἡ εἰς τὴν ξεῖραν τῶν ἄλλων ναυτιλιῶν πολεμικῆς κατασκευῆς τοιαῦτη, προκύπτει, ὅτι μία ὀλικὴ χωρητικότης 4.000.000 τόνων γκρός εἶναι καταδικασμένη νὰ διαλυθῇ ἐντὸς τῆς προσεχοῦς πενταετίας.

Εἶναι, ἐπομένως, δικαιολογημένη ἡ πρόβλεψις, ὅτι τὸ 1940 δὲν θὰ ἔχουν ἀπομείνει ἐν κινήσει ἐκ τοῦ ὑπάρχοντος σήμερον τοννάς, ἐιμὴ μόνον φορτηγά πλοῖα 8.000.000 τ. γκρός, τῆς κατηγορίας τῶν 3000 τ. γκρός καὶ ἀνω ἔκαστον καὶ ταχύτητος μικροτέρας τῶν 12 μιλίων. Ἡ Παγκόσμιος, δῆμος, ἡ τῆς ηγετικῆς τοιούτων σκαφῶν, ἀκόμη καὶ ὑπὸ τάς παρούσας κρισίμους μεταφορικάς συνθήκας, δύναται ν' ἀπασχολήσῃ 11.000.000 τ., οὕτως ὀστε, ἐάν τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν τοννάς ἥτο τριπλάσιον τοῦ σημερινοῦ (ἥτοι 600.000 τ. ἀντὶ τῶν 200.000 τ. τὸ πολύ), οὐδεὶς καὶ πάλιν θὰ προέκυπτε κινδυνός πληθωρισμοῦ, δυναμένου νὰ ἐπιδράσῃ δυσμενῶς ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Εἶναι ἐπομένως δυνατόν νὰ ἔφαρμοσθῇ ἀφόβας τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεως ἐνός τόνου ἔναντι δύο διαλυμένων παλαιῶν.

Ἀναφορικῶς πρὸς τὴν θέσιν τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας, κατέχει αύτη πλοῖα 2.700.000 τ. ἔχοντα ἡλικίαν κάτω τῶν 15 ἔτῶν, ἐκ τῶν δύοις 1.800.000 τ. ἀναφέρονται εἰς ἡλικίαν κάτω τῶν 10 ἔτῶν. Ἔναντι, δηλαδή, τῶν ἔνδεκα δύο μοδοῦ ναυτικῶν χωρῶν τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, ἡ Μεγάλη Βρεταννία κατέχει τὸ ἡμισυ τῆς χωρητικότητος διὰ φορτηγά σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 15 ἔτῶν καὶ τὰ 2/3 περίπου διὰ σκάφη κάτω τῶν 10 ἔτῶν. Ἡ μελλοντικὴ ἐπομένως θέσις τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου—συμπεράνει τὸ *«Shipping World»*—παραμένει πάντας ἀρίστη καὶ ἡδὲ βελτιωθῆ ἀκόμη περισσότερον ἀπὸ τὴν πρόδοσιν τοῦ σχεδίου «διαλυσθεων—ναυπηγήσεων». Ἀντιθέτως, οὐδεὶς μία ἀλλή χώρα κατέχει τόσον σοβαρὸν ποσοστόν νεωτέρων φορτηγῶν σκαφῶν, ἡ δὲ Νορβηγία, ἔρχομένη εὐθύς μετά τὴν Ἡγγλίαν, ἀριθμεῖ μόλις 246.761 τ. γκρός εἰς φορτηγά πλοῖα τῆς ὑπὸ ἔρευναν κατηγορίας, ἔχοντα ἡλικίαν μικροτέραν τῶν 10 ἔτῶν.

Ἀμφίβολος ἡ προστασία;

Τοὺς Βρεταννοὺς πλοιοκτήτας *tramps* φορτηγῶν ἀνησυχεῖ ἡ ὑφισταμένη εἰσέτη ἀβεβαιότης, ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν τῶν πληρωμῶν τῆς κυβερνητικῆς ἐπιχορηγήσεως. Μολονότι παρῆλθεν ἥδη τὸ 1/3 τοῦ ἔτοντος, καμμία ἀκόμη σφρῆς ἀνακοίνωσις, κανέναν θετικὸν στοιχεῖον δὲν ὑπάρχει, βάσει τοῦ δύοις νὰ ὑπολογίσῃ κάθε πλοιοκτήτης τὴν καταβληθησμένην σφρῆτὴν ἀρώγην διὰ τὸ ἐν κινήσει σκάφης τοῦ *«Shipping World»*, καὶ ἡ ἀπομείνει μόλις 246.761 τ. γκρός εἰς φορτηγά πλοῖα τῆς ὑπὸ ἔρευναν κατηγορίας, ἔχοντα ἡλικίαν μικροτέραν τῶν 10 ἔτῶν.

ἀπόφασις αὕτη ἐπεξηγεῖται ποικιλοτρόπως. Κατὰ τὴν ἐπικρατεστέραν ὥμως ἐκδοχὴν, ἐκ τοῦ ἀναλογούντος διὰ τὸ σ. Ζημηνὸν ποσὸν τῶν 500.000 λιρῶν, θὰ ἀφαιρεθοῦν τὰ ἔξοδα τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ μία κράτησις 10 οἷον ἐφ' ἐκάστης ἀπαιτήσεως. Θ' ἀπομείνῃ οὐτὸν πρὸς διανομήν, εἰς δύο ἡ τρεῖς δόσεις, ἐνναὶ ποσὸν κατὰ τι τὸ διανομήν.

Παραπέντε εἰς τὴν ἔγγονος διαδικασίαν τῆς ουρανού, εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις ταύτας. Μετέχοντι, ὡς γνωστόν, εἰς αὐτὰς καὶ τὰ λαίνερα φορτηγά διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν χρησιμοποιοῦνται ταῦτα ὡς τρόπτες καὶ μεταφέρουν φορτία ἐπὶ τῇ βάσει ναυλοσυμφώνου. Λέγεται, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπαιτήσεων τῶν φορτηγῶν λαίνερες, λόγῳ τῶν πολλῶν ταξιδίων, ποὺ ἔχουν μέχρι τοῦ διανάλαβει, θὰ είναι ἀποδοσοκήτων μέγας, ἐπὶ προφανεῖ ζημιάς τῶν τράμπς, τῶν δόπιων κατὰ τὰ φυσικὴν συνέπειαν ὃν μειωθῇ ἡ ἀναλογία τῆς ἀμοιβῆς.

Οἱ συνετώτεροι "Ἄγγλοι πλοιοκτῆται δὲν διστάζουν νὰ ὑποστηθῶν, ὅτι ἡ ὑφισταμένη ἀβεβαιότης, ὡς πρὸς τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς, ἐνδέχεται ἀπὸ μία πλενφάς γ' ἀποβῆ ἐπωφελής, διότι πιθανὸν ν' αναγκαιτεῖ τὴν ἔρευναν καὶ ἀσύνετον ἐπάνοδον ἀργούσης χωρητικότητος. Τοῦ ποσού εἰς τὴν ἔνεργον ὑπηρεσίαν, ἐφόδου οἱ πλοιοκτῆται μὴ ἔχοντες σαφῆ γνῶσην μέχρι ποσού σημείου ἥθελον ἐπιτρέψει εἰς αὐτοὺς αἱ ἀμοιβαὶ νὰ παρακολουθήσουν τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων, δὲν ὅτι ἔθλησουν νὰ μιθφοῦν εἰς ἀμφιβόλους περιπτετίας καὶ ν' ἀποκομίσουν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ὁδυνηράς μίας, ἀντὶ κερδῶν, ἐκ τῆς ἔργασίας των.

Λέγεται, ὅτι ἡ ἔτησία πληρωμῆς θὰ διακυμανθῇ μεταξὺ σελ. 7)—ἔως 8)—κατὰ τὸν τοννά της γκρός, τούτῳ δῆμῳ καὶ ἄλλοις κύκλοις δὲν είναι ἀληθές, διότι βασίζεται ἐπὶ τῶν ἀρχικῶν ὑπολογισμῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν αἰτηθεῖσαν ἐπιχορηγήσην 3 ἔκατ. λιρῶν, μὲν ποσοστὸν ἀμοιβῆς 10)—διὰ τὰ κινήσεις πλοίων καὶ 5)—διὰ τὰ παραπλασμένα.

Ἄναφέρονται ἀκόμη οἱ φόβοι μήπως λόβουν ἐπιχορηγήσεις καὶ τίνα ἀργοῦντα πλοία, καὶ ἔμεσον τοῦ Νόμου καταστατήγησιν. Βάσει τῶν συμφωνιῶν τοῦ Πλεύτη, τῆς Αὔστραλίας καὶ τοῦ Μόντρεαλ διὰ τὴν τήρησιν κατωτάτων ὁρίων τημῶν τῶν ναύλων, συμβαίνει πολλάκις νὰ διατάσσεται ἀναστολὴ τῶν ταξιδίων, περὶς ἀπορρεόφησιν τῆς παραχρήσης εἰς τὰς ἀντότερων ἀγορῶν πληθωρικῆς χωρητικότητος. Τοῦ οὗτοῦ ἀναγκαστικῶν ἀργούντα σφρῆ, ἐάν δὲν ὑπάρχει πορός ἄλλας κατευθύνεσις, παροπλίζονται, ὁ δὲ χρόνος τῆς ἀργίας των ἔνεχει τὴν σημασίαν, ὅτι εὐδίκουνται ταῦτα ἐν λόγῳ πλοία ἡ αἴτησις συμμετοχῆς εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις, ἐφόδους διὰ παροπλισμός των ἔνεχει μορφὴν προσταταγῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου;

Δι' ὅλους τοὺς ἀνωτέρου λόγους οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτῆται ἀνησυχοῦν διὰ τὸ ἐπιτυχές ἀποτέλεσμα τῆς Κρατικῆς βοηθείας καὶ φοβοῦνται μήπως τελικῶς αἱ ἐπιχορηγήσεις ἀποβούν ἐπικήμιοι τῶν συμφερόντων των, ἐνῷ ἀρχικῶς ἀντικεμενικός σκοπός των ἦτο ἡ προστασία τῆς Ἡγγλικῆς ναυτιλίας καὶ ἡ διεθνεύντας της ἔργασίας τῶν πλοίων.

Αἰσιόδοξοι προβλέψεις

Μεταξὺ Βρεταννικῶν τινων ναυτικῶν κύκλων ἥρχισαν διατυπούμεναί εἰστιν ἀσιδοβούτεραι προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον. Ἡ οἰκονομικὴ κρίσις, ἡ μεγαλυτέρα τῶν δύον ποτὲ ἐγγνώσιεν ἡ ἀνθεμοπότης, ἀρχίζει ἥδη νὰ ὑποχωρῇ, ἀφοῦ ἐστρέψευνε εἰς τὸν δρόμον τῆς ἐφεύπια πολλῶν καὶ κατέλιπε πρὸς ἐπίλυσιν πολύπλοκα προβλήματα.

Ἐλεῖ ἀληθές, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἔχουν καθηλωθῆ εἰς τὰ κατωτάτα ἀπίστεπα, πού, ὡς ἔγγιστα, δύνανται νὰ καλύψουν τὰ τρέχοντα ἔξοδα τῶν πλοίων. Αἱ περιπτώσεις ἔξαστης σκαρφασίας τῶν ἀποσβέσεων εἰναι σπάνιαι καὶ ἔτι σπανιωτέρα ἡ ὑπαρξίας κερδῶν

δικαιολογούντων τ' ἀπασχολούμενα κεφάλαια. Τὸ γεγονός δημος ὅτι ἐπετεύχθησαν αἱ συμφωνίαι ἑφαδρογῆς κατωτάτων ὄριών εἰς τὰς τιμᾶς τῶν ναυάλων, δύναται νὰ κριθῇ ὡς ἀριστος οἰωνές. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, διεξάγει αὐτὴν σήμερον τὴν ἔργασίαν της μὲν μείζονα ἥ κατὰ τὸ παρελθόν ταχύτητα. Οὕτω, αἱ ἐσχάραι κενούνται ἐνωρίτερον καὶ ἡ ἐλλειψις ἐπαρκῶν παραγγελιῶν καθίσταται περισσότερον καταφανῆς. Υπάρχουν ἐν τούτοις βολιδοσκοπήσεις διὰ νέαν χωρητικότητα καὶ ἐὰν ἡ βελτίωσις τοῦ ἐμπορίου συνεχισθῇ, ἐπίτεκναν σύντομον νὰ προσκύψῃ ἔργασία καὶ διὰ τὸ ναυπηγεῖα.

Αἱ τάξεις τῶν αἰσιοδοξῶντων διὰ τὴν μελλοντικὴν ἔξελιξιν τῆς ναυτιλίας πυκνούνται καὶ αἱ δικαιολογήμενα ἐπλίπεις τῶν σιηρίζονται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ἐμπόριον ἡγήσεις νὰ ἐπαναδημιουργήῃ ἔστι. Λόγῳ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν, τῆς πολιτικῆς ἀβεβαιότητος καὶ τῆς νομισματικῆς διαταραχῆς, τὰ ἀποθέματα ὅλων γενικῶς τὸν προϊόντων εἰς τὰς καταναλωτριας ἀγορὰς ἐφύπασαν εἰς τὸ κατώτατον αὐτῶν ἐπίπεδον, διότι αἱ ἐκασταχοῦ ἀγοραὶ ἐδειχνύντο ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἐφερτικαὶ καὶ ἐκάλυπτον μόνον τὰς πλέον ἐπειγούσας ἀνάγκας των. Αἱ τιμαὶ, ἐν τούτοις, τῶν προϊόντων εἶναι ὑψηλότεραι παρὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος. 'Ο σίτος ἀπὸ σελ. 4)1 τὰς 100 λίβρας ἀνετιμήν εἰς 55 7)8, ὁ ἀραβόσιτος ἀπὸ 15)6 εἰς 16)4) 1)2 τὰς 480 λίβρας, ἡ ζάχαρις ἀπὸ σελ. 4)9 τὸν στατῆρα εἰς 5)1) 1)2, ἡ λίβρα τοῦ βάμβακος ἀπὸ 6.13 πέννας εἰς 6.65 καὶ ἡ ιούτη ἀπὸ λ.στ. 15)5)16 κατὰ τὸν νόνον εἰς 17)3)8. Προβλέπεται ἀκόμη ἡ τόνωσις τῆς ἀγοραστικῆς κινήσεως, λόγῳ τῆς ὑψώσεως τῆς ἀξίας τοῦ ἀργύρου εἰς τὴν "Αποτολήν.

Πάντως, ἡ κίνησις αὗτη πρὸς τὰ βελτίω ἐπιβραδύνεται πρὸς τὸ παρόν, λόγῳ τῆς ἀστείεις, κυρίως, τοῦ συναλλαγματος, ποὺ ἀποτελεῖ πρόβλημα, δυνάμενον μόνον διὰ τὴς διεύθυνσις συνεργασίας ν' ἀντιμετωπισθῇ. 'Η ἔξασφάλισις μιᾶς συναλλαγματικῆς σταθερότητος κρίνεται ἀπαραίτητος διὰ τὴν ὀμάλην ἔξελιξιν τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου, καθ' ἣν μάλιστα στιγμὴν πραγματοποιεῖ τοῦτο τὰ πρώτα βῆματα τῆς ἀναρρώσεώς του. Πόσον δυσχερής εἶναι ἡ συναλλαγματικὴ θέσις μερικῶν χωρῶν, ιδίᾳ δὲ τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ἰταλίας, ὅπει νὰ λεχθῇ ὅτι αὐταὶ προσπαθοῦν νὰ κατεύθυνον τὸ ἐκπόδιον τῶν διὰ τὸ συντήματος τῶν ἀνταλλαγῶν, ποὺ ἀποτελεῖ ἐφιάλτην διὰ τὴν ἔ-

λευθέραν ἀνάπτυξιν τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς κινήσεως καὶ φραγμὸν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασίαν ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῆς ισοτίμου μεταχειρίσεως τῶν πλοίων ὅλων τῶν σηματῶν. Εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς Γερμανίας καὶ τινῶν ἄλλων κρατῶν ἐπιβάλλεται εἰς τὰς ἀνταλλαγάς των ὄρος, ὅπως αἱ μεταφοραὶ διεξάγονται διὰ τῶν Ἐθνικῶν τῶν πλοίων. Πόσον δυομενὴ ἀντίκειτον ἔχει ὁ ὄρος αὐτός, ὅπει νὰ λεχθῇ ποσοστὴ τῶν φραγμῶν τούτων χαλάρωσιν, ὅποτε καὶ ὡς δυνητὴ τὸ ἐμπόριον νὰ τραπῇ πρὸς μίαν ὄμαλην ἀνάπτυξιν. Οιαδήποτε δὲ διέγρυνσις τοῦ ἐμπορίου ἐπέλθῃ, ὃ ἀσκήσῃ ἀμεσον εύνοικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν τιμῶν τῶν ναυάλων, δεδομένου, ὅτι ὁ Ηαγκόπους Ἐμπορικὸς στόλος ἐλαττούται κατ' ὅγκον πολὺ ταχύτερο τὸ ἀλιτούτο, τὸ δὲ νέον τοννᾶς δὲν δύναται νὰ καλύψῃ τὰ δημιουργούμενα κενά ἐπὶ τῶν ἀπολιεύων καὶ διαλύσεων. Προκειμένου περὶ τῆς Μεγ. Βρετανίας, ἀναφέρεται ὅτι 4 τόνοι μόνον ἐπὶ 100 τῆς υπεροπτικού ναυτιλίας φορτηγών καὶ λάινες εὐρίσκονται ἐν παροπλισμῷ, ὁ μικρὸς δ' αὐτὸς ὅγκος εὐνόλως χειραγωγεῖται. Εἰς ἄλλας χώρας ἡ ἀργούσα χωρητικότης είναι μὲν μεγαλυτέρα, ἀλλ' ἔνα σοβαρὸν ποσοστὸν τῆς εἰλευθερίας καταδικασμένον εἰς διάλυσιν, ἐνῷ τερα τούτη, δυνάμενα ἀκόμη νὰ ἔργασθον, πρόπει νὰ ὑποστοῦν προηγουμένους δαπανηρὰς ἐπιθεωρήσεις, τὰς ὁποίας δύναται νὰ δικαιολογήσῃ μόνον μία περίπτωσις οοβιζάρ, ἀλλὰ τόσον ἀβεβαίας, ἀνατυμήσεως τῶν ναυάλων. Εἰς τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, δύνει, ἀπόκειται πλέον ἡ βελτίωσις τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας καὶ ἡ προσδεντικὴ ἀπαλλαγὴ τῶν ἀπὸ μίαν κρίσιν, ἀπὸ τὴν ὄποιαν τόσα ὑπέφερεν ὁ Κόσμος ἐπὶ σειράν ὅλην ἐτῶν.

N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPY

(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 & C°

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 CY,
(late Charles Geyr)

53 Longue Rue Neuve

ΦΟΡΤΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ίδιοκτήται ἡλεκτρικῶν μεταφρόδεων φορτίου 15 τόνων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χύμα φορτία.

Εὑνότατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κοηπιδώματα ἐπαρκούς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδούς.

Παραλαβὴ δὲ ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταξίστη καὶ ἡγγυμένη διεκπεραίωσις τῆς ἔργασίας. Τὰ εἰς χύμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν "σιλός".

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

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 Ρ.Ο. Box 460 Ρ.Ο. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ—ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775—ΧΑΙΦΑ

Η προστασία της γεωργικής παραγωγής και ή έκβιομηχανοποίησις των γεωργικών χωρῶν

Κατ' έπανάληψην ἔχει τονισθή ἀπό μέρους τῶν ἐγκυροτέρων μελετητῶν τῶν διεθνῶν ναυτιλακῶν προβλημάτων, ὅτι εἰς ἐκ τῶν κυριωτέρων παραγόντων τῆς ἑντόνου κρίσισεως, πού διέρχεται ἀπό τινων ἐτῶν καὶ μέχρι σήμερον ἀκόμη ἡ φορτηγής Ναυτιλία ὥλων σχεδὸν τῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, ὁφείλεται εἰς τὴν μεταπολεμικῆς ἐπελθούσαν φαγδιάν ἔκβιομηχανοποίησιν τῶν ὑπεροπτών γεωργικῶν χωρῶν. "Ολα τὰ Κράτη συντονισμένας καταβάλλουν προσπαθείας, δύοις ἀποβούν—κατὰ τὸ δυνατόν—ἀντάρτην εἰς βιομηχανικά εἶδη καὶ δύοις ἔξαγόντων τὰς πρώτας ὥλας τῶν ἐν πλήρει ἡ μερική βιομηχανική κατεργασία, μὲ αἷμασον ἀποτέλεσμα τὴν ἐλάττωσιν τοῦ ὄγκου τῶν μεταφερόμενων φορτίων.

Ἀνεξαρτήτως τῆς σοβαρότητος πού ἐνέργει τὸ πρόβλημα τοῦτο διὰ τὰς βιομηχανικὰς χώρας τῆς Ἐνδρώπης, είναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ ἐκδηλωμένη τάσις ἐπλήξειν ἐπίσης, κατὰ κύριον λόγον, καὶ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, τὴν ὅποιας ἐστέσθησε ποιαριόν ὅγκου ἐγασίας, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς ἄλλους τινὰς βασικούς; παράγοντας, προφρογμένους ἀπὸ τὴν ἐπελθούσαν αὐξήσιον τῆς ψωρητικότητος καὶ τῆς ταχύτητος τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τὰς εὔκολιας φορτοεγροτώσεως εἰς τοὺς νεοτέρους λιμένας. "Εδημιοργήθη ὦντο διὰ τὸ καθαρός φορτηγὸν σχάρος δυσεπιλύτων πρόβλημα, ὅπερ ἐμποδίζει τὴν μελλοντικὴν τοῦ ἀνάπτυξιν καὶ καθιστᾷ σχεδὸν ἀνέφιτον τὴν διατήρησην τῆς μεταφορικῆς ἴαναντητος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἰς τὰ προπολεμικά ἀκόμη ἐπιπέδα.

Τὸ πρὸ τοῦ πολέμου ἵψιστάμενον καθεστώς τῆς κατανομῆς τῆς δραστηριότητος ἔκάστης χώρας, ἀναλόγως τῆς εἰδικότητος τοῦ πληθυσμοῦ τῆς, τῆς φύσεως καὶ τοῦ χαρακτήρος κάθε λαοῦ, εἰς τόπουν ὃντε αἱ ἀνάγκαι μιᾶς Χώρας νὰ συμπληρωθοῦν ἀπὸ τὴν ἀλλήλη διὰ τῆς ἀμοιβαίας ἀνταλλαγῆς προϊόντων καὶ ὑπηρεσιῶν, ἀνετράπη ἄρδην μεταπολεμικῶς. "Ἐναντὶ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης, τῶν Ἰνδιῶν. Πολιτειῶν καὶ ἀντίτης εἴτε τῆς Ἱαπωνίας, αἵτινες είχον φθάσει εἰς ἐναὲ πεποδεδον βαθμαῖας βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως, παρίστατο ἔνα ἄλλο ἀμοιβαῖον χωρῶν καθαρός γεωργικῶν καὶ παραγωγῶν πρώτων ὄλων, αἱ δύοις παρέμενον αἰσθητῶς ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ ἀποκλειστικοῦ ὄλον τῶν, οἷος ἦτο ἡ προμήθεια ἀπαραγάστων ὄλων καὶ προϊόντων εἰς τὰς βιομηχανικὰς Χώρας.

Καὶ ναὶ μέν, ἀκόμη καὶ προπολεμικῶς, εἴχον ἐμφανισθῆ—ἰδίᾳ εἰς τὴν μεταλλουργίαν—τὰ πρώτα σημεῖα μιᾶς πρωτογόνου βιομηχανικῆς κατεργασίας τῶν πρώτων ὄλων εἰς πολλὰς χώρας, ἥτο δύος τῶν βραδύν ὁ ωντός, ὃστε οὐδέποτε ἀμεσος κίνδυνος διὰ τὰς μεγάλας βιομηχανικὰς τοιαντας. Αἱ ὀλοέν αἱ ἀνέσυσαι ἀνάγκαι τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν εἰς πρώτας πλάκας ἔξηροφάλιξαν τὴν ἐύμεσον τῶν λοιπῶν. Τὰ γεννήματα καὶ γενικῶς τὰ πρὸς διατροφὴν εἰδῆ, ἀπερροφῶντα ὑπὸ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν μὲ αὔξοντα ωντόν. Οἱ κάτοικοι τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τῶν Ἰνδιῶν. Πολιτειῶν ἀκόμη ἡ ἐστρέφοντο πρὸς τὰ ἐργοστάσια, ἐγκαταλείποντες τὴν γῆν. "Η πρὸ τοῦ πολέμου δικαία κατανομῆς τῆς ἐργασίας ἐν τῷ Κόσμῳ, εἴχε δημιουργήσει ἔνα ἀπέραντον δίκτυον ἀνταλλαγῶν μεταξὺ κατεργασμένων καὶ ἀκατεργάστων προϊόντων, τὸ ὅποιον καὶ ἔξηροφάλιξε εἰς τὰ δύο συγκριτήματα τῶν βιομηχανικῶν καὶ τῶν γεωργικῶν χωρῶν ἀρκετά προσδόκων, ὃστε ἀνέτος νὰ ἀντλοῦν τὰ πρὸς τὸ ζῆν, ν' ἀναπτύσσουν τὴν δραστηριότητά των καὶ νὰ βελτιώνουν τὴν στάθμην τῆς ζωῆς τῶν λαῶν των.

"Ο πόλεμος δύος ἀνέτρεψε τὴν ἰσόρροπον αὐτήν κατάστασιν καὶ ἔφερε πρὸς τὴν ἔκβιομηχανοποίησιν μέγαν ἀριθμὸν χωρῶν, γάρον τῆς ἴδιας τῶν αἰτιοκειάς, ἀφοῦ τὰς ἀνάγκας τῶν δὲν ἱδύναντο πλέον νὰ καλύψουν ἀπὸ τὴν Ἐνδρώπην καὶ τὰς Ἰνδομένας Πολιτείας, ἀλισιωμένας εἰς τὴν πολεμικήν προσπάθειαν. Τὴν ἔξηροφάλιξαν πολλαὶ γεωργικαὶ χῶραι ὄφειλον εἰς τὴν συνεργασίαν καὶ εἰς τὴν τεχνικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἀριθμὴν αὐτῶν τούτων τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν τῆς Ἐνδρώπης. Τ' ἀποτέλεσματα τῆς τοιαύτης ἐν τῷ Κόσμῳ σφραγίδες ἐμφανίζονται ἀπό τοὺς δεῖτας τῆς παραγωγῆς, τοὺς ὄφειλομένους εἰς τὰς οἰκονομικὰς ὑπηρεσίας τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν.

Οὕτο, μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1913—25 ἡ Παγκόσμιος παραγωγὴ ηὗη κατὰ 18 οἰο, ἐνῷ τούναντίον τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἐστημένως μιαν πρόσδομον 5 οἶον μόνον. Ἀποδειγμένη τοῦτο πόσον δυσαναλόγως ἡ ηὗη η παραγωγὴ ἔναντι τοῦ ἀνταλλακτικοῦ ἐμπορίου, διότι ἀριθμὸς ἡ αὐξήσιος τῆς παραγωγῆς ἔνειχε τοπικὸν δι' ἔξατην χώραν καρακῆρα καὶ ἔτεινε, οὐχὶ πρὸς τὴν ἀνταλλαγὴν, ἀλλὰ πρὸς κάλυψην τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐγχωρίου καταναλώσεως. Οἱ δεῖπνα οὗτοι τῆς παραγωγῆς, τοὺς ὄφειλομένους εἰς τὰς οἰκονομικὰς ὑπηρεσίας τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν.

Οὕτο, μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1913—25 ἡ Παγκόσμιος παραγωγὴ ηὗη

Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι καταδεικνύουν, ὅτι εἰς μὲν τὴν Ἐνδρώπην ἡ παραγωγὴ πλέον ἀσθενῶς ποιεῖ, τὸ δὲ ἀνταλλακτικὸν ἐμπόριον ἐσημείωσε πτώσην, ἐνῷ τούναντίον εἰς ὅλας τὰς ἄλλας χώρας ἡ παραγωγὴ ηὗη ἀσθενῶς ισχυρότατα, τὸ δὲ ἐμπόριον δὲν ἥρκονθησε τὸν αὐτὸν προσδευτικὸν ωντόν. Σημαίνει τούτο, ὅτι πραγματικαὶ ἀναπτύξεις τῆς παραγωγῆς ἔτειναν νὰ διασφαλίσουν τὴν αὐτάρχειαν εἰς προϊόντα καὶ ἐμπορεύματα ἔκάστης χώρας. Καθίσταται τοῦτο ἐτὶ ἐμφανές ἀπὸ τῶν ἀφιερωμάτων τούς αὐτοφέροντας εἰς τὰς Νοτιοαμερικανικὰς δημοκρατίας: Ἡ παραγωγὴ αὐτῶν ἀπό τὸ 1913, ηὗη ἔτη εἰς 135 οἷο διὰ τὸ 1925, ἐνῷ διὰ τὸ ἔτος ἡ δεῖπνη εἰς 135 οἷο διὰ τὸ 1929, ἡ παραγωγὴ ηὗη ἔτη εἰς 135 οἷο διὰ τὸ 1933.

Κατὰ τὰ ἐπόμενα τοῦ 1925 ἡντὶ καὶ μέχρι τοῦ 1929, ἡ Παγκόσμιος παραγωγὴ ἔβαινε σταθερῶς αὔξοντα καὶ ἐχαρακτηρίζετο ἀπὸ ἔνα ωντόν αὐτοφέροντα, σχετικῶς, καὶ διὰ τὸ ἀνταλλακτικὸν ἐμπόριον. Αἱ ἐντηλέχειαν ἀνάγκαι τῶν βιομηχανικῶν κρατῶν εἰς πρότας ώλας καὶ εἰς τρόφιμα καὶ ἡ εὐνόη τους κατανάλλωσις ἀπὸ τὰς γεωργικὰς καὶ παραγωγοὺς πρώτων ὄλων χώρας, βιομηχανικῶν εἰδῶν, ἔχηγον ἐπαρκεῖς τὴν προζήψασαν κατὰ τὰ ἔτη ταῦτα τόνωσιν τῶν συναλλαγῶν. Τούναντίον δύος, ἀπό τὸ 1930—33, παρατηρεῖται μία ἐποχήσιος τῆς Παγκόσμιου παραγωγῆς, τῆς βιομηχανικῆς τοιαύτης, καθὼς ἐπίσης καὶ τοῦ ἀνταλλακτικοῦ ἐμπορίου. Ἡ ἔναρξης ἐφαρμογῆς ἡδῶν τῆς διευθυνούμενης οἰκονομίας καὶ αἱ ἐνταθεῖσαι προσπάθειαι ἔκάστης χώρας διὰ τὴν ίδιαν αὐτάρχειαν, είναι οἱ κυριότεροι λόγοι τῆς τοιαύτης ἐπιπλέοντος. Οἱ κατωτέρω ἀριθμοὶ ἀναφέρονται ἀποδειξούντων τὴν παγκόσμιον Οἰκονομίαν

Δείπνη τῆς Παγκόσμιου παραγωγῆς καὶ ἐμπορίου

Παραγωγὴ	(1925—1929, βάσις 100)		
	1925	1929	1933
Τρόφιμα καὶ α'. ώλα	96	106	97
Βιομηχανικὴ δραστηριότης	91	112	86
Ἀνταλλακτικὸν ἐμπορίον	91.5	110	82.5

Εἰς τὴν ἔκάστην τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, είναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἐπίσης ἔπαιξε κύριον ωντόν ὁ προστατευτισμός, δοτὶς δὲν εἰχε μόνον, ὡς συνέπειαν, τὴν βιομηχανικήν αὐτάρχειαν τῶν γεωργικῶν χωρῶν, ἀλλὰ καὶ ἔτεραν πορφῆρην τῆς αὐταρχείας, τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας. Ἀπεγνωσμέναν κατεβλήθησαν καὶ καταβάλλονται πρὸς τοῦτο προσταθεῖσαι. "Ἐπιδιώκεται παρὰ ὄλων τῶν χωρῶν ἡ πάση όποια διατήσεις τῶν εἰς γεωργικὴν παραγωγὴν εἰσαγωγῆς προϊόντων καὶ ἡ ἀνεξαρτητικότητα τῶν εἰς γεωργικὴν παραγωγὴν εἰσαγωγῶν.

"Ο sir Frederick Leith-Ross, "Αγγλος οἰκονομολόγος παρὰ τῷ Δημοσιονομικῇ Ἐπιτροπῇ τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν, τοῖς εἰς τελευταῖον ὑπόντημα του, τὰ ἐπὶ τῆς προστατευτικῆς γεωργικῆς πολιτικῆς ἐν Ἐνδρώπῃ ἐπελθόντα καταστεπτικά διὰ τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομίαν ἀποτελέσθατα. Διὰ τῆς ἀνωψίσεως τῶν τελευταῖον δασμολογίων, τῆς ἐφαρμογῆς ποικίλων περιορισμῶν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τῆς καθιερώσεως ἐπιχορηγήσεων, ἐπεδιώκειν αἱ πλεισταὶ εἰσαγωγῆς οἰτον τῶν χωρῶν τὴν εἰπεῖσαν τῆς γεωργικῆς τῶν παραγωγῆς. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ διὰ τὴν Ἐνδρώπην παραγωγὴν γεννημάτων οἰητέοντος 35 ἔκατ. τόννων στηρίζονται διὰ τὸ 1933—34 ἔκατ. τόννων διὰ τὸ 1929. Λύτοι καὶ μόνοι οἱ κατωτέρω ἀναφερόμενοι ἀριθμοὶ τῆς μείωσεως τῶν εἰσαγωγῶν τοῦ αἰτον ἀπὸ τὰς γεωργικὰς χώρας, μίαν εἰκόνα τῆς κοινωνίας ποὺ ἐδημιουργήθη εἰς τὰς ώλας καὶ τοῦ ἔτενθεν ἐκπτωχαστούς.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

23, st. MARY AXE,

LONDON E.C. 3

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR ANGELLUSI, TEL. AVENUE 3466 & 3467 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

αισθητού ἀντικτύπου εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς:

Εἰσαγωγὴ σίτου (εἰς χιλ. τόννους)

Χώραι	Μέσος δρος	1924 — 28	1932	1933
Γερμανία	έκατ. τόννοι	1999	537	58
Γαλλία	>	1247	1350	188
Ιταλία	>	2241	885	325
Σουηδία	>	226	171	53
Τσεχοσλοβακία	>	576	358	294
Σύνολον	>	6289	3301	918

Η προσπάθεια όλων τῶν χωρῶν εἰς τὸ γὰ πανόσυν τοῦ οἰκουμένης από τὸ ξεπεραικὸν διά τὰς εἰς γεννηματα ἀνάγκας τῶν, δεῖν γὰ σημειωθῆ, διτὶ δὲν ἐνετοπίσθη μόνον εἰς τὴν Εὐρώπην, ἀλλὰ ἐπεξετάθη καὶ πέραν αὐτῆς. "Αμεσος συνέπεια τούτου ὑπῆρξεν, διτὶ αἱ Εὐρωπαῖαι γεωργικαι γόραι, καθὼς ἔπιστης ὁ Καναδᾶς καὶ αἱ Ήνομέναι Πολιτεῖαι, εὑρέθησαν πρὸς ἀδειζόνου διὰ τὴν τοποθεσίου τῆς παραγογῆς τῶν καὶ μάλιστα εἰς τὸν βαθμόν, ὅπερες ἡ ἀπότομος δυσπραγία τῶν λαῶν τῶν, αἱ δυσχέρεια εἰς τὴν παρ' αὐτῶν προμήθειαν βιομηχανοποιημένων εἶδων, ἐλλείψει ἐπαρχοῦς συναλλάγματος καὶ ἡ επιπτωσις τῆς καταναλωτικῆς τῶν δυνάμεως, τὰς ὑπερχρέωσαν εἰς μίαν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐξισιμηχανοποιησίας τῶν. "Ωρισμέναι κράτη τῆς Εὐρώπης, καὶ ἴδως αἱ παραδουνάριοι γόραι, καθὼς ἔπιστης ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Φινλανδία, παρέζουν μίαν ἐπόδηλον εἰκόναν τῆς τοιαύτης ἐξελίξεως. "Η βιομηχανικὴ παραγογὴ αὐτῶν ἐσημείωσε κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν τὴν κατοτέρω ομηρικὴν πρόσοδον:

Βιομηχανικὴ παραγογὴ ἀπὸ Ιουν. 1932 ἕως Ιουν. 1934

Βάσις : 100 διὰ τὸ 1928 (Δεῖπνα κατὰ Ιούνιον)

Χώραι	1932	1933	1934
Νορβηγία	—	112.1	115.6
Φινλανδία	101.5	117.5	130.0
Ούγγαρια	68.0	81.2	90.0
Ρουμανία	81.5	93.9	117.8

Τὸ φαινόμενον αὐτὸν δὲν σημειοῦνται μόνον εἰς τὰς ἀνωτέρους γόραις, ἀλλὰ μὲν ἀνάλογον ουσιμόν καὶ εἰς ἄλλας ἐπόδηλας τῆς Εὐρώπης κειμένας. "Ο κατωτέρῳ πίναξ, ὀφειλόμενος εἰς τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν τῆς Κοινωνίας τῶν Εθνῶν, καταδεινύει τὴν ἐπελθόνταν σοβαράν αὐξησην τῆς Εὐρωπαϊκῆς οιτοπαραγογῆς ὑπὸ τὴν πρατικὴν προστατευτικὴν ὥθησιν :

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
} 20-151 & 20-52 40-748 & 41-614 8-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

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

Κατ'εύθειαν φροτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΟ 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

Σιτοπαραγωγὴ [εἰς έκατομ. κονιγντάλια]

	1925	1927	1929	1933
Εὐρωπαϊκαί εἰσαγωγηκαὶ γόραι	299.525	272.716	312.443	375.432
Παραδούναβιοι εἴσαγωγηκαὶ γόραι	80.675	74.124	82.445	101.001
'Ην.Πολ., Καναδ., Αργεντ., Αντραλία	374.913	478.603	385.422	312.704

"Ἐν τέλει τοῦ ὑπομνήματός του ὁ sir Frederick Leith-Ross τονίζει πρωτίστως τὴν ἀνάγκην βαθμαίας χαλαρώσεως τοῦ τόσου ἐνταθέτος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὴν Εὐρώπην γεωργικοῦ προστατευτικοῦ καὶ τῆς ἐπανόδου εἰς τὰς προπολεμικὰς μεθόδους προστασίας τῆς Οἰκουμενικῆς ζώσας. Κάθε παρεργόμενον ἔτος—προσθέτει ὁ "Αγγλος οἰκονομολόγος—δημιουργεῖ τοιαῦτα συμφέροντα, ὅπερες τὰ καθιστάται δυσχερεστέρα ἡ ἐπανόδος εἰς ὑμαλωτερας συνιτηρας ἐργασίας. Κύριον συμφέρον τὰ διὰ τὴν ἐπανόδον ταύτην ἔχουν αἱ Εὐρωπαῖαι γόραι, τὸν οποίον περίοδον ἡ πορεία τῶν προπολεμικῶν περίοδον ὀλοκληρώνει τὸν Κόσμον.

* * *

"Οον διφοροῦ τὴν Ναυτιλίαν, οἱ ἀνωτέρω καὶ μόνον ἀριθμοί, ἀναφερόμενοι εἰς ἓνα, ἀποκλειστικῶς, εἶδος μεταφορῶν, τὰ σιτηρά—τὸ καὶ κυριότερον ὅμως διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν—ἀποδεινύνον τὴν κρισμότητα τῆς θεσεώς της καὶ τὸν βαρὺν ἀντίτυπον ποὺ είλον διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς αἱ ποικιλα προστατευτικοῖς τῶν φορτηγῶν πλοίοις παραστατεῖται τὴν ἀνάπτυξιν του. Αὗται ἀλλως τε αἱ σημειούμεναι ἐπανέσησις διὰ τῶν νεών ναυπηγησοντας τῆς γωρητούτης τῶν φορτηγῶν λάινερς εἰς βάρος τῶν τράμπας καὶ ἡ ὄλοεν ἐνυπέραση τῶν πρότων εἰς τὰς ὑπερθαλασσούς μεταφοράς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1913, ἀποδεινύνον διτὶ ἡ χορηγιμοποίησις εἰς τὸ ὑπερθαλασσούς ἐμπόδιον τοῦ καθαρῶν φορτηγοῦ βαίνει ἡμέρᾳ τῇ ημέρᾳ περιοριζομένη.

Μία κοινωφελής ἐπιχείρησις

"Οον δύπορων καὶ ἐπιχειρηματιῶν ιδρυσε τελευταῖως ἐν Ἀθήναις μίαν ἑταῖριν ὃπο τὴν ἐπωνυμίαν «Παγκόδμιος Δρᾶσις», ἀποστολή τῆς ὅποιας εἰναι διέπηρασης τῷ παντοτεινῷ κοινωνικῷ ἀναγκῶν, ποὺ παρευσάζονται εἰς τὴν καθημερινήν ζωήν.

"Ἡ ἑταῖρια αὐτή, ὡραίων μέρους δριστικῶν, πάλιοι πλοίουσιν διάταξιν, πράγματι, πολυτίμους νά προσφέρῃ ὑπηρεσίας.

"Ἐαν διχετεῖται ἀνάγκην μιᾶς πληροφορίας, ποὺ σὰς είναι χρησιμωτάτην, ἐάν χρειάζεται ἔνα ἀντίγραφον ἐπισήμου ἔγγραφου, ἐάν θέλεται νά διεκπεριώσεται μίαν ολυμπήσην ὃποθεσίας σας, δὲν διχετεῖται ἀνάγκην νά τρέχεται μόνον, νά δικανύεται χρόνου καὶ περιττά χρήματα.

"Ἀποτελεσθεῖται εἰς τὴν «Παγκόδμιον Δρᾶσις» καὶ ἀντός διλίγου διχετεῖται διτὶ, τι χρειάζεται. Θέλεται ἀκόμη κακοῖαν πληροφορίαν ἀπὸ μίαν ἐπαρχίαν τῆς Ελλάδος, ἀπὸ τὸ τελευταῖο χωριό, ἀποτελεσθεῖται εἰς τὴν «Παγκόδμιον Δρᾶσις» καὶ ἀντός διλίγους ἔμερον διχετεῖται διτὶ χρειάζεται. Τὸ ίδιο προκειμένου καὶ τὸ διεκπεριώδειον.

"Διά τὴν διεκπεριώσιν τῶν πλέον ἀνιστοτελῶν καὶ δυσκόλων ὅποθεσιν, διά τὴν μεσολάθησιν τῆς πρόξειν ἔνδεις πολυπλόκου πρεσβύτερος διτὶ, τι χρειάζεται. Θέλεται ἀκόμη κακοῖαν πληροφορίαν τὸ παντού τόσον τῆς πρωτεύουσας, δύον καὶ τὸν ἐπαρχικὸν, ἀκόμη δὲ καὶ τοῦ διεκπεριώδου εἰς πλάνον ἀνάγκην ἀπὸ τῆς μικροτέρας μέχρι καὶ τῆς σπουδαιότερας. Τὰ πρόσωπα τῆς διευθύνσεως καὶ τοῦ διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτῆς ἀποτελοῦν τὴν καλυτέραν ἐγγύσησιν, διτὶ πράγματι 0' ἀποβῆ μία κοινωφελής ἐπιχείρησης.

"Τὰ Κεντρικά τὸν Αθήνας γραφεῖα τῆς ἑταῖριας εὑρίσκονται ἐπὶ τῆς δύον Κριεζόφου 3.

A. E. SHEPPARD

"Εξασφαλίζει εἰς τὸν κ. Ε. Εφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμὰς διὰ τὴν φροτωτικότων πολυπλόκου πρεσβύτερος διτὶ, τι χρειάζεται συνχρόνως τὰ δύον πλάνον τῆς πρωτεύουσας, δύον καὶ τὸν ἐπαρχικόν, πλέον διτὶ τοῦ διεκπεριώδους πρεσβύτερος.

"Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι' δύον τῶν λιμένας αὐτῆς.

A. E. SHEPPARD

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

Τηλεγρ.: GUISPARD, London

Τηλεφ.: ROYAL 8287



Άργεντινή

Η ναυτιλιακή κίνησις τοῦ Πλέιτ

Οι καταπλοιοί και μότοροπλοιες εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αργεντινῆς κατά τὸν μῆνα Μάρτιον περιέλαβον 220 σκάφη 828.180 τ. νέτ., ήτοι ἐπὶ πλέον τοῦ Μαρτίου π.ε. κατά 13 πλοῖα καὶ 26.545 τόννους. Η ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ α'. Ζημίουν ἔφθασεν εἰς 739 πλοῖα 2.613.536 τ. καὶ ἡτο ἔλαφρος ὑπερτέρα τῆς ἀντιστοίχου περιουσίας, ὅτε εἶχον καταπλεύσει 729 πλοῖα 2.615.329 τόννους νέτ.

Τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ α'. Ζημίουν κατέχει πάντοτε ἡ Βρεταννικὴ σημαία μὲ 253 σκάφη 968.938 τόννουν νέτ., ήτοι μὲ 5 πλοῖα ἐπὶ πλέον, ἀλλ' 11.365 τ. ἐπὶ ἔλαττον, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσίας ουμμετοχῆς τῆς. Η Ἑλληνικὴ σημαία ἔφερεν δευτέρα μὲ 110 πλοῖα 316.474 τόννουν καὶ μὲ αὐξήσιν ἔγαντι τοῦ α'. Ζημίουν π.ε. κατά 10 σκάφη καὶ 25.865 τόννους. Τρίτη ἔρχεται ἡ Γερμανικὴ σημαία (ἐκτοπίσασα τὴν Ιταλικήν) μὲ 67 πλοῖα 266.644 τ. καὶ αὔξησην κατά 25 πλοῖα καὶ 57.610 τ. καὶ τετάρτη ἡ Ιταλικὴ σημαία μὲ 41 πλοῖα 220.956 τ. καὶ πτῶσιν ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσίας κινήσεως τῆς κατά 11 πλοῖα καὶ 45.652 τ. νέτ.

Γαλλία

Η ἀποικιακὴ διάσκεψις καὶ ἡ Ναυτιλία

Η συνελθοῦσα τελευταίως εἰς Παρισίους διάσκεψις τῶν Γαλλικῶν ἀποικιῶν, ἡ «Γαλλικὴ Οτιάδα» ὡς ἀπεκλήθη, ἐπεράπτωσε τὰς ἔργαιας τῆς. Τῆς τελευταίας συνεδριάσεως προήδρονεν ὁ ἐπουργὸς τῶν Ἀποικιῶν, παρίστατο δὲ κατ' αὐτὴν καὶ ὁ πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς δημοκρατίας, διστις καὶ ἔξεδήλωσε τὴν ἴγαντοποιῆτον τὸν διὰ τὰ συμπεράσματα, εἰς τὰ ὄποια κατέλλησαν αἱ ἔργαιας τῆς διασκέψεως. Η Ἡμεροϊδία Διάταξις περιελήφθανεν ἀρκετά καὶ ἔνδιαφέροντα δέματα, μεταξὺ τῶν ὄποιων ἔχεισαν κατέτην θέσιν τὰ ζητημάτα τὰ συγτιζόμενα μὲ τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς κατὰ θάλασσαν μεταφοράς. Η μελέτη τούτων εἴχεν ἀνατεθῆ ἐις εἰδικὴν ὑπεριτροπὴν, ἥτις ὑπέδειξε δι' ἐκθέσεως τῆς τὰ ἀναγκαιῶντα γὰρ ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τῆς Γαλλικῆς σημαίας καὶ τὴν ὑπὲρ αὐτῆς διαφύλαξιν ουβαροῦ ποσοστοῦ τῶν μεταξὺ Ἀποικιῶν καὶ Μητροπόλεως μεταφορῶν.

Τὰ προταθέντα διὰ τῆς ὑπεριτροπῆς μέτρα ἀναφέρονται εἰς γενικὰ τοιαῦτα δι' ὅλας τὰς Ἀποικίας καὶ εἰς ἰδιαίτερα, καλύπτοντα τὰς εἰδικὰς ἐκάστης Κτήσεως ἀνάγκας. Ως πρὸς τὰ γενικοῦ γαραζήτηρος μέτρα, ἡ Ἐπιτροπὴ διετέλεσε τὸν γνόμην, ὅτι ἡ Γαλλικὴ Ναυτιλία ἐδικαιοῦται νά τούχῃ τῆς Κρατικῆς προστασίας, ὅπως καὶ αἱ ἄλλαι Ἐθνικαὶ τῆς Χώρας βιομηχανίαι, ἀπέρριψεν, δῆμος, τὴν πρότασιν ἐπεκτάσεως τοῦ μονοπώλιου τῆς σημαίας δι' ὅλας τὰς Κτήσεις, ὡς ἡδη σημιθανεῖ εἰς τὰς μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀλγερίου θαλασσοῖς συγκοινωνίας καὶ μεταφορᾶς. Τὰ ὑποτίθεντα εἰς βάρος τῶν Γαλλικῶν πολιορκητῶν ἰδιαίτερα ἔχοδα προτείνεται νά ἀπλωθεῖν, χωρὶς ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει νά προστεθοῦν νέα βάρος οἰκονομικά ἡ κοινωνικοῦ χαρακτῆρος. Η μεταφορὰ τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων καὶ τῶν Κρατικῶν φορτίων νά διασφαλισθῇ ὑπὲρ τῆς Γαλλικῆς σημαίας, νά παρακληθοῦν δὲ γενικῶς οἱ φορτωταὶ γὰρ παρέχουν, κατὰ τὸ δυνατόν, τὴν προτίμησιν τῶν εἰς τὴν Ἐθνικὴν πλοῖα. Ἐπίσης οἱ διοικητοὶ Κανονισμοὶ εἰς τοὺς δημοσίους ὑπόκεινται τὰ Γαλλικὰ σκάφη εἰς τοὺς διαφόρους ἔνοντας λιμένας, νά ἐφαρμοζοῦνται τοῦ λοιποῦ καὶ διὰ τὰ ἔναντι σκάφη τὰ καταπλέοντα ἐφεξῆς εἰς Γαλλικοὺς λιμένας, οὐτως ὥστε ὁ συναγορισμὸς νά ἐντοπίζεται εἰς τὸ ἐπίτελον τῆς ισοτιμίας. Διὰ τὴν ἔξιστων τῶν τιμῶν τῶν ναύλων μεταξὺ Γαλλικῶν καὶ ἔνοντων πλοίων εἰς τὰς Ἀποικιακὰς μεταφορὰς συνέστησεν ἡ Ἐπιτροπὴ τὴν καθέδρων ἐπιτάσσειν διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν ἀποικιῶν προϊόντων ἐπὶ Γαλλικῶν σκαφῶν διὰ Γαλλίαν καὶ τάναπαλιν ἐκ Γαλλίας διὰ τὰς Γαλλικὰς Κτήσεις.

Αἱ κυριότεραι ὑποδείξεις τῆς Ἐπιτροπῆς αἱ ἀφορῶσαι ἰδιαιτέρως ἐκάστης Ἀποικίας, ἀναφέρονται εἰς τὸ Ἀλγερίον, τὸ Μαρόκον καὶ τὴν Δυτικὴν Ἀφρικήν. Εὖνοε δι' αὐτῶν δι' ἡ Ἐπιτροπὴ τὴν σύντασιν μᾶς συμβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ Ἀλγερίου καὶ ὑποτίθητο ὁ λιμένης τῆς Ἀλγερίας *Nemour* διὰ τὴν διοχέτευσιν τοῦ πρόστιτον Μεσσόγεον Μαροκίνου ἐμπορίου. Ἐνέχοντες πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἡ Ἐπιτροπὴ τὴν αἴτησιν τῆς κυβερνήσεως τοῦ Μαρόκου, ὅπως τὰ διὰ τὸν λιμένος τοῦ *Nemour* εἰσερχόμενα καὶ ἔξερχόμενα ἐμπο-

ρεύματα μὴ ὑπόκεινται διὰ τὰς μεταφοράς των εἰς τὸ μονοπώλιον τῆς σημαίας.

Διὰ τὴν Δυτικὴν Ἀφρικήν ἡ Ἐπιτροπὴ ἐσημείωσε τὸν ὑφιστάμενον δὲ ὑπὸ συναγορισμῶν ἐπέρχοντας τὸν ἀντιμετωπίσεως αὐτὸν ἀπὸ τῶν Γαλλικῶν πλοίοντας λόγῳ τῆς ουβαρᾶς ἐπιβαμύνσεως τῶν Γαλλικῶν πλοίοντας δαπάνας καινουρικῆς προνοίας καὶ εἰς ὑψηλά μισθολόγια. Πάντως, ἀνεγνωρίσθη, ὅτι ἡ θέσις τῆς Γαλλικῆς σημαίας εἰς τὸ Γαλλικὸν ἀποικιακὸν ἐμπόριον παραμένει ὄπωσδηποτε ἵζαντοι πιπερικῆς καὶ διαφορῶν τονοῦται. Οὕτω τὸ 1933 μετεφέρθησαν διὰ τὸ Γαλλικὸν σκαφῶν τὰ 76.32 οἱ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὰ 97.56 οἱ τῶν ἔξαγωγῶν τῶν Γαλλικῶν Κτήσεων, ἔναντι ἀντιστοίχων διὰ τὸ 1913 ποσοστοῦ ν 71.64 οἱ διὰ τὰς εἰσαγωγάς καὶ 97.14 οἱ διὰ τὰς ἔξαγωγάς.

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ μεγαλυτέρου σκάφους τοῦ Κόσμου

Προφία ἡ Μαΐου. Ἐνῷ ὁ πλοίαρχος καὶ πολλοὶ ἀξιωματικοὶ ἰστανται ἐν προσοῦρῃ ἐπὶ τῆς γεράνιας, ἀρούνονται τρεῖς βαρεῖς συμγραμμοὶ. Ταῦτορον τὸ 6 ουνουάλανταν νά ωμουνταν πρὸς τὴν δεξαμενὴν τοῦ Σαιν Ναζαρέ, τὸ μεγαλυτέρον πλοίον τοῦ Κόσμου, τὸ σούπερ—λάινερ *«Normandie»*, τὴν πρώτην πρὸς τὰ πρόσω πίνηται τοῦ οὐρού τοῦ πρόστιτον ἀπὸ τὰ ψηπαδάματα μὲ ζητωραγγάς 40.000 ἐνθυσιώδεις θεαταῖς. «Ολόκληρον τὴν Άγη Μαΐου παρέμενε τὸ πλοίον εἰς τὰς δεξαμενάς, ὅποθεν ἐξῆλθε τὴν ἐσπέραν τῆς ἐπομένης καὶ ἀνεγνώρησεν ἀμέσως διὰ τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος πρὸς ἔναρξην τῶν ἐπισήμων δοκιμῶν του εἰς τὸ μεταξὺ *Belle Isle* καὶ Βρέστης διάστημα.

Οἱ ἀπόλοιντος τοῦ γιγαντιαίου ὑπερωκεανίου ἐπραγματοποιήθη ὑπὸ σφροδοτήτων τρικυρίων μετά γαρδαίς βροχῆς, συνοδευούντων ὑπὸ περιανῶν. Επέβαινον τοῦ σκάφους 2500 ἀτόμα, ἡτο 850 ἀνδρες τοῦ πληρώματος, 800 ἐργάται καὶ τεχνίται, τὸ ἀνότερον προσωπικὸν τῆς *«Compagnie Générale Transatlantique»* καὶ ἀρκετοὶ προσεκελημμένοι. Τὸ ἐπλοίοντος ὁ γηραῖς Γάλλος ἀρχιπλοίος *Frédéric Sérénite*, δοτοῖς μὲ τὴν διαυτιθέντων τοῦ *«Normandie»* πρὸς ἔκπλουν ἀπὸ τὸ Σαιν Ναζαρέ, ἔπλεισε τὸ στάδιον τοῦ ἀποσυρόμενος μετά μίαν συνεχῆ ὑπηρεσίαν 41 ὀλοκλήρων ἑταῖν.

Δύο Γαλλικά ἀντιτοπτλίκα καὶ περὶ τὰ διακόσια μικρὰ πλοῖα συνώδευσαν τὸν κολοσσὸν εἰς τὴν διαδρομὴν του ἀπὸ τῆς δεξαμενῆς μέχρι τοῦ προλιμενοῦ, ὑπόθεν καὶ ἐπέστρεψαν τὰ περισσότερα, μῆρα δηνηθείαν νά ἀναζηδούν, λόγῳ τῆς κακοκαιρίας, εἰς τὸ πέλαγος. Τὴν 6.30' μ.μ. τῆς 5ῆς Μαΐου τὸ *«Normandie»* ενίστεστο εἰς τὸν ωκεανόν, ναυπλούσαν διὰ τὸν ίδιον τοῦ μέσου. Τὸ ίκολονθυσόν εἰς τὰς δοκιμάς του δύο ισχυρὰ ωμουντά, ἀπαντα καὶ ἡγυνθοβόλησαν μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν Βρέστην τὴν 7ῆς Μαΐου. «Ἐστοτε, αἱ δοκιμαὶ ἐπανελήφθησαν καὶ ὡς ἀνηγγέλθη τὴν ἐγραφικῶς, ἐστέφθησαν ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας. Τὸ μεγαλυτέρον πλοίον τοῦ Κόσμου, ἀπεδίζηθη τὸ ταχύτερον, διότι ἀνέπτυξε ταχύτητα 31.7 κόμβων τὴν ὥραν.

Διὰ τὸ *«Normandie»* ἡσχολήθησαν κατ' ἐπανάληψιν τὰ *«Ναυτικά Χρονικά»*, παρασύροντας ἐπάστοτε συγκεκριμένας πληροφορίας καὶ περιγραφάς τῶν διαστάσεων του, τῆς ἐσωτερικῆς του διαφορούμενος τοῦ σκαφούς, τοῦ συντήματος τῶν μηχανῶν προσώσεως του καὶ τῆς ίδιαιτέρως φροντίδος, ποὺ κατεβλήθη διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν του καὶ τὸν περιορισμὸν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν κινδύνων ἐκ περικατῆς. Αἱ προηγούμεναι δραματικαὶ ἀπώλειαι μεγάλων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων, ίδια δὲ τὸ *«Georges Philippar»*, τὸ *«L'Allan-*

TALLYING

AT HAMBURG

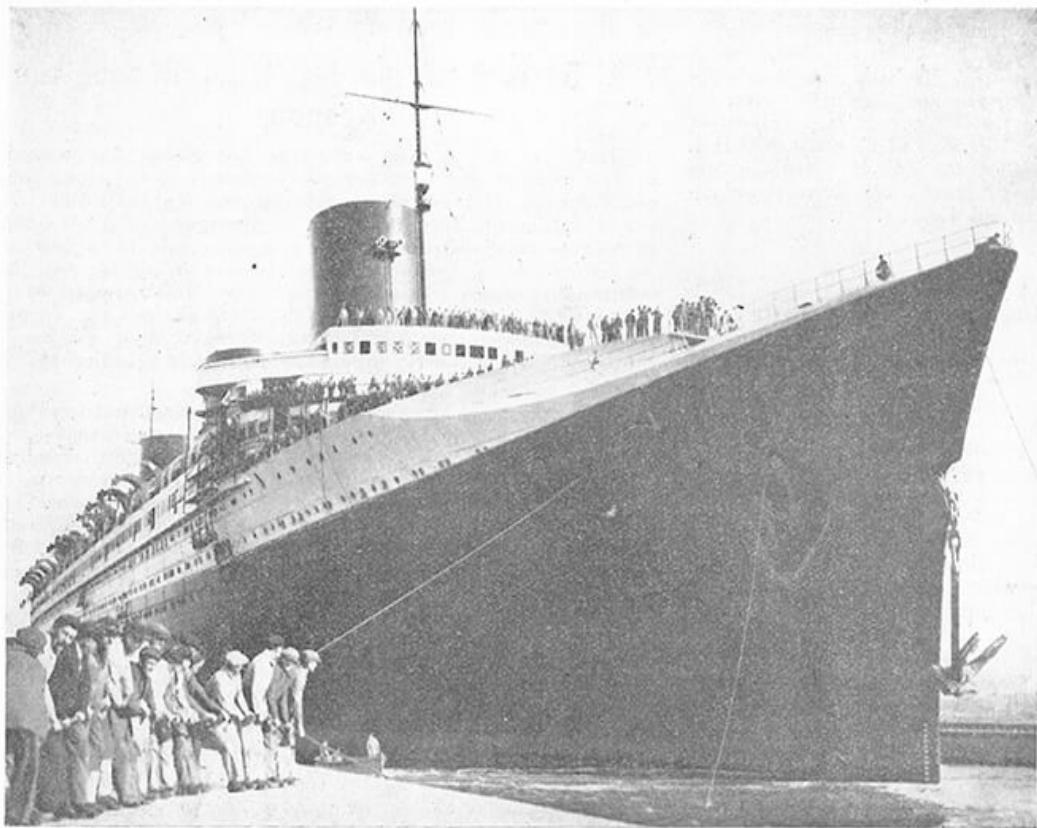
JOHN OESEN

Teleg: «OESENHAMB»

3334, Admirälitätstr,
HAMBURG II

tique» και τού 'Αμερικανικού «Morro Castle», παρέσχον λαβήν εἰς τό νάρθηκον υπό τῶν τεχνικῶν ὄλαι αἱ συνθῆκαι, ύπὸ τὰς ὅποιας εὐνοεῖται ἡ ἐξάπλωσις τοῦ πυρὸς καὶ νά ληφθοῦν παρ' αὐτῶν μετρα κατασφαλίσεως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης, τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ. Τοιοῦται ἐν προκειμένῳ ύπὸ τῶν Γάλλων εἰδίζον, ὅτι εἰς ὅλούληρον τὸν Κόσμον δὲν ἔπαρε σήμερον ἄλλο ονάριο, πλὴν τοῦ «Normandie», παρέχον τόσους ἐγγυήσεις κατὰ τῶν κινδύνων πυρός. Λί παρ' αὐτῶν ἐφαρμοσθεῖσαι μήδουσι ἀσφαλείας, προώθισται ν' ἀποτελέσουν εἰδίζον κλάδον τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Ο λαβύρινθος της έσπετρης διαδρυμάτων τον πλωτού τούτου μεγαλησίαν, οι απέραντοι διάδρομοι τους και αἱ γιλιάδες ὅλαι τῷ θυρῶν και παραθύρων τῶν ἐννέα ἀλληλοδιαδόχων καταστροφάτων του, καθιστούν, ὡς εἶναι φρασιάν, δυσχερή τὴν ἔγκαιρον ἀνένευσιν τῆς στίξις μᾶς ἐχρηγνομένης πυρκαϊάς, πρὸς ἄμεσον και ἀποτελεσματικήν καταπολέμησιν της. Τὸ πρόβλημα αὐτὸν ἀντικετώπισαν οἱ τεχνικοὶ διὰ τῆς ἐπινοήσεως πολυπλόκον, ἀλλ᾽ εὐπαθοῦς αὐτομάτου μηχανισμοῦ, τοῦ ὁποίου τὸν ἔλεγχον τηρεῖ ἀγρύπνως εἰς ἐπὶ τούτῳ ἐντεταλμένος ἀξιωματικός. „Ολοὶ οἱ θάλαμοι τῆς «Νομανδίας» είνε ἐφωδιασμένοι μὲ συσενή ἀποτελουμένην ἀπὸ δύο ἔλάσματα, ἄτινα διαστέλλονται και ἀποχωρίζονται, ὅταν διεριζογασία φθάσῃ τὸν 70 βαθμούς. Αἱ συσκεναι ἀνά τον διαμερισμάτων ἐξάστον καταστρόματος συνδέονται μὲ ἓνα μεγάλον πίνακα, ἐπὶ τοῦ ὅποιον ἐπάρχει ἀνά εἰς ἐρυθρὸς λαμπτηρὸς δι' ἔκστον θάλαμον. Μὲ τὴν ἔνα-



‘Η είσοδος της «Νορμανδίας» εις τὴν δεξαμενὴν τοῦ Σαίν Ναζαρίου

ἔν τινα πυρκαϊάς εἰς ἓν διαιρέσιμα καὶ τὴν ὑψοῖσιν τῆς θερμοκρασίας,
ἡ ἐν αὐτῷ συστενή διαστέλλεται, ἀμέσως δὲ εἰς τὸν πίνακα ἐλέγχου
ἀνάπτει ὁ οἰκεῖος ἔργυρος λαμπτήρ. Ὁ ἐπὶ τῆς φυλακῆς ὑπάλληλος
εἰδοποεῖ πάραπτα τὸν ἀξιωματικὸν τοῦ *«κεντρού ἀσφαλείας»* καὶ ἡ
ἄρμοδια πινθοφερτικὴ ὑπέρεσία σπεύδει κατ’ εὐθεῖαν πόδες τὴν ἐστίν-
α τοῦ πυρκαϊ, χωρὶς τοῦδε πάνθηρος καὶ χωρὶς νά προκληθῇ πανικός τῶν
ἐπιβατῶν, οἱ διόπτη οὐδὲ κανὸν ἀντιλαμβάνονται τί συνέβη.

Διά τὴν ἄμεσον ἀντιμετώπισιν τοῦ κινδύνου πυρὸς ἐγκατεστάθησαν ἐπὶ τῆς «Νορμανδίας» καὶ 250 εἰδίκοι σταδιοὶ ἐφωδιασμένοι μὲ τηλέφωνα καὶ αὐτομάτους πυροσβεστήρας, ἐπειδὴ δὲ τὰ δεδομένα τῆς πείρας πειθοῦν περὶ τοῦ δυσχεροῦ τῆς κατασβέσεως πυραϊᾶς ἐνός διαιρέσιματος πλοίουν ἐν τῇς θύεσι, κάθε θάλαμος τοῦ Γαλλικοῦ λαΐνερ ἐπιτρέπει εἰς ἓν ανοιγμα ἐν τῇς ὄφρης τὴν ἔπιτοξευσιν ἀ-φθόνου ὑπάτος. Περιφοίσθη ἐπίσης ἡ χορηφοποίησις εἰς τὴν ἐπιτλώπισιν τοῦ «Normandie» εὐφλέστων ἀντικειμένων, ὡς λ.χ. ταπήτων, παρατετασμάτων κ.λ.π. Οἱ ἡλεκτραγωγοὶ σωλήνες διέρχονται μέσω γαλυβδίνων προφυλακτήρων, οἵτινες, εἰς περίπτωσιν κυκλώματος, δὲν ἐπιτρέπουν τὴν διέξοδον του καπνοῦ, οἱ δὲ τοῖχοι, ὅφραι, δάπεδα, ἀνελκυστήρες, κλίμακες κ.λ.π. ἔχουν ἐπενδυθῆ ἀπὸ ἄφλετων οὐδίσιαν ἐξ ἀμάντων καὶ εἰδῆκτης βάλου, δηναμένης ν' ἀντισταθῆ ἐπὶ 45° λεπτὰ τῆς ὥρας εἰς θερμοκρασίαν 800 βαθμῶν. Τέλος, ἡ φυλακὴ κατὰ τῶν κινδύνων πυρὸς διατηρεῖται ἀγρυπνος καὶ αὐτηρῷ. Εἰς τὸ «κεντροῦ ἀσφαλείας» παραμένουν πάντοτε δύο ἐπότε καὶ εἰς τηλεφωνήτης, δοτις καὶ ἔχει ἐνώπιον του τὸν γενικὸν πίνακα ἐλέγχου μὲ τὰς σχηματικὰς παραστάσεις, ποὺ εἰκονίζουν τὴν κάτοψιν τοῦ πλοίου. Ὁποτέ ἔπειτο φύλαξες—πυροσβέσται περιπολοῦν διαφορῶς εἰς λε-

φίθμους τομεῖς, είνε δ' ὑποχρεωμένοι καθ' ὠρισμένα χρονικά διαστήματα νά εἰδοποιοῦν τό κέντρον ἀσφαλείας, ὅτι συνεζήσουν τὴν ἐπέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας των.

Αλλὰ καὶ η̄ δῆλη ἀρχιτεκτονική τοῦ ποιῆσερ—λαῖγνερ ἔχει συνδα-
θῆ κατά τρόπον, που καθίσταται ἀδύνατος η̄ ἐξάπλωσις τοῦ πυρός
ἀπὸ ἓνα σημεῖον εἰς ἄλλο. Τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ σκάφους χωρίζεται εἰς
μεγάλα διαιρεῖσματα, δυνάμενα ταχέως ν' ἀπομονωθῶν μὲ τὸ ἑ-
μιπυρὸν τέλειομενον θυρῷ, κατεσκευασμένων ἐξ ἀφλέγετον ὄλιγον. "Ο-
ταν η̄ κατάθεσθαι μιᾶς πυραϊᾶς δὲν καταστῇ ἀμέσως ἐφικτή, ἀφορεῖ
η̄ πίεσις ἐνὸς ἡλεκτρικοῦ κομβίου μόνον, διὰ ν' ἀπομονωθῆ ὀλόκλη-
ρον τὸ διαιρέσιμα καὶ νὰ διασφαλισθῇ τὸ ὑπόλοιπον σκάφος.

Γερμανία

‘Η ἀνάπτυξις τῆς «στροβιλο—συνδέτου»
μηχανῆς

‘Η ἐν Βρέμη «Ἐνωσις τῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων» ἀπησολήθη εἰς μίαν τὸν τελευταίων συνεδριάσεων τῆς μὲ τὴν ομηρουμένην ἀπτυξέν τῆς «στροβιλο-συνθέτου» μηχανῆς, η ὥσπερ προέρχεται, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τῶν συνδυασμῶν μιᾶς συνθέτου μηχανῆς μετά στροβιλού εξατμίσεως, τοῦ τύπου *Bauer-Wach*. ‘Ο συνδυασμὸς οὐτος είναι ἡδη ἔφαρισθη ἐπιτυχῶς ἐπὶ τριακοσίων καὶ πλέον περιπτώσεων, λέγεται δὲ ὅτι παρέχει ἐδαφος πρὸς ἓτι μεγαλυτέρων ἀναπτυξίν, διότι ἐπιτυγχάνεται δι’ αὐτοῦ οἰκονομία χόρων, βάρους καὶ ἔξοδων, ἀνευ οὐδεμάς μειώσεως τῆς τε ἀπόδοσεως, ούσον καὶ τῆς ίκανότητος χειρισμοῦ τῆς ὅλης ἐγκαταστάσεως, ἐν συγχρίσει πρὸς τὸν συνδυασμὸν ἀτμομηχανῆς τριπλῆς ἐπτονώσεως μετ’ ἀτμοστροβιλού.

Η «στροβιλο-σύνθετος» μηχανή προορίζεται διά μονάδας δυνάμεως μέχρι 1500 ίππων, ή πόρτη δ' εξ αὐτῶν κατεσκευάσθη το 1932, χάριν δοκιμών. Είχεν άπόδοσην 750 ίππων και έδοξημάσθη ενδούτατα εἰς σταθμούς ξηρᾶς, καθώς και ἐπὶ πλοίου, προορεμένου νὰ μορφωθῇ, βάσει δεδομένων ἐν τῆς λειτουργίας της, σαφῆς γνώμη περὶ τῆς εἰς κέφιδος άποδέσεως αὐτῆς, τῆς ἀσφαλείας ποὺ παρουσιάζει και τῆς ικανότητος εἰς τὸν χειρισμὸν της. Απεδειχθῇ, πράγματι, ὅτι ἔξηστα παλαιότερο μία ἀρκετά εύνοϊκή κατανάλωσις ἄτμου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντοτε, ὅτι ὁ ἄντρος θὰ είχεν ἐπαρκῶς ὑπερθερμανθῆ.

Ἐνα δὲ οὐδεὶς ιδιάτερον καὶ σπουδαῖον γνωστηριστικὸν ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι η παλινδρομικὴ μηχανὴ καὶ ὁ ἀποστροφίλος ἔξατμεσῶς συμπληρώματος τοῦ πολὺ πολὺ μηχανῆς τοιπολῆς ἐκτονώσεως μετ' ἀποστροφίζοντος τοῦ ἔξατμος. Η απόδειξή της ἡ πρακτικὴ ἀδειὰ ἀμφοτέρων είναι η αὐτὴ. Η απόδοσις κατανέμεται εἰς τοὺς μεταξύ τοῦ κυλίνδρου ὑψηλῆς πλευρῶν, γιαπιλῆς τοιαύτης καὶ τοῦ ἀποστροφίζοντος ἔξατμεσῶς καὶ ἔξασφαλίζοντος τὸ διοιδόσων τῆς λειτουργίας τῆς διῆς ἔγκαταστάσεως.

VORREAS COMPANY
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

GENOVA
P.O. BOX N° 66.

VENEZIA
CALLE 22 MARZO 2414

ΕΔΡΑ ΓΕΝΟΥΗ (ΙΤΑΛΙΑΣ)
VIA S.PIETRO DELLA PORTA 21)3

*Υπορραγοεία Savona, Oneglia, Spezia, Livorno, Napoli, Civitavecchia, Ancona, Bari.

καὶ αὐτοιόσσωλεται εἰς οὐρανὸς τοὺς Πιστίζοντας λιμένας

Γιουγκοσλαυΐα

‘Η ναυτιλία της κατά τὸ 1934

Έδημοισεινή πρὸς ἡμερῶν ἡ ἑταῖρος ἔχθεσις τῆς «Ἐνόσεως τῶν Γιουγκοσλαվῶν Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρίσεων» περὶ τῶν περιφραγμένων τῆς Γιουγκοσλαβίκης ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος. Διαιτοῦται ἐν τῆς ἐκθέσεως τάντης, δι, ως ἵητο φυσικόν, ἐδίνη καὶ ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Γιουγκοσλαβίας ἀπὸ τὴν ἔξπτωσιν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφρόδων, εἰρηθεῖς καὶ αὐτὸς ἐντὸς τοῦ κλοιοῦ τῆς Παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως. Εἰς τὴν «Ἐνώσιν» ἀνήκουν δέκα ἐφοπλιστικά ἐπιχειρήσαις, διαθέτοντα 121 σχάρη, συνολικῆς χωρητικότητος 396.745 τόννων γκρὸς καὶ ἀντιρροσοπεύοντα τὰ 6)7 τοῦ Γιουγκοσλαβίκου τοννᾶ.

Τρεῖς μόνον ἑταῖραι, ἐξ τῶν δέκα, ἔτυχον κυβερνητικῶν ἐπιγραφήσεων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ταχυδομικῶν ἀποτολοῦκῶν γραμμῶν. Λί λοιπαὶ ἐπτά ἐστηρίζοντο εἰς τὰς Ἰδίας αὐτῶν οἰκονομικάς δυνάμεις, μή δυνηθείσαι δὲ νά ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχῶς τὰς δυσχερείας των, ὑπερχώρησαν, ἀλλαὶ μὲν — αἱ περισσότεραι — νά μειώσουν τὰ κεφαλαία των καὶ ἄλλα νά ποιήσουν μερικά ἐξ τῶν πλοίων των εἰς ξένους ἀγοραστάς.

Αἱ δέκα ἑταῖραι τῆς «Ἐνώσεως» είναι τὸ «Γιουγκοσλαβικὸν Λόδδ», τοῦ Ζάγρεμπ, ἡ «Ντονιμπρόβνικ», τοῦ ὄμινθνου λιμένος, ἡ «Ἀντράτικα», τοῦ Σούσας, ἡ «Ζέτα» (πρώην «Μπόκα»), τῆς Κετιύγγης, ἡ «Οσεάνια», τοῦ Σούδας, ἡ ἑταῖρια «Πρόδοδος», ἡ «Ὑπεροχεάνιος Ατροπλόια» καὶ ἡ «Ἐταιρία τοῦ Ἀτλαντικοῦ», ἀπασι τοῦ Σούσας, ἡ «Πάντ» τοῦ Ντονιμπρόβνικ, ἡ «Ἐλευθέρα Ατροπλοΐα» ἐπίσης τοῦ Ντονιμπρόβνικ καὶ ἡ ἐπιχείρησις τοῦ πλοιάρχου Μπαζάμποβιτς, τῆς Μίλνας.

'Αναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι παρὰ πάσαν ἐλπίδα, τὸ 1934 δὲν ἀπέδωκεν, ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, καλλιτεφρα ἀποτελέσματα ἀπὸ τὰ τῶν τεσσάρων προηγουμένων ἑταῖρων. Υπὸ τὴν ἐντύπωσιν τῆς ζηρασίας καὶ τῶν προβλέψεων κακῶν ἐσδιδόν, παρετηρήθη κάποια χιονορέτα κίνησις εἰς τὰς Παγκοσμίους θαλασσίας μεταφοράς, κυρίως δὲ εἰς τὰς ἐν Νοτίον Ἀμερικής καὶ Λίνστραλίας φορτώσεις, δὲν διετηρήθη ὅμως παρὰ ὀλίγους μῆνας καὶ κατά τὸ φυσιόπωρον ἐπανέληφθη ἡ ὑποτιμητική πορεία τῶν ναῦλων.

"Η Γιουγκοσλαβία—μή υπολογίζομένων τῶν ἀκτοπλούχων πλοίων, μηδ' αὐτοῦ ἀκόμη τοῦ μεγάλου ἐπιβατηγοῦ λάινεος «Βασίλισσα Μαρία»—περιελάμβανε περὶ τὸ τέλος τοῦ π. ἔτους 77 ἀτύποια 177.509 τ.νὲτ καὶ 309.668 τ. γκόρ. 'Από τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν αἱ Γιουγκοσλαվικαὶ ἑταῖραι δὲν προέβησαν εἰς νέας ναυτιγήσεις, μόνον δὲ ἡ «Οτοεάνια» ἤγγόδασε δύο μεταχειρισμένα ἀτρόπολια διὰ τὴν γραμμὴν τῆς πρὸς τὴν Ισπανίαν καὶ μία ἄλλη ἵνα Χιλιανὸν φροτηργὸν δι' ὑπερρόντια ταξίδια. Συνεπείᾳ τούτου η Γιουγκοσλαβικὴ χωρητικότης ὑπέστη τὸ 1934 μίαν ἀκόμη νεοτέραν μείωσιν τῆς δυναμικῆς της. «Ἄνευ τῆς ἐγκαίρου κυβερνητικῆς βοηθείας—καταλήγει η ἐκθεσίς—δέον μετά λεπιούθησεως ν' ἀναμένεται, ὅτι τὸ 1935 θὰ οη-μείωση μίαν περαιτέρω χειροτέρευσιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν θέσιν τῆς Γιουγκοσλαβίας».

Τὸ «Γιονυκοσλαμῖκὸν Λόγον»

‘Αντιδέπιος πρός τάς δυσμενείς διά την Γιουγκοσλαβίκην ναυτιλίαν προβλέψεις, τάς διατυπωμένας, ώς άνοτέρω, εις τὴν ἑτηδίαν ἔκθεσιν τῆς «Ἐγώσεως δέκα Ναυτιλιανῶν Ἐπιχειρήσεων», κατὰ τὴν συνελθοῦσαν τελευταῖς ἔκταστον γενικήν συνέλευσιν τοῦ «Γιουγκοσλαβίου Λόιδ», ηγέηθησαν ἐκ νέου τὰ κεφαλαία τῆς ἑταῖρίας ταύτης εἰς 60 ἑκατ. δηνάρια καὶ ἔτοντιθην εἰς τὴν εἰσήγησιν ἐπὶ τοῦ ἀπολογισμοῦ τῶν πεπραγμένων, διτὶ ή ἔξιτελιξ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας είνε σχετικῶς καλή. Ἐλέχθη ἀπόρη ὅτι ή ἐπιβατηγός Γιουγκοσλαβίκη ναυτιλία ἀπολανεῖ μείζονος διεθνοῖς ἔκτιμήσεως καὶ ὅτι ή φρεγάτης τοιαύτη δύναται νά συναγονισθῇ ἐπιτυχῶς καὶ αὐτας ἐπὶ τὰς ὠφρανωμένας ζένας ναυτιλίας. Βάσεις τῶν ενοϊκῶν τούτων προβλέψεων, κρατεῖ ή ἔντυπωσις, οὐτὶ τ' ἀποτελέσματα τοῦ τρ. ε. διὰ τὴν Ἐθνικήν ναυτιλίαγ θά είνε ἴκανοποιητικότερα.

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία

Εις τὴν συγκροτηθεῖσαν ἀφ' ἔτερου γενικὴν συνέλευσιν τῶν ναυπηγείων τοῦ Σπαλάτου, τῶν κυριωτέρων γενιπηγέων τῆς Γιουγκο-σλανίας, ἀνεγούντων ὅτι ὁ κύκλος τῶν ἐργασιῶν των κατά τὸ πα-ρελθόν ἦτος περιέλαβεν ἐπισκεψάς ἐπὶ 226 σκαφῶν. Τὰ ἐν λόγῳ γενι-πηγέων ἴσαν μεριὶς τοῦδε ἵκαναν τὸ ἀναλαμβάνον τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, μήκους μέχρις 100 μέτρων. "Ηδη δῆμος ἐπεκτείνουν καὶ σημ-πληρώνουν τὰς ἐγκαταστάσεις των, εἰς τοόπον ὃστε θὰ δύνανται ἐ-φεξῆς νὰ γενιπηγοῦν σκάφη 120 μέτρων μήκους, ἥτοι 4000 τόννων χωρητικότητος.

Ἡ Ναυτιλιακὴ Νομοθεσία

Ἐψηφίσθη πρό τινος ἐν Γιογκοσλαβίᾳ νέος ἑργατικὸς νόμος διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἀνταποκρινόμενος πρὸς τὰς ισχυούσας διεθνεῖς συμφωνίας καὶ ψυθμίζων τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ πληρωμάτων, καθὼς καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου νομιζάς ὑποχρεώσεις. Προβλέπεται διὰ τοῦ νέου Νόμου, ὡς ὑποχρεωτική σύναψις συμβολάων ἔργασίας, ἡ καθιέρωσις ἀθλῶν καθ' ἔδυμάδα ἀναπτυσσοφις κατὰ τὴν παραμονὴν τῶν πλοίων ἐν λιμένι καὶ ψυμβίζονται ἐν τῷ ἐσωτερικῷ καὶ ἐξωτερικῷ ναυτολογήσεις πληρωμάτων, τὰ μισθολόγια αὐτῶν. Ὡς ἐπαγγελματική ἴανοτης τῶν ναυτολογοιμένων, ὁ ζῆλος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν των κ.λ.π. Ὑπὸ τῆς κυριεύσεως τοῦ Βελγικοῦ καταρτιζεται ἡδη καὶ Νομοσχέδιον ψυθμίζον τὰ ξηρήματα τῆς ἀλιείας ἀνοικτῆς θαλάσσας.

Agvíq

Τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα

'Η Λανική υπηρεσία στατιστικής άνευρούνωσε πρό ίμεροδών την μελέτην της διά τό πραγματοποιηθέν εισόδημα τής Λανικής έπιπλους γαντιλίας κατά τό 1934. Ούτω, αί ἀκαθάριστοι εισπράξεις ἐν ναύλων ἀνήλθον εἰς 168 ἑκατ. κορωνῶν δι' ὄλοκληρον τό ἔτος, αί δὲ εισπράξεις εκ ταῦρη — τσάρτερος τοῦ ἔξιτερικον εἰς 14 ἑκατομ. κορωνῶν, ἔναντι εισπράξεων τοῦ 1933 ἐκ μὲν τοῦ ναύλουν 165.5 ἑκατ., ἐκ δὲ τῶν ταῦρη — τσάρτερος 9.2 ἑκατ. κορωνῶν. Προηλθε, δηλαδή, κατά τό 1934 αὐξησης τοῦ ναυτιλακού εισοδημάτους κατά 2.5 ἑκατομ. κορωνῶν διά τοὺς ναύλους καὶ 4.8 ἑκατ. διά τά ταῦρη — τσάρτερος. Έάν συνυπολογισθοῦν τά ἀνωτέρω κονδύλια, προκύπτει ὅτι αἱ συνολικαὶ εισπράξεις τῶν Λανικῶν ἀτοπλοίων καὶ μότοροσις ἐκ τῆς ἐφρασίας των εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἀνήλθον τό 1934 εἰς 191 ἑκατομ. κορωνῶν, ἔναντι τοῦ 1933 καὶ 146 ἑκατ. κορωνῶν τοῦ 1932. Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοῖς δὲν περιέλθησαν οἱ ναύλοι μεταφοράς ἐπιβατῶν. Ή παρατηρηθείσα αὐξησης τῶν εισπράξεων ὑφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐφρασίαν τῶν *tramps* φορτηγῶν, δεδομένον, ὅτι αἱ εισπράξεις τῶν λάινεος ἥσων κατητέρων κατά 2 ἑκατ. κορωνῶν ἔναντι τοῦ 1933. Σημειούσαι ἀζόην, ὅτι αἱ εισπράξεις τῶν Λανικῶν ἰστιοφόρων καὶ βενζινοπλοίων τῶν ἀπαχούλωμένων εἰς μεταφοράς ἐν τῷ ἔξιτερικῷ ἀνήλθον κατά τό παρελθόν ἔτος τοῖς 2 ἑκατ. κορώνας.

Հայոց Պօլիտեհն

‘Η γέρα προστατευτική πολιτική

Εις τὰς δύο 'Αμερικανικὰς βοητὰς ἑπτεβδύηθη αὐθημερόν τιγρ 15ην 'Απολίκον τὸ ἐπό τὸν τίτλον «*Merchant Marine Act, 1935*». Νομο-σχέδιον, τὸ καθοριζὸν τὴν προστατευτικὴν πολιτικὴν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπέρι τῆς ναυτιλίας των. Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν οἱ γερουσιασταὶ κ. κ. *Copeland* καὶ *Bland* τονίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς δημιουργίας ἐνὸς ἐμπορικοῦ στόλου ἀρχεταὶ λιχουδοῦ, δυναμένου ἐπαρ-κὼς νὰ ἔξιτητερησῃ τὸ ἡμίσιο, τοὐλάχιστον, τοῦ ἔχοτεροιού ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, νὰ φυσάλῃ ἵκανοποιητικῶς εἰς τὴν δι-ατήσιμων τακτικῶν γωμάδων δ'. 'Εθνικῶν πλοίων πρὸς ὅλας τὰς κυ-ριοτεράς κατευθύνσιες τῆς 'Υδρογειτούν καὶ νά τοποθετοῦται εἴνε-

LIVERDOOL

BEA LIMITED

*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*

THE OWNERS

BIRKENHEAD

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

ρως, ἐν δεδομένη στιγμῇ εἰς τὰς βοηθητικὰς υπηρεσίας τοῦ πολεμικοῦ στόλου τῆς Χώρας.

Τὸ Νομοσχέδιον παρεπέμφθη πρὸς μελέτην εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ Ἑπιτροπὴν τῆς Γερουσίας καὶ εἰς τὴν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων κοινοβούλευτικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Κογχρέσον, ἀνενογθῆθη δὲ ὅτι, μετὰ τὴν κύρωσίν τοῦ ἀπὸ τὰ δύο Νομοθετικὰ σώματα, θὰ λάβῃ τοῦτο, ἐν τοῦ ὄνοματος τῶν εἰσιγγετῶν τούς, τὸν τίτλον «Νόμος Copeland-Bland».

Ως εἶχον καὶ εἰς προηγούμενα τεύχη τοὺς ἀναγράφει τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἐπιδόκεται διὰ τοῦ Νομοσχέδιον, συμφώνοις πρὸς τὴν ἀπὸ καρδοῦ ἔξαγγελθεῖσαν ἐπιθυμίαν τοῦ προέδρου κ. Ρούσβελτ, ἡ ἀντικαταστασίας τοῦ ἐν χρήσει συστήματος τῶν ταυχυδωμάτων συμβολαίων διὰ τοῦ συστήματος τῶν ἀρ' εὐθίεις ἐπιχορηγήσεων, βασιζομένων ἐπὶ τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους ναυτηργήσεων μεταξὺ «Ηγεμόνον Πολιτειῶν καὶ Ἐξωτερικοῦ καὶ τῆς διαφορᾶς τῶν δαπανῶν ἐκμετάλλευσεως τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων ἔναντι τῶν ἔνοντος. Προβλέπεται ἀκόμη ἡ δημιουργία Κεφαλαίου διὰ τὴν ἀνάπτυξιν νέων τακτικῶν γραμμῶν, χάριν τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς διειδήσεως τῶν «Ηγεμ. Πολιτειῶν καὶ ἐνός ἑταῖρου Κεφαλαίου, δι' ὃ τὸ Κράτος θὰ προέργεται ἀφογὸν εἰς ἐκείνας τὰς Ἀμερικανικὰς γραμμὰς, αἵτινες ἔθελον ἀντιμετωπίσει ἐν τῇ ἔργῳ τῶν τὸν ἀνταγωνιστὸν τῶν ἔνοντος σημαῖν.

Ολὰ τὰ σχετικὰ πρὸς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτιλίαν ζητήματα συγκεντροῦνται ἔνιαίσις ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα μᾶς ἀνωτάτης πενταελοῦς Ἐπιτροπῆς, περιβεβλημένης μὲ εἴρησταν δισαυδοδοίαν καὶ ἐπονομαζομένης «United States Maritime Authority». Τὴν Ἐπιτροπὴν ταῦτην διορίζεται ὁ πρόεδρος κ. Ρούσβελτ. Αἱ βασικότεραι διατάξεις τοῦ νέου Νομοσχέδιον εἶναι αἱ ἀκόλουθοι: Εἰς τὴν περίπτεων νέων ναυτηργήσεων πρὸς ἀντικαταστασίαν παλαιοτέρων μονάδων ἡ ἀνωτέρω Ἐπιτροπὴ, ἡπειροποτική—θὰ διαχειρίζεται καὶ τὰς διὰ τὴν ναυτιλίαν πιστώσεις, θὰ δόνται γάρ ἡ παλαιὰ σκάψῃ εἰς μούσην τιμῆν, ἀφαρόδυσα τὸ προϊόν τῆς ἀγορᾶς ταῦτης ἀπὸ τὸ ποσοτὸν συμμετοχῆς, ὅπερ ὑποχρέονται νὰ καταβάλῃ ὁ πλοιοπτής διὰ τὴν νέαν ναυτηργίσιν. Δύναται ἀκόμη ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ παροπλίσῃ, διαλῦῃ ἡ πωλῆ ἡ πούτιο παρ' αὐτῆς ἀγορᾶς ὅμενα σκάψῃ ἡ καὶ νὰ τὰ ναυλώντων διὰ τὴν ἔχυτησιν προσορμίσουν, διὰ τοὺς ὅποιους θὰ δεν φορίσουνται ταῦτα πώλησην διατάξεις, θὰ καταλήγα. Μεταξὺ τῶν δικαιωμάτων ἐπίσης τῆς Ἐπιτροπῆς περιλαμβάνεται καὶ ἡ μελέτη διῶν τῶν προβλημάτων τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἡ ληφτὶς τῶν ἔχαστοτε ἐνδεικνυομένων ὑπὲρ αὐτῆς μέτρων, ὁ καθορισμὸς τῶν πληρωτέων ἐπιχορηγήσεων κλπ. Εἰς τὴν εἰσιγγετικὴν ἐκθεσίν τοῦ Νομοσχέδιον, τονίζεται ἡ ἀνάγκη τῆς διαλύσεως ὅλων τῶν παλαιᾶς ἥλικιας Ἀμερικανικῶν tramps καὶ ὑποδειγνύεται διὰ ὁ μέσος ὅρος ζωῆς γενικῶν τῶν ποντοπόρων σκαφῶν εἶναι τὰ 20 ἔτη, δι' ὅ καὶ ὡρίσθη τοῦ ἀκριβῶς ἡ γρονικὴ διάρκεια τῶν κυθερητικῶν μέτρων βοηθείας.

Τὸ Νομοσχέδιον προβλέπει τὴν παροχὴν ναυτηργίσκων δανείων εἰς τοὺς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, διατηρουμένου τοῦ προϋπάρχοντος, βάσει παλαιοτέρων Νόμου, Κεφαλαίου τῶν 250 ἑκατ., δολλαρίων διὰ νέας ναυτηργίσεως. Τὸ ποσὸν τῶν παραχωρηθησομένων δανείων θὰ καλύπτῃ τὰ 3/5 τῆς ἀξίας τῆς νέας ναυτηργίσεως, μειωμένης κατὰ τὸ ποσὸν τῆς ἐπιχορηγήσεως, ἡτοι τῆς διαφορᾶς μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ξένων ναυτηργείων. Τὴν διαφορὰν ταῦτην θὰ καταβάλῃ ἡ Ἐπιτροπὴ κατ' εὑθίειν εἰς τοὺς ναυτηργούς, ενθειασθεὶς μετά τὴν συμπλήρωσιν ἐκάστης ναυτηργίσεως. Προβλέπεται ἀκόμη, ὅτι διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ὁ ἐφοπλιστὴς τὴν σύνθησιν δανείων, δέρεται νὰ προσαταράται γάρ εἰς τοὺς ναυτηργούς τὰ 25 οἱ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου. Ο τόκος τῶν δανείων, ἔσοφλητέων ἐντὸς εἰκοσαετίας, δρίζεται εἰς 3 1/2 οἱ.

Διὰ τὴν πληροφορίαν κατανόησιν τοῦ ἀνωτέρου συστήματος ἐπιχο-

ρηγήσεων, χάριν τῶν νέων ναυτηργίσεων, ἀναφέρεται τὸ ἀπόλουθον παράδειγμα: «Η *United States Lines* πρόσεται λ.χ. νὰ προβῇ εἰς τὴν κατασκευὴν ἐνός ὑπερφορείτον 30.000 τόννων γραφὸς διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Αἰτανατοῦ. Εὖν ὑποτεθῆ, ὅτι τὸ ναυτηργίσκον κόστος φθάνει τὰ 10 ἑκατ. δολλάρια εἰς τὰς Ηγεμόνες Πολιτείας καὶ τὰ δέ ἑκατ. δολλάρια μόνον εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, τὸ παραχωρηθησόμενον δάνειον 750.000, σῶμα ἀπομένουν πρὸς κάλυψιν τῆς ὅλης ἀξίας, θὰ καταβληθοῦν ἐπίσης ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπίας κατὰ δόσεις μέχρι συμπληρώσεως τῆς ναυτηργίσεως.

Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιχορηγήσεων πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς τῶν δαπανῶν ἐξμεταλλεύσεως, θὰ ὑπογράψεται μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοπτηῶν καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς συμβόλαιου εἰκόσιετον διαρκείας. Θὰ καθορίζεται εἰς αὐτὸν τὸ ποσὸν τῆς κατὰ ταῦτην ἐπιχορηγήσεως, λαμβανομένων ὑπὸ διῆν τῆς διαφορᾶς τῆς ἀσφαλίσεως, τῶν ἔσδόμων συντηρησέως καὶ ἐπισκευῶν καὶ τῆς διαφορᾶς τῶν μισθολογίων καὶ τῆς τροφοδόσιας τῶν πληρωμάτων τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, βάσει τῆς ἐν Ισχύ Αμερικανικῆς Νομοθεσίας καὶ ἔναντι τῶν ἐν προεπιμένῳ ισχυόντων ἡπίων πλοίων, ἀτίνα συναγονίζονται εἰς τὰς αὐτὰς γραμμὰς τὰ Ἐθνικά πλοῖα. Η ἐπιχορηγήσις αὐτῇ θὰ πληρώνεται εἰς δόσεις κατ' ισα γρονικὰ διαστήματα, θὰ ἔπαρχη δ' ἡ ὑγρεότερα ἀναθεωρήσεις τῆς κατ' ἔτος, κατόπιν αἰτήσεως ἔνος τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

Τὸ κεφάλαιον διὰ τὴν διεύρυνσιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῶν Ηγεμόνων Πολιτειῶν θὰ χρηματοποιηθῇ πρὸς ἐνίσχυναν ἐκείνων ιδίᾳ τῶν γραμμῶν τοῦ ὑπερβαλλασσού ἐπιπορίου, ὅπου τὸ πρότον ἥδη τέλουν διατεθῆ Ἀμερικανικά οὐαλῆ, καθὼς καὶ εἰς δύσας γραμμᾶς δὲν ἐπαρκεῖ ἡ συνήθης ἐπιχορηγήσις, λόγῳ τοῦ ἀγόνου τῆς ἐξμεταλλεύσεως τῶν. Τὰ ἐν προεπιμένῳ συμβόλαια θὰ είναι πενταετοῦς διαρκείας, τὸ δὲ ποσὸν τῆς ἐπιστολῆς κρατικῆς ἀσφαλίσης δὲν θὰ δύναται νὰ είναι ἀνώτερον τῶν ζημιῶν, ποὺ ὑφίσταται τὸ εἰς τοιαύτας γραμμῆς διατιθέμενον πλοίον ἐντὸς ἔνος ἔτους, ἥμερηνον δύως κατὰ 6 οἱ ἐπὶ τῶν ἀποστολούμενων ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κεφαλαίων διὰ τὴν ἔχυτησιν τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς. Παρέχεται τέλος εἰς τὴν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπὴν τὸ δικαιόματα νὰ χορηγῇ καὶ συμπληρωματικὴν ὑλικὴν βοήθειαν εἰς δύσας ἐφοπλιστικάς ἐπιχειρήσεις ἥθελον ἀντικείμενον.

Αἱ δύο Ἀμερικανικαὶ βουλαὶ παραπέμψασα τὸ Νομοσχέδιον πρὸς μετέτην εἰς τὰς ἀφορίας κοινοβούλευτικάς ἐπιτροπάς, δὲν παρέλεγμαν νὰ ἔχουσιν διαστήματος τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, ὡς ἐγγόνωσθη, θὰ προέλθῃ ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενον τούτον εἰς τὰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις μὲ τὰς ἐνδιαφερομένας ναυτικάς τέταρτας.

Τοιούτον ἐν γενικαῖς γραμμαῖς είναι τὸ νέον Νομοσχέδιον προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, ὡς ἐγγόνωσθη, θὰ προέλθῃ ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενον τούτον εἰς τὰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις μὲ τὰς ἐνδιαφερομένας ναυτικάς τέταρτας.

Τοιούτον ἐν γενικαῖς γραμμαῖς είναι τὸ νέον Νομοσχέδιον προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ ἀξιώσιν τῶν ὑφισταμένων ἥδη ταχιδρομικῶν συμβόλαιων. Ο Ἀμερικανὸς πρόεδρος, προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύνλοι δὲν φαινονται ἵστοροι ικανοποιηθεῖσιν τὸν πρόεδρον κ. Ρούσβελτ, ὅπως προβῇ ἐντὸς δρήμου, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου το. ἐ. εἰς τὴν τροποποίησιν ἡ καὶ

ον είς ταχυδρομικά συμβόλαια.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς, οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ δὲν παραλείπουν νά τονίσουν, ὅτι πρῶτην φοράν εἰς τὰ χρονικά τῆς προστατευτικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς παρέχεται τόσην ἑπτεταράνην βοήθειαν καὶ προστασίαν εἰς τὴν ναυτιλίαν μᾶς χώρας. Οἱ ἀντιτυποί—λέγοντας—θά καταστῇ αἰσθητός εἰς ὅλας τὰς γραμμάς καὶ τὰς «Conferences», η δὲ ἐπιδιωκόμενη διεισδοσίς τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ εἰς γραμμάς, εἰς τὰς ὁποῖας δὲν ἀντιπροσωπεύεται σημεροῦ ἡ Ἀμερικανική σημαία, προώρισται νά ἔντενη τὸν καὶ ἡδη ὑφιστάμενον δὲν ἀνταγωνισμόν.

Ιταλία

Ο ἀνταγωνισμὸς τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν

Μεταξὺ τῶν Ἰταλικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἥρχισαν νά ἔκδηλοι ταῖς ἀνησυχίαι διά τὴν παρατηρούμενην ἀπό τὸν πόνον καιρού προδευτικήν μείωσιν τοῦ σύζηλου ἐργασίας τῶν Ἰταλικῶν πλοίων εἰς τὰς ταχικάς πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολήν γραμμάς. Ως εἶναι γνωστόν, αἱ προσπάθειαι τοῦ Ἰταλικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς ἔξασταίσιν μᾶς σοβαράς συμμετοχής τοῦ εἰς τὸν ἀνωτέρῳ τορέα καὶ ἡ δραστηριότης τοῦ ἐγκατασταθέντος πυκνοῦ δικτύου δρομολογίων, ἀπέδοκαν τὰ ἀποτελέσματα τῶν παῖ δι' ἀρετὸν χρόνον ἡ Ἰταλική σημαία ὑμείσιον καὶ ἀπόδοσθησαν διετήρηση τὴν ὑπεροχήν της. Μέχρις ἐνὸς σημείου τὰ πλάγιατα ἔβανον καλῶς, ἀφ' ὃντος τελευταῖος ἐπιμελῆσαν αἰσθηταὶ ἀναπτύξεις τῶν Βαλκανικῶν ναυτιλιῶν καὶ τέται σημαίαι ἐνεφανίσθησαν εἰς τὸν ἀνταγωνιστικὸν στίβον, ὁ ἐπικρατήσας δῆλος καὶ ἀποτελεσματικός συναγενούμοις καθιστᾶ ἀμφιβολίου τὴν διατομὴν τῆς μονοπολιακῆς σχήματος ἐνδὸν τῶν Ἰταλικῶν πλοίων τῶν γραμμῶν τῆς Ἑγγὺς Ἀνατολῆς καὶ προβληματικὴν τὴν ἴγμενον τῆς Ἰταλικῆς σημαίας εἰς τὰ γνωρίμα ταῦτα ὑδατα.

Αἱ Ἰταλικαὶ ἑταῖρα διαβλέπονται τοῦ κίνδυνον ἐν μετίζοντος περιορισμῷ τῶν ἐργασιῶν τῶν καὶ ὑποστημένων δια τὴν ἀνάπτυξις τῶν ξένων ἑταῖρων ὡφεῖται εἰς τὰς ἀμφιβολίας Κρατικάς ἐπιχορήγησις, ἐπιδιώκονταν καὶ ἀνταὶ νά ἐπιτύχουν ἐπανέχοντας τῆς Κυβερνητικῆς ἐνίσχυσεως διά την ἀντιτερπόντων ἀποτελεσματικῶς τῶν νέοντος ἀνταγωνιστῶν τῶν. Τόση εἰνε—λέγοντας—ἡ διεισδοσίας καὶ ἡ καθ' ἡμέραν ἐπεκτεινομένη ἔξαπλωσις τῶν ξένων σηματῶν καὶ εἰς αὐτὸν ἀκόμη τὸ τρίτην τῆς Ἑγγὺς Ἀνατολῆς, τὸ συγκεντρωνὸν διεύθυνος καρακτήρος ναυτιλιακῆς σύντησιν, καὶ ὅπον ἡ Ἰταλική σημαία κατέτηξε προνομιούχον θέσιν, ὥστε ἐσχάτως ἥρχισαν καὶ ἔκειθεν τὰ Ἰταλικά πλοία νά ἐκτοπισθοῦνται. Κατὰ πόσον θά δινηθοῦν αἱ Ἰταλικαὶ ἑταῖρα νά ἐπιτύχουν μίαν γενναίαν κυβερνητικήν ἀφορήν διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀπολεσθήσις ἐργασίας τῶν, θά το ἀποδειχῃ τὸ μέλλον. Ήδη, ἔνα σεβαστὸν ποσοστὸν ταῦτης ἔχει πλέον ὑριστικῶς περιέλθει εἰς τὰς ξένας κείρας.

Η διὰ Φιοῦμε Ούγγρικη διέξοδος

Ἡ υπὸ τῆς Ἰταλοουγγρικῆς συμφωνίας προβλεπομένη ἐρπαρικὴ διέξοδος τῆς Ούγγραίας μέσῳ τοῦ λιμένος τοῦ Φιοῦμε ἐπραγματοποιήθη, κατὰ δὲ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου ἐτελεσθήσαν μὲ πάσαν ἐπισημότητα τὰ ἐγκαίνια τοῦ ἀνεγερθέντος ἐκεῖ Ούγγρου πελονειακοῦ καταστήματος, παρουσίᾳ τοῦ Ἰταλοῦ γραμματιστοῦ Ταύρου Ντέ Ρεβέλ, καὶ τῶν Ούγγρων υποψηγῶν τῶν Ναυτικῶν καὶ τοῦ Ἐμπορίου. Μία ἐλενθέρως ἔνδη δημιουργεῖται οὕτω εἰς τὸ Φιοῦμε, προωθημένη νά ἔχει προτερησμόν τὸ ὑπερθαλασσιον διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Ούγγραίας. Παραλλήλως πρὸς ταῦτα ἀναφέρεται καὶ ἡ πρόθεσης τοῦ «Λόρδου Τομεστίνο» νά συνδυάσῃ μίαν κατ' εὐθύναν γραμμήν ἐν Φιοῦμε διά την Χάλιφαν πρὸς διευκόλυνσην τοῦ πόρου τῆς Παλαιστίνην ταξιδιωτικού χεύματος τῶν Ἰσραηλιτῶν τῆς Ούγγραίας.

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

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

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

and also any of the leading Banks in Bombay

Σίτος ἐπ' ἀνταλλαγῆ

Τὸ σύστημα τῶν ἀνταλλαγῶν ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν. Μετά τὰς προτάσεις πρὸς τὴν Νοτιοαφρικανικὴν Ἐγγωνούσιαν ἕτοι τὴν ἀγοράν ἐργάζοντας ἀνταλλαγῆς Ἱταλικῶν ἐμπορευμάτων καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων, ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι ἀπεφασίσθη ἐπόλει τῆς Ἰταλικῆς ζυβερνήσεως ἡ βάση τοῦ ίδιου συντημάτου ἀγοράς ἐξ Ἀργεντινῆς 2.000.000 κοννυτάλιον σίτον. Η τελευταία αὗτη ἀπόφασις τῆς Ἰταλικῆς ζυβερνήσεως προβλέπεται, ὅτι ἡδη ἔχει αἰσθητήτων ἀντίτυπων εἰς τὰς πρὸς τὴν Μεσόγειον μεταφοράς.

Όλλανδία

Η μείωσις τῆς χωρητικότητός της

Οἱ ἐργατικοὶ γερουσιαστὲς κ. Brautigam, πρόεδρος τοῦ συνδικάτου Μεταφορῶν, ἐπηρώτησεν εἰς τὴν Ὀλλανδίαν γερουσίαν τὴν κυβέρνησην, ἐάν προτίθεται νά ἀπαγορεύεται τὰς περιπτώσεων πωλήσεις Ὀλλανδικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστὰς καὶ ἐάν είναι διατεθεῖμένη νά προέλθῃ εἰς μέτρα Κρατικῆς ἀσφαλίσης πρὸς τὰ Ἐθνικά σκάφη καὶ τὴν ναυπριμήν βιομηχανίαν. Εἰς τὴν ἐπερώτησην ἀπήγγειλεν ὁ πουντογής τῶν Ολοκομικῶν δηλώσας, ὃς πρὸς τὸ πρῶτον μέρος τῆς ἐπερώτησεως, ὅτι ἀπό τοῦ Νοεμβρίου 1931 εἰς τὸν ἀργίστησε διαπραγματεύσεις μὲ τὰ Σοβιέτη διά την πωλήσην 21 πλοίων, ὀλικῆς κοντητότητος 85.985 τ. γκρός. Εξ αὐτῶν ἐπωλήθησαν μέρος τῆς στιγμῆς τὰ 14 καὶ ἔξαπολονθύνη αἱ διαπραγματεύσεις διά τὰ ὑπόλοιπα επίτη. Προσεδέχθηκεν ὁ Ὀλλανδός πουντογής, ὃς ἐπέ τὸν 21 πλοίων τὰ περισσότερα τῶν ὄποιων ήσαν ἀπό ταῦθι παροπλισμένα, τὰ 7 τ. γκρός 25.720 ἦσαν ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἑταῖροι, ἐπεργα 13 ἡλικίας 10 ἓτος 20 ἑταῖροι καὶ χωρητικότητος 57.401 τ. γκρός καὶ ἔνα μόνον 2861 τ. πρότερον ἡλικίας 6 ἑταῖροι.

Ἐξαρέσσει τοῦ Βελγίου—ἔξηκολούσησε—ή μείωσις τῆς Ὀλλανδικῆς χωρητικότητος διά τῶν διαλύσεων καὶ πολύσον τὸν ὑπῆρχεν ἡ μεγίστη ἐξ ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Από 30ῆς Ιουνίου 1931 μέχρι τῆς Ιησ. Ἀπολιλίου 1935 (ύπολογοίζομένων ὃς πωληθέντων καὶ τῶν υπὸ διαπραγμάτευσιν τελούντων ἐπτά πλοίων) ἡλιατρόνη ἡ δύναμις τῆς Ὀλλανδικῆς Ναυτιλίας ἀπό 3.118.170 τ. γκρός εἰς 2.537.000 τ. πρότιον, ἢτοι κατά ποσοστὸν 19.0%. Τὸν Ιούνιον τοῦ 1914 ἡμίθιμο πλοία 1.472.000 τόννων, μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὴν Παγκόσμιον χωρητικότητα 3.3 ο.ο, ἐναντὶ 4.4 ο.ο κατά τὸ 1931 καὶ 3.8 ο.ο κατά τὸ τρέχον ἑτοῖς. Παραμένει, δηλαδή, ἡ Ὀλλανδικὴ συμμετοχὴ εἰς τὸ Παγκόσμιον τοντάζ αὐτού πλέον, εἰστε, τῆς προπολεμικῆς. Περιτέφω ὁ Ὀλλανδός πουντογής ὑπεστήθη, ὅτι ὁ ἐμπορίος στόλος τῆς Χώρας καὶ ὑπὸ τὴν συμφενήν τοῦ ἐμπορίου δόνται τὸν ἀντιμετωπίσιμον τὰς ἀνάγκας τῆς ἐμπορικῆς κυνήσεως τῆς χώρας καὶ νά πρατηθῇ εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν τῆς Ὀλλανδικῆς σημαίαν ἐν τῷ Κόσμῳ. Η ἀπαγόρευσις τῆς ἔξαγορῆς πλοίων—εἴπεν—οὐδένα σκοπὸν πρόσκειται νά ἔχει προτερησμένας ἑταῖρας, τῶν ὄποιων τὰ πλωτοῦ τῶν ὑλικῶν καὶ τὴν ἀπαλλάξουν τῶν συγχρονίσμων τοῦ πλωτοῦ τῶν ὑλικῶν καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἀπό τὰ σκάφη πλωτοτέρας ἡλικίας.

Ως πρὸς τὸ δεύτερον μέρος τῆς ἐπερώτησεως περιωρισμῆνη νά εἴπῃ, ὅτι ὁ τρόπος ταῦ δια παροχήθη ἡ πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰ ναυτικήσεις Κρατική βοήθεια διά ἡδη ἀναγγελθῆ κατά τὴν κατάθεσην εἰς τὰ Νομοθετικὰ σώματα τοῦ συμπληρωματικοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ 1935.

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

“CAMREX,,

**ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ**

**ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ Α-
ΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑ-
ΣΚΕΥΑΣΤΩΝ**

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

**ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES**

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST., CARDIFF**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

Ρουμανία

Τὸ α'. Ζημηνον τοῦ Δουνάβεως

Ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως ἀπέπλευσαν (συμπεριλαμβανομένων καὶ τοῦ Σουλινᾶ) κατὰ τοὺς τρεῖς πρότους μῆνας τοῦ τρ. ε.—συμφώνως πρὸς τὴν δημοσιονομένην σταυτοτικὴν ἐπὸ τοῦ «Danube Market and Shipping Report» 23 μόνον πλοῖα 41.693 τ. νέτ, ἔναντι 36 σαφῶν 69.903 τ., ἄντια εἰχον ἀποπλεύσει κατὰ τὴν ἀντίστοιχον περιουσιηνήν χρονικήν περίοδον. Η κίνησις αὖτη κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους ἑπτὰς σημάντας, μὲ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐπάντιας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ τριμήνου :

Σημαία	Πλοῖα	Τ. νέτ	Ποσ. %
Ίταλική	4	8.783	21.07
Ἄγγλική	4	7.905	18.96
Ρουμανική	3	6.296	15.10
Ἐλληνική	6	6.120	14.68
Γερμανική	3	5.284	12.67
Βοηγαρική	2	4.583	10.99
Ουγγρική	1	2.722	6.53
Σύνολον :	23	41.698	100. 0%

Η Ἐλληνικὴ σημαία, λόγῳ τῆς πτωχείας τῶν ἐφετεινῶν Ρουμανικῶν ἔχαγωγῶν, μετέστη εἰς τὴν τετάρτην θέσιν, ἐνῷ κατὰ τὸ α'. Ζημηνον τοῦ 1934 κατεῖχε σταθερῶς τὴν πρώτην θέσιν μὲ 11 σαφῆ 24.207 τ. νέτ καὶ μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 31.63 % οἷο, ἔναντι ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας 13.50 οἷο, τῆς Ρουμανικῆς 12.67 οἷο καὶ τῆς Ίταλικῆς 10.34 οἷο. Δέον γά σημειοῦθαι, ὅτι ή κίνησις τῆς Ίταλικῆς σημαίας ὀφείλεται κυρίως εἰς τὰς παρ' αὖτης ἐξαπηρετούμενας ταχικὰς γραμμὰς πρὸς τὸν Λούναβιν.

Σοβιετικὴ Ρωσία

Ἡ ναυσιπλοία εἰς τὰς Ἀρκτικὰς θαλάσσας

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἶχομεν ἀναγράψει πληροφορίας τινὰς περὶ τῆς προσπαιθείας τῶν Σοβιέτ, ὅπως δημιουργήσουν κατὰ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον τῆς ναυσιπλοίας πυκνότερον δίκτυον μεταφορῶν διὰ μέσου τῶν Ἀρκτικῶν Θαλασσῶν. Αναφέρεται ἡδη συγκεκριμένως, ὅτι πέφουσιν ἀπηχολήθησαν εἰς τὴν ἔργασίαν τοῦ Βορείου τομέων περὶ τὰ 80 σκάφη καὶ ὅτι ἐφέτος αἱ ἔκειδεν μεταφοραι θὰ περιλάβουν φορτία 200.000 τόννων, καθὼς καὶ ὅτι — ἔξαρσει τῶν πλοίων, ἄντια μεταφέρονται γαλάνθραζας ἐν Σπιτσέργης—θὰ προστεθοῦν ἐφέτος 73 ταξίδια εἰς τὴν Ἀρκτικὴν θάλασσαν καὶ 38 ταξίδια διὰ τὴν μεταφορὰν 145.000 τόννων ἐμπορευμάνων ἀπὸ τὰ κέντρα τῆς θαλάσσης τοῦ Kara.

Τὸ παγοθρανατικὸν «Krassin» θὰ συνοδεύῃ ἑπτὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ Βλαδιβοστόκ εἰς τὰς ἐξβολὰς τοῦ ποταμοῦ Kolomna, ὅποι τὰ ἀπὸ «Anadyr», «Stalingrad» καὶ «Smolensk» καὶ τὰ εἰδίζα διὰ τὴν μεταφορὰν ἔντειας σκάφη «Mikoyan», «Uritski», «Krassny Barisan» καὶ «Toraristch Krassin». Τέσσαρα ἐξ τῶν πλοίων αὐτῶν, θὰ κατεύθυνθοῦν τελικῶς εἰς τὸ Murmansk.

'Η ἐφετεινὴ περίοδος ναυσιπλοίας εἰς τὰς Πολικὰς ζώνας θὰ διαιρεθῇ εἰς τέσσαρα τμήματα, ἕπαστον τῶν ὥποιν θὰ ἔχῃ καὶ ἔνα παγοθρανατικὴν, ὃστις θὰ συνοδεύῃ κατὰ σειρὰν τὰ φορτηγὰ μέχρι συμπλήρωσεως τοῦ ποταμοῦ. Οὕτω, τὸ παγοθρανατικὸν «Lévin» θὰ ἔργασθῇ εἰς τὸ Δυτικὸν τμῆμα τῆς θαλάσσης τοῦ Kara, τὸ «Ερμάκ» εἰς τὸ Ἀνατολικὸν καὶ εἰς τὸν πορθμὸν Vilkitsky, τὸ «Φεοτόρο Δύτικε» εἰς τὴν θάλασσαν Λαπτέβην καὶ τὸ «Κράσσιν» εἰς τὸν τομέα τῆς θαλάσσης τοῦ Όζότος.

'Η ἐπιδιωκομένη ἀνάπτυξις τῶν μεταφορῶν εἰς τὰς βορείους θαλάσσας ἐνεργάνειν ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην, ὅπως καταβληθῇ ἰδιαίτέρα μέριμνα εἰς τὴν μελέτην τῶν συνθηκῶν πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ναυπλοΐας εἰς τὰ Ἀρκτικὰ θάλασσα. Οὕτω μὲτα πιστημονικὴ ἀποστολὴ, ἐπιβαίνοντας τὸν παγοθρανατικὸν «Georgii Sedov», θὰ ἐπιχειρήσῃ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον ἀρκετὰς ἐξερευνητικὰς διαδρομὰς κατὰ μῆκος τοῦ παγοθρανατικοῦ τῆς Γροιλανδίας καὶ θὰ προσπαθήσῃ κατόπιν νὰ φένασῃ διὰ μέσου τῶν συμπαγῶν παγετόνων μέχρι τοῦ Στόν παραλλήλου πρὸς μελέτην τῆς πορείας τῶν θερινῶν θάλασσων τοῦ Gulf Stream. Συγχρόνως τὸ αὐτὸν παγοθρανατικὸν θὰ ἔργασται στὴν ημέρα Ντίζον καὶ εἰς ἐπίκαια σημεῖα τῶν πόλεων Τίζεν καὶ Προσιντένια.

Τονιζεται εἶς ἄλλον ὑπὸ τῶν κύκλων τῆς Μόσχας, διὰ τὸ ἐν Βλαδιβοστόκ εἰς Μούρμανον ταξίδιον τῆς πραναφερθείσης νηοποιητῆς ἀποτελεῖ ἐν τῷ πραγματικότερη ἀπαρχῇ διὰ τὴν καθιέρωσιν μιᾶς ταχικῆς διὰ φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς μεταξὺ Ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Ρωσίας, ὃστις νὰ μειωθῇ ὁ φροτος τῶν συγκοινωνιῶν ξηρᾶς διὰ τὸ ὑπερσιβηρικοῦ, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν τόνωσιν τῶν ποταμίων μεταφορῶν διὰ μέσου τῶν πλιωτῶν ποταμῶν Ovi, Lena καὶ Yenisei. Μὲ τὴν πύκνωσιν αὐτὴν τῶν ὑπεραβημάτων γραμμῶν ξηρᾶς καὶ θαλάσσης θὰ σύνοψιν αὐθίγυρον καὶ αἱ ἔρευναι διὰ τὴν ἀποκάλυψιν νέων κοιτασμάτων πετρελαϊού, ὄρυζουτος ἀλατος καὶ διαφόρων ἀλλούν μεταλλευμάτων εἰς τὰς παρθένους ὑπερβορείους Ρωσίας περιοχάς. Θὰ ἐπιδιωθῇ ἀπόμη καὶ ἡ προέκτασις πρὸς τὰ ἔξει τῶν ἐναριφῶν Σοβιετικῶν γραμμῶν. Τὸ πρῶτον μάλιστα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην βίην θὰ εἴη ἡ ἰδρυσις μιᾶς ἀεροπορικῆς ὑπηρεσίας μεταξὺ Αρκτικῶν καὶ Βλαδιβοστόκ.

Τὸ α'. Ζημηνον τοῦ σχεδίου μεταφορῶν

Εἰς τὸν τύπον τῆς Μόσχας ἐδημοσιεύθησαν τελευταῖς τὰ ἐπιτευχήντα ἀποτελέσματα τοῦ σχεδίου Μεταφορῶν διὰ τὸ α'. Ζημηνον τοῦ ἔτους. Οὕτω, ὁ μεταφορικὸς κύκλος πρώτων ὑλῶν καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων περιέλαβεν 1.356.000 τόννους, ἡτοι πεσσοστὸν 95 οἷο τοῦ σχεδίου. Τὰ δευτερά φορτία ἀντεποιούσεν μὲ 78 οἷο, ἢτοι μὲ 2.483.000 τ. Τὸ α'. Ζημηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, ἐξάλιπε πατὰ ποσοτὸν 83.3 οἷο τὰς ὑπὸ τοῦ σχεδίου προβλέψεις. Ή μὴ εἶ διολγήσουν ἐπίτευξις τῶν προβλέψεων ἀποδίδεται ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν κύκλων εἰς τὴν βιαστήτη τῶν μεταφορῶν πετρελαϊού, μολονότι ἀμφότεροι οἱ Οργανισμοὶ τῆς Κασπίας καὶ τῶν Δεξαμενοπλοίων τῆς Μαύρης Θάλασσας ἐπέτευχον τὴν μεταφορὰν ὅλων τῶν διαθέσιμων ποσοτήτων.

Ἀναλιτικότερον, δύον ἀφορᾷ τὸ ἔχον ἐγάστον τοπικοῦ τμήματος τοῦ «Σόβιτοργχφλοτ», ἀναφέρεται ὅτι τὸ σχεδίον ἐξετελέσθη παρὰ τοῦ «Βορείου ναυτιλιακοῦ Οργανισμοῦ» κατὰ ποσοστὸν 113.6 οἷο διὰ τῆς μεταφορᾶς 69.000 τόννων, παρὰ τοῦ «Στόλου τῆς Ἀζοφικῆς» κατὰ 105.9 οἷο διὰ τῆς μεταφορᾶς 94.000 τ. καὶ τοῦ «Τημπλατος τῆς

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΧΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΔΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

"Από 'Ανατολής" κατά 118 ορού διά της μεταφορᾶς έμπορευμάτων 70.000 τόννων. 'Υπελείφθησαν όμως οι ισχυρότεροι Σοβιετικοί ναυτιλιαροί Οργανισμοί. Ούτω, ο στόλος τῆς Βαλτικῆς διά της μεταφορᾶς 389.000 τόννων έπραγματοποίησε τά 99 ορού τοῦ σχεδίου, και ο στόλος τῆς Μαύρης Θαλάσσης τά 87.2 ορού μόνον, με σύγχρονη μεταφοράντων έμπορευμάτων 536.000 τόννων. Η Οργάνωσης τῶν Τάνκερς υπῆρξεν ἐπί αὐτοχετέρᾳ, πραγματοποίησε τά 82 ορού τοῦ σχεδίου με 608.000 τ. φευγαλίαν φορτίων, ἐνώ ο στόλος τῆς Κασπίας ἐπάλυψε τά 94.4 ορού διά τὰ έμπορευμάτων (198.000 τόννων) και μόνον τά 76.8 ορού διά τὰ άγρα φορτία, με 1.874.000 τόννους.

Ως πρὸς τοὺς Σοβιετικούς λιμένας, ὁ τῆς Νοβορωσίσκης ἐπέτευξε τὸ καλλίτερον ἀποτέλεσμα, καλύψας τὰς δι' αὐτὸν προβλέψεις τοῦ σχεδίου κατά 110 ορού. Ο μὴν τῆς ζωηρότερας ἔκειθεν κινήσεως ὑπῆρξεν ο Μάρτιος, κατά τὸν ὥποιον ο ὄγκος τῶν διοχετευθέντων φορτίων ἔφθασε τὸ 1.320.000 τόννων, ήτοι 102.3 ορού τοῦ σχεδίου. Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα και ο Σοβιετικὸς στόλος τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐπάλυψε τὰς προβλέψεις τοῦ σχεδίου μεταφορῶν κατά 101.5 ορού.

'Αφ' ἔτερου, οσον ἀφορᾷ τὴν ἐποχιανήν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Οδησσοῦ κατά τὸ α΄ Σημεῖον, ἀνήλθεν αὐτῇ, ὡς πρὸς τὰς ἔξαγωγάς, εἰς 469.400 τ. φορτίου, καλύψασα τὰ 99.5 ορού τοῦ σχεδίου. Έκ τοῦ ποσοῦ τούτου 396.800 τόννοι ἀνεψέροντο εἰς γενικὰ έμπορευμάτων, ἡ ἔξαγωγὴ τῶν ὥποιων ἦτον ὑπερτέρα τῶν προβλέψεων τοῦ σχεδίου κατά 90.000 τ. περίπου.

Διὰ τὸ ἀπό Ιης Απριλίου μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου ἔξαμπλινον θὰ ἐπιδυθῇ ὑπὸ τοῦ Σοβιέτη νὰ ἔσχαθον ἐπὶ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης 120.000 τ. χυτοσιδήρου, ἐναντὶ ἔξαγωγῆς 45.000 τ. τοῦ ἀντιστούχου περιουσιού ἔξαμπλινον. Μέχρι τοῦτο ο Ρωσικός χυτοσιδηρος διωχτετέντο μέσω τοῦ Νικολάιφ, όπου μετεφέρετο σιδηροδρομικῶς, εἰς τὸ ἔχης ομοιούς αἱ φορτώσεις θὰ στραφοῦν πρὸς τὴν Χερσόνησα, εἰς τὴν ὥποιαν θὰ διασκορπιζονται τὰ ἐπὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ φορτία διὰ τὸν ποταμοπλοίον τοῦ Δνειπέρου. Ελπίζουν διὰ τῆς μεταβολῆς ταύτης τὰ Σοβιέτη νὰ ἔσχουν ομήσουν 8000 βαγονίων δι' ἑτέρας αὐτῶν μεταφορικά ἀνάγκας.

Οἱ λιμένες τῆς 'Υπερκαυκασίας

Εἰς τὸ Βατούμ, τὸ Βαζοῦ, τὸ Πότι και τὸ Σοζούμη, τοὺς τέσσαρας, δηλαδὴ, σπονδαιοτέρους λιμένας τῆς 'Υπερκαυκασίας, ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα τέσσαρα εἴτε οικιστικά ἔργα ἐπεξετάσεως τῶν λιμένων των και βελτίωσεως τοῦ τεχνικοῦ αὐτῶν ἔξοπλισμοῦ, χάριν ἀρτιωτέρας ἐξυπηρετήστως τῶν ὥποιων αὐξανομένων ἀναγκῶν των. Διὰ τὰς γενομένας διαφορούμεσις ἀδαπανήθησαν 32.6 ἑκατ., πουβλίων. Ιδιαίτερα φορτίοις κατεβλήθη διὰ τὸ Βαζοῦ, ο λιμὴν τοῦ ὥποιού δημιουργήθη ἵνα ἔσχαρκεων εἰς τὴν προσδετικήν κίνησιν τῶν μεταφορῶν φορτίων νάρμης, ἡτοις ἀνήλθε τὸ π. ἔτος εἰς 12.4 ἑκατ. τόννων, ἐναντὶ 7.5 ἑκατ. τόννων τοῦ 1933 και 4.7 ἑκατ. τ. τοῦ 1913. Πλὴν τῆς ἔγκαταστάσεως δεξαμενῶν νάρθης εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα και τῆς ἔνισχεως τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων δι' ἓξ ἀνοικτής τάνκερς 7500 τόννων, προέβησαν τὰ Σοβιέτη εἰς τὴν κατασκευὴν νέας λιμενικῆς βάσεως εἰς τὰς βορείας ἀκτὰς τῆς ζερσονήσου 'Απερέδων διὰ τὰς φορτώσεις τῆς νάρθης. Η ἀνωτέρω θέσις ἔχειται.

“VERITAS,,

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ·ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ·ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ: Γαιανθράκων—Τροφίμων
— Dunnage κ.λ.π.

ΕΔΡΑ EN SHANGAI { 133 YUEN MING YUEN ROAD
THA. 16455 P. O. Box 1874
ΥΠΟΚΜΑ EN DAIREN { 131 YAMAGATADORI
THA. 27892-26255 P. O. Box 117

CABLES & RADIOS: TRIAINA

Πᾶσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. διὰ απαντασίας τοὺς λιμένας τῆς "Από 'Ανατολῆς παρέχεται προθύμως και μετὰ τῆς μεγαλειτέρας ἀποβίσειας. Η 25ετής μας πείρα ἔγγυαται διὰ τὴν ταχείαν και ἀσφαλή διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἔργασίας

Διευθύνων : Π.Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Παρακαλοῦνται οι κ. κ. Πλοϊαρχοί διώρως μᾶς τηλεγραφοῦν πρὸ 24 ὥρῶν τὴν ἀφίξειν των Πᾶσας ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη δι' ίμιδον δέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς και ἔγκαιρως κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ πλοίου

Μεταχειρισθῆτε τὴν διεύθυνσίν μας ἐν Daïren σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «Via Siberia» διὰ τὴν ἐντὸς 17 ἡμέρων διεκπεραίωσιν τῶν εἰς οινοδήποτε λιμένα τῆς

"Από 'Ανατολῆς

διότι ἡ ἐπίκαιος τοποθεσία τῆς ἐπιτρέπει τὴν μείωσιν τῆς διαδρομῆς τῶν ποταμοπλοίων διὰ τοῦ Βόλγα.

Σημαντική ἐπίσης εἶναι ἡ αὐξήσις τῶν μεταφορῶν νάρθης και ἐν Βατούμι διὰ τῆς μικρᾶς Σοβιετικῆς ἀκτοπλοΐας πρὸς κάλυψην τῶν διαφορῶν εἰδουνομένων ἀναγκῶν εἰς τὰς ἀγοράς τῆς Οὐρανίας, τῆς περιοχῆς τῶν Λευκορώσσων και τῶν Δυτικῶν Ρωσσικῶν διαμερισμάτων. Η ἐμπορικὴ κίνησις τῶν τεσσάρων λιμένων τῆς 'Υπερκαυκασίας κατά τὴν διαφορεύσασαν τετραπειάν ἔχει κατά τὰς ἐπιστήμους Σοβιετικάς στατιστικάς, ὡς ἔχει:

Αιμένες		1931	1932	1933	1934
Βαζοῦ	(εἰς 100 τ.)	6.530.0	6.600.0	8.293.1	13.291.5
Βατούμι	>	3.972.0	4.602.0	4.627.3	4.960.0
Πότι	>	861.0	751.0	983.0	1.096.3
Σοζούμη	>	84.0	116.0	140.2	160.0
Σύνολον :	>	11.417.0	12.129.0	14.043.6	19.507.8

Τουρκία

Τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα

Πλὴν τῆς προσπαθείας, ποὺ καταβάλλει ἀπό τίνος ἡ Τουρκία διὰ τὴν ἔχουσαν τὴν ναυτιλίας τῆς, ίδια τὴν ἐπιβατηγοῦν, και τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πεπαλαιωμένου πλωτοῦ ὄλικον τῆς, μεριμνᾶ παραλλῆλως διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς Κωνιτόλεως, τὴν βελτίωσιν τῶν ναυτηρικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Κερατίου κόλπου και τὴν διευκόλυνσιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσών μεταφορῶν διὰ τῆς ἔμπορης ἡλιττωμένου ναυλολογίου. Οὕτω, η Τουρκικὴ ἀκτοπλοΐα κατευημένη ἡδη εἰς ὅκτω ζώνας φορτώσεων, ἀντὶ τέξ, και οι μέχρι τοῦδε ισχύοντες κατά κατηγορίαν ἐμπορεύματων ναῦλοι ἀπό 125 ἕως 600 γρόσια τῶν τόννων, ἐμειώθησαν εἰς 100 ἕως 300. Σοβαρὰ ἐπίσης ἐπιπλοίες ἐπραγματοποιήθησαν κατά εἰς τὰ μετ' ἐπιστροφῆς εἰσιτήρια ἐπιβατῶν.

Διὰ νὰ τονθῇ ἡ ἔξι ἀλλον ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Κωνιτοῦ κατηγόρηθη τὸ πρόσθετον τέλος τῶν 25 γροσίων κατά τόννον, τὸ εἰσπραττόμενον διὰ κάθε ἔργασίαν φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως. Διὰ τὴν βελτίωσιν τοῦ ίδιου λιμένος κατηγορίουν εἰδικὴ μελέτη, προβλέποντα τὴν κατασκευὴν νέων κοριδιούμάτων μὲν ἀρτίας εἰς αὐτῶν μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις, λέγεται δέ, διὰ συντόμως θὰ παρασχεθῇ ἡ ἀπατημησούμενη δαπάνη ἐτ 15 ἑτα. Τουρκικῶν λιμῶν, ὥστε ν' ἀρχίσουν εὐθὺς ἀμέσως αἱ ἔργασία. Διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Κερατίου κόλπου, ἀναφέρεται, διὰ τὰ διαφορούμεσις θαλασσῶν εἰς τὰ πλοῖα, ἀλλ' ὅσα ἔχει αὐτῶν διέχοντα κωρίς νὰ προσεγγίζονται, δι' ἐμπορικὴν πρᾶξιν, εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνιτοῦ.

Τὰ δικαιώματα τῶν Στενῶν

Εἰς τὴν 'Εθνοσυνέλευσιν τῆς 'Αγκύρας ἀπεβλήθη τὴν 3ην Μαΐου και ἐψηφίσθη κατά τὰς τελευταῖας συνεδριάσεις τῆς Ιητάδος συνόδου τῆς Νομοσχέδιου, διὰ τὸν ὥποιον προβλέπεται ἡ κατά 25 ορού μείωσις τῶν εἰσπραττομένων δικαιωμάτων ἀπό τὰ διαπλέοντα τὰ Στενά σαρών. Η πείσων αὐτῆς δὲν ἀφορᾷ ὅλα γενικῶς τὰ πλοῖα, ἀλλ' ὅσα ἔχει αὐτῶν διέχοντα κωρίς νὰ προσεγγίζονται, δι' ἐμπορικὴν πρᾶξιν, εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνιτοῦ.

NIKOLAIDIS & ΣΙΑ

EN AMBERSEN,

Ο μοχαΐτερος Ελληνικός Οίκος εν Βελγίῳ

NICOLAIDIS & C°
ANVERS (BELGIQUE)
SHIPBROKERS AND AGENTS

Telegr. NICOLAIDIS-Anvers

Teleph: 21039 & 28834

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

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

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

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΔ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD BABAN

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "DONETZCOAL,, - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΩΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

"F,, δι' ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

FOR ADVERTISEMENTS AND GENERAL ENQUIRIES
WRITE OR TELEPHONE OUR U.K. REPRESENTATIVE:

A. E. SHEPPARD 6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C.3 TELEPHONE: ROYAL 8287

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας**Διὰ τὴν προστασίαν τῶν ναυτεργατῶν**

'Υπὸ τῆς Λιευθύνσεως τοῦ Ε.Ν. κατηγορίσθη ἀναγκαστικός Νόμος περὶ μέτρων προστασίας τῶν ἀσθενῶν ἀνέργων ἐργατῶν θαλάσσης. 'Ορίζεται δι' αὐτὸν, όπει τυγχάνουν ἐνισχύσεως ἐκ τοῦ κτημάτου ἀνεργίας, δοῖοι κατέχουν δίπλωμα ναυτικῆς ικανότητος, ἀδειαν τούς πινγίους εἰδικότητος καὶ ἔχουν τὴν κατὰ νόμον ἀπαύγονταν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. Προσκεμένου περὶ προστασίας ναυτεργατῶν παροχόντων ἐξ ἀδενοπαθείας ἡ φυματιώσεως ἀπαιτεῖται πλὴν τῶν ἀνωτέρων καὶ σχετική γνωμοδότησις τῆς Ἀνωτάτης Υγειονομικῆς ἐπιφορῆς. Καθορίζονται περαιτέρω διάφοροι ἀλλαὶ λεπτομερειακαὶ περιπτώσεις.

'Αγορὰ μικροῦ φορτηγοῦ

Παρὰ τῶν κ.α. ἀδελφῶν Βλασσοπούλου, τοῦ Λονδίνου, ἡγούμασθη τὸ μικρὸν Ἀγγλικὸν φορτηγόν «Inytown» 264 τ. γυρός, ναυπηγήσεως 1903, μὲ μηχανὰς δικυλίνδρους, δυνάμεως 61 ἵππων R.H.P. καὶ μὲ ἓνα λεβῆτη πλεύσεως 130 λιτρῶν. Τὸ σκάφος ὑψόσταν «Ελλήνικήν» σημαίαν καὶ μετονομάσθη «Βαλτική», ὀπέπλευσε τὴν 7ην Μαΐου ἐξ Ἀμβούργου διὰ Δάντσιγκ.

'Επίδοσις μεταλλίου ἀξίας

Τὴν 8ην τοῦ μηνὸς ὁ ἐν Λονδίνῳ πρεσβευτής τῆς Ἑλλάδος μετέβη εἰς Selsey, ἐνθα ἐπ' εὐγενίᾳ μᾶς ἔσορτης πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ἐκεῖ σταθμοῦ τῆς «Royal National Life-Boat Institution», ἐπέδωκε τὸ ἀπονεμηθὲν τὸν τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως ἀργυροῦν μετάλλιον ναυτικῆς ἀξίας εἰς τὴν βενζινοκίνητην ναυαγοσωτεικήν λέμβον τοῦ ἀνωτέρου σταθμοῦ, τὸ πλήρωμα τῆς δοπίας ἐπέτυχε, μὲ πραγματικὴν ἀντοθυσίαν, νὰ διασώσῃ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1930 ἐπτά Ἑλληνας ναυαγοὺς τοῦ ἐξοκείλαντος φορτηγοῦ «Μενέλαιος». Ἐπεκράτει βιωτάτη τρικυμία, ὅταν ἐλήφθησαν εἰς τὸν σταθμὸν τοῦ Selsey αἱ ἐπικλήσεις βοηθείας ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος. 'Η τιμῆσις ναυαγοσωτική λέμβος, ἀναχθεῖσα εἰς τὸ πέλαγος, προσήγγισε τὸ πλοῖον, ὅπερ εἶχε θραυσμένον τὸ πηδάλιον καὶ τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν καὶ ἐφέρετο ἀκυρέρνητον πρὸς τὴν ἀκτήν, κατώρθωσε δὲ νὰ παραλάβῃ τοὺς ἀναπομένοντας ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ ἐπτὰ ἄνδρας τοῦ πληρώματος. 'Ολίγον μετά τὴν διάσωσιν τὸ ἀπὸ «Μενέλαιος» ἐφοίηθη ὑπὸ τῶν κυμάτων εἰς τὴν ἀκτήν καὶ ἀπέβη ὀλικῇ ἀπώλειᾳ.

'Αγορὰ καὶ νηολόγησις ἐπιβατηγοῦ

Παρὰ τῶν ἀδελφῶν Γεωργ., καὶ Λάμπρου Σ. Τσούπα (τῶν Σπετσών) ἡγούμασθη τὸ μικρὸν τὸ Λίγυπτικὸν σημαίαν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Cawala» (ex «Arcturus») τ. γυρός 404 καὶ ἐνηλογήθη εἰς Πειραιά ὑπὸ τὸ δόνον «Ερμῆς». Ἐπειδὴ ἡ ἥλικια τοῦ σκάφους τούτου εἶναι ἀμφισβήτησις, θὰ καθορισθῇ διὰ πραγματογνωμοσύνης, ἡτοις θὰ ἐλέγχῃ τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα. 'Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του εἶναι 950 λίραι.

'Υπὸ Γαλλικὴν σημαίαν

Τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον τοῦ κ. Μαρού «Velas» 2082 τ. γυρός καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Γαλλικὴν καὶ μετονομάσθη «Arafat».

Μεταγραφαὶ φορτηγῶν

Τὸ φορτηγόν «Μαρίκα Πρωτοπαπά» 4447 τ. γυρός μετεγράφη ἐπ-

τῶν νηολογίων Πειραιῶς εἰς τὴν "Υδραν" καὶ τὸ φορτηγόν «Αγιος Σπυρίδων» 1476 τ. γυρός, τοῦ κ. Ηλ. Ἀγγελῆ, ἐκ τῶν νηολογίων Λονδίνου εἰς τὸν Πειραιῶς.

'Αγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων

Τὸ μικρὸν πετρελαιοίνητον ἀτμόπλοιον «Βέλος» 144 τ. γυρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Νικ. Α. Πουλάκην εἰς τὸν κ. Ιω. Ἀλ. Χωρεμῆν ἀντὶ 1000 λίρῶν.

— Τὰ 55 οῷο τοῦ τάνιερο «Πετρόλινα» 657 τ. γυρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Περ. Ἀβρ. Γρηγοριάδην εἰς τὸν κ. Βασ. Ι. Βλαβιανόν, ἀντὶ 400.000 δρ.

— Τὰ 12 οῷο τοῦ φορτηγοῦ «Ρούλα» 1042 τ. γυρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Δημ. Μ. Μοσχάκην εἰς τὸν κ. Μιχ. Α. Καραγεώργην ἀντὶ 236.250 δρ.

Κατάσχεσις πλοίου

Τὰ 27 οῷο τοῦ φορτηγοῦ «Πεσσάδες» κατεσχέθησαν ὑπὸ τοῦ κ. Μιχ. Βαλσαμάκη, λόγῳ διεκδικήσεως.

Τὸ φορτηγόν «Μαρίνος»

Τὸ μικρὸν φορτηγόν ἀπὸ «Μαρίνος» 436 τ. γυρός, 650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1902, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Μιχ. Καραγεώργην εἰς τὴν ἀνόνυμον ἐταιρίαν «Πέτρος Νομίκος» καὶ εἰς τὴν ἐταιρίαν Λιπασμάτων ἀντὶ 1.075.000 δρ., μετωνομάσθη δὲ «Ἐρμιόνη».

Αύτοκτονία ἀσυρματιστοῦ

Κατὰ τὴν εἰρηνείαν ἐπὶ Μπουένος Ἀρුρες, ἡγόντοντον τὸν ἀσυρματιστή τοῦ φορτηγοῦ «Παναγ. Κουμάνταρος» Χοήστος Παπαδόπουλος, καθ' ὃν χρόνον τὸ σκάφος τοῦτο κατευθυνόμενον κενὸν ἐκ Μεσογείου εἰς Ἀργεντινή πρὸς φόρτωσιν, παρέπλεε τὰς ἀκτὰς τοῦ Περναμπούκου.

Ἐπισκευαὶ φορτηγῶν

Ἐξετέλεσαν κατὰ τὸ παρελθόν 150 ίμερον διαφόρους ἐπισκευάς εἰς Τάιν τὰ φορτηγά «Ἀρχάγγελος» καὶ «Ορος Ολυμπος».

Άγακοίνωσις

Φέρεται εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν, πλούσιων κ.λ.π. διὰ τὸν Ἀσφαλιστικὴν Ἐνωμόν «United Kingdom Mutual S)S Assurance Association Ltd» ἔχει ὡς ἐπιστήμως διωριμένους δικηφόρους αὐτῆς ἐν Ἐλλάδι τοὺς κ. κ. Γ. Ἀντωνιάδην καὶ Χ. Μαργαρώνην—Ομήρου 16 Πειραιεύς. («Report» 1935 σελίς 34 καὶ 39)

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἀγορὰ μεταχειρισμένων πλοίων πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν ὑπῆρχεν ἀνεν ἐνδιαφερούσας κατὰ τὸ α'. 150 ίμερον τὸν Μαΐον, αἱ δὲλγατοποιηθεῖσαι περὶ λόγων σκάφη παλιοτέρας ναυπηγήσεως, πέραν τοῦ 1922. Κυριότεροι ἀγορασταὶ ἦσαν καὶ πάλι τὰ Σοβίετ, ἀπίνα ἐξεισαν δύο ἀγορὰς Νοθηρικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων καὶ ἐνός Ολλανδικοῦ φορτηγοῦ λάινερ, συνολικῆς χωρητικότητος 10.916 τ. γυρός καὶ 16.370 τόννων φορτίου. Τὰ δύο Νοθηρικά είναι τὰ ἀπὸ «Dampen» καὶ διὰ τὰ ὁποῖα είχεν ἀναστονοῦθη εἰς τὸ τέλος τοῦ ἀπολιτίου, διὰ τὸν Ἀλογίλιον, διὰ τὸν Ἀπέκεπτο ή ἀγορὰ τον, τὸ δὲ «Ολλανδικόν, είναι τὸ ἀπὸ «Baloe». Προστίθεται εἰς ταῦτα, διὰ τοῦ ἀπαραγματεύσεις διὰ τὴν ἀγορὰν ὑπὸ τῶν Σοβίετ ἐτέρων ἐξ «Ολλανδικῶν σκαφῶν συνεχίζονται. Ήγοράσθησαν ἀπόμη παρὰ τῶν Σοβίετ καὶ τέσσαρες ἀποκινητοὶ σιδηραὶ Γερμανικαὶ φορτηγίδες, 3056 τόννων γυρός, αἴτινες καὶ παρελήφθησαν εἰς τὸ Ἀμβούργον, μετονομασθεῖσαι, ὡς ἔξεις:

Hamfelde	τ. γυρός	770 (τοῦ 1920)	εἰς	Lesnoi I.
Hohenfelde	>	804 (τοῦ 1920)	>	Lesnoi II.
Oldenfelde	>	776 (τοῦ 1920)	>	Lesnoi III.
Wulksfelde	>	706 (τοῦ 1921)	>	Lesnoi IV.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΓΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42-154

ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝΗΓΓΥΟΥΜΕΝΗ 8-15 σ.
ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΛΥΠΤΡΩΝ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ (FINS)

—ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝΗΓΓΥΟΥΜΕΝΗ 8-10 σ.

ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΕΡΘΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΛΟΓΟΥΡΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΤΥΠΕΡΘΕΡΜΩΝ ΑΤΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΑΒΕΗΤΑΣ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΕΑΚΥΣΜΟΥ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΥΔΑΤΟΣ κλπ.

"Εξηκολούθησαν έπισης αἱ παραλαβαὶ ὑπὸ τῶν Σοβιέτ διαιρόδων πλοίων ἐκ τῶν τελευταίων παρ' αὐτῶν ἀγορασθέντων, ἐγκατελεῖσθη δὲ ἡ ἀγορὰ τοῦ Νοβηγικοῦ *'Torsols'* 1946 τ. γκρός (τοῦ 1920). Οἱ "Ελλήνες ἐφοπλισταὶ εἰς οὐδεμίαν νέαν ἀγοράν προέβησαν. 'Υπὸ τῆς *'Kedhivial Mail'* τέλος, παρελήφθη καὶ τὸ τρίτον παρ' αὐτῆς ἀγορασθὲν σκάφος, τὸ μικρὸν 'Αγγλικὸν ἀτμόπλοιον *'Kyle Queen'*, μετονομασθὲν *'Abukir'*.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον εἶναι αἱ ἀκόλουθοι:

"Dovenden" Αγγλικόν, 1801 τ. γκρός, 8097 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1910, διὰ περὶ εἰχε προσφέρτως ἀγοράσθη παρ' "Αγγλιανῶν ἀντί 7500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Ρότερνταχ, δύο εἰρίσκετο παρωπλισμένον, ἀντὶ νὰ παρεληφθῇ, ὃς προωθεῖτο, εἰς τὸ "Αγγλικὸν σχέδιον *"Desalüssowas"—ναυπηγήσων*, ἐπανεπωλήθη παρὰ τῶν ἀγοραστῶν του εἰς "Ιταλοὺς πλοιοκτήτας πρὸς περιτέρῳ ἔκμετάλλευσιν ἀντὶ 9400 λιρῶν.

"Strand" Νορβηγικόν, 1854 τ. γκρός, 2950 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1918, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ "Οσλοῦ ἀντὶ 6500 λιρῶν παρίπου. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἦτο τὸ ἀλλοτε "Ελληνικὸν *"Παναγῆς Βαργωτῆς"*.

"Bromsgrove" Αγγλικόν, 1145 τ. γκρός, 2200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως μὲ σερδᾶς Νο 2 τοῦ 1931, ἡγοράσθη παρ' "Εσθονῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς 3000 λιρῶν.

"Levante" Ιταλικόν, 4265 τ. γκρός, 7800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1911, ἀργοῦσιν ἂντι εἰς "Αμετερνταμ ἀπὸ τῆς 30ῆς Απριλίου 1932 καὶ *"Orvieta"* Ιταλικόν 3567 τ. γκρός, 6300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1907, ἀργοῦσιν ἂντι εἰς Κωνοπολίου ἀπὸ Της Μαρτίου 1932, ἐπωλήθησαν εἰς "Ιταλικὸν ἔκτιρπτον πρὸς περιτέρῳ ἔκμετάλλευσιν ἀντὶ 16.000 λιρῶν δροῦ καὶ μετανομάσθησαν τὸ μὲν πρώτον *"Stella"*, τὸ δὲ δεύτερον *"Seleno"*.

"Sir Charles Orr" Αυστραλιανὸν μέτορας 215 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσως τοῦ 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

"Archmel" Αγγλικόν, 4574 τ. γκρός, 7500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1911, ἀργοῦσιν ἂντι εἰς "Αμετερνταμ ἀπὸ τῆς 30ῆς Απριλίου 1932 καὶ *"Orvieta"* Ιταλικόν 3567 τ. γκρός, 6300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1907, ἀργοῦσιν ἂντι εἰς Κωνοπολίου ἀπὸ Της Μαρτίου 1932, ἐπωλήθησαν εἰς "Ιταλικὸν ἔκτιρπτον πρὸς περιτέρῳ ἔκμετάλλευσιν ἀντὶ 16.000 λιρῶν δροῦ καὶ μετανομάσθησαν τὸ μὲν πρώτον *"Stella"*, τὸ δὲ δεύτερον *"Seleno"*.

"Levante" Ιταλικόν, 4265 τ. γκρός, 7800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1911, ἀργοῦσιν ἂντι εἰς "Αμετερνταμ ἀπὸ τῆς 30ῆς Απριλίου 1932 καὶ *"Orvieta"* Ιταλικόν 3567 τ. γκρός, 6300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1907, ἀργοῦσιν ἂντι εἰς Κωνοπολίου ἀπὸ Της Μαρτίου 1932, ἐπωλήθησαν εἰς "Ιταλικὸν ἔκτιρπτον πρὸς περιτέρῳ ἔκμετάλλευσιν ἀντὶ 16.000 λιρῶν δροῦ καὶ μετανομάσθησαν τὸ μὲν πρώτον *"Stella"*, τὸ δὲ δεύτερον *"Seleno"*.

"Sir Charles Orr" Αυστραλιανὸν μέτορας 215 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσως τοῦ 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

KHEDIVIAL MAIL LINE

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΕΔΙΒΙΕ

Νέα ἐβδομαδιαία ταχυτάτη γραμμὴ μεταξὺ Αλεξανδρείας—Πειραιῶς—Νεαπόλεως—Μασσαλίας καὶ τάναπαλιν, διὰ τῶν πολυτελῶν ύπερωκεανίων ἀτμοπλοίων τῆς

KHEDIVE ISMAIL MOHAMED ALI EL-KEBIR

Τόννων 12.000 ἕκαστον, ταχύτητος 17 μιλίων
ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΝΕΑΠΟΛΙΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Ἐκαστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ 10 π. μ. ἀκριβῶς. "Αφιέσις εἰς ΝΕΑΠΟΛΙΝ Κυριακὴν 6ην π. μ. "Αφιέσις εἰς ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Δευτέρᾳ 4 μ.μ.

KAT' ΕΥΘΕΙΑΝ ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

"Ἐκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 4 μ. μ. ἀκριβῶς. "Αφιέσις εἰς ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Δευτέρᾳ 6 π.μ.

Πρώτη ἀναχώρησις διὰ ΝΕΑΠΟΛΙΝ-ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ τὴν 31ην Μαΐου, ἡμέραν ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ, 10ην π. μ. ἀκριβῶς

Πρώτη ἀναχώρησις διὰ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ τὴν 8ην ΙΟΥΝΙΟΥ, ἡμέραν ΣΑΒΒΑΤΟΝ 4 μ. μ. ἀκριβῶς

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΔΕΛΦΟΙ ΜΑΡΙΝΟΙ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ : 'Οδὸς Αμερικῆς 2 Μέγαρον Μετοχ. Ταμείου, ἀριθ. 22-214

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ : 'Οδὸς Ρέπουλη 1-3, ἐναντὶ ἀποβάθρας Θρολογίου, ἀριθ. 41-235

εσωτερικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν Σοβιέτ ἀντὶ 7.200 λιρῶν.

«*Bafos*» Ολλανδικόν, 6192 τ. γκρός, 9070 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1917, διατέθον δὲ καὶ τινὰς ἐπὶ τοῦ καταστρόματός του θέσεις δι' ἐπιβάτας ἡγοράσθη παρὰ τὸν Σοβιέτ, ἀντὶ τιμῆς μηνή γνωσθείσης.

«*Dampen*» Νορβηγικόν, 2493 τ. γκρός, 4000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1922 καὶ «*Dampre*» Νορβηγικόν, 1931 τ. γκρός, 3300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1931, ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὰ Σοβιέτ ἀντὶ 32.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

"Ἐναντὶ τοῦ β'. 15θημέρου τοῦ 'Απριλίου, ζωηροτέρα ἐπεκράτησαν κίνησις εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν διαλύσεων κατὰ τὸ α'. 15θημέρου τοῦ Μαΐου, ὁρατομένη κυρίως εἰς τὴν ἀθράν ζῆτησιν παλαιάς χωρητικότητος ἀπὸ μέρους τῶν Ιταλῶν διαλυτῶν. Οἱ διαλυταὶ τῶν ὑπολείποντων χωρῶν προσβήτησαν εἰς οποραδικάς τινας ἀγορὰς πλοίων, ἔχησαν δὲ—ἰδίᾳ μάλιστα οἱ Ιταλοί, οἱ Ιάπωνες καὶ οἱ "Αγγλοί"—καὶ μερικά φορτία παλαιοῖς διλοιδοῖς ἀπὸ τὴν Βόρειον 'Αμερικήν. Κυριωτέρα πόλησις, ὑπῆρξε ἡ τοῦ 'Αγγλικοῦ ἐπιβιτηγοῦ ὑπερωκεανοῦ *"Melita"* 15.183 τ. γκρός (τοῦ 1918), ἡγοράσθησαν παρὰ τὸν Σοβιέτ 31.000 λιρῶν. Οἱ αὗτοι διαλυταὶ είχον ἀγοράσαι τὸν παρελθόντα Μάρτιον καὶ τὸ ἀδελφόν τοῦ *"Melita"*, λάδινον *"Minedesos"*, ἀντὶ 30.500 λιρῶν. Ελληνικά σκάφη δὲν ἐπωλήθησαν πρὸς διλοιδούς, μικρούτερος ἀριθμοῦς πλοίοις πλοιοκτήτων ἐπιδιώκων ν' ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὰ εἰς ξειράς του πολὺ παλαιά φορτηγά. Συνετάλεσαν εἰς τοῦτο ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ ἐκδηλωθεῖσας χαλάρωσις τῶν τιμῶν τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ διλοιδοῦ, ἀφ' ἑτέρου δὲ αἱ μη ἀριθμοὶ εἰσέστησαν καὶ συναλλαγματικαὶ δυσχέρειαι: διὰ τὴν ἐκσυγχρόνην ἀπὸ τὴν Ιταλικὴν χρηματαγορὰν τοῦ προζόντος τῆς πολιτείας.

"Ἐγνωμόνης ἀκόμη, διὰ οἱ "Αγγλοί" ἐφοπλισταὶ διέκινονται ἀπρόθυμοι διὰ τὴν συμπεισούχην τον εἰς τὸ σχέδιον «*Σικλύσεως—ναυπηγήσων*» καὶ διὰ τινὲς ἐξ αὐτῶν ἐξήγειραν πορά τοῦ *"Board of Trade"* τῶν διεῖσδικων νὰ ἀπαντωπολύσουν εἰς ἔνων εἰς διαλυτὰς μερικά πλοία, ἀτινὰ είχον προσβάτως ἀγοράσαι διὰ νὰ μετάσχουν τοῦ 'Αγγλικοῦ σχεδίου. Σπουδαιοτέρα ἀφορμὴ τῆς ὑποβοήτης τῶν ἀνωτέρω αἰτήσιων, είναι ἡ αὐκολούς ἐν τῷ ἀποτελειριθμένοις πληροφορίαις ικανωτέρων τιμῶν διαλυτῶν, ἔνωνται τῶν ἡγεμονίας προσφρομένων. Ταῦς υψηλοτέρας τιμᾶς διέδουν οἱ Ιταλοί διαλυταί, διέτι, συνεπειών τῶν περιορισμῶν τῆς ἐξαγορῆς συναλλαγμάτως, δὲ πωλῶν εἰς Ιταλούς τὸ οικάρος του ἀναμένει ἐπ' ἀκετόν τον ιστονέαν προσφορμής. Η πρώτη πόλησις εἰς ακάρφους προσοριζομένων νὰ διελυθεῖ, δέσσει τοῦ σχεδίου, ἐν 'Αγγλοι, ἢτο δὲ απὸ *"Dovenden"* Εἰχε τοῦτο ἡγοράσθη παρὰ "Αγγλοί" ἐφοπλιστῶν τὸν παρελθόντα *"Iancudrius"* ἀντὶ 7.500 λιρῶν καὶ ὑδη ἐπανεπωλήθη εἰς Ιταλούς πλοιοκτήτας ἀντὶ 9.400 λιρῶν, πρὸς διελύσιν, ἀφοῦ προηγουμένως ἐκτελέσῃ ὅλη ταῦτα διὰ λομόν τῶν ἀγοραστῶν του.

Αἱ πωλήσεις τοῦ α'. 15θημέρου τοῦ 'Απριλίου περιέλαβον 21 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 74.085 τόν. γκρός, ἀνήκοντα δὲ εἰς τὰς ἀκολούθους δικτύων σηματάς:

ΚΑΤΑΒΑΘΜΕΙΣΑΙ ΑΠΟΣΗΜΩΣΕΙΣ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΑΠΟΒΕΜΑΤΙΚΑ
ΛΙΡ. 36.000 000	ΛΙΡ. 15.000.000
BY APPOINTMENT	
"TZENEERAL,"	
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ	
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ—ΠΥΡΟΣ—ΖΩΗΣ	
ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ Τῷ 1885	
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ καὶ ΠΛΗΡΕΞΟΓΣΙΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	
"Ι.Δ.ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ," Α.Ε.	
ΑΘΗΝΑΙ—Παπαρήγοποδού 11α	
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—Νοταρά 95	
(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 21-741) (ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491)	
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ	
ΕΠΙ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ, ΕΝΟΙΚΙΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΕΠΙΠΛΩΝ,	
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ Κ.Α.Π.	
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΓΘΥΝΗΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ, ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΡΑΥΣΕΩΣ ΚΡΙΣΤΑΛΛΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΚΛΟΠΗΣ Κ.Α.Π.	
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ	

'Αγγλικά	ά)π	8	τόννων	γκρές	32.632
'Αμερικανικά	>	3	>	>	17.598
'Ιταλικά	>	2	>	>	10.098
Νορβηγικά	>	1	>	>	4.140
'Ισπανικά	>	3	>	>	3.056
Γαλλικά	>	2	>	>	2.752
Ρουμανικά	>	1	>	>	2.321
Κινεζικά	>	1	>	>	1.488
Σύνολον	>	21	>	>	74.085

"Ηγοράσθηκαν ταῦτα (έξαιρεσαν 3 μικρών πλευτῶν 3702 τ. γκρές, τῶν ἑποίων δύο ἔγγρασθη ἡ τιμὴ πωλήσεως) ἀντὶ 82.000 λιρῶν, 1.350.000 λέπ., 190.000 λιρατῶν, 119.500 πεστῶν καὶ 100.000 δολλαρίων, ἀπὸ διαλυτῆς ὅπεραν χωρῶν, ὡς ἔχει:

Διαλυταί	Πλοία	Τ.	γκρές	Τιμὴ εἰς £	Λοιπὰ νομίσματα
'Ιταλοί	8	47.882	52.700	190.000 λιράτ.	καὶ 100.000
'Ολλανδοί	1	6.103	10.750	—	[δολλάρια]
Κινέζοι	2	4.963	8.500	—	
'Αγγλοί	4	4.471	3.250	—	
Νορβηγοί	1	4.140	5.100	—	
'Ισπανοί	3	3.056	—	119.500 πεστῶν	
Ρουμάνοι	1	2.321	—	1.350.000 λέπ.	
Βίλγοι	1	1.149	1.700	—	
Σύνολον	21	74.085	82.000		

'Ιταλοί διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ 'Αγγλικὸν ὑπερικεάνιον «*Melita*» 15.183 τ. γκρές (τοῦ 1918) ἀντὶ 31.000 λιρῶν παραδοτέον εἰς Γλαυκόδην, «*Caid*» Γαλλικόν, 1603 τ. γκρές (τοῦ 1905) ἀντὶ 190.000 φρ., «*Padilla*» Ἀμερικανικόν, 2054 τ. γκρές (τοῦ 1918) ἀντὶ 3200 λιρῶν, παραδοτέον εἰς ὄντα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας καὶ «*Fede*» Ιταλικόν, τ. γκρές 3911 (τοῦ 1901) ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 5000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε πολυθῆ τὸν Πούλιον τοῦ 1913, μὲν παράδοσιν εἰς τὴν 'Αμερικάν καὶ μὲ σερ-εῖς No 3, ἀντὶ 29.000 λιρῶν. 'Ηγοράσθησαν ἐπίσης παρ' Ιταλῶν διαλυτῶν τὸ 'Αγγλικόν ἀ)π «*Kumasián*» 3400 τ. γκρές (τοῦ 1905) ἀντὶ τιμῆς 5.500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Ρόττερνταμ μετά τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ὄποιος ἀποτέλεσμας ταξιδίου τού, τὸ 'Αγγλικόν φορτηγὸν γραμμῆς «*Desio*» 6187 τ. γκρές (τοῦ 1921) ἀντὶ 8000 λιρῶν περίπου, ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται μὲ ζημιάς καὶ τὰ 'Αμερικανικὰ φορτηγά «*Mantana*» καὶ «*Montauk*», ἀ-

δελφὰ σκάφη, ναυπηγηθέντα ἀμφότερα τὸ 1919 καὶ 7772 τ. γκρές Εκατοντῶν. Τὰ πλέον ταῦτα ἥγοράσθησαν ἀντὶ 50.000 δολλαρίων Ἑκατοντῶν καὶ παραλαμβανόμενα εἰς Βόρ. Ἀμερικήν θά κατευθυνθεῖσαν εἰς τὴν 'Ιταλίαν μὲ φορτίον παλαιοσιδήρου.

Κινέζοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὰ ἀ)π «*Forafric*» 'Αγγλικόν, 3475 τ. γκρές (τοῦ 1909) ἀντὶ 8500 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Χόγκ-Κέγκ, «*To Chu Kung*» Κινεζικόν, 1488 τ. γκρές τοῦ (1895) ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης.

'Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὰ ἀ)π «*Levante*» 878 τ. γκρές (τοῦ 1886) καὶ «*Lulio*» 653 τ. γκρές (τοῦ 1870) ἀντὶ τιμῆς 55.000 πεστῶν καὶ τὰ δύο καὶ «*Frumiz*» Ισπανικόν ἐπίσης, 1521 τ. γκρές (τοῦ 1878) ἀντὶ 64.500 πεστῶν.

'Αγγλοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ ἐπιβατηγόν ἀ)π «*Port Royal*» 1258 τ. γκρές (τοῦ 1903) ἀντὶ 2000 λιρῶν καὶ τὸ εἰδηρούν Ισπανικόν «*Oaklands*» 999 τ. γκρές (τοῦ 1876) ἀντὶ 1270 λιρῶν. 'Ηγόρασαν ἐπίσης καὶ τὰ μικρὰ 'Αγγλικὰ ἀτρόπλοια «*Ronan*» 1153 τ. γκρές (τοῦ 1898) καὶ «*Sliieve Bawn*» 1061 τ. γκρές (τοῦ 1905) ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης.

Βέλγοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ Γαλλικόν ἀ)π «*Ville de Cassis*» 1149 τ. γκρές (τοῦ 1905) ἀντὶ 1700 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὴν 'Αμερικάν.

Ρουμάνοι διαλυταὶ ἡγόρασαν καὶ θά διαλύσουν εἰς τὴν Βρατλαντ. Ρουμανικόν ἀ)π «*Dobrogea*» 2321 τ. γκρές (τοῦ 1897) ἀντὶ 1.350.000 λέπ., ὡς τοις 2850 λιρῶν περίπου.

'Ολλανδοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν ἀντὶ 10.750 λιρῶν τὸ 'Αγγλικόν φορτηγόν λαϊνερ «*Patuca*» 6103 τ. γκρές (τοῦ 1913), μὲ παραλαβὴν ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται πορωπλοῖσμένων εἰς τὸ Σουάν καὶ Νοεβηγοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν καὶ θά διαλύσουν εἰς τὰ ἔργοστάσια τῆς Βορείου Νορβηγίας τὸ ἀ)π «*Friihjof Eide*» Νορβηγικόν, 4140 τ. γκρές καὶ ναυπηγήσεως 1905. 'Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του είναι 5.100 λιραί.

Ναυτικαὶ Δίκαι

— 'Η ἀπόφασις διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ ναύλου τοῦ ἀ)π «*Γέρω—Καρροῦ*».

Εἰς οικτὸν συνεδριάσων ἐξεδικάσθη τὴν πρώτην ἔρδομάδα τοῦ 'Απριλίου ἐνώπιον τῶν 'Αγγλοικῶν δικαιοτητῶν ἡ ἀγωγὴ τῶν ιδιοκτητῶν τοῦ φορτηγοῦ «*Γέρω—Καρροῦ*» ἐναντίον τῶν δισφαλιστῶν τοῦ ναύλου, δοτὶς ἀπωλέσθη συνεπείξ ναυαγίου τοῦ σκάφους. Τὴν διαδικασίαν τῶν πρώτων

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

78 BURY COURT LONDON E.C. 3

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΕΟΛΟΝΕΝΤΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

Brokers for the Sale, Purchase and Chartering
of Steamers e.t.c.

"SOTORGFLOT,,

ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΓΙΑΦΦΑΝ,
ΠΟΡΤ - ΣΑΤ'Δ

Α)Π ·FRANZ MERING· 17 ΜΑΪΟΥ
Α)Π ·TCHITCHERIN· 31 ΜΑΪΟΥ

ΔΙΑ ΣΜΥΡΝΗΝ [ΘΕΣ]ΚΗΝ]
ΚΩΝΙΛΙΝ, ΟΔΗΣΣΟΝ.

Α)Π ·FRANZ MERING· 25 ΜΑΪΟΥ
Α)Π ·TCHITCHERIN· 8 ΙΟΥΝΙΟΥ

Δεχόμενα ΕΠΙΒΑΤΑΣ καὶ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Γενικοὶ Πράκτορες: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·Ι'ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. Μέγ. Σπυράκη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 41331-41332

για μεριδών της δύο καινής αναγράφουμεν πιο το τελευταίο των «Ναυτικών Χρωτικών» της 15ης Απριλίου. Οι έναγόντες πλοιοκτήταις υπεστήθησαν, δις: τό πλοιόν των απέδην *Total loss*. Λόγω των έκτεταμένων ζημιών, πού υπέστη έκανε της προσαραγμένων του είς τον πορθμόν του Μαξαλάνου, δύναν κατηγορηθείστο κανόνι έπειτα από Μοντεβίδεο είς Χιλήν πρός φόρτωσιν. Ο ναυλός του είχεν άσφαλτοι ή αντί 9000 λιτρών, έκα των δροσών τημήμα 4000 λιτρών είχε καλυπτότερο από την ίδη έκταση μεριδών ασφαλιστικήν έταιριαν *London & Scottish Assurance Corporation, Ltd.*, ταῦ Λογδίγους.

Κατεστάθη εἰς τὸ δικαιοστήριον, ἀναφορικῶς πρέσ τὴν δῆλην ὑπόθεσιν, ἐπεὶ δὲ πλοιάρχος εἶχε συμφωνήσει μετὰ τῶν νυκτιγοσσωτῶν, ὅπως πληρωθεῖν εῖτοι 6000 λίρας διὰ οὐσιών καὶ ἑτέρας 4000 λίρας, κατόπιν διαιτηγίας, ἐκνὰ κατώρθωνταν νὰ ἀνελκύσουν καὶ ρυμουλκήσουν τὸ πλεῖον εἰς *Magallanes*. Ηράκυτος ἡ νυκτιγοσσεία εἰσίθην ὑπὲπιτοχίος, ἐπειδὴ ὅμως διαπολιορθήθη τὸ οὐσιώτα τοῦ τὸν ἐπισκοπήν θέλειν περάβαντον τὴν δῆλην τοῦ πλοίου κατὰ 2000 λίρας, ἔγκατελείθην τοῦτο εἰς τοὺς νυκτιγοσσωτας. Οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτῆται καὶ εἰ ἐναγόμενος ἀσφαλισταῖς ὑπεστήριξαν τὰς ἀπόψεις τῶν διὰ οὐερᾶς δῆλης ἐπιχειρημάτων, ὡς ἀνεγράψημεν εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιηνῆς 'Απριλίου, τὸ εὖ δικαιοτήριον ἀπεψυλάχθη νὰ ἔκδοσῃ τὴν ἀπόφασιν του, ἀφοῦ προγεγενμένως ἤκουεις τὰς μαρτυρίες διαφόρων τεχνικῶν, οἵτινες ἀνέπιεν τὰς γνώμος των περὶ τῆς Συνατέτητος ἐκτατέσσεων τῶν ἀπισκοπῶν εἰς 'Αγγλίαν ἢ Κόντινεντ καὶ τῆς διαπολικῆς τοῦ κόστους μεταξύ 'Αργεντινῆς καὶ Εὐρώπης.

Κατά τάξ έδω τελευταίας πρό της ἐκδόσεως της ἀποφάσεως συναδρίσεις ἔγιναν μεταξύ τοῦ ἀγροτικοῦ και τοῦ πανεπιστήμου, οἱ κ. κ. *Bartlett* και *Swinson*. 'Ο πρώτος, ἀνχολούμανος μὲν ὥστε παραληγεῖσας ἀμφοτέρους, κατέθεσεν, διὸ ἡ πραγματικὴ ἀξία τοῦ φορτηγοῦ «Γέρω—Καρρᾶς» τὸ 1930 εἰς *Magallanes* ἦτο 13,000 λίραι, ἀλλ' ἐὰν ἴστολείτο σίς τὴν Εὐρώπην πρός διελύσιν δὲν 0' ἀπέφερε πάρα τῶν 5000 λιρῶν. 'Ο δεύτερος ἴστονειν διὸ ἐὰν τὸ σκάφος ἐπισκευάζετο τὸ 1931 εἰς τὸ Ρότερνταμ, θὰ εὑρισκει καλῶν ναῦλον διὰ μεταφοράν γαιανθράκων σίς τὸ Πλέττ, μολονότι ἐδέχθη, διὸ παλλὰ αὐτὸν ἵσαν πανεπιστήμουν τὴν ἐπούλην ἐκείνην.

Όμως λέγεται κατόπιν ότι συνήγορος των άσφαλτιστών ήπειστηρίξας, διτο οι έναγοντας έσφαλον έγκαταλείψαντες τό ακάρος των, διτο έπρεπε νά τό έπισκευασθον, θίδοντες μάλιστα τήν προτίμοσιν των, σύχι εἰς τόν πληγούστερον, ἀλλ' εἰς τόν εὐθυγάτερον λιμένα έπισκευασθον και διτο ούδελως έζητο μιθόθεαν, Σάτοι Ἰναντι ἀπατήσασιν 8860 λιτρών τῶν ναυαγοστον, έπιληρθησαν ἀπό τούς άσφαλτιστάς τού ακάρους 30.000 λιρας και τά 1538 λιτρών έξερά του διτο θύμοντακά.

Ο διακατέχει κ. Porter έδεικνε την απόφασίν του την 30ήν Απριλίου προτάξεις μακροσύνελές συνεπτικών, εἰς τό διπλον ἀνάλυσις λεπτομερεστικῶν την διληγην ὑπόθεσιν και τὰ διατοπωθέντα κατά τὴν διαδικασίαν ἐπ.χειρῆς μετα ταν ἀντιδικών. Ή θέσις τοῦ διοι ζητήματος—εἶπεν—δηγκισται εἰς τὸν ἄλλον η ἔμπατάλεψί του πλούσον ητο δικαιολογηματικήν, ὡς περάγωγος διληγην ὑπόπτης. Επι τοῦ διπλον αὐτὸν ἀπέβη ο "Αλυκας δικαιούς. Διτι

διλειχή ἀπόλειτα δὲν προσήλθεν ἀπὸ κινδύνους θαλάσσης, διότι τὸ οκάφος δι-
νειλαίσθυτο καὶ ἐρρυμούλακήθη εἰς *Magallanes*, ἀλλ᾽ ὅτι ἡ παράγωγος ἀ-
λική ἀπόλειτα ωφεῖται εἰς τὸ γῆγηγέν—κατά τοὺς πλοιοκτήτας—καθα-
τῶν ἀποτελεῖται.

Απομένει νά καθορισθή άκομη κατά πόσους έδικτοι οι λογογράφοι ή έγκαταλειψίες τού σκάφους, καθ' ότι χρόνον έδειχνη ή πρός τούς ασφαλιστάς τού πλοίους είδοποιήσεις. "Επ' αυτού δικιαστής φρονεῖ άδιστακτως, ίστος ή πρέπει προς ακίνητη έγκαταλειψίας δεν έδικτοι οι λογογράφοι. Η είδοποιήσης—είπε—έδειχνη έκ λόγων προσώπους και ούχι διότι το «Γέρων-Καρράρος» είχεν αποδῆξιλακή απώλεια. Η είδοποιήσης περὶ έγκαταλειψίων έπειτα πρότεινε νά διεθίζη, μένον δεκατού το πλοίον έργο υμουσικήθη εἰς: *Magallanes* τήν 18ην Δεκαεμβρίου 1931. "Ενας συντετός πλοιοκτήτης, έτονός ονειν δικιαστής, θα προστίμα τήν έπισκευήν τού πλοίου τιν εἰς Εύρωπην, διότι θα έστειλετο ακίνητη συντομώτερον και εύθυγρότερον. Ή διλη δηλαδή προσωρινή, ιπποκαυούν εἰς *Magallanes*, τερζίους εἰς Εύρωπην και δριστικών έπισκευαδύν εἰς "Αγγλίαν η Κόντινεντ ή πελογισθή ήπο των έναγκάντων εἰς 21.160 λίρας, ίσμος δέ μετατής έπαναρδού τού σκάφους εἰς Νότιους Αμερικήν εἰς 24.391 λίρας. Άλι έπισκευαδύν εἰς Μοντεβίδεο θα έκστατίζεται, άντιθέτως, 27.693 λίρας.

Κατὰ ταῦτα, εἰς οὐδεμίαν τῶν ἀνθετέρων περιπτώσεων ἐδίκαιοι λέγεται τὸ πασάγματον ὅληνθε ἀποδεῖται.

Ωρ πρές την ἀπάκτισην ταῦν ἐγγατικῶν ἔξιδων, ἐγχρητάτῳ οὐ πληρωμῇ των ἑτοῖ μὲν ἡ ἐργασία ἀπέβλεπεν εἰς τὴν διάσωσιν τοῦ ναύλου. Η ἀσφαλεία τοῦ ναύλου—εἶπεν ὁ δικαιαστής—ἐκπλύπετε τοὺς κινδύνους θαλάσσης διὰ τὸ ταξίδιον Χίλαρη—Εὔρωπη, δὲ ναῦλος ἀπωλέσθη εὗθὺς ὡς ἐσφυκείτο τὸ σκάφος, τόσοις θαῦτα ἡτοῖ ἀδύνατον εἰς τοῦτο νὰ ἐπικουευθῇ τόσον ἐγκαίρως, ώστε νὰ συμπληρώσῃ τὸ ταξίδιόν του. Ἀπωλεόθη δέ, δὲ ναῦλος εὗθὺς ἐξ αρχῆς καὶ οὐδεμία ἐργασία ἀναλήψθη πρές διάσωσί του. Συνεπώς δὲ ναῦλος δὲ οὐδεμίας διαπάνης ἐπειδερύθη. Οἱ πλειοκιθαῖς εἰχον λάβει ήδη ἀπὸ τὰς ἀσφαλείας τοῦ σκάφους 1528 λίτρας δὲ ἐργατικά καὶ οὐδεμίαν ἀλληγορικής πατήσεως ήδηντανο νὰ ἔμεινον. Καταλήγουν δὲ "Αγγλος δικαιαστής ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν ἡδηντανο πλειοκιθαῖς, εἰς βάσος τῶν δημοσίων κατελάβεις τὰ ἔξιδα τῆς δίκης.

- Τὸ προνόμιον τῶν μισθῶν πλοιάρχου καὶ πληρώματος ἐπὶ Ἀγγλικῶν πλοίων

ΕΡΩΤΑΤΑΙ : 'Εάν κατά τὸν Ἀγγλικέν Νέμον ἐπὶ πλοίου φέροντος Ἀγγλικῶν συμβίων τὸ πλήρωμα καὶ δὲ πλοίαρχος ἔχουσι προνέμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲ' ἀπαντάς τοὺς μισθώντας τους, προτιμώμενοι τῆς ναυτικῆς ὄποιηκαν καὶ δηοία ἡ οἰστρὰ κατατάξως τῶν προνεμίων τούτων;

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ : Ἀπὸ παλαιστάτων χρόνων, αἱ ναυτικαὶ θεομοθεσίαι ἀνέγνωρίσαν καὶ κατέταξαν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν πρενεύμων καὶ τὸ προ-
νόμιον τοῦ πληρωματος ἐπὶ τῷ πλεῖστῳ τῷ ἕποισαν ἀποτελεῖ τὴν κατιωτά-

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΔΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΖΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

THÉ SOCIÉTÉ D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαι ἔκτος συναγωνισμοῦ

Ἄνδρακευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

ρων διασφάλισιν και ἄγγυόσιν τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. "Ils Consolato del Mare, Κεφάλαια 13, 18, 94, 113, 148 και 182. Pardessus: Collection des lois Maritimes antérieures au XVIII^e siècle, Τόμος 2ος. Τὸ Ἀγγλικὸν Δικαιον ὅπα τῶν παραλλήλως πρὸς τὸ γραπτὸν Νόμον (Statute law) ὑψιταρέμων και ἰσχύντων ἀγράφων τοῦ Νόμου (Common law, Equity, law Merchant, Maritime law) και τῆς νομολογικῆς ἐφαρμογῆς τούτων (Case law) ἔχοντας ὑποχρεωτικὴν ἰσχὺν νόμου, οὐχὶ ὡς ἀπλῆς ἐπιδιογθανῆν και συμβουλευτικὴν (σαχῶν) (Sir T. E. Holland: Jurisprudence, ἑκδ. 12η Κεφ. V, σελ. 68. Sir Frederick Pollock: First Book of Jurisprudence, ἑκδ. 4η, Κεφ. VI, σελ. 319 και ἐπ. Sir William Markby: Elements of English Law, § 91 και ἐπ. Austin: Jurisprudence, Part II, Lecture XXIX, Geldart, Elements of English Law, σελ. 16). πλειάληπτη και ἀναγόρεις τῆς ὑπερείης τοῦ πληρώματος ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν τῷ ἀγγλικῷ δικαίῳ, και τὴν προτίμησιν τούτου ἔναντι τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης. Κυρίως δὲ ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ προνομίου τούτου ὑφείλεται εἰς τὸ Δικαστήριον τοῦ Ναυτικοῦ (Admiralty Court) συσταθὲν μεταξὺ τοῦ 1810—1851 ἐπὶ διοικείας 'Εθνικοῦ πλοίου και αὐτούμενον ἐπὶ τῆς πορφῆν τοῦ Τμήματος Ναυαρχίου τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου (Admiralty Division of the High Court of Justice) ἢν, ἔπειτα αὐτῷ τοῦ Νόμος Judicature Acts τοῦ 1872—1875.

Τὰ κάτωθι: ἀποσπάσματος ἀποφάσεων ἔχουσιν ἰσχὺν νόμου (ἴδε ἀνωτέρω) καταδεικνύουσιν οικανῆς τῆς πληρῆς καθιέρωσιν τοῦ ὡς εἰρηνικοῦ θεοροῦ και τὴν προτίμησιν τοῦ ναυτικοῦ προνομίου τοῦ πληρώματος ἔναντι τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης.

'Απόφασις ἐπὶ ὑποθέσεως «the Great Eastern Steamship Co. (5 Aspinall's Maritime Law Cases 511).

"Δικαστής Lush διεκθείει, διτοι οἱ ἀνάγοντες ἀνδρεῖς τοῦ πληρώματος ἀνακαίσιον μισθῶν ἔξεδων ἀπόφασιν ἐν ἡ ἀδηλούτῳ «ὅτι τὸ πληρώματα εἰχει δικαιωμα προνομίου ἐπὶ τοῦ πλοίου και τοῦ προϊόντος τῆς πωλήσεως του διὰ τοὺς μισθῶν του και ἔξοδο τοῦ προτιμήμενον πάσης ὑποθήκης και οἰσιδήποτε δάραρις και ὅτι τὸ πληρώμα ἡτο ἀλειμμένον νά ταχινός τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προνομίου διὰ τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου εἰς περιπτώσιν, καθὶ ἦν ἡ πώλησις δὲν ἔθελε διεκαχθῆ μετά τῆς δεσύσης ἐπιμελείας».

'Απόφασις ἐπὶ ὑποθέσεως ἀπ' «Neptune» (I Haggard's Admiralty Cases, 227).

"Ο Δέρδος Stowell (δικαστής) ἐν σχέσι μὲ τὴν ἔκτασιν τοῦ προνομίου τούτου ὥρισεν.

«'Από πάσης ἀπόφασες δημοσίᾳς τάξεως και εὐχερείᾳς δὲν δύναται νά υπάρχῃ ἀμφιβολίᾳ διτοι δὲ περὶ μισθῶν κανόνων δέχεται τὸ πλεονέκτημα, διτοι ἀδράτεται ἐπὶ φανερωτάτων διδεσμών. 'Αλλὰ ἔξεστάσαι τὸ πρᾶγμα και ἀπό ἀπόφασις τῶν γυμνοτέρων ἀρχῶν τοῦ εἰς τοῦτο ἀναφερομένου δικαιου, ἡ ὑποχρέωσις καλύπτει: διλέκτηρον τοῦ πλοίου—τίσον ἐν τριήμα δοσεν και ἔτερον και οὐδὲν τημῆμα πλέον τοῦ ἑταῖρου μὲ τὸ προνόμιον τοῦ ναυτικοῦ. Μέρος τοῦ πλοίου ἀποχωρισθεῖν τούτου ὑπὸ τῆς τρικυμίας δὲν ἀπαλλάσσεται ἐκ τῶν γεγονότος τούτου ἀπὸ τοῦ προνομίου. 'Εσσον ἀνακτηθῆ, ἀνακτᾶται ὡς μέρος τῆς ἀρχικῆς ἄγγυόσεως τῆς δεσύσης εἰς τὸν ναυτικόν».

'Απόφασις ὑποθέσεως ἀπ' «Linda Flor» (Swabey's Reports 309).

"Ο Δέρδος Lushingon (δικαστής) εἶπεν.

«Σημφωνῶ πρὸς τὴν γνώμην ταῦτην και τοῦτο πράττω ἵδιως διὰ τεὺς δένης λόγους. Διότι κατὰ τὸ ναυτικὸν δίκαιον τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν δένην (κρατῶν) δι ναυτικός κάκτηται προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τοὺς μισθῶν του κατὰ τοῦ κυρίου τοῦ πλοίου.....».

Τὸ χωρίον τοῦτο τῆς ἀπόφασεως ἀνέφερεν ἐγκρίνων πλήρως τοῦτο δι τὸν Σέρ

Robert Philimore μετέπειτα Λόρδος Philimore ἐν τῇ ἀποφάσει του ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἀπ' «Elin» (Ide Probate Division Reports, page 46).

Οι δοκιμώτεροι τῶν "Ἀγγλων νομικῶν συγγραφέων ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ δικαιου διδάσκουσι τὰ αὐτά. Οὕτω δι MacLachlan (MacLachlan's Merchant Shipping, 7η έκδοσις) σελ. 155. «Τὸ πληρώμα κάκτηται προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου και τοῦ ναύλου διὰ τοὺς μισθῶν του», και ἐν σελ. 185. «Τὸ μέσον θεραπείας, διπερ διδάσκεται εἰς τὸ πληρώμα διὰ τὴν ἐπιδίωξιν τῶν μισθῶν ἀπαιτήσεων του συνιστάται εἰτε εἰτε η εἰτε διαδικασίαν κατὰ τοῦ πλοίου ἐνώπιον παντὸς δικαστηρίου ἔχοντος Ναυαρχικῆς ὑποθέσηται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν (ἐφαρμογῆς) τοῦ προνομίου, διπερ κάκτηται τὸ πληρώμα ἀναφορικῶς πρὸς τοὺς μισθῶν του δυνάμεις τοῦ ναυτικοῦ δικαιου».

Ἐν Roscoe's, Admiralty Practice 4η ἑκ. σελ. 253 διαλαμβάνονται τὰ ἔξιδη:

«Τὸ τὸ πληρώματα και τὸ πλοίαρχος κάκτηται προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου και τοῦ ναύλου διὰ τοὺς μισθῶν των, διπερ πιονόμιον πηγάδεις εὐχὶ ἐκ συμβάσεως ἀλλὰ ἐκ τῶν παρασχεθεισῶν ὑπηρεσιῶν».

2.—Ἐνῷ τὸ προνόμιον τοῦ πληρώματος, δι τὸ ἐρρεθή, στηρίζεται ἐπὶ τοῦ παλαιότατού ἀγράφου Νόμου τοῦ Law Maritime τὸ προνόμιον τοῦ πλοίαρχου διὰ τοὺς μισθῶν του εἰτε μεταγενέστερον ζημιούργημα και στηρίζεται μερικῶς ἐπὶ πράξεως τῆς Νομοθετικῆς 'Εξουσίας, μερικῶς δὲ ἐπὶ τοῦ ἀγράφου ναυτικοῦ δικαιου. Δυνάμεις τοῦ ἀρθρου 167 ἐδ. I τοῦ Νόμου περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1894 (Merchant Shipping Act. 1894) δι πλοίαρχος ἀποκτά τὰ αὐτὰ προνόμια, δικαιώματα και μέσα θεραπείας ἐν σχέσει τοῦ τοῦ μισθῶν του, τὰ δησια ἔχειται και τὸ πληρώμα. Τὸ ἀρθρον τοῦτο ἔχει ὡς ἔξιδη:

"Ἄρθρον 167 (I).—«Ο πλοίαρχος πλοίου τινές ἔχει, καθὶ δοσεν τὸ διπτέρειον ἡ περίπτωσις, τὰ αὐτὰ δικαιώματα, προνόμια και μέσα θεραπείας διὰ τὴν ἐπιδίωξιν (εἰσοραξίν) τοῦ μισθῶν του, τὰ δησια ἔχειται τὸ πληρώμα μημερώνως τῷ παρόντι: Νόμοι, ἡ συμφώνως οιφθῆση Νόμοι ἡ συμβάσεις».

Ἐκ τούτου συνέπειται, διτοι τὸ προνόμιον τοῦ πλοίαρχου ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὴν πληρωμήν τῶν μισθῶν του προτιμᾶται τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης καιτ' ἀναλογίαν πρέπει τὰ κρατοῦνται ἐπὶ τῶν προνομίων τοῦ πληρώματος. Πλήγη δημος δι τοῦ 1894 και εἰδικότερον τὸ ἀρθρον 167 (I) τοῦ Νό-

ΤΗΛΕΦ. 38930

15319 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

LAMBERT BROTHERS

LONDON E.C. 3.

LIMITED

COAL

SALE & PURCHASE

OIL

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

Also at

CARDIFF: The Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

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

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

POR-SAID

SUEZ

PERIM

BOMBAY

COLOMBO

ISTANBUL

SINGAPORE

ZONGULDAK

BATAVIA

FAYAL-AZORES

ST. LUCIA

LAS PALMAS

ST. THOMAS

ST. VINCENT CV.

BERMUDA

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C.

μου τούτου δραστηριότητας και άναφέρεται εἰς τάς ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου κατά τοῦ πλοιοκτήτου και τῆς παριουσίας τοῦ πλοιοκτήτου. Δύναται δημιουργεῖν δύναται τὴν τὸν πληρώματος σύντα τὴν σχέσιν αὐτοῦ πρός τοῦτο. Δεδομένου ἐάν δὲ πλοιάρχος ἔχει καὶ υποχρέωσιν ἀπαντάνει τοῦ πληρώματος, δημος καταδάλη αὐτῷ τοὺς μισθοὺς του, ἢ ἀπαιτήσεις τοῦ πληρώματος κατά τοῦ πλοίου δέν νὰ προστιθέται τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ πλοιάρχου διὰ τὸν μισθούς καὶ ἔξοδα του. Τοῦτο συχνός καταδέκτηνται ἐκ τῆς ἀποφάσεως εἰς τὴν ὑπέθεσιν τοῦ ἀποφάσεως τοῦ *Salacia*. ("Ibs προσγονόμαντα γνωμοδοτήσεως ταύτης. *Lushington's Admiralty Court* εἰν σελ. 547).

...Τὸ πρῶτον ζήτημα τὸ δύοδον δέν νὰ κριθῇ εἶναι ἡ ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου ἵνα πληρωθῇ συμμάρτυρος μετά τοῦ πληρώματος. Δύναται εἶναι οἱ λόγοι: ἐφ' ὁν ἐβοσισθῆ ἡ ἀπαιτήσεις. 'Ο πρῶτος ἀναφέρεται εἰς τὸ 1910ν ἄριθμο, τοῦ Νόμου περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας' τοῦ 1854 (ῆδη ἀριθμ. 167 τοῦ Νόμου περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1894), τὸ δύοτον δέρζει διὰ τὸ πλοιάρχου ἔχει τὰ αὐτὰ δικαιωμάτων, προνόμων καὶ μέσω θεραπείας, διὰ τὴν ἀνάκτησιν (εἰσπραξίαν) τοῦ μισθοῦ του, τὰ δέπτα ἔχει τὸ πλήρωμα διὰ τὴν ἀνάκτησιν (εἰσπραξίαν) τῶν μισθῶν του. 'Αλλὰ είμαται τῆς γνώμης διὰ τὸ δύοτον ἀπονομηθὲν δικαιώματος εἰς τοὺς πλοιάρχους ἀπεσκόπει εἰς τὴν σχέσιν τῶν ἀπαιτήσεων των κατά τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῆς παριουσίας τῶν πλοιοκτητῶν καὶ διὰ τὸν μισθό του. 'Οτι τὸ πλήρωμα δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τοὺς μισθούς του κατά προτεραιότητα τῶν εἰς τὸν πλοιάρχους διφαιλεμένων εἶναι καθιερώμενος κανόνης καὶ τόσον παλαιότερος δέν γνωρίζει τὴν πηγήν του, καὶ τούτων οικτωνούς δέν θὰ ἥτο ἀδικον, φρονῶ, νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸν πλοιάρχουν νὰ πληρωθῇ ἀπὸ ζημιά τοῦ πληρώματος ἐκ νεφαλίων, ἀπὸ τοῦ δύοτον τοῦτο ἔχει δικαιώματος προνομίου. ('Ο δεύτερος δέρζει ἀναφέρεται ἀπλῶς εἰς πληρωμάτων γενομένας ἐν εἴδει προκαταβολῆς μισθῶν').

3.—Χρονικός περιορισμός τῶν προνομίων τούτων κατά τὰ ἄνε 'Ελλαδικρατεύματα (πρεδ. ἀριθμ. 39, β, τοῦ 'Ελληνικοῦ Εμπορικοῦ Νόμου) δέν διφέρεται ἐν τῷ 'Αγγλικῷ δικαιώματι, εἰρήνη μάρον καθ' δύον αἱ ἀπαιτήσεις ἔχουσιν ὑποδλήθη ἐις τὰς γενικώτερον περὶ παραγραφῆς ἀπαιτήσεων ισχουσάς διατάξεις τῶν 'Αγγλικῶν Νόμων. Συνεπὸς ἀπαντεῖς αἱ διφαιλεμένοι κατά τὸν τελευταῖον δισπλάσιον εἰς τὸ πλήρωμα καὶ πλοιάρχουν μισθοὶ ἀπολαμβάνουν τοῦ ὡς ἀναντικεῖ προνομίου.

4.—'Εάν καὶ ἐφ' δύον διὰ τὴν ἀνάσκησιν τοῦ προνομίων τοῦτο δικαιώματος διπλαρχοῦ καὶ τὸ πλήρωμα ὑπέστησαν νομίμως δικαιοτικὰ ἔξοδα δρόθινα εἶναι καὶ δικαιον, δημος πετά, ἀπειλέποντα εἰς τὴν κατοχύρωσιν καὶ ἀνάσκησιν τοῦ προνομίου αὐτοῦ διπλαρχοῦ διὰ τὴν σκέψην καὶ διένεργεις του καὶ πληρωθῆσαι δημος καὶ εἰς τὴν αὐτὴν τάξιν μετά τοῦ προνομίου. Τὸ φ. τιθέσθων θὰ ἀνέτρεπε τὸν σκόπον καὶ τὴν ἀρχήν τοῦ προνομίου καὶ θὰ ἀπετάξεις ἔμμεσον ἀρχηγὸν αὐτοῦ. 'Η ἀρχή διὰ τὰ δικαιοτικὰ

ταῦτα ἔξοδα κατατάσσονται δημος μετά τῶν μισθῶν τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος εὑρητα: καθιερώμενη ἐν τῇ κάτωθι ἀποφάσει.

·Απόφασις ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἀποφάσεως τοῦ *Immacolata Concezione* (1883), 9 Probate Division Reports σελ. 37 ἐν σελ. 43

Δικαιοστής Butt.—"Οσεν ἀφορῇ τὰ δικαιοτικὰ ἔξοδα διὰ τὰς ὑπὸ κρίσιν ἀπαιτήσεις (ἥτοι ἀπαιτήσεις ἐκ μισθῶν, ἐξελῶν, ἐφοδίων, κλπ.) δι' ἑκάστην ἀγωγῆν ἡ ἀπόφασις θὰ περιλαμβάνῃ δικαιοτικὰ ἔξοδα καὶ δι' ἑκάστην περίπτωσιν ταῦτα (τὰ δικ. ἔξοδα) θὰ κατατάσσονται εἰς τὴν αὐτὴν σειράν μετά τῆς ἀπαιτήσεως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀγωγῆς διὰ μισθούς δέν νὰ καταταχθῶσι ταῦτα δημος μετ' ἑκάστου διπερ θὰ δινεμάσω τὸ καλλίτερον μέρος τῆς ἀπαιτήσεως, ήτοι μετά τῶν μισθῶν τῶν διφαιλεμένων κατά τὴν Σαν 'Απριλίου (σημ. ζηλ., τῶν μισθῶν τῶν διφαιλεμένων διὰ τὴν παλαιοτέραν τῶν διφαιλεμένων).

Κατ' ἀκολούθιαν τῶν ἀνώ συνεφίζουν γνωμοδοτῶ, διτις συμφώνως πρές τὰ 'Αγγλικά νόμιμα ἐπὶ πλοίου φέροντος τὴν 'Αγγλικὴν σημαίαν ἀπαντεῖς οἱ μισθοὶ τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοιάρχου εἶναι προνομίακοι ἐπὶ τοῦ πλοίου, προτιμώμενοι τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης. Προηγούνται δημος κατὰ τὰς εἰς μισθοὶ τοῦ πληρώματος καὶ ἔπειτα τούτοις οἱ μισθοὶ τοῦ πλοιάρχου. Τὰ τοχέντα γενόμενα δικαιοτικὰ ἔξοδα διὰ τὴν ἀνάσκησιν τῶν προνομίων πετύπτωσι τούτων ἀπαιτήσεων ἀπολαμβάνουσι τοῦ αὐτοῦ προνομίου καὶ αειρᾶται παλαιότερως.

'Ο γνωμοδοτῶν δικηγόρος

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΚΑΤΟΣ

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια διυτυχήματα εἰς 'Ελληνικά σκάφη :

«Σίφνος».—Εἶχομεν ἀναγράψεις εἰς τὸ προγραμμένον τεῦχος μας, διτις τὸ φορητήγον μας τοῦτο εἰχε συγκριθεῖ τὴν 31ην Μαρτίου πρές ἔνα μικρὸν Τουρκικὸν σκάφος πτήσιον τοῦ φάρου Καράκοστο Μπουρνού. Κατὰ συμπληρωματικῆς ἀναφοράν τοῦ ἑν Κωνού πόλεις ἀντιπροσώπου τοῦ Λέσβου, τὸ σκάφος δὲν συνεκρύθη, ὡς ἀρχικῶς ἐκ παρεκκήγησεως ὑπετάθη. Διερχόμενον εἴς τὴν ἀνωτέρω θέσεως τὸ ἀποφάσεως τοῦ *Σίφνος* παρατήσησεν, διτις ἀγγής τοῦ φάρου Καράκοστο Μπουρνού ἃτο προσγραφέμενον τὸ μικρὸν Τουρκικὸν πλεῖον «*Hudret*». Κατόπιν τούτου ἀνέκοψε τὸ πλοῦν του καὶ ἐπληγίσασεν, δισον

ΕΘΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α. Ε.

ΕΤΟΣ ΕΙΚΟΣΤΟΝ ΕΚΤΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1^Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΕΩΣ 31^Η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1934

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

	Φ.Χρ.	2.—
Έξοδα 'Εγκαταστάσεως		
Στόλος 'Επιειρίας	6.225.000.—	
'Αξία 'Ατμοπλοΐαν		
Φορτηγὸς, Ρυμουλκόν, 'Ιδροφόρος, 'Ακολυμαντήριον καὶ ἐργαλεῖα φορτωτικοφορτώσεως	355.057.45	
'Ακινήτα Πειραιῶς	1.179.933.35	
Μετοχαὶ 'Περιουσιανοῦ 'Ελληνικῆς 'Ατμοπλοΐας	128.279.—	
'Ασφάλιστρα ἀτμοπλοΐων προκαταβληθέντα	19.301.20	
'Ελληνικὸν Δημόσιον, 'Ανταλλαγμα ἐπιτάξιον, ναῦλος αὐλα.	16.666.70	
'Εφδεια, θύλικά, Γανάνθρακες, Πατρέλαιον καὶ τρόφιμα ἐν ἀτμοπλοΐοις καὶ 'Αποθήκαις	186.433.95	
Πρακτορεῖα καὶ πλοιάρχοι	247.071.50	
Διάφοροι Χρεωκότοι Λογοτ.	27.161.70	
Ταρίξιον καὶ Τραπέζαι	509.633.40	
Λογαριασμοὶ τάξεως	15.510.85	
Κέρδη καὶ Ζημιά: 'Υπόλοιπον πρός ἔξισμον	422.655.95	
	Φ.Χρ.	9.332.707.05

ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ

Μετοχικὸν Κεφάλαιον	Φ.Χρ. 6.890.124.85	
Μείον ἐπιστρεφόμενον τοῦς Μετόχους:	85.102.—	6.814.022.85
'Αποθηματικὸν Κεφάλαιον		2.055.173.15
Μέτοχοι:		105.832.—
'Περιωκασάνιος 'Ελληνικῆς 'Ατμοπλοΐα		124.875.75
Μερίσματα παρελθουσῶν Χρήσεων		1.845.55
Ταχιδόν Συντάξεως 'Ταπαλλήλων		14.706.—
Ταχιδόν Ηπειρώτικης 'Ταπαλλήλων		4.065.20
Ναῦλος: 'Επιβατῶν προκαταβληθέντες		61.323.95
Διάφορος Πιστοποιοί Λομοί:		135.351.75
Λομοί τάξεως		15.510.85
	Φ.Χρ.	9.332.707.05

'Ανάλυσης μερίδος κέρδη καὶ ζημιάς

ΧΡΕΩΣΙΣ

	Φ.Χρ.	100.987.55
'Επόλοιπον 1933		108.431.80
'Εξοδα Διαχείρισεως καὶ Γενικά		
'Εξοδα 'Εγκαταλεύσεως. (Ασφάλιστρα, λιμενικά, ἔφδεια, καύσιμος δῆλη, μισθωτοροφοδοσία, φόροι ἐπὶ ναῦλων καὶ συντήρησης ἀτμοπλοΐων).	3.170.322.25	
Διάφοροι 'Αποζημιώσεις		49.307.30
Κράτησης ὑπὲρ τοῦ Ταχιδόν Ηπειρώτικης 'Ταπαλλήλων		3.000.—
	Φ.Χρ.	3.432.048.90

ΠΙΣΤΩΣΙΣ

Εισπράξεις ἐξ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων	Φ.Χρ. 3.003.204.10
Κέρδη Διάφορα	6.188.85
'Υπόλοιπον πρός ἔξισμον	422.655.95
	Φ.Χρ. 3.432.048.90

'Εντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

'Ἐν 'Αθήναις τῇ 6 Μαΐου 1935

'Ο Διευθύνων Σύμβουλος

ΑΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

'Ο Διευθυντής τοῦ Λογιστηρίου

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΚΟΝΤΟΣ

'Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΛΑΓΚΑΛΗΣ

ήτο δυνατόν, ήμποδισθή δημος νά παράσχει δυνήσεών των, λόγω της άπικρατούσης μεγάλης τρικυμίας. Ήρεθήσθη τότε τό όποιο «Σίφωνος» νά ειδοποιήση ραδιοτηλεγραφικής τους παρακτίους Τουρκικούς σταθμούς περι της προσφράξεως. Τό ραδιομας παρεξηγήθη και είχε νομισθή, διτι: ή προσάρξις του «Hudret» ώφειλετο εις ζημιάς εκα συγκρούσεώς του με το «Σίφωνος».

(Ματιού 1)

«Ζένον».—Περιπλανήσαν τάς άπικρατούσης του εις Λας Πάλμας και έπιθεσθήν έλαβε πιστοποιητικόν ναυτοπλοστικόν και άνεκχρηγήσθη τότε τόν προσριμόν του.

(Ματιού 4)

«Τουρκοπούνας».—Κατέπλαυσεν εις Γκαλλεστων μέσα έλαφράν τινα ζημίαν εις τό αισθητήριον του.

(Ματιού 5)

«Κρουνέρι» (άπικρινην ούροφόρον).—Άνειλκούσθη εκ της έραχόδους ἀκτῆς της Φρεαττίδος ὑπό τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Μαριγόν Μάτσα» και έρρυμεσλικήθη εις Παρακά. Αι ζημιές τοῦ σκάφους είναι ἔκτεταμένα: καὶ τά θυμάτα τοῦ διάτρητα.

(Ματιού 6)

«Άγιος 'Αντώνιος» (ιστιοφόρον).—Καθ' ὅν χρέον άνεκχρηγει: εκ τοῦ δρομοῦ 'Άγιου Γεωργίου διά Κρήτην μέσα 200 σάκκους θείου και ποσότητα πυρίτιδος και θυματιθύμην έξεράγη ἐπ' ἀπότομον πυρκαϊά. Τό πλήρωμα τρομοκρατήθην ἐρρίφθη εις τὴν θάλασσαν, τό δέ φλεγόμενον σκάφος προσηράχθη ἀπό τὰ ρυμουλκά «Άγ. Δημήτριος» και «Τεκίαρχης» εἰς τὸν μυχὸν τοῦ Κερατούνου, ὅπου και ἀμύθισθη. Κατά τὴν πρόσθεσιν τοῦ ιστιοφόρου πρός ρυμουλκήσιν ἀνετέλαχθη ποσότης πυρίτιδος και θυματιθύμης ἄγκαρατα έλαφρα τρεῖς ἄνδρες τοῦ πρώτου ρυμουλκοῦ.

(Ματιού 7)

«Θεομήτωρ».—Αποπλαύσαν εκ Ρεζάριο μέσα πλήρες φορτίου γεννημάτων διά Σάντος προσήρχεν ἐπί λαοπόδους δυσθος εἰς τό χιλιόμετρον 405 τοῦ ποταροῦ Πλάτη. Εἰς τό σκάφος ἀποστάλη ἀμέσως έσήθεια, μετένθη δὲ ἐπί τόπου και ὁ ἀρμόδιος ἀπιθεωρητής τοῦ Λεύδη. Πρός διευκόλυνσιν τῆς άνελκυσθεως ἐποπθετήθη ἡ μεγάλη ἄγκαρα τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἥραν, ηγοράθησαν δὲ καὶ τροχαλίαι: εἰς τὰς ἀγροταῖς τημάς. Τό σκάφος παραμένει ἀμύθηδος οὔτετος, θέν φαντασται: νά θυσίσῃ ζημιάς τῶν θύματων του καὶ ἐλπίζεται ν' ἀνελκυσθῇ συντόμως.

(Ματιού 8—10)

«Μαρία Σταθάτον».—Ραδιοτηλεγράφημα εκ Μανιλλας ἀναφέρει, διτι τό φορτηγού μηκα τοῦ προσήρχεν εἰς τὰ ἀδέλθη τοῦ κόλπου Σάν Φερνάντο και ἀκριθῶς εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ κόλπου. Ο δυσθος είναι μαλακός, τὰ δέ θυματα τοῦ πλοίου δέν θυματησαν ζημιάς, διότι τὰ τάνκς και τὰ κότη του δικτυούσιται στεγνανά. Ιλχνη διαρροής οὐδέμιον παρετηρήθησαν. Ο ἐρυθρός ογκικανή τῆς εἰσόδου τοῦ κόλπου ἀλλείπει: καὶ δέ μέλας έχει παρακυσθή ἀπό τὴν θέσην του. Καταδάλλεται: προσπάθεια, ὅπως τό πλοίον άνελκυσθῇ διά τῶν ίδιων ἀπότομον μέσον. Κατά νεωτέρας εκ Μανιλλας τηλεγραφικάς πληροφορίας τό σκάφος ἀνειλκυσθῇ ἀνευ ζημιῶν και χωρὶς νά τόχη δογματικά ναυαγοσωστικοῦ.

HARRY A. NIESSINK ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ και ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

'Η μακροχρόνιος πεῖρας ἔγγυαται ἀριστα
ἀποτελέσματα και σοβαράν ἔργασίαν.

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

Ο Ναυλοτιμάριδμος τοῦ μηνὸς 'Απριλίου

Εἰς τὸν ναυλοτιμάριδμον τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας διά τὸν μήνα 'Απρίλιον, ἐμφανίζονται αἱ διακυμάνσεις αἱ προελθοῦσαι ἀπό τὴν ἐφαρμογὴν τῶν εὐεργετικῶν συμφωνιῶν τηρησεως κατωτάτων ὅρων τιμῶν. Εἰς δύσους τομεῖς ισχύουν συμφωνιαὶ, ὁ δείκτης τῆς πορείας τῶν ναύλων σημειώνει ἀξιολόγους ἀνατιμῆσεις, ἐνῷ εἰς τοὺς λοιποὺς ἔξηπολούθησεν ἡ ἐκπτωτική. Διά τὸ σύνολον τῆς ναυλαγορᾶς, ὁ μέσος ὄρος ἐφθασεν εἰς τὸ 63.97 ο.ο., μὲ αὐξησην 0.41 ἐναντὶ τοῦ Μαρτίου και ἐναντὶ μέσου ὄρου 64 ο.ο τοῦ 'Απριλίου π. ἔ. και 63.45 ο.ο τοῦ 'Απριλίου 1933. Η κατὰ τομεῖς ἀγορῶν προκύψασα τὸν 'Απρίλιον αὐξομείωσίς ἐναντὶ τοῦ προηγούμενου μηνὸς, ἔχει ως ἔξῆς :

Τομεῖς ἀγορῶν	Τιμάρ.	Διαφ. ο.ο
Εὐρώπη	68.65	+ 0.84
Βόρειος Αμερική	58.59	- 1.94
Νότιος Αμερική	65.26	+ 2.63
Αν. Ινδίαι—Αφρική	72.87	+ 2.11
Ελγυνικός—Ανθρακία	54.48	+ 3.36
Σύνολον :	63.97	+ 0.41

Τον σύναψις και ἐφαρμογὴ τῶν συμφωνιῶν διά τὰς μεταφορὰς γεννημάτων ἀπό τοὺς κινητούς ἔξαγωγηκούς τομεῖς ἐδημητρώγησε εἰς τὰς τημάς τῶν ναύλων σημειώνει τινα σταθερότητα, ἀν' ἔξαιρέσει δὲ κανεὶς τὴν ἀπραξίαν τῶν ἀγορῶν τῆς "Απο 'Ανατολῆς, ομαλὴ ὑπῆρξεν ἡ πορεία τῶν ὑπολοίπων κέντρων φορτώσεων. Εἰς τὰς μεταφορὰς γεννημάτων, παρ' ὅλας τὰς ἐλλειπεῖς περιστινάς ἐσοδείας, ἔλαφρος ὑπῆρξεν ἡ αὐξησης τῆς κινητούς των, η δὲ βελτίωσις τῶν τιμῶν τοῦ σίτου δὲν παρέσχε τόσην ἔργασίαν, μῆτε νά μειωθῇ ἐπαρκῶς η διαθέσιμος χωρητικότης.

Τον θέσις τοῦ εὑρίσικον εἰς τὰ νηδατα τῆς "Απο 'Ανατολῆς ἀναυλμέτον νοννάς ἀπέβη κρισιμωτέρα, διότι η κίνησις τῶν φορτίων συγκεντρώνεται ἐξ Εὐρώπης πρός τὴν "Απο 'Ανατολήν, η δ' ἀνατιμῆσεις τοῦ ἀργύρου ἐπιβαρδύνεται σπουδαίως τὴν ἐπάνοδον τῆς ζωρότητος εἰς τὰς ἔκειθεν φορτώσεις. "Οσον ἀφορᾷ τὴν Βόρ. Αμερικήν, η ἐκπτωτική τοῦ δι' αὐτῆς ναυλοτιμάριδμον προέρχεται ἀπό τὴν ἐν νέου εἶσοδον τοῦ Μόντρεαλ εἰς τὴν ἀγοράν, ἐνῷ, προς τὸν τομέα τῆς Εὐρώπης, η δὲ τὰ βελτίων ἔλαφρος στροφή τοῦ ὄφειλεται, κυρίως, εἰς τὴν ἀγορῆς τῶν πλοιοστητῶν νά δεχθοῦν, ίδια διά γαιανθρακας ἔργασίαν διά τὸ ἔχοτερον μὲ καμηλάς τημάς.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Τηλεφ. Τηλεφόνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπ εἰνε αἱ κάτωθι :

—Ἐπ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Μιζάλης» ἐκ Ροζάριο 5800 τ. δι: 'Αγγλίαν (ἴξιρέσις: 'Ιρλανδίας) 16)9, Μάτου 7—15.

«Ἀδαμ. I. Πειθῆς» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6100 τ. δι: Μεσόγειον (δηλ: Ἀνατολικώτερον τῆς Δυτ. Ἰταλίας, σελ. 16)6, Μάτου 4—10.

«Πολύμνια» ἐκ Μπουένος Ἀργεσ 6800 τ. δι: Νέαν Τόρκην 17)3 Μάτου 10—25.

«Π. Μαργαρώνη» ἐκ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δι: Μεσόγειον (δηλ: ἀνατολικώτερον τῆς Δυτ. Ἰταλίας) σελ. 17)6, δψιόν 'Αθριατικήν 18)—, Μάτου 10—20.

Ἀτμόπλοιον (Ρεθύμνη—Κουλουκουντή) ἐκ Σάν Λορέντζο 8200 τ. δι: 'Θριαρίους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«Ἀττικός» ἐκ Σάν Λορέντζο 5600 τ. δι: 'Αγγλίαν (ἴξιρέσις: 'Ιρλανδίας) σελ. 16)9, δψιόν Μεσόγειον 18)—, ἐδών 'Αθριατικήν 18)6, Μάτου.

Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σάντα Φέ 5500 τ. δι: Χάδρην—Ρότερνταμ 19)3, ἐδών ἀπό Σάν Λορέντζο (δηλ: ἀνω) η Νεκταέα 18)6, φόρτωσις Μάτου 8—20.

Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7500 τ. δι: 'Albany 16)6, 'Ιουνίου 12—24.

«Άγια Μαρίνα» ἐκ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι: 'Θριαρίους λιμένας 'Αγγλίας—Ρότερνταμ 16)—, δψιόν 'Αμερικαν 15)6, Μάτου 15 — 'Ιουνίου 15.

«Αργεντίνα» (ex «Dundrennan») ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι: Βόρειον 'Αμερικήν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ η Κόλπου Μεξικοῦ) σελ. 17)6, ἐδών Καναδάν 18)—, Μάτου 15—31.

«Ορος Διέφυσος» ἐκ Ροζάριο 7000 τ. δι: Βόρ. 'Αμερικήν ('Ηνωμένας Πολιτείας) σελ. 18)—, δψιόν Θριαρίους λιμένας 'Αγγλίας 16)6, ἐδών 'Αμερικαν 16)—, Μάτου 15—'Ιουνίου 25.

«Πηνελόπη» δηλ ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 8100 τ. δι: 'Θριαρίους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, δψιόν Ρότερνταμ 15)9, ἐδών 'Αμερικαν 15)6, μὲ δψιόν Μεσόγειον καὶ 'Αθριατικής, 'Ιουνίου 1—15.

«Ορος 'Αθωρ» ἀπό Σάντα Φέ η Ντιαράντι 5500 τ. δι: Χάδρην—Ρότερνταμ 19)3, ἐδών ἀπό Σάν Λορέντζο η Νεκταέα 18)6, Μάτου 8—20.

«Αικατερίνη Νικολάου» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7500 τ. δι: 'Αλμπανο 16)6, 'Ιουνίου 12—24.

Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπό Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι: 'Αμοτερνταμ 16)9, 'Ιουνίου 20—30.

—Ἐξ 'Αγγλίας η Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

Ἀτμόπλοιον (Λυκιαρδοπούλου) ἐκ Τάγην 7500 τ. δι: Ήπειρο Μάργκαρα 9)3, ἀμεσος φόρτωσις.

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΟΛΥΒΙΑΔΗΣ ΣΙΓΡΙ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Ειδοποιοῦνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι τῶν ἔξω τοῦ Σίγρη διερχομένων σκαφῶν δηλ δύνανται νὰ προμηθεύωνται ἐν πλῷ, κατόπιν τηλεγραφικῆς εἰδοποίησεως, Σιγαρέττα τράντιτο Παπαστράτου, σφράγια, ἔλαια, ἔλαιας, τυρὸν καὶ δλα τὰ ἀνάγκαιούντα εἰς αὐτοὺς τρόφιμα, παραδοτέα ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ πετρελαιοικήν του σκάφους καὶ εἰς τιμᾶς λογικάς.

Διὰ τὴν πληρωμὴν γίνονται δεκταὶ καὶ διατακτικαὶ τῶν κ. κ. πλοιάρχων πρὸς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα τῶν ἀτμοπλοίων.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΝ ΜΟΛΥΒΙΑΔΗΝ—ΣΙΓΡΙΟΝ

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

«Ορος Μυρτώ» ἐκ Σούντερλαντ 6500 τ. δι: Μοντεβίδεο 8)4 1)2, καντούλλο 20 Μάτου.

«Ορος 'Ολυμπος» ἐκ Βρέμης 7500 τ. δι: Ρίον Ιανέτρον 7)7 1)2 καντούλλο 15 Μάτου.

«Ιουλία» (ex «Burdale») ἐκ Νιούπορτ 6200 τ. δι: Μπουένος 'Αρρες 8)9, φόρτωσις 10—17 Μάτου.

«Κυριακούλα» ἐκ Μέθηλ 5500 τ. δι: Μοντεβίδεο σελ. 8)6, καντούλλο 15 Μάτου.

—Ἐπ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Κονίστρα» ἐκ Χερσόνες 7100 κ.μ. ξυλείας δι: 'Αλεξανδρείαν 6)4 1)2, ζ. φ.

«Υδρούσσα» ἐκ Βατούμ 2500 τ. πίσσης δι: Γκρανθιλλ—Χερδούργον 13)6, φόρτωσις 15—20 Μάτου.

«Άγιος Νικόλαος» ἐκ Νικολάεφ 6500 τ. μεταλλεύματος δι: Βευλήνη—Ρότερνταμ ρέιντης 9)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«Λεων. Βαλμάς» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 3000 τ. γεννημάτων δι: 'Αγγλίαν 9)9, ἐν δανίαν 1)3, δψιόν μακούχαν 1)9 ἔξτρα, φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου.

—Ἐπ Μεσογείου

«Μύκονος» ἀπὸ Λα Λάζα ('Ισπανίας) 2500—2700 τ. μεταλλεύματων δι: Capelle ('Ολλανδίας) σελ. 5)3 3οβ, μὲ 500 τ. φόρτωσιν καὶ 600 τ. ἀκρότητων, 1)—φόρτωται καὶ 1.10 πεντάς ἀκρότητων καὶ 1 σο. εἰς τὴν μὴ ζύγισιν, φόρτωσις 25 Μάτου ὥστε 5 'Ιουνίου.

«Γιαν. Γούναρης» ἀπὸ Στρατοῦ: 3500—3850 τ. μεταλλεύματος πυρίτου διὰ δύο η τετες λιμένας Σουνδίας (οὐχ! Βορειότερον τοῦ Σεύντοβαλλ) σελ. 8)3, μὲ 700 τ. φόρτωσιν καὶ 100 τ. ἀκρότητων, 10 πάντα φόρτωται καὶ κατὰ συνήθειαν λιμένα τὰ ἀκρότητων, 'Ιουνίου 5—15.

«Φλώρα» ἀπὸ Καζαριπλάγκαν καὶ 'Αλγύριον ρέιντης 4000 τ. σίτου εἰς χῦμα δύο λιμένας 'Ελλάδος 8)—, ἐδώ 4500 τ. 7)9, ἐδώ 4900 τ. σελ. 7)6, μὲ 500 τ. φόρτωσιν καὶ ἀκρότητων κατά συνήθειαν λιμένας, δ. φ.

«Νικ. Γ. Κουλουκουντής» ἀπὸ Τράπανι 4500 τ. ἀλατος δι: Μοντεβίδεο 11)6, καντούλλο 15 Μάτου.

—Τάιμ—τοάρτερς

«Κωστής» 7900 τ. d.w. τάιμ—τοάρτερ εἰς ταξιδία τῆς 'Απω 'Ανατολής δι: 'έξ μηνας, 1)9 1)2, περαλαβή Ιαπωνίαν, δψιόν παραδόσεως εἰς 'Αγγλίαν σελ. 2)1 1)2 διὰ τούς δύο τελευταίους μηνας.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

“ΤΔΙΑΙΝΑ,,

69 ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 69

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΔΗΛΩΣΙΣ

Γνωστοποιοῦμεν ὅτι οἱ πλοίαρχοι Γ'. τάξεως (ἀξιωματικοὶ καταστρώματος), ἔχοντες πενταετή τούλαχιστον ὑπηρεσίαν ὡς ὄπολαιρχοι ἢ ἀνθυπολαιρχοι, ἀφοῦ ἀποκτήσουν τὸ διπλωμα πλοιάρχου Β'. τάξεως ἀνευ ἔξετάσεων, δύνανται νὰ προσέλθουν ἀμέσως εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωματος πλοιάρχου Α'. τάξεως. Τοῦτο ἔγνωστοποιησε πρὸς τὴν 'Τρίαιναν' κατόπιν σχετικῆς αιτήσεως τῆς ἡ Διεύθυνσις 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὰ τοῦ ὑπολογίου 9089 ἀπὸ 26)3 3δ ἐγγράφου τῆς.

Συνεπῶς ἡ 'Τρίαινα' ἥρχει τὰ μαθήματα τῶν διοργάνων πλοιάρχων Α' τάξεως, προσκλητοῦται δὲ νὰ φοιτήσουν οἱ ἔνδιαφερόμενοι διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ 'Ιουνίου ἐ. ἔ.

'Εν Πειραιεῖ τῇ 3 'Απριλίου 1935
(Ἐτη τῆς Διευθύνσεως)

Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ασθενή τινα σημειώσας ζωηρότητος ἐπέδειξε κατά τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον ἡ Διεθνής Ναυλαγορά, παρέχοντα τὴν ἑλπίδα μᾶς καλλιτέρας κινήσεως εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον. Ἐὰν ἔξιρέση κανεὶς τὸν τομέα τῆς "Απω Ἀνατολῆς, διόπου πράγματι ἡ θέσις τοῦ πληθωρικῶν προσφερομένου τοννᾶς ἀπέβη ἔξιρετικά δυσχερής, λόγῳ τῆς πλήρους ἀπραξίας τῶν ἐκεῖθεν κέντρων φορτώσεως, εἰς διλοὺς τοὺς λοιποὺς τομέας τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ἔχει ἀναλόγως κατανεμηθῆ ὅπου μόνος κωρητικότης, ὥστε νά ἐπιτρέπεται ἡ δύσιμος πρόσθεψις σταθεροτέρας μελλοντικῆς ἔργασίας.

Τὸ κυριώτερον ἐνδιαφέρον ἐστράφη, ὡς πάντοτε, πρὸς τὴν ἀγοράν τοῦ Πλέιτ, εἰς τὴν δύσιν αἱ ναυλώσεις ἐπεξετάζουσαν μέχρι καὶ τῶν μέσων Ἰουλίου, κωριτές δημοσίων γάρ προκύψῃ καὶ θελτιώσεις τις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, πέραν τῶν ὑπὸ τοῦ σχεδίου διαγραφομένων δρίων. Αἱ δὲ Ἀργεντινῆς φορτώσεις μὲν φυσικὸν ρυθμὸν ἔχειλίσεως, ἀφεώρων δὲς σχεδὸν τὰς κατευθύνσεις πρὸς τὴν Εὐρώπην, τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, καθὼς καὶ τοὺς Μεσογειακούς προορισμούς, κυρίως δὲ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἑλλάδα.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι αἱ μέχρι σήμερον κλεισθεῖσαι ναυλώσεις δὲν ἦσαν ἀνάλογοι μὲν τὸν ὅγκον τοῦ πρὸς ἔξιργην ἀραδούσιου, ὑπολογιζομένου εἰς 10 ἑκατ. τόννους. Δεδομένης, πάντως, τῆς κλεισθείσης μικρᾶς δι': Ιούνιον χωρητικότητος, εἶναι ἀρκετά ἐνθυρρυντικά διὰ τοὺς πλοιοκτήτας αἱ προσθέψεις τῆς ἀγορᾶς κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας. Ἐάν, μάλιστα, δὲν ἥθελες παρουσιασθη ἀθρός προσφορὰ κενῆς καὶ ἀναυλάτου χωρητικότητος, δηλ. μόνον αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων θὰ δυνηθοῦν γὰρ θελτιώσιν καὶ γὰρ φθάσου εἰς ἐπίπεδα ἀνώτερα τοῦ σχεδίου, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀναγκαστικῶς ἀργοῦσσα ἥδη χωρητικότης, εἰς ἐφαρμογὴν τῆς συμφωνίας, θέλει εὐχερῶς ἀπορροφηθῆ. Ἡ κυρίαρχος καὶ μονοπωλιακὴ θέσις, τὴν δύσιν κατέλαβεν ὁ Ἀργεντινὸς ἀραδόσιος, συνεπείᾳ τῆς ἐλλείψεως ἀνταγωνισμοῦ ἀπὸ τὰς παραγωγούς χώρας τῆς Εὐρώπης καὶ κυρίως τὰς παραδουναδίους τοιαύτας, καθιστᾶ ἀναμφισβήτητον τὸ γεγονός, ὅτι αἱ φορτώσεις διὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας θὰ είναι ζωηρότεραι, αἱ δὲ ναυλώσεις τῶν πλοίων θὰ διεξάγονται ἐντὸς πλαισίου μείζονος ἀνέσεως.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀγγέλεται, ὅτι ἡ ηρχίσαν διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις, ὑπὸ τὴν πρωτοδουλίαν τῆς Ἐπιτροπῆς σχεδίου τοῦ Πλέιτ, διὰ τὴν θελτιώσιν τῶν δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου «Centrocon» ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν. Ἐάν αἱ διαπραγματεύσεις κύται εὐδοσθοῦν, θὰ ἐπιδράσουν εὐεργετικῶς εἰς τὴν θέσιν τῶν πρὸς τὰ ἐκεὶ ἔργαζομένων σκαφῶν.

Ἡ ἐπιτυχία τῶν κατὰ τομέας συμφωνῶν ἐφαρμογῆς κατωτάτων δρίων ναύλων, προεκάλεσε τὴν ἀναγνώρισιν τῆς σκοπιμότητος καὶ τῆς σημασίας των καὶ ἐπέφερε τὴν συμμετοχὴν εἰς αὐτὰς καὶ τῶν ναυτιλιῶν ἐκείνων, ποὺ εἰχον ἀρχικῶς τηρήσει στάσις καποὶς ἐπιφυλακτικήν. Οὕτω ἡ «Ἐνωσίς τῶν Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν» προσεχώρησεν ἀνεπιφυλάκτως εἰς τὰ σχέδια τοῦ Πλέιτ, τοῦ Μόντρεαλ καὶ τῆς Αδυτραλίας, μία δὲ ἡμιεπίσημος ἀγακοίνωσις ἐκ Ρώμης τονίζει, ὅτι καὶ ὁ Ἰταλικὸς ἐφοπλισμὸς εὐνοεῖ τὴν ἀποδοχὴν καὶ δὲν θέλει παραδίσει τὰ καθορισθέντα κατώτατα δρῶν ναύλων.

Οσού ἀφορᾷ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, μικρὸν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ἐκεῖθεν φορτώσεις. Ἡ ἐκ τῶν λιμένων τῶν Ηγεμένων Πολιτειῶν (Ἀτλαντικοῦ) παρεχομένη ἐργασία, πτωχὴ καὶ περιωρισμένη, ἀνεφέρετο κυρίως εἰς γαιάνθρακας ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ Νότιον Ἀμερικὴν καὶ φορτία τινὰ πλαισίου δρήου διὰ Μεσογείου καὶ Ἰσπανίαν εἰς τὰ γνωστά ἐπίπεδα τιμῶν τῶν ναύλων. Ποιά τις ζήτησις ἐσημειώθη διὰ ζυγάρεις ἐκ τῶν Δυτικῶν Ἰγδιῶν. Τὸ Μόντρεαλ, λόγῳ τῶν ὑψηλῶν τιμῶν τοῦ Καναδικοῦ σίτου ἐλάχιστον ἐνδιαφέρον συνεκέντρωσε, σποραδικαὶ δὲ ησαν αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις ἐξ Ἀγίου Αυγουστίου. Τὰ περισσότερα φορτηγά, ἀτινα ἐξεφόρτωσαν εἰς Καναδάν, ἀνεχώρησαν ἐκεῖθεν κεγκά. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγονται καὶ τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά «Κερμιές», «Κωνστ. Λουσούδης» καὶ «Ορος Ἰδη».

Εἰς τὴν Ἀπω Ἀνατολῆν ὑψίσταται πάντοτε ἡ ἀπό τόσων ἐτῶν συνεχιζομένη ἀπραξία. Τὸ ὑπάρχον ἐκεὶ διαθέσιμον τού-

νάξ, κατὰ πολὺ διγκωδέστερον τῆς ἀσημάντου ζητήσεως, δημιουργεῖ πραγματικὸν ἀδιέξοδον, ἀπὸ τὸ δόπιον ἀγνωστὸν πῶς θὰ ἔξιλθουν τὰ ἐκεὶ εὑρίσκομενα πλοῖα. Ὡς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, σημειοῦνται μόνον φορτώσεις γεννημάτων διὰ τὴν κατεύθυνσιν τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς καὶ εἰς τιμὰς — διὰ τινας περιπτώσεις — ἀνωτέρας τῶν κατωτάτων δρίων τοῦ σχεδίου. Αἱ δὲ Ἐυρώπην διαταγαῖ ἐλάχιστοι. Οἱ γαλοῦ: μεταφορᾶς κυάμων Μαντζουρίας, μὲ μείζονα ἐμφανίζονται πτωσιν. Ἀποδίδεται τοῦτο εἰς τὴν ὅγκωδη ἀνάλωτον χωρητικότητα τὴν ενρισκομένην εἰς τὰ Κινεζικά καὶ Ἰαπωνικά διάτα. Ἀπὸ τούς λιμένας τῶν Ἰγδιῶν καὶ τὰ ὑπόλοιπα κέντρα φορτώσεων τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς οὐδεμία ἀξιόλογος ἐργασία ὑπάρχει, πλὴν ποιᾶς τινος μικρᾶς κινήσεως, διὰ φορτώσεις ἀνθρακίτου ἐξ Ἰγδοκίνας δι'. Ἐυρώπην καὶ Καναδᾶν καὶ διὰ copra ἐξ Ἰγδιῶν διὰ Μεσογείου — Βόρειον Γαλλίαν.

"Οσού ἀφορᾷ τὴν Μεσόγειον, συνεχίζεται: ἡ ἀπραξία της λόγω τῆς δόπιας διατηρούνται: σταθερότεροι οἱ διὰ γαιάνθρακας πρὸς αὐτὴν ναῦλοι. Ἡ Νότιος Ρωσία μὲ ἐργασίαν πτωχὴν καὶ ἐστρημμένην γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος. Συνήθεις φορτώσεις πραγματοποιούνται: διὰ γαιάνθρακας, διλγάθεραι διὰ ξυλείαν καὶ ἄραιαι τοιαῦται: διὰ μεταλλεύματα καὶ γενικὰ φορτία.

Ὦς πρὸς τὸν Δούναβιν, ἀναφέρεται: ἡ παρὰ τοῦ οἴκου Dreyfus ναύλωσις ἐνδός ἐτοίμου Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ 5.500 τ. πρὸς 11)10 μὲ πλήρεις δροῦς ναυλοσυμφώνου «Dancon» διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς Δυτ. Ἰταλίαν σιτοφορτίου διατεθέντος ὑπὸ τῆς «Κυβερνητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Σίτου». Ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτῇ ἐπώλησε τελευταίως καὶ ἐτέρους 10.000 τόννους εἰς ἔνα ἔξιργην ἀρχούσιον Οίκον τοῦ Δουνάβεως, λέγεται: δὲ διὰ ἐναὶ λάινερ διαπραγματεύεται ὅμιλον φορτίον δι' ἔτερον προσορισμὸν καὶ διὰ ζητεῖται σκάφος δι' ἐν φορτίον πρὸς τὴν Σκηνάγην. Ἡ ἐργασία διὰ μερίδας φορτίων ἐμειώθη εἰς τὸ ἐλάχιστον. Μερικὲς τινες πράξεις ἐγένοντο περ' ἐνδές φορτηγοῦ γραμμῆς δι'. Ἀμβρεσκον, Γερμανικὸν δὲ λάινερ μετρίας χωρητικότητος καταπλεύσκει τὴν 21ην Ἀπριλίου εἰς τὸν Δούναβιν, ἀναμένει: ἀκόμη τὴν ἐξεύρεσιν φορτίου.

Κατὰ τομέας ἀγορῶν οἱ γαῦλοι: καὶ ἡ ἐξ αὐτῶν παρασχεθεῖσα ἐργασία, διεκμάνθησαν διεξῆς:

ΠΛΕΙΤ.—Μετὰ τὸ κλείσιμον οκαφῶν 1.000.000 τόννων, αἱ διὰ Μάϊον ναυλώσεις περαιτέρω χωρητικότητος εἶναι ἡδη περιωρισμέναι. Οἱ ναυλωταὶ ἐνδιαφέρονται κυρίως διὰ φορτώσεις Ἰουνίου μέχρι καὶ τῶν μέσων Ἰουλίου, δι' Εὐρωπαϊκούς κυρίως προορισμούς. Ἀπὸ ἀνά λιμένας τοῦ Πλέιτ ἐκλείσθη ἀπὸ 8200 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας εἰς τὰ οἰλα 16), — ἐάν Ἀμβρεσκον 15), μὲ φορτωσίν Ἰουνίου, ἀπὸ δέ τὸ Σάν Λορέντζο ἀπ 7300 τ. ἐπληρώθη 16) (Ἰούλιον) δι' ωρισμένους λιμένας Ἀγγλίας. Μὲ φόρτωσιν Μαΐου, Μαΐου — Ἰουνίου, ἐκλεισθησαν ἀρκετά σκάφη διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν (Ηνωμ. Πολιτείας).

Οὔτω ἀπ 7500 τ. ἐπληρώθη ἐκ Μπάγκας Μπλάγκας δι' Albany 16) (Ἰούνιον) καὶ ἀπ 6810 τ. διὰ Νέαν Υόρκην 17)3 (Μάϊον). Σημειοῦται ζήτησις οκαφῶν καὶ διὰ τὴν Ἀπω Ἀνατολῆν, οἱ πλοιοκτῆται δύμως δείκνυνται ἐπιφυλακτικοί, λόγῳ τῶν προσφερομένων τιμῶν δφ' ἐνός, ἀλλὰ καὶ συνεπείᾳ τῆς πλήρους διεβαίστητος διὰ τὴν ἀρχή της Ἀπω Ἀνατολῆς ἔξοσφαλίσιν φορτίων ἐπιστροφῆς. Οἱ ναυλωταὶ προσφέρονται διάφοροι οικείων τοῦ Ιούνιου, διὰ τὸ Σάν Λορέντζο διπά 6500 τ. ἀπὸ Σάν Λορέντζο διά Μοζή—Γιοκοχάμαν ρεῖντζ οελ. 16), — μὲ φόρτωσιν 10 Ἰουνίου, οἱ δὲ πλοιοκτῆται, ἀρνούμενοι νά δεχθοῦν τὴν τιμὴν αὐτήν, ἐπέτυχον ἐν τέλει τὰ 21)—.

Κατὰ τὰς τελευταίας ημέρας τοῦ 150ήμερου ἡ ζωηρότητα τοῦ Πλέιτ ἐτονώθη. Ἀναφέρεται τὸ χαρακτηριστικὸν γεγονός, διὰ τὴν 10ην Μαΐου ἐκλείσθησαν 12 ἀλλὰ πλοῖα διὰ φορτώσεις ἑκατοθείσας μέχρις 20ής Ἰουλίου. Δυστυχῶς διά την ὑψηλή της ζητήσεως τῆς Κούβας, μὲ ἀρκετάς διαταγαῖς. Ἀπ 7000 τ. ἐκλείσθη διὰ Μασσαλίαν εἰς τὰ οελ. 13)4 1)2 μέσος Ἰουνίου.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ.— Ἀραιαὶ πραγματοποιοῦνται ναυλώσεις διὰ φορτία παλαιοσιδῆρου δι' Εὐρώπην καὶ Ἰαπωνίαν, ή δὲ τελευταία ναύλωσις, ἀφορῶσα σκάφος 3.500 τ. ἐκλείσθη εἰς τὰ οελ. 12) — (ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν) ἀπὸ Νέαν Υόρκην δι' Ardrossan. Αἱ ζυγάρεις τῆς Κούβας, μὲ ἀρκετάς διαταγαῖς. Ἀπ 7000 τ. ἐκλείσθη διὰ Μασσαλίαν εἰς τὰ οελ. 13)4 1)2 μέσος Ἰουνίου.

Διὰ Λίβερπολου φορτηγὸν ουνήθους μεγέθους ἐκλείσθη εἰς τὴν οταφεράν τιμὴν τῶν 13) —, μέτρια δὲ οκάφη δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Ἀπ 7000 τ. «Θέτεις» ἐκλείσθη ἀπὸ 1 ἔως 3 λιμένας τῆς Κούβας 7000 τ. ζυγάρεως διὰ Λονδίνον—Λίβερπολου εἰς τὰ 13) —, μὲ φόρτωσιν 1—2) Ἰουνίου.

Κατέλεων. Ζ. Καμπάνης

Έκ Κούβρας 7000 τ. ζαχάρεως διά Μασσαλίαν
13(4) 1/2, φόρτωσις 5—15 Ίουνίου.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ.—Διά καύμους Μαντζουρίας (μερίδες φορτίου) έπληρωθησαν από *Dalny* (τέλη Μαΐου) διά Ρόττερνταμ—'Αμβούργον σελ. 15)—, δι' έγγυτέρας δύμας ήμερομηνίας έγένοντο δεκτά άκομη καὶ σελ. 13/9 διά Λονδίνον—Ρόττερνταμ—'Αμβούργον. Ή έκπτωσις τῶν τομέων τῆς "Απω Ανατολής" ἐκόρυφώθη, χωρὶς καὶ νά υπάρχῃ οὐδέμις ἀλπίς προσεχοῦς ἀνοβιώσεως τῆς ἔκειθεν ἔργασίας.

'Αναφέρεται μάλιστα, διτι μέχρι τέλους Ίουνίου 100 φορτηγά θά εὑρεθοῦν εἰς τὰ ἔκει οὗδατα κενά καὶ ἀναύλωτα, μεταξὺ δ' αὐτῶν συγκαταριθμοῦνται καὶ τίνα 'Ελληνικά, τῶν οποίων λήγουν τὰ διὰ ταξίδια τάπε—τούρτερες» συμβόλαια τῶν. Αἱ ἔξ Αὐστραλίας φορτώσεις γεννημάτων συνεχίζονται, ἀλλὰ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν μόνον τῆς "Απω Ανατολής" καὶ βάσει τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου, πλὴν τῆς περιπτώσεως ἐνδε φορτηγοῦ 7800 τ., τὸ οποῖον ἐπέτυχεν ἐλαφρῶς μεγαλυτέραν τιμὴν, ἥτοι σελ. 12/6 ἀπό Σίδνεϋ διά Σαγκάην (φορτίον εἰς χῦμα). 'Απω *Whyalla* (μεταλλεύματα) διά Βαλτιμόρου ἐπληρώθησαν δολ. 4.40 fob. Ποιάν τινα ἔξαιρεσιν ἀπετέλεσαν αἱ φορτώσεις ἀνθρακίτου *Ivindokinas*, αἵτινες παρέσχον ἔργασίαν εἰς ἀριθμόν τινα σκαφῶν, εἰς τὰ σελ. 14/9 διά Δυτ. Ιταλίαν, 16/3 διά Μόντρεαλ καὶ 17/6 διά δύο λιμένας Γαλλίας. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγεται καὶ τὸ 'Ελληνικὸν "Γβίους" ἐκ *Port Redon* 600 (έως 660) τ.άνθρακίτου διά δύο Γαλλικούς λιμένας 17/6 f.o.b. (συμπλήρωσις δρυζάν), μὲ φόρτωσιν 10—25 Ίουλίου.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ.—Η έκπτωσις ἔξ ὅλων σχεδόν τῶν Μεσογειακῶν κέντρων φορτώσεων συνεχίζεται. Αἱ διαταγαὶ μεταλλεύματων *Morghu Bay* καὶ 'Ισπανίας εἰνε σποραδικαὶ, σπανίζουν δὲ καὶ φορτώσεις φωφάτων ἀπό *Kosseir*, ὅπθεν ἐκλείσθη ἔν 'Ελληνικὸν φορτηγὸν εἰς τὰ 13)— δι' 'Αμβέρσαν. Ή ἔκ τοῦ Δουνάβεως παρεχομένη κατ' ἀραιὰ διαστήματα ἀσήμαντος ἔργασία διά σκάφη μετρίου μεγέθους εἰς τὰ σελ. 11/10 διά Δυτ. Ιταλίαν καὶ 14/10) 1/2 δι' 'Αγγλίαν, θεωρεῖται ἐπιζήμιος ἢ—πότε τὰς εὐμενεστέρας συνθῆκας—ἀπλῶς καλύπτουσα τὰς δαπάνας. Η Μαύρη Θάλασσα μὲ πτωχὴν καὶ αὐτὴ ἔξαγωγικὴν ἔργασίαν. Μερικαὶ διαταγαὶ διά μεταλλεύματα ἀπό Πότι η Νικολάϊεφ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ σελ. 9)—διά Βουλώνην—Ρόττερνταμ ρέιντς καὶ 18/10) 1/2 δι' 'Ισπανίαν. Διά φορτία γαιανθράκων ἐπληρώθησαν—μὲ φόρτωσιν ἐκ Μαριούπολεως—8/6 διά Ρουέν καὶ ἀνθρακίτου διά Νόρδερν Ρέιντς 10/6. Μικρόν σκαφὸς (3500 τ.) ἐκλείσθη διά Ρωσικὰ γεννήματα εἰς τὰ σελ. 9/9 δι' 'Αγγλίαν, μὲ όψιόν 11/3 διά Δανίαν καὶ ἔαν μακούχαν. 1/9 ἔξτρα, διά φόρτωσιν 1—10 Ίουνίου. Μία διαταγὴ γεννικῶν φορτίων (7000 τ.) ἐκλείσθη διά *Sakhalin* εἰς τὰ 20/6, μὲ όψιόν μετάλλευμα δι' 'Ισπανίαν 18/10) 1/2. Διὰ παρομοίων διαταγὴν, ἔτεροι πλοιοκτῆται ἀπέρριψαν προσφόρων 21)—διά Σαχάλιν καὶ 19)— δι' 'Ισπανίαν ἐπιδιώκοντες τιμάς 22)—καὶ 20)—, τὰς οποίας καὶ ἐλπίζουν πολὺ συντόμως νά ἐπιτύχουν.

Διὰ μεταλλεύματα ἐναυλώθη ἐκ Πότι η Νικολάϊεφ καὶ τὸ ἄπι π. «Κ. Κτιστάκη» 7000 τ. διά Κόντινεντ 9)—, μὲ φόρτωσιν 1—10 Ίουν.

«Κόρθιον» ἐκ Μαρζλαντ 3500 τ. γαιανθράκων διά Μπόναν 9/3, Μάιου 25—31.

«Πανάχραντος» ἐκ Μαρζλαντ 6600 τ. ἀνθρακίτου διά Νόρδερν Ρέιντς 10/6, φόρτωσις 15—25 Μάιου.

«Φρέδη» ἐκ Πότι η Νικολάϊεφ 7000 τ. μεταλλεύματος διά Βουλώνην—Ρόττερνταμ ρέιντς 9)—, Μάιου 25—Ίουνίου 5.

«Μάκης» ἐκ Μαρζλαντ 5000 τ. γαιανθράκων διά Ρουέν 8/6, τέλη Μάιου.

«Άννα Σταθάτου» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννήματα καὶ γενικὴ διά *Sakhalin* 20/6, όψιόν ἀπό Πότι μεταλλεύματα δι' 'Ισπανίαν 18/10) 1/2, κανταρέλλο 31 Μάιου.

ΞΥΛΕΙΑ ΒΑΛΤΙΚΗΣ.—Μέ τόνον ζωηρότητος συνεχίζονται αἱ νοσύλωσεις διά χρονικά ταξίδια μεταφορᾶς Ρωσικῆς Εὐλείας ἐκ τῶν Βορείων τομέων, ἀρκετά δέ σκάφη ἐκλείσθησαν μέχρι τοῦδε,

κυρίως 'Ολλανδικά καὶ Γερμανικά. Ήν τῷ μεταξύ, αἱ διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις—πρωτεουλίᾳ τῆς Διεθνοῦς καὶ Βαλτικῆς ναυτικῆς Διασκέψεως—περὶ τῶν ὅποιων καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός των ἡσοχολήθησαν τὰ 'Ναυτικά Χρονικά', διὰ τὴν τήρησιν κατωτάτων ὅρων ναύλων εἰς τὰς ἐκ Βαλτικῆς μεταφοράς, φαίνεται διτι κατέληξαν εἰς συμφωνίαν.

Μετέοχον τῆς κινήσεως ταῦτης αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις τῆς Νορβηγίας, Σουηδίας, Δανίας, Φινλανδίας, Γερμανίας, 'Ολλανδίας, Έσθονίας Λιθουανίας καὶ Μεγ. Βρεταννίας. Ή 'Αγγλικὴ συμμετοχὴ ἐκρίθη κατὰ τοῦτο πολύτιμος, διότι ἀνευ αὐτῆς ἡρνοῦντο νά μεταχουν ἡ 'Ολλανδία καὶ η Γερμανία. Κατὰ τὸς αὐτοὺς πάντοτε πλησιοφορίας καταρτίζεται ἡδη τὸ σχέδιον τῆς συμφωνίας, τεθείσης, ὡς βάσεως, τῆς τιμῆς τῶν σελ. 27/6 κατὰ στάνταρ ἐκ Νοτ. Φινλανδίας διά Λονδίνον—Χούλλ, προκειμένου διά τὰς ἔγγυτέρας ἡμερομηνίας καὶ ἐλαφρῶς ὑψηλοτέρας τιμῆς διά τὰς ἀπωτέρας. Ή ἀποδοχὴ τοῦ σχεδίου εἰνε προσερπετική. Τὸ σχέδιον πρόκειται νά υποβληθῇ καὶ ἐγκριθῇ τὸ ταχύτερον ὅ πο τὰς ἐνδιαφερομένας 'Εθνικάς ἐφοπλιστικάς ἐνώσεις, διότι ἡ ἐποχὴ τῶν ναυλώσεων προχωρεῖ καὶ ὀρκετὰ σκάφη ἐκλείσθησαν μέχρι σήμερον.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΑΓΓΛΙΑΣ—KONTINENT.—Η ἀπραξία τῶν Μεσογειακῶν κέντρων κοι η ἔξ αὐτῶν δυσχερῆς ἐσασφάλισις φορτίων ἐπιτροφῆς, ἔσχεν ἀμεσον ἀνατιμητικὸν ἀντίτυπον ἐπὶ τὸν ἔξ 'Αγγλίας καὶ Κόντινεντ ναύλων γαιανθράκων διά λιμένας τῆς Μεσογείου. Ή 'Εσσολλίας ἐπικρατοῦν σι σταθεροί τιμαὶ τῶν σελ. 7/6 διά Δυτ. Ιταλίαν, 8/6 έως 8/9 δι' 'Αδριατικήν καὶ 8/3 έως 8/6 διά Πόρτ Σαΐδ—'Αλεξανδρείαν.

Διά Ν. Αμερικὴν αἱ τιμαὶ εἰνε ἀμετάβλητοι εἰς τὰ γνωστά ἀπό μηνῶν πάγια ἐπίπεδα. Ή 'Εκ Ρόττερνταμ καὶ Γερμανικῶν λιμένων πληρώνονται 9,— δι' 'Αδριατικήν, 8/6 έως 8/9 διά Πόρτ Σαΐδ—'Αλεξανδρείαν, 9/6 έως 9/9 δι' 'Ελλάδα, μὲ πρόσοψιν διτι συντόμως θά πληρωθοῦν καὶ 10)—, ἀπό δὲ τὸ Δάχτιογκ 9/9 έως 10)—διά Πειραιᾶ.

«Μαριόγκα I. Καθηρίη» ἐκ Χούλλ 5500 τ. διά Μπουένος 'Αϊρες η Λά Πλάταν 8/9, 2.4.

«Ζάννες Γούναρης» ἐκ Στέττιν 6500 τ. διά Πειραιᾶ 9/6, ἀρχὸς 'Ιουνίου.

«Ελληνικό» ἐκ Νέρντεγκαμ 5500 τ. διά Χαλκίδα 9)—, ἀρχὰς 'Ιουνίου.

Ἐκ διαφόρων ὅλων ἀγορῶν ἐναυλώθησαν καὶ τὰ ἄπι:

«Πήγασος» ἐκ Γαλαζίου 150 έαγ. Εὐλείας δι' 'Ελλάδα λ. στ. 6.5.0⁴ Μάιου.

«Δημ. Ν. Βογιατζίδης» ἐκ Δυνανάβεως 5500 τ. γεννημάτων διά Μπάρι—Γένεδχν ρέ. τ. 11/10, ἔαν όψιόν 'Αγγλίαν 14/10) 1/2, φόρτωσις 25 Μάιου—5 Ίουνίου.

«Άδημ. Γεωργαντῆς» ἀπό Κασσίπερ 5500 τ. φωσφάτων δι' 'Αμερικήν 13)—, φόρτωσις ἀρχὸς Ίουνίου.

«Θεοσκέπαστη» ἐκ Μουρμάνσκ 5500 τ. φωσφάτων δι' 'Αγκόνα η Βενετίαν 13/6 fob and stowed, φόρτωσις 5—15 Ίουνίου.

* * *

Τὸ ζήτημα τοῦ καθορισμοῦ κατωτάτων ὅρων ναύλων διό τὰς ἔκ Νοτίου Ούαλλίας φορτώσεις γαιανθράκων πρὸς τὴν Ν. Αμερικήν, ἀποτελεῖ καὶ αὐτὰς ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων. 'Ελπίζεται, διτι ἡ συμφωνία θέλει ἐπιτευχθῆ καὶ διτι θά τεθῇ ἐντὸς ὀλίγων ἡμερῶν εἰς ἐφαρμογήν.

Τὸ μόνον ἐμρανιζόμενον ἐμπόδιον, εἰνε ἡ υπαρξία προγενεστέρων συμβολαίων, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐμπόδιον τοῦτο πιοτεύεται, διτι θά παρακαμφθῇ.

Αἱ αναφέρεται ως πιθανὴ κατωτάτη τιμὴ τὰ σελ. 9/6 διά τὸ Πλεῖτ.



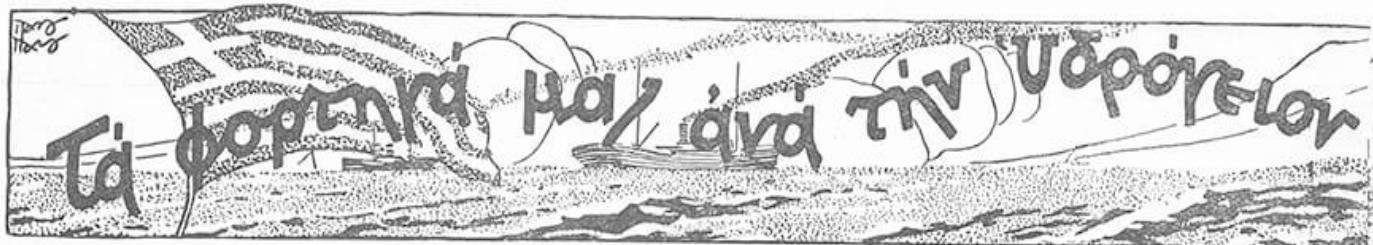
Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διά τῶν
Νοεβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διά ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-
θεῖαν καὶ διά μεταφορῶσεων δι' ὅλην τὴν
Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρό-
φος. Τηλέφ. 41—478. Πειραιᾶ.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος γκρέι	Τόνος γκρέι	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιδζη	11	1656	χρυσή Μαρ)λιν ἀπό Δεκ. π.ε.
Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	χρυσή Χίον ἀπό 18 Φεβρ.
Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεγ. Σκόνη Νικολάκης 30 'Απρ. διά Μπάριμπαντος
Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άνεγ. Πειραιάδ 5 Μαΐου διά Δούναβην
Αγία Βαρθαρία	Α. Λαζαρέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	διήλθε Φερν. Νερόνχα 2 Μαΐου διά Ελλάδα
Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	άνεγ. Ροζάριο 8 Μαΐου διά Σαξίνναν
Αγία Μαρίνα	Στ. «Κάσσος»	12	4151	ἔφθ. Ηερναμπούκον 4 Μαΐου
Αγίος Μάρκος	Γ. Τριλίθα	19	4514	ἔφθ. Μαρ)λιν 7 Μαΐου
Αγίος Νικολάος	Στ. Χατζηπατέρη	15	3687	άνεγ. Χίον 11 Μαΐου διά Νικολάειφ
Αγίος Σπυρίδων	Στ. Βλάσση	92	1581	ἔφθ. Αλιάριον 1 Μαΐου
Αγίος Σπυρίδων	Ηλ. 'Αγγελή	89	1476	εἰς Πατραιάδ 10 Μαΐου
Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Ηερκατίδ ἀπό 26 Ιαν.
Αγγελος Α.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	άργει Ηεραιαδ ἀπό 15 Ιουν. 1934
Αδαρ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	άνεγ. Ηεραιάδ 14 Μαΐου διά Κοσσάρη
Αδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Πειθή	08	4537	ἔφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 11 Μαΐου
Αδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	ἔφθ. Μπ. Μπλάγκαν 21 'Απρ.
Αθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Ηερκατίδ ἀπό 21 Φεβρ.
Αἴας	Πατέρες καὶ Σιά	15	4729	διήλθε Λάζαρεντ 8 Μαΐου διά Μάντζεστερ
Αίγαλον	Πελοπονησίου-Σκριβάνου	12	1735	ἔφθ. Ηεραιάδ 26 'Απρ.
Αίγενος	άδ. Πατέρεα	17	3792	άνεγ. Χερμπον Ρόδης 5 Μαΐου διά Κούρδην
Αίκατερίνη Τ.	Α. Τεριάζου	17	2719	ἔφθ. Μοσταγκανέμ 1 Μαΐου, φθάνει Καλάμος 14 εἰς Κονσυγάγη ἀπό 25 Μαρτ.
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἔφθ. Γένεβαν 21 'Απρ.
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	άργει Ηεραιαδ ἀπό 4 'Απρ.
Αίμιλίος	Στεριώτη καὶ Σιά	98	3691	διήλθε Λάζης Πάλμας 20 'Απρ. διά Πλέιτ
Αίνος	Α. Λούζη	10	3554	άργει Ηεραιαδ ἀπό 1 Φεβρ.
Αίολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	ἔφθ. Νοβέλην 6 Μαΐου
"Αίς Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	άνεγ. Λιθερπούλ 2 Μαΐου διά 'Αργεντινήν
Αδάμας	Μ.χ. Λαϊμοῦ	18	4144	διήλθε Σκυρπάγη 7 Μαΐου διά Keelung
Αιρόπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	ἔφθ. Macoris 30 'Απρ.
Ακτή	Στ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεγ. Μπ. "Άρες 18 'Απρ. διά Εύρωπην
Αλέκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	διήλθε Σκυρπάγη 21 'Απρ. διά Μίκης
Αλεξανδρίδη	Κ. Καρρά	13	4355	διήλθε Χόγκι Κόγκι 7 Μαΐου διά Βλαδιβοστόκ
Αλίκη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνεγ. Ρότερνταμ 3 Μαΐου διά Βενετίαν
Αλκιμος	Σκυριδάνου—Ραυτοπούλου	20	2003	ἔφθ. Μοντεβίδεας 27 'Απρ.
Αλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	εἰς Ρωσίαν ὅπο φέρτωσιν 8 Μαΐου
Αναστασία	Η. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	ἔφθ. Ρότερνταμ 3 Μαΐου
Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρεα	14	3382	εἰς Ν.γκην 1 Μαΐου
Ανδρέας	«Ίονιον» Α. Ε.	19	4763	άνεγ. Ροζάριο 8 Μαΐου διά Λίξ Πάλμας
Ανδριώτης	Ν.κ. Κυδωνιάεως	12	4393	άνεγ. Μυροραν 26 'Απρ. διά Βέρ. 'Αμερικήν
Αννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	άνεγ. Μπ. Βούλγαρη 24 'Απρ. διά Ηερκατίδ
"Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άργει Ηεραιαδ ἀπό 17 Φεβρ. 1934
"Αννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άνεγ. Νεκοτάσια 27 'Απρ., Ηεραιμπούνο 10 Μαΐου διά 'Ελλάδα
"Αννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	άνεγ. Ροζάριο 5 Μαΐου διά Μπ. "Άρες—Εύρωπην
"Αννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Βενετίαν, έφθ. 8
"Αννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	άνεγ. Μπάρρι 1 Μαΐου, Γιβραλτάρ 7 διά Βόλον
"Ανθίπηη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άργει Ηεραιαδ ἀπό 10 Φεβρ. 1934
Αντώνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	έφθ. Γένοντα 4 Μαΐου καὶ άνεγ. 8 διά 'Αλ)αρεικήν
Αντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	διήλθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά 'Αργεντινήν
Αντώνης Γ. Λεμός	Σ. καὶ Η. Λεμός	11	4410	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Αντώνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεγ. Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά 'Αδριατικήν
Αντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Ηεραιαδ ἀπό 30 Ιαν.
Αντώνης Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Otaria 23 'Απρ.
Αντζουλέττα	οὐσ. 'Αντ. Πιαννουλάτου	07	2693	άνεγ. Ηεραιαδ 11 Μαΐου διά Ρωσίαν
Αξιός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	εἰς Χιλήν 1 Μαΐου
Αποίκια	Z. Βαλμά	05	3607	άνεγ. Νεκοτάσια 27 'Απρ. διά 'Ελλάδα
Αργενίνα	'Αντ. Ρούσου	12	4248	άνεγ. Μπάρρι 20 'Απρ. διά Μπ. "Άρες
Αργολικός	Μαρή Εμπιτερίκου	21	4786	άνεγ. 'Αριστον 29 'Απρ., Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά 'Ανατολήν
Αρέθουσα	Ν.κ. Καμπούρη	11	3693	έφθ. Μπ. "Άρες 24 'Απρ. καὶ Σάντα Φέ 1 Μαΐου
Αριάδνη	I. Νικηφόρου—Ε. Λαϊμοῦ	12	4745	διήλθε Μπόνικ 7 Μαΐου διά Βενετίαν
Αριάδνη Παντελή	έτ. «Μαρκάρη»	10	4445	άνεγ. Γένοντα 27 'Απρ. διά Μπ. "Άρες
Αριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άργει Ηεραιαδ ἀπό 30 Ιαν.
Αρτεμίς Πήγτα	Πήγτα	06	1433	άργει Ηεραιαδ ἀπό 30 'Απρ.
Αρτεμίσια	Π. Μακρή	06	4343	άργει Ηεραιαδ ἀπό 13 Ιουλ. 1931
Αρχάγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	έφθ. Αμβέρσων 29 'Απρ. καὶ Τάν 9 Μαΐου
Αρχων	Κωστή Λαϊμοῦ	21	1361	άνεγ. Ηεραιαδ 12 Μαΐου διά Ρουμανίαν
Ασημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	άργει Ηεραιαδ ἀπό 24 Μαρτ.
Αστρασία	I. Γαλάκη	14	4211	άνεγ. Ροζάριο 24 'Απρ. διά Λάξ Πάλμας
Ασπασία Νομικού	M. Νομίκο	99	846	έφθ. Γαλάτειας 28 'Απρ. (φέρτωσιν 6 Μαΐου διά 'Αιγαίον)
Αστήρ	Σταυρούλαπτή κ.λ.π.	96	1355	άργει Ηεραιαδ ἀπό 13 'Απρ.
Ατλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Ρότερνταμ 1 Μαΐου
Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσοπετρό» Α.Ε.	09	4009	έφθ. Κ)νιτζάν 6 Μαΐου
Αττικός	A. Λούζη	06	4078	εἰς Πλάιτ 1 Μαΐου ὥπο φέρτωσιν
Αφρέσσα	Αδ. Κιρτάτα	05	2485	άργει Ηεραιαδ ἀπό 13 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλιάνος	Α. Λουζη	06	4734	Σε:ηλθε Άλες Ηάλμας 1 Ματου, Αλίσσεντ 7 διά Μάντζεστερ
Βαρβάρα	'Αθ. Ζωτοπούλου	10	1354	Έφθ. Γαλάτα: 28 'Απρ. (έφρετων 6 Ματου διά Θεσ)κην—Καλάμας)
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3209	Άνευχ. 'Αρμζόργον 8 Ματου διά Πιερια:ά—Θ)κην
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	Σε:ηλθε Πόρτ Σατζ 27 'Απρ., Γιεραλτάρ 7 Ματου δι: "Αμοτερνταρ
Βενιζέλος	άδ. Σιφνίσιου	10	1005	άργει Πιερια:δ, Ματου 10
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	Έφθ. Βοστόνην 7 Ματου
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάνη	17	1918	Έφθ. Γαλάτα: 2 Ματου
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	Έφθ. Νικολάτεφ 26 'Απρ.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαροθράκη	05	3885	Άνευχ. 'Ιμπριγχαρ 26 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άργει Πιερια:δ από 17 Μαρτ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	Έφθ. Γένοβαν 23 'Απρ.
Βόγων	'Εθνικής	14	9272	Έφθ. Ν. Υόρκην 4 Ματου
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πιερια:δ από 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά	Σπύρ. Λαζαρού	14	4708	άνευχ. Νεκοτσά 8 Ματου διά Τανερίφχαν
Γεώργιος Γ.	Δ. Αδόπαση	18	4289	Σε:ηλθε Cerrito 27 'Απρ. διά Μπρίστολ Τσάννελ
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πιερια:δ από 27 'Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιρπουρά	96	2187	άργει Πιερια:δ από 14 Φεβρ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	Σε:ηλθε Μαδέρας 20 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	Έφθ. Σιέτετιν 5 Ματου και άνευχ. 8 διά Δάντειγκ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	Έφθ. Ροζάριο 8 Ματου
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανού	28	3831	Έφθ. Ροζάριο 2 Ματου
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σιά	30	4108	Άνευχ. Σιγκαπούρων 12 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Γιάννης	Γ. Ανδρέσιον κλ.π.	05	4391	Άνευχ. Μπάχι. Μπλάχικαν 7 Ματου δι: "Ελλάδα
Γιανν. Γούναρη	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	Σε:ηλθε Κ)λιν 26 'Απρ. διά Girgenti, Έφθασε
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	Σε:ηλθε Γιεραλτάρ 30 'Απρ. (διαταγή:)
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2516	Άνευχ. Πιερια:δ 12 Ματου διά Γιεραλτάρ
Δαναδές	Π. και Γ. Κ. Λερού	06	4419	Άνευχ. Νεκοτσά 9 Ματου δι: "Ελλάδα
Δάρδαμας	άδ. Πιέτα	83	1595	άργει Πιερια:δ από 11 Νοεμ. 1934
Δάρφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	Έφθ. Ροζάριο 6 Ματου
Δελφίν	Αθ. και Ανδρεάδη	06	3816	Έφθ. Ραδενναν 5 Ματου
Δελφοί	Μ.Δ. και Ε. Λαζαρού	15	4739	Άνευχ. Νιαράντ 5 Ματου διά Ν. Υόρκην
Δέσποινα	Κορμά και Γεωργιάδη	09	4461	Σε:ηλθε Γιεραλτάρ 10 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες Ρότζ. έργο. 9 Ματου
Δέσποινα Γλόπη	Γ. Γλέπη	04	3313	άργει Πιερια:δ από 17 Μαρτ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλίνος	06	3016	Άνευχ. Πιερια:δ 6 Ματου διά Ρωσίαν
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπά	04	4649	Σε:ηλθε Γιεραλτάρ 7 Ματου δι: "Ιταλίαν
Δημήτρης	Σ. και Η. Λερού	05	3338	άργει Ολούσας από 28 Φεβρ.
Δημη. Γ. Θεοφίλης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	Έφθ. Γέννια 8 Ματου
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άργει Πιερια:δ από 23 Φεβρ.
Δημ. Ιγγλέσης	υέδην Δ. Ιγγλέση	18	5275	Σε:ηλθε Σκυράκη 4 Ματου διά Πετροπαλέφσκ
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	άργει Σύρον από 18 'Απρ.
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικού	03	1171	Άνευχ. Γαλάτοι 6 Ματου διά Λιχάτα—Φιλιππέλλα
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	Σε:ηλθε Φερν. Νορόγκα 3 Ματου διά Μοντεβίδεο
Διαμαντής	Δ:αρ. Πατέρα	17	4990	άνευχ. Ν. Υόρκην 29 'Απρ. δι: "Αμερίκαν, φθάνει: 15 Ματου
Διαμάντω	άδ. Τσατόμοιρου	03	2281	άργει Βρετάλιαν 26 'Απρ., έφρετων 6 Ματου δι: "Ιταλίαν
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εις πλέκει έ τη "Απω. Ανατολή 5 Ματου
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτος	19	5168	άνευχ. Μαρζιάν 4 Ματου και Κ)λι, 6 διά Ρουάν
Δίρρηψ	Βχο. Πατέρας και Σιά	06	2795	εις Στρατόν: 5 Ματου από φόρτωσιν
Διώνη	Γ. Φ. Α. Σρεβάδη	06	4181	Έφθ. Καλαί 4 Ματου
Διύναβις	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	15	5604	άργει Πιερια:δ από 3 Μαρτ.
Δύο Φίλοι	Ραττάκη και Ρουσσού	03	3547	φθάνει: Μπ. "Αύρες 13—16 Ματου
Δωρίς	"Ηλ. Χατζηγιάκια	17	4604	
Έβη	N. Γ. Λ. Λαζαρού	13	4521	Έφθ. Μαρζιάν 24 'Απρ.
Έδισων	'Εθνικής	96	II.103	άργει Πιερια:δ ("Αρπελάκ:) από 15 'Ιαν. 1933
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνευχ. Κάρδεν:φ 26 'Απρ. διά Βίλλαν Κ)τούδειον
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	Έφθ. Μασούγιαν 2 Ματου
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	Σε:ηλθε Άλες Ηάλμας 4 Ματου δι: "Αμερίκαν
Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	Έφθ. Τοκουγιάρα 27 'Απρ.
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	Έφθ. Νικολάτεφ 2 Ματου
Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	Έφθ. Σουάν 4 Ματου
Ελένη	Δ. Λθρού	01	1882	άργει Πιερια:δ από 13 Φεβρ.
Ελένη Δ.	Δημοστ. Δάκουση	19	5260	άνευχ. Μπ. "Αύρες 8 Ματου διά Βχλιτιμόρνην
Ελένη Τ.	Δ. Τεργιάσου	97	3039	Έφθ. Πιερια:δ 1 Ματου και άνευχ. 14 διά Ζουγκουλδάκι
Ελένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	1528	Έφθ. Σύντερλαντ 7 Ματου
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	Σε:ηλθε Κ)λιν 6 Ματου διά Γιεραλτάρ
Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	εις Αλεξάνδρειαν 4 Ματου
Ελληνη	Στ. 'Εμπειρίκου	13	4577	Έφθ. Πιερια:δ 27 'Απρ.
Ελληνη	Παπαδημητρίου	04	3059	άνευχ. Πιερια:δ 11 Ματου διά Χαδρηγήν
Ελληνικό	I. N. Γουλανδρή	12	3651	άνευχ. Σάν. Νικολάς 13 'Απρ. Λάς Ηάλμας 9 Ματου δι: "Εύρωπην
Ελπίς	υέδην Επ. 'Εμπειρίκου	27	4385	άνευχ. Μπ. "Αύρες 9 Ματου διά Λάς Ηάλμας
Επαμ. Κ. Εμπειρίκος	N. Τσετσόδαρου	05	2715	Σε:ηλθε Κων)πολιν 1 Ματου δι: "Αλεξάνδρειαν
Εηγούνδα	Μαρζ. 'Εμπειρίκου	22	4792	άργει Πιερια:δ από 28 'Ιαν.
Εύβοικός	G. N. 'Εμπειρίκου	98	3470	εις Chekka 25 'Απρ.
Εύγενα Καυπάνη	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4882	Σε:ηλθε Πιερια:δ 1 Ματου δι: Σιγκαπούρην
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Έτ. 'Εμπειρίκου	20	4862	άνευχ. Τάτι 7 Ματου, Κορούνναν 11 διά Μοντεβίδεο
Εύγενία Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	19	5627	Έφθ. Β.ζαγκαπατάρ 4 Ματου και άνευχ. 10 διά Γάνδην
Εύηνος	Σ. Λιθανού	19	3553	Σε:ηλθεν Όρλαν 28 'Απρ. διο. Μπ. "Αύρες
Εύθαλαία	άδ. Γουλανδρή	18	5283	Σε:ηλθεν "Αθαν 28 'Απρ. διο. Βλαδιβοστόκ
Έβρος	άδ. Λιθανού	18	3561	Έφθ. Τανερίφχαν 28 'Απρ. και άνευχ. 13 Ματου (διαταγής Οδζάν)
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκοσίνη	04	5123	άργει Βανετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύνυχια	Γεωρ. Βεργιτή	13	2993	Έφθ. Λεθέρνα 30 'Απρ. και άνευχ. 7 Ματου διά Σφάξ
Εύτ. Βεργωτή	Λεων. Ν. 'Εμπειρίκου	09		Σε:ηλθε Μαδέρας 5 Ματου δι: Εύρωπην
Έψιλον	Λεων. Ν. 'Εμπειρίκου	11	4120	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυτ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννης Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	Έφθ. Νεάπολιν 3 Μαΐου
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	Σιγκαθά Λάζ Πάλμρας 19 'Απρ. διά Μπ. "Άρες
Ζερμαίν	Στυλ. Καστανού	11	5217	Έφθ. Ροζάριο 24 'Απρ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	Έφθ. Λουδίνον 8 Μαΐου
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	Έφθ. Μπ. Μπλάχκαν 6 Μαΐου
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλίνος»	06	2947	Έφθ. Πιεριάδ 4 Μαΐου και άνεχ. 10 διά Ρωσίαν
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	Σιγκαθά 2000 μίλια Νοτίων του Λάδσαντ 2 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	06	1516	άργει Θεσσαλην άπό 26 Μαρτ.
"Ηφαιστος	οίτων 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεχ. Πιεριάδ 11 Μαΐου διά Ρωσίαν
Θάλεια	'Ηλία Συλλά	17	4574	Έφθ. Λουδίνον 30 'Απρ.
Θάσος	«Πατριώτικης»	19	1565	Έφθ. Σεβελλήνη 12 Μαΐου
Θεμέλιος	«Κάσσας Α.Ε.	29	3859	Έφθ. Μοντεβίδεο 4 Μαΐου
Θεοδώρα (τάνκερ)	Ηαπάξ και Σιά	17	1054	Έφθ. Κ)ντζαν 3 Μαΐου
Θεοδώρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3109	άνεχ. Βατόμη 10 Μαΐου διά 'Ισπανίαν
Θεοφανώ	άδελφοι Αιδανού	17	4210	άνεχ. Σάνι Νικολάς 1 Μαΐου διά Γαλάτας
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεχ. Ροζάριο 6 Μαΐου διά Σάντος. Προσήραξη Πλέιτ
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρίνου	11	3726	Έφθ. Νεάπολιν (Βοτών) 6 Μαΐου
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	άνεχ. Ροζάριο 30 'Απρ. διά Μπάρμπαντος
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεσάδου	10	4111	Έφθ. Σιάτιτη 21 'Απρ.
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	Έφθ. Γαλάτας 7 Μαΐου
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζή	12	3693	Σιγκαθά Βιερχαλτάρ 6 Μαΐου διά Καλαί
"Ια				
'Ιάκωβος				
'Ιθάκη				
"Ιάκως				
"Ιλισσός				
"Ιουλία				
"Ιουλία Νικολάου				
"Ισμήνη				
"Ιωάννα				
"Ιωάννης				
"Ιω. Βάτης				
"Ιω. Καρράς				
"Ιω. Μ. Έμπειρικός				
"Ιω. Νομικός				
"Ιω. Π. Γουλανδρής				
"Ιω. Φράγκος				
"Ιωνία (τάνκερ)				
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)				
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	Έφθ. Βαντιάν 5 Μαΐου
K. Λύρας	Η. Λύρη	02	3091	άργει Πιεριάδ άπό 11 'Ιαν.
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	Έφθ. Ταϊταβάνκαν 3 Μαΐου
Καθαριότισσα	υιοί Γεωργ. Καραδία	13	1877	εις 'Ατλαντικόν διά Σαίν Ηλέρ(Mig.)
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	Έφθ. Γραβέζαν 8 Μαΐου
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	Έφθ. 'Οράν 6 Μαΐου και άνεχ. 9, Γιεραλτάρ 10 διά Μπ. "Άρες
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σιά	18	5152	Σιγκαθά Κ)λιν 5 Μαΐου, Σουηζ 10 διά Bandar Abbas
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άργει Πιεριάδ άπό 3 Μαρτ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3574	Σιγκαθά Λάζ Πάλμρας 26 'Απρ. διά Μπ. "Άρες
Καρδούβασι	Γιοι Δ. Ιγγλέση	20	707	Σιγκαθά Μαδέρας 3 Μαΐου, Αλδσαντ 8 διά Κόρη
Καροάς	άδ. Καρρά	18	5234	εις πλάνα Πιεριάδ—Κ)ντζης
Κάσος	«Κάσσας» Α. Ε.	19	5685	άνεχ. Λούισμπουργκ 8 Μαΐου διά Κουνιντάουν
Κάτε	N. Λυκιαρδόπούλου	18	5197	Έφθ. Μπάρρου 5 Μαΐου
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πατρέλακα	87	2495	άργει Πιεριάδ άπό 11 Μαρτ. 1932
Κατίγνω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	εις πλάνα 'Ελλάδος —Μεσογείου
Κατίνα Βούλγαρη	N.χ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άργει Πιεριάδ άπό 10 'Απρ. 'Επισκευή
Κέπη Κόρδο	'Αθ. Κουλούρα και Κ.Ξένου	05	3890	άνεχ. 'Αλεξανδρεία 5 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
Κερδαμίδης	N. Λυκιαρδόπούλου	17	5085	Έφθ. Μέση 24 'Απρ.
Κερδεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Κ)ντζαν 4 Μαΐου
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζή	11	4153	Έφθ. Αλ)δραταν 13 Μαΐου
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	Έφθ. Ροζάριο 11 Μαΐου
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιάδη	07	3539	Σιγκαθά Γιεραλτάρ 27 'Απρ. διά Πλέιτ
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	10	3562	Έφθ. Αλεξανδρεία 22 'Απρ.
Κόρδυτον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2116	Έφθ. Θ)νικήν 3 Μαΐου
Κουλούρας—Ξένου	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	Σιγκαθά Γιεραλτάρ 19 'Απρ. διά Λά Πλάταν
Κουμουνδούρος	Γιοι Επ. 'Εμπειρίκου	25	3598	άνεχ. Σάντος 4 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Κύδηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	άνεχ. Πιεριάδ 7 Μαΐου διά Χαλκίδα, έφθ. 8
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	άνεχ. Ροζάριο 19 'Απρ. διά Λάς Πάλμρας
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	έφθ. Σαγκάην 14 'Απρ.
Κυριακούλα	A. και Δ. Λαμπού	18	4340	έφθ. Μπλάση 5 Μαΐου
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Πιεριάδ 4 Μαΐου
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	έφθ. N. Τόρκην 7 Μαΐου
Κωστής	Μουσούρα και Βενιαράκη	19	5438	άνεχ. Tokuyama 18 'Απρ. διά Hongay
Κωστή	N. Πίσση και M. Weisman	05	3933	άνεχ. Girkenti 1 Μαΐου, Γιεραλτάρ 6 διά Λιθαρπουλ
Λάκης Νομικός	Η. Νομικός	01	927	έφθ. 'Αλεξ)πολιν 10 Μαΐου
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	έφθ. Πιεριάδ 5 Μαΐου
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	άνεχ. Μπ. "Άρες 16 'Απρ., Σάντα Λουτσία 9 Μαΐου διά Μόντρεαλλ
Λεωνίδας M. Βαλμᾶς	Μ.χ. Βαλμᾶ	14	2080	άργει Πιεριάδ άπό 20 Μαρτ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έφθ. Μπ. "Άρες 2 Μαΐου
Λίμνη	Γ. και A. Φώκια και Σιά	96	1846	άνεχ. Vranjice 1 Μαΐου διά Χαΐφφαν
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	έφθ. Σαίν Λουΐ(Ροδανού) 26 'Απρ.
Μαίανδρος	Σ.Λιβανού	19	4581	έφθ. Plov 'Ικνάρηον 4 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίνητ δφ Σάμος	Κουλούθρου-Έμπειρικου	01	1190	άργατ Ηπειριάδ από 27 Νοεμ. 1934
Μαίρη	Ν. Λιβανού	09	1459	έφθ. Ηπειριάδ 3 Μαΐου
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνεγ. Νεκτασέα 28 'Απρ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Μαίρη Δευτεραίου	Βχο. Δευτεραίου	03	1383	εἰς Βαντιζήν 1 Μαΐου
Μαϊώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	έφθ. Καζαρπλάγκαν 1 Μαΐου και άνεγ. 3 διά Ηπειριάδ
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπόδου	06	3546	άργατ Ηπειριάδ από 10 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρη Έμπειρικου	12	3903	άνεγ. Βρατλαν 26 'Απρ., Γιδραλτάρ 7 Μαΐου διά Λίθαρπουλ
Μανούλλα	ιδιοί Γεωργ. Καραδία	20	2012	εἰς ήλθε Κ)λιν 3 Μαΐου διά Γάρφαν
Μάξης Βόλφ	Περτόλου	17	6694	άνεγ. Μπ. "Αύρας 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Μαρη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	04	2331	έφθ. Χερσόνην 7 Μαΐου
Μαργαρίτα	Γεωργιαδή και Σοφιανού	89	2187	άργατ Ηπειριάδ από 14 Δεκ. 1934
Μαργαρίτης	διδ. Περιβολάρη	13	4584	άνεγ. Μέζη 14 'Απρ. διά Durgun
Μαρία	Σ. Βλασσοπόδου	07	4225	εἰς ήλθε Μίτσα 20 'Απρ. διά Newchang
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	άνεγ. Καζαρπλάγκαν 30 'Απρ., Όραν 3 Μαΐου δι' Ήράκλειον
Μαρία	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άργατ Ηπειριάδ από 4 'Απρ.
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βανιζέλου	09	3729	έφθ. Ροζάριο 6 Μαΐου
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	εἰς πλόας Ηπειριάδ—Κ)ντζής
Μαρία Σταθάτου	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	προσήρρωσε Δ. San Fernando 6 Μαΐου "Ανατολικόθη
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	άνεγ. Cebu 7 Μαΐου διά Calanbayanga
Μαριέττα	Ν. Εδουαρδίου	13	6012	εἰς Μπλάζο 8 Μαΐου
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Π. Πρωτοπαπά	15	4447	εἰς ήλθε Γκουαρνιαρού 30 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Μαριόγκα	διδ. Πρωτού	12	4236	έφθ. Θ. Ονίκην 6 Μαΐου
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτίτα	04	4784	εἰς ήλθε Γιδραλτάρ 5 Μαΐου δι' "Εμπειν
Μαριόνα I. Καΐρη	"Ιω. Δανιέλου	13	5143	έφθ. Χεύλλ 6 Μαΐου
Μαρουνά Πατέρα	Δ. Πατέρη	17	4269	έφθ. Γκυχτηπάν 6 Μαΐου και Μόντρεαλ 9
Μάριος Τ.	Λ. Τεριάζου	01	1128	έφθ. Γαλάτας 2 Μαΐου και Ηπειριάδ 10
Μαρουνιώ Κουλούμηδου	Κουλούθρου-Έμπειρικου	07	3556	άνεγ. Ροζάριο 1 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Μαρουνιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	12	4669	έφθ. Μπ. "Αύρας 24 'Απρ.
Μάρηπησσα	Ν. Εδουαρδίου	19	5476	έφθ. Μπ. "Αύρας 30 'Απρ.
Ματθαίος	Η. Μ. Λάρης	04	2434	άργατ Χίον από 23 Μαρτ.
Ματρόνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2816	άργατ Ηπειριάδ από 22 'Οκτ. 1934
Μεμάς	Αιγαίουν Α.Ε.	00	4359	έφθ. Καλάμας 24 'Απρ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άνεγ. Λιθόριο 30 'Απρ. διά Καζαρπλάγκαν, έφθ. 7 Μαΐου
Μερόπη	Άνδρ. Παππά	11	4181	άνεγ. Λά Πλάταν 27 'Απρ. διά Buriken
Μίμης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	έφθ. Ηπειριάδ 3 Μαΐου
Μιμούζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εἰς ήλθε Κ)λιν 7 Μαΐου δι' Ιταλίαν
Μίνα	Άνδρ. Βεστάρχη	22	6067	εἰς ήλθε Ocean Inland 26 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	έφθ. Ηπειριάδ 21 'Απρ.
Μιχαλάκης	Ν. Εδουαρδίου	19	5234	άνεγ. Χεύτον 1 Μαΐου διά Τσέρκεστον
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	άνεγ. Ρίον Ιανέρον 3 Μαΐου διά Ροζάριο
Μιχαλίδης Συλλάς	άδ. Συλλά	08	3742	άργατ Σύρου από 30 Ιαν.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3828	άργατ Γένοβαν από 2 Ιουλ. 1934
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	έφθ. Αμβοργον 30 'Απρ. και Στάτιτιν 5 Μαΐου
Μύκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	εἰς ήλθε Γιδραλτάρ 7 Μαΐου διά Ηπειριάδ, φθάνει 15 εἰς ήλθε Κ)λιν 7 Μαΐου διά Καζαρπλάγκαν
Ναγός	I. Λιβανού	12	1926	έφθ. Μαρζήν 27 'Απρ.
Ναντίν	άτ. Βλάσσος	04	3582	άνεγ. Ηπειριάδ 12 Μαΐου διά Ζευγκούλδαν
Νανάρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	εἰς ήλθε Κ)λιν 1 Μαΐου δι' Αλγέριον, έφθ. 9
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεγ. Κάρδιφ 4 Μαΐου διά Βγυριτέν
Ναυσικά	Κυρ. Ε. Βανιζέλου	22	5005	εἰς Ηπειριάδ από 25 Μαρτ. υπό κατάσχεσιν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	έφθ. Ζουγκουλδάκι 27 'Απρ.
Νέα Τζη	Στ. και Δημ. Φωκαλίου	12	3451	έφθ. Νιάπηνηρ 26 'Απρ. και Κάρδιφ 7 Μαΐου
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	εἰς ήλθε Σημπάγκι 26 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Νέλλην	I. Μαργαρένη	13	4826	άνεγ. Μπλάζο 18 'Απρ. δι' "Αλμπανού
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικού	03	2759	έφθ. Σιρατών: 13 Μαΐου
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εἰς ήλθε Μέζη: 28 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Νέστος	N. Λιβανού	19	4399	εἰς ήλθε Γιδραλτάρ 21 'Απρ. διά Βαλτιρόρην
Νήσιον	A. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Όζκια 8 'Απρ. Ελτα εἰς Κόρμα
Νηρεύς	'Εμρ. Χατζηλία	13	6694	άνεγ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Μπ. "Αύρας
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Σαδόνναν 15 'Απρ. Ηπειριάδεις 5 Μαΐου
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	εἰς Βρατλαν 6 Μαΐου υπό φόρτ. διά Καλάμας
Νικήτας Ρούσσος (τάκνερ)	Κυρ. Ε. Βανιζέλου	21	6795	Σημαίκις Αγγλική. Ιδε: σελίς 32
Νικοκλής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	εἰς ήλθε Λάς Πάλμας 7 Μαΐου δι' Αριέρσαν
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεγ. Βίλλαν Κ)τούσιον 17 'Απρ. δι' Εύρωπην
Νίκος Τ.	'Ελσυθ. Τρικόδγλου	19	5175	άνεγ. Μπλάζοι Μπλάγκαν 18 'Απρ. διά Λουδίνον
Νικόλαος 'Αθανασούλης	κλήρης 'Αθανασούλη	01	3575	άργατ Ηπειριάδ από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Τράπανι 6 Μαΐου
Νικ. Μπλάκιας	Ποθ. Μπλάκια	20	2012	άνεγ. Ηπειριάδ 10 Μαΐου διά Σπαλάτον
Νικόλαος Νομικούς	Α. Νομικού	99	625	εἰς πλόας Ηπειριάδ—Κ)ντζής
Νικ. Πιάγκος	M.χ. Πιάγκου	12	4499	εἰς ήλθε Γιδραλτάρ 2 Μαΐου διά Ηλέτ
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχά Φιλίνη	04	3111	άργατ Ηπειριάδ από 21 Δεκ. 1934
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έφθ. Αμβέρσαν 3 Μαΐου
Νικόλαος 'Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	έφθ. Γκαζιμπάκι 2 Μαΐου
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	"Ιδε : «ΠΑΡΑΛΟΣ»
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άργατ Σύρου από 12 'Απρ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	εἰς ήλθε Σιγκαπούρην 6 Μαΐου διά Takuyama
Οινούσιος	N. Πατέρα και οιόν	04	5804	εἰς ήλθε Μαδέρας 4 Μαΐου διά Λουδίνον, έφθ. 11
"Όλγα Έπ. Έμπειρικου	οιόν 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	άνεγ. Χεύλλ 30 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
"Όλυμπος	Κουλούθρου-Έμπειρικου	18	5249	άνεγ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διά Ρίον Ιανέρον
"Ομόνοια	H. Ξανιού-άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεγ. Νικολάτηφ 11 Μαΐου διά Γάνδην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	έφθ. Σάντα Φέ 2 Μαΐου
"Ορος Δίρφυς	«'Ατλαντικός» Α.Ε.	18	5212	άνεχ. Κάρδιψ 1 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
"Ορος Έλικων	«Τράπη, Σο»	18	5525	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 1 Μαΐου διά Rufisque
"Ορος "Ιδη	Κοσμάτου-Κουλουκουντή	20	5210	έφθ. Μόντρεαλ 30 'Απρ. και άνεχ. 5 Μαΐου διά Χάρπτον Ρόδες
"Ορος Κιθαιρών	Τράπη, Σο»	12	3876	έφθ. Σάντα Λορέντζο 5 Μαΐου
"Ορος Κύνθος	«Τράπη, Σο»	18	5188	άνεχ. Hongay 7 Μαΐου διά Saigon
"Ορος Μυρτώ	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	19	5658	έφθ. Αμέρικα 9 Μαΐου
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	20	5166	άνεχ. Μιλάνη 4 Μαΐου διά "Εμπειρία, έφθ. 5
"Ορος "Ορθούς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	έφθ. Νεοκοσί 1 Μαΐου
"Ορος "Οσσα	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	18	5201	έφθ. Τάιν 7 Μαΐου
"Ορος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη και Σια	15	3660	άνεχ. Ροζέριο 26 'Απρ. διά Φιλαδελφειαν
"Ορος Πέρα	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	18	5208	έφθ. Λονδίνον 2 Μαΐου
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4592	έφθ. Γλασκώνη 4 Μαΐου
"Ορος Πίνδος	«Τράπη, Σο»	14	4810	διήλθε Μέρι: 21 'Απρ. διά Καρπούτικαν
"Ορος Πεντελεικόν	Κουλουκουντή-Κωστομένη	19	5791	διήλθε Σουέζ 3 Μαΐου και Περιμ9 διά Καρπούτικαν
"Ορος Ροδόπη	«Τράπη, Σο»	17	5182	έφθ. Μπάλκ. Μπλάγκαν 30 'Απρ.
"Ορος Ταύρος	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	έφθ. Barbados 9 Μαΐου
"Ορος "Υμητίδης	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	6388	διήλθε Πέρσαλτάρ 27 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	18	4979	έφθ. Ρίον Ινάντρου 29 'Απρ. και άνεχ. 7 Μαΐου διά Ηλέιτ
Παγασητικός	Μαρή "Εμπειρίκου	14	3477	άργει Πειραιάς από 10 'Απρ.
Παγκρατίων	Δημη. Ν. Κουφός κλπ.	20	2012	άργει Πειραιάς από 8 'Απρ.
Παναγής	N. Λυκαρρόποδου	20	5187	διήλθε Φ. Νερόνγκα 30 'Απρ. διά Ηλέιτ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διήλθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Ηλέιτ, έφθασε
Παναγχαράντος	B. και I. Κουτσούκου	15	4661	έφθ. Βαντινάν 4 Μαΐου και Ραβένναν 8, άνεχ. 10 διά Ρωσίαν
Πάνις	A. Αναστασάου	06	1781	άνεχ. Πειραιάς 11 Μαΐου διά Ρωσίαν
Πανελής	K. Λαζαρίδης και I. Ποντικού	11	3845	διήλθε Βιλλανίκαν 4 Μαΐου
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5146	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Περναρμπούκον
Παπαλεμπός	G. A. Γεωργιάλη	10	3748	έφθ. Βιλλανίκαν 4 Μαΐου
Πάραλος	K. Α. Πετρούτη	06	3435	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Μεσόγειον
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	εἰς Θεσσαλίαν 5 Μαΐου
Πάτρα	Τσαμπιράνη-Κωννήδη	96	3256	άνεχ. Θεσσαλίαν 4 Μαΐου, Κ)λιν 6 δι: 'Αλεξάνδρειαν
Παυλίνα	P. "Ολιβέ	13	4920	άνεχ. Πειραιάς 14 Μαΐου διά Ζουγκουλδάκη
Πέντε Άδελφοι	M. Διακάκη	10	4362	έφθ. Δάντιαγκ 7 Μαΐου
Περράκης Δ. Καμπάνης	κληρη. Α. Καμπάνη	10	3584	άνεχ. 'Αμερικάργου 7 Μαΐου
Περσέδες	A. "Ανδρεάτου	18	5172	έφθ. Αμέρισκαν 27 'Απρ. και "Εμπειρία, 5 Μαΐου
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαράκη	17	1957	άνεχ. Μπάλκ. Μπλάγκαν 4 Μαΐου διά Μεσσηλίαν
Πεταλοί	Μαρή "Εμπειρίκου	17	5126	εἰς Ησσάκλειον από 24 Μαρτ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	H. Γρηγοριάδης και Σια	10	657	έφθ. Βάλον 3 Μαΐου
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	03	4634	άργει Σαβδίναν 25 'Απρ. και Λαύριον 2 Μαΐου
Πετράκης Νομικός	H. Νομικού	06	4418	άνεχ. Δάντιαγκ 6 Μαΐου και Ήδυνία 12
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Σαχηκάνη 4 Μαΐου και άνεχ. 8 διά Σαλγκόν
Πέτρος Νομικός	H. Νομικού	13	4044	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Θιλήγην
Πήγασος	G. N. Λουλούδη	15	1795	άνεχ. Βραζίλιαν 6 Μαΐου διά Μετιλήνην, έφθ. 10
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	άνεχ. Τάιν 17 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Πηγελόπητη	S. Παραμυθιώτη	19	4786	άνεχ. Χούλλα 6 Μαΐου διά Ηλέιτ
Πολέμης	I. Δ. Παλαιούρκασά	09	1457	έφθ. Γένοβζη 1 Μαΐου και Μασσαλίαν 4
Πόλι	M. M. Ροδάση	97	2861	έφθ. Λεύριον 25 'Απρ.
Πολύκωτρο	G. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. δι: "Αγ. Βικέντιον
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	έφθ. Μπ. "Αύρες 27 'Απρ.
Πόντος	υιοι Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. Tikkongchen 14 'Απρ.
Πόπη	M. Βερνίκου	96	1594	άργει Χαλκίδα από 30 Μαρτ.
Ποσειδών	άδ. Πήγης	09	3895	άνεχ. Νόρντεγχαρ 1 Μαΐου, Οράν 10 διά Θιλήγην
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	εἰς Χαλκίδα από 22 'Απρ.
Προμηθεύς	υιόν "Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	έφθ. Μαρχάιν 4 Μαΐου
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	11	4316	έφθ. Πειραιάς 2 Μαΐου και άνεχ. 8 διά Τουρκίαν
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άνεχ. Vranjic 2 Μαΐου δι: 'Αλεξάνδρειαν
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Μοντεβίδεο (διαταγής)
Ρόκος	"Ιόνιον" Α.Ε.	18	4781	εἰς Πειραιάς 13 Μαΐου
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	έφθ. P. Ιανέρην 9 Μαΐου
Ρούλα	M. Χ. Καραγιώργη	99	1044	έφθ. Πειραιάς 3 Μαΐου
Σαρωνικός	Μαρή "Εμπειρίκου	12	3548	εἰς Αμέρισκαν από 3 'Απρ.
Σίφνος	Θερμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	εἰς Λαύριον από 17 'Απρ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	H. Θεοδωροπούλου	99	1518	άνεχ. Καζακμπλάγκαν 3 Μαΐου διά Μάλταν
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Μασσαλίαν 28 'Απρ. και Τοξιταρέκαν 4 Μαΐου
Σούνιον	Μαρή "Εμπειρίκου	19	3054	άνεχ. Βραζίλιαν 4 Μαΐου, Πειραιάς 8 διά Ναάπολιν—Γιβραλτάρ
Σπύρος	«Αιγαλον» Α.Ε.	18	5153	εἰς Βλαδιστόκην 1 Μαΐου
Στάμος	Δ. Φαρφαλίδη	14	3801	άνεχ. Σάν Νικολάς 27 'Απρ. δι: "Αγ. Βικέντιον
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	άνεχ. Πειραιάς 4 Μαΐου δι: 'Αργεντινήν
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	διήλθε Μίτσα 19 'Απρ. διά Πετροπαυλόφου
Στρυμών	S. Λιθνού	19	5250	έφθ. Μπ. "Αύρες 5 Μαΐου
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	έφθ. Vranjic 4 Μαΐου
Σύλβα	A. Καλλέργη και Σια	14	4202	άνεχ. Λάζ Πάλμας 20 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Τάκης	H. "Αντόπα	04	1698	διήλθε Κλιν 29 'Απρ. και Πειρί 10 Μαΐου διά Βασσόραν
Τάμεσις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	14	3942	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Χαζέρφαν
Τάναις	άδελφοι Συνοδινού	09	1911	έφθ. Gingenti 30 'Απρ. και άνεχ. 6 Μαΐου, Οράν 10 διά Καζαρ-
Ταξιάρχης	άδελφοι. Λεμού	13	4221	έφθ. Χούστον 1 Μαΐου και άνεχ. 7 διά N. Ορλεάνην [πλάγκαν]
Τάσις	«Μυρτιών» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Βενετίαν 4 Μαΐου
Τάσσος Κ.	'Εμη. Καραβία	01	3634	έφθ. Ταξιταδέκαναν 6 Μαΐου
Τέζέννυ	'Ιω. Λιθνού	12	1859	άνεχ. Πειραιάς 14 Μαΐου διά Ρωσίαν
Τηλέμαχος	G. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Βενετίαν 1 Μαΐου και Ραβένναν 7

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τουρκία Τρίαινα Τρίτων Τσιροπινάκης Τώνης Χανδρής	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. Γ. Λευρού και Μ. Γεωργιλή υιοί Γ. Γράτσου Κ. Α. Τσιροπινάκης Υιοί Ι. Δ. Χανδρή	09 00 14 14 04	1911 1358 4211 3895 2689	εις Πειραιά 13 Μαΐου ἀργετές Πειραιάς από 13 Ιαν. διγλύθες Ν. Τύρκην 5 Μαΐου διά Μόντρεαλ έφθ. Γκαλβεστών 2 Μαΐου ἀνεγ. Σπαλάτο 4 Μαΐου διά Κλήιν
Υδραίος Υδρούσα	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου Η. Χριστοπούλου	02 22	4476 2038	διγλύθεν Όρχαν 3 Μαΐου διά Πειραιά, έφθ. 10 ἀνεγ. Πειραιά 12 Μαΐου διά Βατούμη
Φαέθων Φαιάξ Φανερωμένη Φιλομήλα Φλόρα Φλώρα Νομικού Φραγκούλα Β. Γουλανδρή Φρέδη Φώτης Φωφώ Μακρή	άδ. Αιδανού Σπ. Παραμυθιώτη Λ. Βλαχάκη Σ. Καταπόδη έτ. Η. Νομικού Λουκᾶς Νομικού άδ. Γουλανδρή Κ. Δ. Καλαφάτη Ν. Λουκαρδοπούλου Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	13 15 08 98 04 21 18 07 12 03	4168 7188 3501 3175 2980 2012 5304 4043 3507 1013	διγλύθες Φ. Νοράνχα 5 Μαΐου διά Μη. "Αύρας" ἀνεγ. Δά Πλάταν 4 Μαΐου διά Γιουκοχάμαν έφθ. Γίνοσδαν 29 Μαΐου έφθ. Πόρτ Σατέ 1 Μαΐου διγλύθες Γιβραλτάρ 12 Μαΐου διά Μαρόκου ἀνεγ. Σάταν 1 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν διγλύθες Σιγκαπούρην 11 Μαΐου διά Βλαδιμεράτη άργετές Πειραιάς από 4 Σεπτ. 1934. "Εναυλώθη διγλύθες Κλήιν 8 Μαΐου διά Πλέιτ εις Γαλάτα: 10 Μαΐου υπό φόρτωσιν
Χαδιώτης Χαρδάλαμπος Χατζηπατέρας Χέλιατρος Χίος Χλόη Χρυσή	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. υιοί Αντ. Γαννουσιάτου υιόν Κ. Χατζηπατέρη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Σ. Περρή—Δ. Τσατσαράνη Ν. Λουκαρδοπούλου Η. Ι. Γουλανδρή	29 01 19 14 88 28 13	4386 4389 3511 3489 1356 4641 5367	ἀνεγ. Ραγγεύν 9 Απρ. διά Βορδέλινη, έφθ. 9 Μαΐου έφθ. Γένοβαν 6 Μαΐου άργετές Πειραιάς από 28 Μαρτ. άνεγ. "Άλμπαν (N.Y.) 2 Μαΐου και Νόρφολκ 6 διά Κούβαν εις Πειραιά 10 Μαΐου έφθ. Δονδίνον 3 Μαΐου έφθ. Φάλμουθ 4 Μαΐου
Ωκεανία Ωνάση Μαρία Ωνάση Πηνελόπη Ωνάση Σωκράτης Ωρωπός	Μ. Καρδίαλη Άριστ. Ωνάση Άριστ. Ωνάση Άριστ. Ωνάση Μαρή Έμπειρίκου	07 15 19 19 13	4843 4305 5404 5439 3475	διγλύθες Λάδισσαν 17 Απρ. διά Σάντα Φέ ἀνεγ. Μοντεβίδεο 6 Μαΐου διά Μόντρεαλ διγλύθες Λάργη Πάλμας 9 Μηνου διά Ρόττερνταμ ἀνεγ. Νακοτσάκα 3 Μαΐου διά Εύρωπην άργετές Κυνέζαν από 15 Φεβρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκλη-'Αθίνη & Σιά	10	1673	ἀνεγ. Γαλάτα: 26 Απρ. διά Αθηναν—Θυνίην, έφθ. 2 Μαΐου
Μαρτής 'Αγγλικόν Μιδουπάνου 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή Μινακούλη και Σιά	94 05	2483 2539	άργετές Πειραιάς από 27 Μαρτ. εις Μπουργκάς 10 Μαΐου
Νέλσων, 'Αγγλικόν Νικήτας Ρούσσος Νικόλαος Πήττας, 'Αγγλ. Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη — άδ. Πήττα Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	96 21 12 95	1437 6795 1864 2499	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 27 Απρ. άργετές Κάρδιτσα από 9 Απρ. άργετές Πειραιάς από 21 Δεκ. 1934 έφθ. Πειραιάς 6 Μαΐου
'Ολτύλ, Ρουμανικόν Πράχοβα, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος Α. Βλάσσος	20 22	4308 3609	ἀνεγ. Γέροντα 5 Μαΐου διά Γένοβαν έφθ. Γέροντα 2 Μαΐου
Σφάντου Νικόλε Ρουμαν. Σάν Νικόλα, 'Ιταλ. Σιρέτουλ, Ρουμανικόν	Μ. Ν. Βαλασαμάνη Ν. Σταματίου Α. Βλάσσος	06 79 12	2728 677 3629	εις Ρόττερνταμ από 6 Μαρτ. υπό κατόχουσιν εις πλάσις 12νήσων—Αιγαίου διγλύθες Γιβραλτάρ 30 Απρ. διά Βενετίαν
Τουσούνια 'Αγγλικόν Τρεγκόδηναν Λιγνητικόν	Κ. Λασκαρίδη—Δ. Δάλλα Κ. Συδιά και Υιόν	03 03	1828 3075	έφθ. Η. Σατέ 25 Απρ. και Βρατλαν 10 Μαΐου εις Η. Σατέ από 23 Απρ.
Burdale, 'Αγγλ. Corbeach, 'Αγγλ. Duncluta, 'Αγγλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή "Ελλήνες άγορασται Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	14 13 10	4352 1569 3986	"Ιδα : «ΙΟΓΛΙΑ», σημαία 'Ελληνική εις Οθαλλίαν 10 Μαΐου εις Γυραντζενράσου 10 Μαΐου