

# NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1935

Αρ. Φύλλου 111

# NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε', ΑΡΙΘ. 111

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1935

## *Tò δεκαωδενδήμερον*

Τὰ πρῶτα τῆς ἀντιδράσεως κρούσματα

"Οταν πρό τινος άκομη, μὲ έξαιρετικήν ικανοποίησιν είχομεν άναγγείλει τὴν σύστασιν τῆς πρώτης Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας τα-κτικῶν γραμμῶν ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὸ Κόντινεντ δὲν παρελέψαμεν νά τονίσωμεν τὰ ἐμπόδια καὶ τάς δυσχερείας, ποὺ θεὶς ἀντιμετώπιζε τὸ τόσον εὐεργετικὸν διὰ τὴν Οἰκουμένην τῆς χώρας ἔργον της ἀπό τὴν ἀντιδρασιν τῶν εἰς τὰ Μεσογειακά ὅδατα μονοπολιακῶς ἐργαζομένων ζένων ἑταῖρῶν, ἀπό τὸν προστατευτι-σμὸν καὶ τάς διακρίσεις, ποὺ ἐνασκούν ωρισμένα τῆς Βορειοπε-ριωτικῆς Εύρωπης Κράτη διὰ τὴν διασφάλισιν ὑπέρ τῆς ίδιας αὐ-τῶν σημαίας τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν τῶν. Είχομεν ἄλλως τε τὸ προηγούμενον τοῦ παρελθόντος ἔτους, δτε ἡ πρώτη ἀπόπειρα μεταφορᾶς εἰς Γερμανίαν σταφίδος καὶ σύκων δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν, προσέκρουσεν εἰς τὴν ἐκδηλὸν ἀντιδρασιν τοῦ Χρηματι-στηρίου ξηρῶν Καρπῶν τοῦ Ἀμβούργου, ἐκδώσαστον τότε ἔγκυ-κλιον, διὰ τῆς ὅποιας συνίστατο πρὸς τὰ μέλη αὐτοῦ ν' ἀποφέύγουν τὴν ἀγόρων Ἑλληνικῶν προϊόντων, μὴ μεταφερθέντων ὑπὸ Γερ-μανικῶν πλοιών. Τὸν τοιοῦτον τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀποκλει-σμὸν ἀπό τὴν ίδιαν ἡμῶν ἔξαγωγὴν, ἀπέδωκαν, τότε, οἱ ἐνδιαφε-ρόμενοι μὲ κάποιαν εὐλογοφανῆ δικαιολογίαν, εἰς τὸ δτι αἱ με-ταφοραι διεξήχθησαν διὰ σκαφῶν ἐτράπητα ἀκαταλήλων καὶ χωρὶς νά τηρθούν ἀκριβεῖς ἡμερομηνίαι φορτώσεως καὶ καλῆς παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος. Ἡδη, ὅμως, τὸ δεύτερον καὶ πλέον κατάφωρον κροῦσμα διακρίσεως σημαίας στρέφεται ἀπό μέρους κρατικῆς Γερμανικῆς ὑπηρεσίας κατά τῆς πρώτης ώργα-νωμένης προσπαθείας τῆς Ναυτιλίας μας, δπως διὰ πλοιῶν τακτι-κῆς γραμμῆς, πληρούντων δλας τὰς προϋποθέσεις τῆς καλῆς με-ταχειρίσεως τοῦ ἐμπορεύματος καὶ τῆς ἐπακριβοῦς παραδόσεως του, συμμετάσχη καὶ αὕτη, ἔστω καὶ κατὰ μικρὸν ποσοστόν, εἰς τὰς πρὸς τὸ Κόντινεντ ἔξαγωγάς μας. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ καταδήλου ἐνεργείας ἀποκοπούσης τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Ἑλλη-νικῶν σκαφῶν ἀπό μεταφορᾶς, πού, κατὰ πατέα λόγον, θά ἐδι-κοιοῦντο ταῦτα νά διενεργήσουν, ἐφόσον, μάλιστα, φορτωταὶ καὶ παραλήπται παρείχον τὴν προτίμησιν των. Τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ἐ-ξωτερικῶν, πρὸς τὸ ὅποιον δι' ἐγγράφου του δημοσιευμένου κα-τωτέρω κατήγγειλεν, ἡδη, ὁ Ὑπουργός τῶν Ναυτικῶν τὰς το-αύτας εἰς βάρος τῆς σημαίας μας ὑπερβασίας, ὀφελεῖ νά διαμαρ-τυρηθῇ ἐντόνως καὶ νά ὑποδείξῃ πρὸς τὴν Γερμανικὴν Κυβερνη-τί το δτο Ἑλληνικὸν Κράτος δὲν δύναται νά παρακολουθηθῇ ἀπα-θῶς τὴν περαιτέρω κακήν καὶ ἀνισότιμον μεταχειρίσιτον τοῦ Ἑλλη-νικοῦ πλοίου εἰς τοὺς Γερμανικούς λιμένας εἰς βάρος ζωτικῶν τῆς Οἰκουμένης συμφερόντων, νά τονίσῃ δ' ἀκόμη, ὅτι κάθε ἀνά-λογον μέτρον προστασίας καὶ διακρίσεως τῆς ίδιας ἡμῶν σημαίας δτα συνεπήγετο κυρίως σοβαράτας ζημίας τῆς Γερμανικῆς ναυ-τιλίας, τῆς τόσον ἀφόνως ἀντλούσης ἐργασίαν ἀπό τὰς ἀθινικάς τις ἔξαγωγάς.

Τό ύπό της Γερμανικής ύπηρεσίας Ἐλέγχου Εισαγωγῆς λοχανικῶν, ποτῶν καὶ λοιπῶν τροφιμών ἀπευθυνθέν πρὸς Γερμανὸν παραλήπτην ἔγγραφον, διὰ τοῦ δποίου συνιστᾶται ἡ προτίμησις τῶν Γερμανικῶν πλοίων καὶ τοῦ δποίου κατέχομεν ἀντίγραφον ἐφωτοτύπιας ἔνει ἐν μεταφοράσει ὡς ἔχει.

Ἐν Βερολίνῳ τῇ 20ῃ Ἰουνίου, 1935.  
Κύριος.

Παραγγελία σας άπο 2 Μαΐου 1935— Αριθμός μας 42381)35 Εισαγωγή Κορινθιακών Συντηρήσεων

έξεδώσαμεν συμφώνως τῷ τιμολογίῳ τοῦ Οἶκου ..... διὰ  
Rmk. 389.42.

'Αναφορικώς της ἐρωτήσεώς σας ἀπό 8ης Ιουνίου σας συνιστώμεν όπως ἔλθητε εἰς συμφωνίαν μετά τοῦ ὑμετέρου "Ελληνος φορτωτού ὅπως ἐνεργήσῃ τὴν ἀποστολὴν τοῦ ἐμπορέυμάτου ΔΙ' ΕΝΟΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΥ ἄπ." Φυσικὰ παραμένει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ φορτωτοῦ σας νὰ προτιχηρώσῃ τὸν ναῦλον ἢ ν' ἀφίσῃ νὰ πληρωθῇ οὗτος παρ' ὑμῖν πρὸς τὴν Γερμανικὴν ἀποστολὴν ἀμα τῇ ἀφίξει τοῦ ἐμπορεύματος. 'Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει παρακαλούμεν ὅπως ἐν τῷ τυμολογίῳ ἐμφανητᾶ. ὅτι ὁ ναῦλος δὲν συμπεριλαμβάνεται ἐν αὐτῷ. 'Ἐπὶ πλέον νὰ φέρῃ τοῦτο τὴν παρατήρησιν ὅτι τὸ ἐμπόρευμα ἀπεστάλη διὰ Γερμανικοῦ ἀποστολού.'

Κατ' ἐντολὴν ('Υπογραφή)

Τό "Υπουργείον τῶν Ναυτικῶν, πρὸς τὸ ὄποιον κατηγγέλθησαν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν τὰ οὕτω εἰς θάρος τῆς ναυτιλίας τεκτανόμενα, ἔσπευσαν ἀμέσως νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τοῦ "Υπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ νὰ συστήσῃ εἰς αὐτὸ ὅπως προβῆ εἰς τὰ κατάλληλα παρὰ τῇ Κυθερνήσει τοῦ Βερολίνου διαθήματα διὰ τοῦ κάτωθι ἐγγράφου:

«Έζομεν τὴν τιμὴν νὰ διαβιβάσουμεν ὧδι τὴν ἀπὸ 15 Ἰουλίου ἡ Ε. αἴτησιν τῆς Ἀνοι. Ἐταιρίας Ἀττικοῦ καὶ Γραμμῶν «Η Ἑλληνική μετὰ τῆς συνημμένης ἀπῆς φωτογραφίας ἐγγράφων ἀποσταλέντος ἵνα τοῦ ἐν Γερμανίᾳ ἐδρεύοντος Κρατικοῦ Γραφείου Ἐλέγχου Εισαγωγῆς Τροφίμων πόλες Γερμανῶν εἰσαγωγῆς Ἑλλήνων σταύδων καὶ νὰ ἐπισύρουμεν διώς ιδιαίτερος τὴν πρόσοσχήν ἡμῶν ἐπὶ τοῦ ἀπῆς θιγομένου ποδοφωτάτου διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ζητήματος.

'Ως εναρθεστούμενος θέλεται παραπομπήσει ἐξ τῶν διαβιβαζομένων ἡμίν ἑγγάφων, τὸ ἐν λόγῳ Κρατικὸν Γραφεῖον 'Ἐλέγχον Εἰσαγωγῆς Τροφίμων, δι' ἐπιτολῆς αὐτοῦ ἀπὸ 20 Ἰουνίου ἐ. ἔ., ἀπευθυνομένης πρὸς Γερμανὸν εἰσαγωγέα 'Ἑλληνικῶν σταφίδων, παρέχον ἔγκρισιν διὰ τὴν εἰσαγωγὴν σταφίδος, τυπικοῦ μὲν συνιστᾶ, πράγματι δικιος, καθ' ἁ-  
τζηριθμοῦθη, θέτει διὸ δρόμον τὴν ἀποστολὴν τοῦ ἐμπορεύματος διὰ γερμανο-  
ῦ ἀποστολού πάλιν καὶ παρεμποδίζει ἐπομένων τὴν χορηγοποιίσιν τῶν 'Ἑ-  
ληνικῶν πλοίων, ἔστι καὶ ἄν τοῦτο ὑπέλεκτο φροντίσει.

Δέν γνωρίζουμεν ήσαν ή ένεργεια αὐτή τῆς Γερμανικῆς ὑπηρεσίας Ελέγχου Εἰσαγωγῆς τροφίμων στηνεῖται ἐπὶ δύογινων τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως. Ανεξαρτήτως δημοσίου τούτου προσκύπτει ἀδιαστίστως διὰ τῶν τοιούτων ἔνεργειών τῆς ἐν λόγῳ Κρατικῆς ὑπηρεσίας τίθενται ἵσσουσι μοιρά τὰ Ἑλληνικά ἐμπορικά πλοία ἔναντι τῶν γερμανικῶν, πετρὸν τῶν ὄποιων γίνεται διάχορις σημάνεις κατὰ παράβασιν τούτον, τῆς ἐν ισχύι συμβάσεως ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας μεταξὺ τῆς Γερμανίας, δυνάμει τῆς όποιας (ἄρθρ. 21) ἐτύ πλοία ἔκατεράς τῶν χωρῶν ὅτι ἔχονται εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔτερου πρὸς τὰ ἔθνικά πλοία διὰ πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν εἰδαγωγὴν καὶ τὴν ἔχαγωγὴν ἐμπορευμάτων κλπ., δύον καὶ ἓντὸν καθιερεύεσσαν διὰ τῆς Λαδινοῦ Συμβάσεως περὶ διενῦντος καθεστώτος τῶν θαλασσῶν λιμένων διεθνῆ ἀρχῆς τῆς ἔξομοισεως τῶν σημαίων, καθ' ἥν ἀρχήν (ἄρθρον 1 προσηγοριμένον εἰς τὴν σύμβασιν κατονομοῦ) τὰ συμβληθέντα Κράτη, μεταξὺ τῶν ὄποιων περιλαμβάνεται τε Γερμανία καὶ η Ἑλλάς ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν, διότι εἰς τοὺς ὑπὸ τὴν κυριαρχίαν τῶν θαλασσῶν λιμένας ἔχασφαλλούσον ὑπὲρ τῶν πλοίων αυτῶν ἀλλον συμβαλλομένου Κράτος καθεστὼς ισον πρὸς τὸ διέπον

Τούς δόρους τούτους ή περί ής ὁ λόγος ἐνέργεια τῆς Κρατικῆς Γερμανικῆς Υπηρεσίας, συνιστώσις εἰς τοὺς Γερμανοὺς εἰσαγωγεῖς τὴν φροντίδιον τῶν γερμανικῶν πλοίων κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν χρηματοποίησιν τῶν Ἑλληνικῶν, ἀποτελεῖ προφανή παράδοσιν τῶν τεθειμένων διεθνῶν κανόνων καὶ τῶν ἰδιαίτερων μετα τῆς Χώρας τάντης συμφωνιῶν, ήτις πλήσσει καρίσιως τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Ός ἐκ τούτου χορεύει τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσουν ὅπως προθῆται τὸ ταχύτερον εἰς τὰ απάλληλα διαβίματα παρὰ τῇ Γερμανικῇ Κυβερνήσει, ξητοῦντες παρ' ὑπέρ τῆς ἀρρήν τὰ ληφθέντα ταῦτα ὑπὲρ τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας διατικτικά μέτρα, διατάσσουσι τὴν περὶ ής ἀνοτέρῳ Κρατικῇ Υπηρεσίᾳν Ελέγχου Εἰσαγωγῆς Τροφίμων νὰ εἰδοποιήῃ τοὺς Γερμανοὺς εἰσαγωγεῖς όπου εἰναι εἰλεύθεροι νὰ ἐκλέγουν τὴν ομηρίαν του πλοίου, τὸ ποτὸν ἔλουν νὰ χρηματοποιήσουν διὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματός του.

Αφιέμενα εἰς ὑμᾶς νὰ κρίνητε ἐάν θὰ ἔπειπε συγχρόνως μὲ τὰ διαβήματα παρὰ τῇ Γερμανικῇ Κυβερνήσει νὰ ἀφήσωμεν νὰ ἔννονθῇ παρ' αὐτῆς, διὰ τοῦτο οὐδὲν οὐδὲν τὸν ληφθέντων κατὰ τῆς ναυτιλίας μας μέτρων θὰ μᾶς ἡγάγαξε ὅπως λαμβάνοντες ἀνάλογα προστατευτικά μέτρα ἐπέρ τῆς ναυτιλίας μας συντήσωμεν κατ' ἀνάλογον τρόπον τὴν δι' Ἑλληνικῶν ἀποκλειστικῶν ἀποτοπίον μεταφοράν ἐμπορευμάτων ἐξ Γερμανίας εἰς Ἐλλάδα τοῦθ' ὅπερ θὰ ἐδημοσύγει κατάστασιν ἐπίζημιαν διὰ τὰς ναυτιλίας ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν.

Τὰ ἀποτέλεσματα τῶν ὑμετέρων διαθημάτων παραπλαδύμενον ὅπως ἀνακοινώθουσι καὶ ἡμῖν διὰ τὴν γνωστοποίησιν των εἰς τοὺς ἐνδιαιτησούντος "Ἐλληνας Ἐφοπλιστάς.

'Ο Υπουργός  
Σ. ΔΟΥΣΜΑΝΗΣ

Γνωστὸς ἐφοπλιστής ἀφορμὴν λαμβάνων ἐκ τῶν μέτρων διακρίσεως σημαίας, τῶν συναλλαγματικῶν ποτιορισμῶν καὶ τῶν ποτικῶν ἀπαγορεύσεων, τῶν ἀφαρμοζούμενών ἀπὸ τίνος ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βερολίνου, ποὺ εἰς οὐδὲν ἄλλο τείνουν, εἰμὴ εἰς τὸν οὐσιαστικὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀπὸ τὰς πρὸς τὴν Γερμανίαν μεταφοράς, μᾶς ἀποστέλλει τὴν κάτωθι ἀρκετά διαφωτιστικὴν ἐπιστολὴν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτολιακῶν Ἐλληνογερμανικῶν σχέσεων:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὸ "Ἐλληνογερμανικὸν κλῆριγκ" εἶναι ἀπό τὰ κλασιστικῶτερα παραδείγματα τῆς παθολογικῆς ἀποχαυνώσεως τοῦ "Ἐλληνος, ὅταν οὗτος ἐπιλαμβάνεται τῶν κοινῶν. Διότι μόνον ἀν πάσχουν ἀπὸ χαλαρότητα πνεύματος οἱ παρὰ τῇ Κυβερνήσει ἀρμόδιοι, δὲν θὰ δυνηθούν νὰ ἀντιληφθοῦν τὸν ἐπαπειλούντα τὴν Ἐλλάδα κινδύνων ἀπὸ τὴν κακήν τρόπην, ποὺ ἔχουν λάθει αἱ μετά τῆς Γερμανίας ἐμπορικαὶ μᾶς σχέσεις.

"Ἀπό τὸν καιρὸν ποὺ ἡρχισεν ἡ ἀφαρμογὴ τῆς πολιτικῆς τῶν ἀνταλλαγῶν, ἀναγκαῖον κακόν, ἄλλως τε, ἡ Γερμανία, ἦτις ἀνέκαθεν ἡτο ἀπὸ τοὺς καλοὺς πελάτας τῆς Ἐλλάδος, ἡρχισε πολλαπλασιάζουσα ἐντατικῶς τὰς ὁγράς, ὅχι μόνον καπνοῦ καὶ σταφίδος, ἀλλὰ παντοίων ἄλλων Ἑλληνικῶν προϊόντων. Καὶ ἀν μὲν ἡ Ἐλλάς ἡγόραζεν ἐκ Γερμανίας ἵστης ἀξίας ἐμπορεύματος, τὸ πρᾶγμα ἡτο ἡ ποικιλοτρόπως εὐχάριστον. Ἀλλὰ ἡ Ἐλλάς μὴ δυναμένη νὸν εἰσαγάγῃ οὐδὲ πόρωραν ἐμπορεύματα ἔστω καὶ τῆς ἡμισείας ἀξίας τῶν πρὸς τὴν Γερμανίαν ἔξαγωματα τῆς, μεταβάλλεται αὐτομάτως εἰς πιστωτριανής τῆς Γερμανίας, πιστωτριανής ἀλλόκοτον, ἦτις ἀφ' ἔνος πένεται καὶ δανείζεται μὲν ὑπερόγκους τόκους διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν δόπιων πιέζεται παντοιοτρόπως, δανείζει ἀφ' ἔτερου τὴν Γερμανίαν ἀτόκως περὶ τὰ 26 ἐκατομμύριο μάρκα ἦτοι ἀνω τῶν 2 ἐκατομμύριων λιρῶν, ἀτίνα ἐγγράφονται εἰς πίστωσην τῆς καὶ παραμένουν «μπλοκέ» καὶ ἀχρησιμοποίητα εἰς Γερμανίαν. Καὶ τοῦτο δὲν θά είχε τόσην οημασίαν ἔαν τὸ μάρκον ἦτο νόμισμα παρουσιάζον τὰς σχετικάς ἔγγυησίες εὐσταθείας ἄλλων νομισμάτων. Δυστυχῶς, δημως, τὸ μάρκον εἶναι νόμισμα καθαρῶς ουμβατικόν, ἐκετεθείμενον εἰς μυρίους κινδύνους, τῶν δόπιων μικρότερος εἶναι ἡ ἀποχώρησης τῆς Γερμανίας, πιστωτριανής τῆς χρυσῆς θάσεως, ἦτις θὰ ἡλάττωνεν ἀμέσως τὴν πιστωτριανήν κατὰ 40% καὶ θὰ ἐπέφερεν ἀνυπολογίστους ἀναστατώσεις εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Κρατικὴν καὶ Ἰδιωτικὴν Οἰκονομίαν.

Καὶ τὸ θάρος τῆς πιστώσεως αὐτῆς καθίσταται δισημέραι ἐπιχθέστερον διὰ τὸ Ἑλληνικὸν ἐμπόριον, περιορίζει τὰς ουναλλαγάς μας μὲ ζένα Κράτη, ὡς ἡ Ἀγγλία, ἡ Ρωσία, ἡ Ἰσπανία κλπ., ἀπὸ τὰ ὄποια ἔχομεν περισσότερα νὰ κερδίσωμεν καὶ ὀλιγώτερα νὰ ριψοκινδυνεύσωμεν. Εἰς ἀπάντησιν δὲν οἱ ἀρμόδιοι μᾶς λέγουν: «Τί θέλετε νὰ κάμωμεν; πρέπει νὰ πλήσωμεν τὰ καπνά μας».

Θὰ ἡμεθα καὶ ἡμεῖς πλήρως σύμφωνοι, ἐάν ἐπρόκειτο περὶ πωλήσεως καὶ οὐχὶ περὶ δωρεᾶς.

"Ἀπὸ ναυτιλιακῆς καθαρῶς ἀπόφεως θὰ ἐφαντάζετο κανεὶς ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία κάτι θὰ ἐκέρδιζεν ἀπὸ τὴν κίνησιν αὐτῆν. Τὰ μὲν «λάινερς» καὶ τὰ μικρά «τράμπτς» θὰ μετεκόμιζον μέρος τῶν φορτίων αὐτῶν, τὰ δὲ καθαρῶς τὰς «τράμπτς» θὰ ἐπιτυχανοῦν, ἀν δὴ μᾶς προτιμήσεως, τούλαχιστον μᾶς ἀνοχῆς διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς Γερμανίαν ἔξι ἄλλων Χωρῶν. 'Αντ' αὐτοῦ δημως τί συμβαίνει; Διὰ διαφόρων ἐμμέσων καὶ ἀμέσων τρόπων τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά ἀπεκλεισθήσαν τῶν Γερμανικῶν λιμένων, εἴτε διὰ τῆς καθιερώσεως τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων εἰς μάρκα, εἴτε διὰ τῆς ἀπροκαλύπτου προτίμήσεως οημασίας. 'Οσον ἀφορᾷ τὰ Ἑλληνικά λάινερς καὶ τὰ Μεσογειακά φορτηγά, αἱ καταγγελλόμεναι ὑπερβασίαι τῶν Γερμανικῶν Κρατικῶν ὑπηρεοῖ δὲν χρήζουν σχολίων, ἀλλὰ μᾶς ὑπογραμμίζουν τὰς διαθέσεις τῶν Γερμανῶν, ὅπως παραμείνωμεν πάντοτε αἰώνια τῆς ἀφελείας μας θύματα.

#### ΕΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

### Διὰ ν' ἀποφευχθοῦν αἱ στάσεις καὶ ἀντεγκλήσεις

"Απὸ τὴν ἔκθεσιν τοῦ πλοιάρχου κ. Καμπίτοη καὶ τὰς συναφεῖς περιγραφάς τῶν Αὐστραλιανῶν ἐφημερίδων πληροφορούμεθα, ἥδη, τὰς λεπτομερεῖς τῆς δραματικῆς περιπτετείας, ποὺ ὑπέστη τὸ φορτηγὸν «Ἀννα τοῦ κ. Λυκιαρδοπούλου, λόγῳ τῆς ἀπεργίας τοῦ κατατέρευρου πληρωμάτος εἰς τὸν μακρύνον καὶ ἀλλενον δρυμὸν Whylla τῆς Αὐστραλίας. Τὸ σκάφος, προερχόμενον ἔξι, "Απω Ανατολῆς, κατέπλευσεν ἔκει περὶ τὰ τέλη Μαΐου διὰ τὴν παραλαβὴν φορτίου μεταλλεύματος διὰ B. Ἀμερικήν. Εἶχεν, ἥδη, ἀρχίσει ἡ

φόρτωσις, ὅτε ἐπιτροπὴ ἐκ ναυτοθερμαστῶν ἀπῆτησεν ἀπὸ τὸν πλοιάρχον μισθὸν διὰ μὲν τοὺς θερμαστάς λίρας Ἀγγλίας 8.6.0., διὰ δὲ τοὺς ναύτας 7.16.0 καὶ τριμηνον προκαταθολήν. Μέχρις ὅτου ὁ πλοιάρχος συνεννοηθῆ μὲ τοὺς πλοιοκτήτας του πρὸς ἔξερεσιν χρημάτων, δόλοκληρον τὸ κατώτερον πλήρωμα ἀπῆργησε καὶ ἐγκατέλειψε τὸ πλοίον ἡμιέμφορτον, ἐκτεθειμένον εἰς τὴν μανίαν τῶν σφοδρῶν ἀνέμων, ποὺ ἔπειν κατά τὰς ἡμέρας ἐκείνας εἰς τὸν ἐλάχιστα ἀσφαλῆς τῆς Whylla δρυμὸν. 'Εκ τῶν ἀξιωματικῶν κανεὶς δὲν προσεχώρησεν εἰς τὴν ἀπεργίαν, τούναντίον, μάλιστα, ἔξαρτεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡ παραδειγματικὴ πειθαρχία καὶ ἡ μέχρις ἀυτοθυσίας προσθόλισης πρὸς τὸ καθῆκον τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς, τοῦ δισυρματιστοῦ καὶ τοῦ ναυκλήρου, οἵτινες εἰργάσασθαιν νυχθημέρον διὰ τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ ἔρματος καὶ διὰ νὰ διασώσουν τὸ κινδυνεύον ἀπὸ τὴν διαισθήτη τῆς κακοκαιρίας σκάφος.

Σημειωτέον, ὅτι τρία ἄλλα ἔνας σκάφη ἀνέμενον σειράν φορτωσίων, ὑπέστησαν δὲ καὶ αὐτὰ τὰς ἐκ τῆς ἀπεταμέρους καθυστερήσεως τῆς «Ἀννας» ζημιάς. Τέλος, κατόπιν ἐπεμβάσεων τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, συνήθη νέον ναυτολόγιον μὲ τοὺς μισθούς, ποὺ ἀπῆτησαν οἱ ἀπεργοὶ καὶ μὲ προκαταθολήν μηνιαίαν εἰς Ἀγγλικὸν χαρτονόμισμα — τοῦ ἐπίσημον Λονδίνου δὲν ἐδέχοντο — ἀνέλαβε δὲν ὁ πλοιάρχος τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως προεξοφλήση τοὺς μέχρι B. Ἀμερικῆς μισθούς των εἰς Λορέντζο Μαρκές, ὅπόθεν τὸ σκάφος θά διήρχετο πρὸς ἀνθράκευσιν. 'Ο πλοιάρχος δὲν ήθελησε νὰ προκαταθάλῃ τὸ ποσὸν τῶν 700 λιρῶν, εἰς ὃ ἀνήρχετο ἡ τριμηνία τῶν μισθῶν τῶν ἀπεργῶν, διότι ἐσκόπευον οὗτοι νὰ δραπετεύσουν εἰς Αὐστραλίαν, ὡς ἐπραξεν διεθεματικής. Κ. Σέγκος, συλλογθεὶς ὑπὸ τῶν δισυρματικῶν ἀρχῶν δέκα μίλια ἔξωθεν τῆς πόλεως.

Αἱ Αὐστραλιαναὶ ἐφημερίδες περιέγραψαν ἐν ἐκτάσει τὰς ἀπεργίας, ἀναφέρουν δὲ ὡς ἀφορμὴν αὐτῆς, κατὰ τὰς δηλώσεις τῶν ἀπεργῶν, ὅτι τὸ συναφέντον περιέρχεται πλέον περὶ νομίμων ἀπειδίων διά τὴν θελίτεων τῆς θέσεως τῶν ναυτεργατῶν. Πρόκειται περὶ ἐκβισιτικῶν ἀνταρσιῶν, περὶ ἐγκαταλείψεως ἐργασίας ἐν ὡρᾳ κινδύνου τοῦ πλοίου, περὶ ἀναρχικῶν, καθαρῶς, κρουσμάτων. 'Ελάχιστοι ταραχοποιοί, διότι ουσιώματος στασιασταί, ενεφιλοχώρησαν, χάρις εἰς τὴν ἀτιμωρήσιαν, εἰς τὰς τάξεις τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου καὶ διόπτου εὑρίσκουν πρόσφορον ἔδαφος, εἰς μακρυνούς λιμένας τῆς Υδρογείου, ὑπὸ ἔξαρτετικάς διὰ τὸ πλοίον ουσιήκας, διεγείρουν τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ παρασύρουν αὐτά εἰς πράξεις καθ' αὐτό ἐγκληματικάς, ποὺ κλονίζουν πρόρριζα τὴν ἐμπιστούσην τῶν ἔχεν φορτωτῶν πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν καὶ διασύρουν τὸ γόντρον τῆς σημαίας μας εἰς τοὺς ξένους λιμένας. Καμμία ἄλλη ναυτιλία, ἀπὸ τὰς κινουμένας εἰς τὸ εύρυτερον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐπίπεδον, δὲν ἔχει νὰ μεφανίσῃ τὴν αὐτήν εἰκόνα ἀκυβερνήσιας, ἀπειθαρχίας, ἐλλειψεως σειράσιου καὶ ἀναγνωρίσεως καθηκόντων καὶ δικαιωμάτων, δὲν ἔχει καταστήσει διον τὸ Εμπορικὸν μας Ναυτικόν, ἀπειροτίστον πεδίον τῆς πάλης τῶν τάξεων». 'Ολίγον ἀκόμη καὶ οἱ ξένοι ναυλωταὶ θὰ ἀμφιθάλλουν περὶ τῆς ἀσφαλοῦς καὶ ἐγκαίρου διεξαγωγῆς τῶν μεταφορῶν διὰ B. Ἀμερικῶν σκαφῶν.

"Ολα τὰ ναυτικὰ Κράτη ἐφόρτισαν ἐγκαίρως, προσαρμόζοντα τὴν ναυτικήν των νομοθεσίων πρὸς τὰς ιδιαιτέρας τῆς ναυτιλίας τῶν συνθήκας, νὰ παγιώσουν τὴν ἀπρόσκοπτον καὶ ὀμαλήν συνεργασίαν κεφαλαίου καὶ ἐργασίας εἰς τὰς ἔθνικά των πλοία. Μόνοι ημεῖς, παρὰ τὰς πολυετεῖς ουζητήσεις, παρὰ τὰς ὑποσχέσεις κυθερώντων καὶ ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, παρὰ τὸν δύκον τῆς ναυτιλίας μας, δὲν κατωρθώσαμεν ἀκόμη νὰ χαράξωμεν σαφεῖς κατευθύνεις εἰς τὰς διοικήσεις τῆς ναυτιλίας μας, νὰ ἐπιτύχωμεν, ἐπὶ τέλους, τὴν τόσην ποθητήν συνεννόησην τῶν δύο αὐτῆς παραγόντων. Σύμβασις ναυτολογίας διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν κατοχυρωτική τῶν ἀμιούσιων ὑποχρεώσεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, συγχρονισμένη πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς δράσεως, ποὺ προσέλαβε τελευταίως τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, δὲν ὑπάρχει. 'Εργατική νομοθεσία, προσαπίζουσα καὶ τὸν ναυτεργάτην ἀπό πᾶσαν ὑπερβασίαν ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου ἡ τοῦ πλοιάρχου καὶ τούτους πάλιν ἀπὸ τοὺς ἔκβιασμούς εὐαριθμίων ναυτεργατῶν, δὲν ὑφίσταται. Πειθαρχικός καθοδικ, δυνάμενος νὰ

φέρεται τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ἀπεργίαν, τούναντίον, μάλιστα, ἔνηρμονισμένη πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς δράσεως, τοῦ πλοιάρχου εἰς τοὺς οὐρανούς, εἰτε πλοιάρχου εἰνε οὗτοι, εἰτε ναυτεργάται, εἰνε δύκον, ἀνέλαβεν ὑπερπόντια ταξίδια πρὸς τὰ ἀπότερα τῆς Υδρογείου, Η ναυτιλία μας ἀνεπτύχθη εἰς δύκον, ἀνέλαβεν ὑπερπόντια ταξίδια πρὸς τὰ ἀπότερα τῆς Υδρογείου σημεῖα, ἐπηγέρησε τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐμψύχων αὐτῆς υλικοῦ καὶ μόνον διὰ τὴν ἔσωτερηκή της δράσεως, ποὺ προσέλαβε τελευταίως τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, δὲν ὑπάρχει. 'Εργατική νομοθεσία, προσαπίζουσα καὶ τὸν ναυτεργάτην ἀπό πᾶσαν ὑπερβασίαν ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου ἡ τοῦ πλοιάρχου καὶ τούτους πάλιν ἀπὸ τοὺς ἔκβιασμούς εὐαριθμίων ναυτεργατῶν, δὲν ὑφίσταται. Πειθαρχικός καθοδικ, δυνάμενος νὰ

πάσης σταθερᾶς καὶ συγκεκριτημένης ἀναπτύξεως, οὐδεμίᾳ μέριμνα ἐλήφθη. Κυρίως ὑπέθυνον, εἰνε, θέσαια, τὸ Κράτος. Δὲν εἶναι δύμας ἀμέτοχοι εύθυνοι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, ἔτοντισαμεν τοῦτο ἐπανειλημμένως, διότι δὲν ἐπεδίωξαν νὰ προέλθουν εἰς ἄπ' εὐθείας μὲ τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον ἀποτελεοματικάς συνεννοήσεις, δῆπος ἐπιτύχουν δι' ἀμοιβαίων ὑποχωρήσεων, τὴν παγίωσιν μιᾶς καταστάσεως ἀποκλειούσης διὰ τὸ μέλλον τὰς προστριβάς καὶ τὰς ἀντεγκλήσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν μας. Ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάταις θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπιβάλουν τὰς δικαίας αὐτῶν ἀξιώσεις πρὸς τὸ Κράτος καὶ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν ἀντίδρασιν καὶ τὰς ἀγόνους ἀντιλήψεις τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἥτις ἐπίστευσεν, διότι θὰ ἡδύνατο χωρὶς τὴν θαυμέτεραν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων γνῶσιν νὰ θεομοιθετήσῃ τὰς διαλυτικάς καὶ ἀνεφαρμόστους περὶ διοικήσεως δοξασίας τῆς.

Τὴν τοιαύτην συνεννόησιν, ἡμεῖς, τούλαχιστον, γνωρίζοντες τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα, δὲν πιστεύομεν ἀνέφικτον. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀνάνεωσεως τοῦ ἔνιαίου μισθολογίου καὶ τῶν συναντήσεων τῶν ἐκπροσώπων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ἀς τεθούν αἱ δικαιοσίες μιᾶς ἐύρυτέρας συνεργασίας. Εἶνε τὸ μόνον μέσον, ποὺ θὰ ἐμπεδώσῃ τὴν τάξιν ἐπὶ τῶν πλοίων, θὰ ἐκκαθαρίσῃ τὰς τάξεις τῶν ναυτεργατῶν ἀπὸ τοὺς φορεῖς τῶν ἀνταρτεπτικῶν ἰδεῶν καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ, εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, χωρὶς τὰ σημερινά ἐμπόδια καὶ τὰς τόσον ἔξαντλητικάς τῆς δυναμικότητος τῆς παρεξηγήσεις, νὰ χωρήσῃ πρὸς τὴν ἀναδιοργάνωσιν αὐτῆς.

## Τὰ πληρώματα εἰς τὴν "Απω Ανατολὴν

Πληροφορίαι, κατὰ πάντα ἀξιόπιστοι, ἀναφέρουν, διότι τὰ πληρώματα τῶν εἰς τὴν "Απω Ανατολὴν εὐρισκομένων Ἐλληνικῶν φορτηγῶν σοθαρὸν ὑπέστησαν κλονισμὸν τῆς ὑγείας των, λόγῳ τοῦ δυσχεροῦς τῆς προσαρμογῆς των εἰς τὰς ἑκεὶ κρατούσας κλιματολογικάς συνθήκας καὶ τῶν ἀποτόμων ἐναλλαγῶν κατὰ τὰ ταξίδια των ἐκ τῶν θρειοτέρων σημείων, τῆς Καμπούτακας, τῆς Σακαλίν καὶ τοῦ Βλαδιστόρ, πρὸς τοὺς νοτιότερους τῆς Κινεζικῆς Θαλάσσης καὶ τοῦ Ἰνδικοῦ Ωκεανοῦ λιμενάς.

Κατὰ τὰς αὐτάς πληροφορίας, ἡ ἐλλειψίς καταλλήλου πρὸς τὰς ἐναλλασσομένας ἀτμοσφαιρικάς καταστάσεις ἴματισμοῦ καὶ διὰ πολλὰ ἀτυχῶν σκάφη, ἡ ἀνεπάρκεια τῶν ἀπαιτουμένων φαρμακευτικῶν εἰδῶν πρώτης ἀνάγκης ἐπιδεινώνει τὴν ὑγειεινὴν τῶν ναυτικῶν μας κατάστασιν.

Εἶναι ἀληθές, διότι εἰς τὰς ἑκεὶ θαλάσσας οὐδὲ τῶν ἄλλων σημαῖων τὰ πληρώματα δύνανται ἀκινδύνως νὰ παραμείνουν ἐπὶ πολὺ καὶ ἀπόδειξις εἶνε, διότι τὰ Σανδινιαϊκά σκάφη τὰ ἐργαζόμενα μονίμως εἰς τὴν "Απω Ανατολὴν προσλαμβάνουν ἐντοπίους ὡς κατώτερον πληρώματα. Εἶναι, δημάρας ἐπίσης ἀληθές, διότι τὰ ἔνεα πλοῖας Ἀγγλικά, Ολλανδικά καὶ Νορβηγικά, ἔχουν λάθει, λόγῳ καὶ τῆς μακρᾶς εἰς τὰς θαλάσσας ἀπασχολήσεως των, δῆλα τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα ἐνδιαιτήσεως, ἴματισμοῦ καὶ περιθάλψεως τῶν πληρωμάτων, ὥστε νὰ διασφαλίζωται ταῦτα, δύσον τοῦτο εἶνε δυνατόν, ἀπὸ τὸ θαρρὸν χρόνος τῶν θρειών λιμενών καὶ τὴν ἀποπνικτικὴν τῶν τροπικῶν ὑψηλὴν θερμοκρασίαν.

Ἐχομεν νὰ συστηματων, δῆπος αἱ Λιμενικαὶ ἀρχαὶ καὶ οἱ πλοίαρχοι τῶν πρὸς τὴν "Απω Ανατολὴν ἐκ τῶν λιμένων μας ἀποπλέοντων φορτηγῶν, καταβάλλουν ἰδιαιτέρων μέριμναν καὶ φροντίδα διὰ νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα τὰ σκάφα των μὲ ταρκάρια φραμακευτικὸν υλικόν, καταβάλλον διὰ τὰς ἐπιχωριαζούσας νόσους, ἀκόμη δὲ δῆπος δὲ ἴματισμός τῶν πληρωμάτων εἶνε συμπληρωμένος μὲ τὸν ἀναγκαιοῦντα διὰ τὰ μακρύν ταῦτα ταξίδια ἴματισμὸν (κάσκες, ὑποδήματα καὶ θερμά ἐνδύματα). "Οσον ἀφορᾷ τὴν τροφοδοσίαν ἐπαφίεμεθα ἀτυχῶν εἰς μόνην τὴν ἀγαθὴν προάρεσιν καὶ τὴν εὐ- συνειδησίαν τῶν πλοιάρχων.

## Ἐπιστέγασμα καὶ οὐχὶ ἀπαρχὴν

Πληροφορούμεθα, διότι ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μελετᾷ καὶ καταρτίζει ἐν σπουδῇ τὸν κανονισμὸν τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. "Οσάν νὰ ἐπελύθησαν δῆλα τὰ θασικά καὶ ἀπὸ ἐτῶν ἐκκρεμοῦντα προβλήματα αὐτῆς, ὡσάν νὰ ἀπέκτησε τὸ φορτηγὸν πλοῖον τὴν διοικητικὴν αὐτοῦ χειροφέτησιν διὰ τῆς θεομοιθετήσεως δῆλων ἔκεινων τῶν μέτρων, ποὺ θὰ ἐπέτρεπον τὴν ἄραι τῶν παρεξηγήσεων καὶ τῶν διίστασμάνταν ἀντιλήψεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν καὶ θὰ καθίστων ἐφικτὴν τὴν στενὴν αὐτῶν συνεργασίαν, δῆλα νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Ναυτιλία μας καὶ τὸν ἐσωτερικὸν τῆς ὑπηρεσίας κανονισμὸν. Μόνη ἡ συνεργασία τῶν Ναυτιλιακῶν μας παραγόντων θὰ δημοκλούνε τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἐκπόνησιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τούτου κανονισμοῦ τῶν πλοίων, μὲ δάσιν τὴν μακροχρόνιον πείρων καὶ τὰς συνθήκας, ποὺ ἡ ιστορία τῆς ναυτιλίας μας καθιέρωσε καὶ οὐχὶ μὲ πρότυπον τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν καὶ τὰ ἐν τῇ ἔνεινα εἰς τὰς ἀφθόνως ἐπιχορηγούμενας ναυτιλίας κρατοῦντα.

Ο ἐπιστρέφοντος κανονισμὸς τῶν πλοίων τῷ ἐπρεπε ν' ἀποτελέσῃ τὸ ἐπιστέγασμα καὶ οὐχὶ τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς πλήρους νομοθετικῆς ἐργασίας, ἥτις θὰ ἔτεινεν εἰς διλοκήρωσιν τῶν ὑπὲρ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ κρατικῶν προσπαθειῶν.

Πάσσα παρέκκλισις ἀπὸ τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς θ' ἀντιμετωπί-

ση τὰς δικαίας τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων ἀντιδράσεις καὶ θὰ καταστήσῃ ματαίαν τὴν ἀνάλωσιν τόσου χρόνου καὶ μελέτης εἰς ἡν ὑπεβάλλετο ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὰ νὰ καταρτίσῃ κανονισμὸν, δοτική θὰ παρέμενε νεκρόν γράμμα καὶ ἐν τῇ πράξει ἀνεφάρμοστος.

## Δυοῖν δάτερον

Τὸ "Υπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας, ἔχον, ἤδη, πρὸ αὐτοῦ τὴν συνταχθεῖσαν πραγματογνωμούντην ὑπὸ δύο ἀνωτέρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν διὰ τὸ κόστος τῆς γραμμῆς Κύπρου, δὲν δύναται πλέον παρὰ νὰ δώσῃ τὸ ταχύτερον δριστικὴν λύσιν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταύτης ἀναγκαιούσης ἐπιχορηγήσεως. Τὴν μέχρι τοῦτο ὑπορεγμένην ἀναθλητικότητα ἐδικαιολόγει τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον μὲ τὸν ισχυρισμὸν, διότι αἱ προβαλλόμεναι ὑπὸ τῆς Ἀκτοπλοΐας τῆς "Ελλάδος ἀξιώσεις ἡσαν ὑπερβολικαὶ καὶ διότι ὡς τοιαύται δέν ἡδύναντο νὰ γίνουν ἀποδεκταὶ ἀπὸ μέρους τοῦ Δημοσίου. Ἡ ἐνεργηθεῖσα, δημάρας κατόπιν προτάσεως τῆς ἐνδιαφερομένης ἐταιρίας, ἔρευνα πρὸς ἐξακρίθωσιν τῶν δαπανῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς καὶ τῶν εἰσπράξεων, ποὺ κατὰ τὰ πραθέλοντας ἔτος ἐπραγματοποιήθησαν ἐκ τῶν δρομολογίων Κύπρου, ἀπέδειξεν, διότι οἱ ὑπολογισμοί, τοὺς δόποις ἡ Ἀκτοπλοΐα εἶχε θέσει ύπ' ὅψιν τοῦ ὑπουργείου ἡσαν ἀκριβεῖς.

Μετὰ τὴν διαπίστωσιν ταύτην, ἡ Κυβέρνησις δὲν ἔχει παρὰ ν' ἀποφασίσῃ: ἡ ἀναγνωρίζει τὰ γενικώτερα ὠφελήματα, ἔθνικά καὶ οἰκονομικά, ἐκ τῆς ἐκτέλεσεως τῆς γραμμῆς, ὅποτε ὀφελεῖται νὰ ἐπιχορηγήσῃ ταύτην, ἡ θεωρεῖ τὰ ὠφελήματα ταῦτα, ὡς μὴ δικαιολογούντα τὴν ἀπαιτουμένην δαπάνην τοῦ Δημοσίου, ὅποτε, ἀναιροῦσα τὰς παρασχεθεῖσας ὑποσχέσεις, ὀφελεῖται νὰ δηλώσῃ κατηγορηματικῶς, διότι ἡ διατήρησις δι' Ἐλληνικῶν πλοίων τῆς Μεγαλόνησον ἀποτελεῖ πολυτελεῖαν.

## Νὰ ἀρδοῦν τὰ ἐμπόδια

Τὰ συστηματικά ἐμπόδια ποὺ παρεμβάλλουν αἱ Ἰταλικαὶ ἀρχαὶ τῆς Ρόδου εἰς τὸ μοναδικὸν Ἐλληνικὸν σκάφος, τὸ ἐκτελούν τὴν γραμμὴν Πειραιῶς – Δωδεκανήσου, μὴ τείνοντα εἰς οὐδὲν ἄλλο, εἰμὶ εἰς τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας ἀπὸ τὰς Ἰταλοκρατουμένας νήσους, ἐπιβάλλεται διὰ λόγους ἔθνικού πλέον γοήτρου, νὰ προκαλέσουν ἔντονα καὶ ἀποτελεοματικὰ διαθήματα παρὰ τὴν Κυβερνήσει τῆς Ρώμης.

Καθ' ἡν στιγμὴν τὰ Ἰταλικά σκάφη κατακλύζουν τοὺς Ἐλληνικούς λιμένας, τυχάνοντα ιστίου μεταχειρίσεως πρὸς τὰ ιδικά μας σκάφη, δὲν ημπορεῖ νὰ εἰνε ἀνεκτή η τόσον ἀπροκαλύπτως ἔχθρική συμπειροφά, ἡ ἐπιδεικνυούμενη ἔναντι τῆς σημαίας μας εἰς τὰ Δωδεκάνησα.

Ἐχομεν ύπ' ὅψιν συγκεκριμένας καταγγελίας τὰς δόποις πιστεύομεν, διότι δέν ἀγνοεῖ τὸ "Υπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν, καθ' ἃς αἱ Ἰταλικαὶ ἀρχαὶ τῆς Ρόδου κατά τὴν θεώρησιν τῶν διαβατηρίων τῶν ἐκεῖθεν ἀναγκωρούντων ἐπιβατῶν, ἐπιβάλλουν εἰς αὐτοὺς νά ταξιδεύσουν μὲ ὠρισμένον Ἰταλικὸν πλοῖον, τὸ δόποιν καὶ καθορίζουν ἐπὶ τοῦ διαβατηρίου, παραπλεύρως τῆς θεωρήσεως.

"Ἀλλ' ὡς νὰ μὴ ἡρκεὶ ἡ τοιαύτη παρεμπόδιος Ἐλλήνων ἐπιβατῶν νὰ προτιμήσουν διὰ τοῦ καὶ εὐθύντερον ἄλλως τε πλοῖον, εἰς τὰς Λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς Ρόδου φαίνεται, διότι καὶ αὐτὴ ἡ παρουσία τῆς σημαίας μας εἰς τὰ Δωδεκάνησα είνε τόσον ἐνοχλητική, ὥστε νὰ ἐπιδιώκεται διὰ τῶν προστίμων καὶ τῶν περιορισμῶν, ποὺ ἐπιβάλλουν συχνά εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ ἐκτελούντος τὴν γραμμὴν σκάφους, να καταστήσουν ἀνέφικτον τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ δρομολογίου.

"Τὸ τὰς συνθήκας αὐτάς εἰνε προφανές, διότι, καὶ ἀνά κόμη τὸ Κράτος πραγματοποιήσῃ τὴν ὑπόσχεσίν του περὶ ἐνισχύσεως τῆς γραμμῆς, καθίσταται ἀδύνατος η συνέχισης τῆς, ἐφ' ὅσον δὲν δροῦν δλοσχερῶς τὰ προβαλλόμενα ἐμπόδια, τὰ θύγοντα αὐτὴν ταύτην τὴν Κρατικήν μας ἀξιοπρέπειαν. Καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὀφελεῖται τὸ πρῶτον νὰ στρέψῃ ἡ Κυβέρνησις τὰς ἐνεργείας της.

## Αἱ διαπραγματεύσεις Κράτους καὶ Ἐθνικῆς

Κατὰ τὴν πρὸ τινων ἡμερῶν συγκροτηθεῖσαν σύσκεψιν τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Πρωθυπουρογοῦ ἀπεφασίσθη, δῆπος κληθῆ ἡ Ἐθνική Ἀτμοπλοΐα καὶ ὑποβάλῃ τὰς νέας αὐτῆς προστάσεις διὰ τὴν τροποποίησιν τῆς ἀρχικῆς μετά τοῦ Δημοσίου συμβάσεως τῆς.

"Ἡ Κυβέρνησις, ἐνδιαφερομένη, ὀφως μὴ ἀνασταλῇ ἡ ἐκτέλεσις τῆς πρὸ της Β. Ἀμερικῆς γραμμῆς, καθώρισεν ἤδη, ὡς θάσιν τῶν νέων διαπραγματεύσεων τὴν πρόσκτησιν ἐνός συγχρονισμένου περωκεανίου εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ρητῆς ὑποχρεώσεως τῆς Ἐταιρίας. Εἰς τοὺς ἐπροσώπους τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας ἐδόλωθή ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, διότι ἀναγνωρίζει αὐτὴ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ Κράτους, δῆπος προσέλθη τοῦτο ἀργαρόν, ἐντός τῶν δρίων τῆς ἀντοχῆς τοῦ προϋπολογισμοῦ διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ εὐπρόσωπος καὶ τακτική ἐξυπηρέτησις τοῦ μοναδικῆς Ἐλληνικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς. "Ινα δὲ ὄχθον τὸ ταχύτερον τὴν γράμματαν ἀποτέλεσματι αἱ διαπραγματεύσεις, ὑπεδείχθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, διότι επιβάλλεται νὰ διατυπωθοῦν ἀξιώσεις λογικαὶ. Πάντως, κατὰ λη-

φθείσαν ἀπόφασιν, δὲν θὰ παρασχεθῇ ἄδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ ὑπερωκεανίου «Βύρων», μέχρι πέρατος τῶν νέων δικηγοριών.

Αν αι πληροφοριαι μας εινε άκριθεις, η 'Εθνικη Άτμοπλοισθα έδέχετον' άναλαδη την συμβατικην ύποχρέων της έξυπηρτησεως των πρός την Μεσόγειον και Νέαν Υόρκην γραμμών, αγοράζουσα ή και ναυπηγούσα δύο νέα θαλαμηγά δηζελοκίνητα έφαμιλλα μη μάνωτερα του «Πατρις 11» και ένα δεύτερον ύπερωκεάνιον, έφόσσον τό Κράτος κατέληγεν εις την άποφασιν νά- έπιχορηγήσῃ ταύτην δι' ένος ποσού γύρω των 30 έκατομμυριών

· Η ήσφαλισμένη ἀξία τῶν πλοίων

Ο "Αγγλος δικαστής Λόρδος Merrivale, δ ἀναλαβών τὴν ἀνακριτικὴν ἔρευναν ἐπὶ τῶν τελευταίων ναυαγίων Ἀγγλικῶν φορτηγῶν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν Ὡκεανὸν, ὑπέβαλε πρὸ τινας ἡμέρων εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου καὶ τὰ πορίσματα τῆς ἔρευνῆς αὐτοῦ περὶ τῶν αἰτίων τῆς καταβύθισεως τοῦ ἄπ.) πολεμικοῦ.<sup>10</sup> Τὴν ἀπώλειαν τοῦ σκάφους ἀποδίδει, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὰς οφοδρᾶς τρικυμίας, ποὺ ἐπεκράτουν, τότε, εἰς τὸν Ὡκεανὸν. Ἐπιούρει, δῆμως, καὶ τὴν προσοχὴν τῶν Ἀγγλικῶν ἀρχῶν ἐπὶ ζητημάτων σιθαρωτάτης σημαδίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, μεταξὺ τῶν δόπιων ἡ ὑπερφόρτωσις, δ ἐλλειπτῆς ἀριθμός του πληρωμάτους καὶ ἡ κακὴ κατάστασις τοῦ σκάφους, δὲν είνει τὰ πλέον ἐπουσιώδη, διὰ τὴν καταβύθισιν ἐνός σκάφους καὶ τὰ δόπια δέοντα προκαλούν τὴν ἀδιάλειπτον παρακολούθησιν τῶν τεταγμένων τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοίας ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν.

"Ενα ἀκόμη, ζῆτημα, πού κατά τὸν τελευταῖον χρόνον ἀπῆσχό-  
λησε συχνὰ τοὺς δικαστικοὺς καὶ ἀσφαλιστικοὺς κύκλους τῆς Ἀγ-  
γίας, εἰναι καὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐκτίμησις θάσει τῆς ὅποιας ἀσφα-  
λίζονται τὰ σκάφη. Τὸ «Millpool» ἦτο ἡσφαλισμένον πράγματι ἀντὶ  
14.000 λιρῶν, εἰς τὸ διπλάσιον, δηλαδὴ, τῆς πραγματικῆς του ἀξί-  
ας καὶ εἰς τὸ τετραπλάσιον τῆς εἰς τὰ Θιλία τοῦ πλαισικήτου ἀνα-  
γεγραμμένης τοιαύτης. Ὁ Λόρδος Merrivale τονίζει εἰς τὰ πορί-  
σματα του, ὅτι ὁφείλει νὰ προκαλέσῃ τὴν προσοχὴν τοῦ ὑπουργεί-  
ου τοῦ Ἐμπορίου τὸ δριόν τῆς ἀξίας μέχρι τοῦ δόπιου δύναται νὰ  
ἐπιτρέπεται ἡ ἀσφάλεια ἐνὸς σκάφους. Ὑποστηρίζει, δηλαδὴ,  
ὅτι ἡ ἀσφάλειας ἐνὸς πλοίου εἰς διπλαίσιαν ἀξίαν τῆς πραγματικῆς του ἐκτίμη-  
σεως ἐνδέχεται νὰ συνεπαγάγῃ θλιβεράς συνεπείας διὰ τὴν ἀσφά-  
λειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ. Ἀφίνει, δηλαδὴ, νὰ ὑπονοηθῇ ὁ  
Ἀγγλὸς δικαστής, ὅτι ἡ ὑπέροχος ἡσφαλισμένη ἀξία ἐνὸς πλοίου  
πιθανὸν νὰ δημιουργήσῃ ἐγκληματικάς σκέψεις εἰς ἀσυνειδήτους  
πλαισικήτας, εἰς ἐποχαῖς, κυρίως, ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ ἐκπτώ-  
σεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων, αἵτινες δύνανται νὰ καταλήξουν εἰς  
Θάρος τῆς ζωῆς τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ σκάφους.

Τό σημείον τούτο τῶν πορισμάτων τοῦ "Αγγύλου δικαστοῦ ἐνέχει ιδιαιτέρων ὄλως σημασίαν καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, τῆς ὁποίας τὰ σκάφη, κατὰ τὸ πλείστον μεγάλης ἡλικίας, ἀσφαλίζονται συνήθως εἰς διπλασίαν περίπου ἀξίαν τῆς πραγματικῆς καὶ τοῦτο, ὅπως οἱ ἀσφαλισταὶ εἰσπράττουν τερισσότερα ἀσφαλιστρα καὶ εἰνεὶ κατωχυρωμένοι ἀπὸ τούς κυρδύνους μιᾶς «παραγώγου ὀλικῆς ἀπωλείας» καὶ τὴν κάλυψιν τῶν μικροστατήσεων κατὰ τὰς ἀδαρίας. Είνε δὲ ἐνδιαφέρουσα ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἡ τόσον ἐπισήμως διατυπωμένη ὑπὸ τοῦ "Αγγύλου δικαστοῦ γνώμη, διότι πρὸ ἔτους ἀκόμη "Ἑλλην μεσίτης ἀσφαλεῖν γνωθῆθεις εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῆς ναυτιλίας μας, τὰ αὐτὰ ὑπέδειξε πρός τοὺς "Αγγύλους Ἀσφαλιστάς τονίσας εἰς αὐτοὺς ὅτι ἡ ἐπίμονος ἀπαίτησίς των, ὅπως ἐπιδώκουν τὴν ἀσφαλείαν πλοίων μικρᾶς ἀξίας βάσει ηὗξημένης πολλάκις εἰς τὸ τριπλάσιον ἀσφαλιστικῆς ἐκτιμήσεως, δὲν εἰνεὶ ἡ διγιωτέρα ὑπεύθυνος ναυαγιών, ἀτίανα κατόπιν ἐκρίθουσαν, ώς δόλια καὶ ὅτι αὐτοὶ οἱ ἀσφαλισταὶ διὰ τῶν ἀσφαλίσεων παρασύρουν τοὺς ἐν ἀπογνώσει διατελοῦντας, λόγῳ τῆς κρίσεως, πλοιοκτήτας, εἰς πράξεις πού συνεπιφέρουν καὶ ποινικας αὐτῶν διώκεις. Οὐ Αγγύλικος ναυτικὸς Τύπος σχολιάζων τὰ πορίσματα τῆς ἐρεύνης τοῦ Ἀδρόδου Merrivale ἐκφράζει τὴν ἐλπίδα, ὅτι μετά τὴν τόσον κατηγορηματικὴν καταδίκην τοῦ συστημάτος τούτου τῶν ἀσφαλίσεων, κατ' ἀνάγκην οἱ ἀσφαλισταὶ θά προθύβων εἰς τὴν τροποποίησιν αὐτοῦ διὰ νὰ προσαρμόσουν τούτο εἰς τὰς σημερινάς τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας ουνθήκας.

## Οι δεξαμενισμοί ἐν Πειραιεῖ

Εις ἀπάντησιν δημοσιεύματός μας περὶ τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ κόστους τῶν δεξαμενισμῶν ἐν Πειραιεῖ, κατόπιν τοῦ ἐπιδοθέντος ὑπὸ τοῦ Ο. Π. Π. κανονισμοῦ ἐργάσιας τῶν ἐπικεκυρωθειστῶν, η *«Ἐνοπίς Υφαλοχρωματιστῶν καὶ Λεβητοκαθηριστῶν* μᾶς ἀπενθύνει μαρκοσκελῆ ἐπιστολὴν, ἐν τῇ ὁποίᾳ μεταβλήτῳ, γράφεις καὶ τὰ ἔξις:

εποικον, εν τηι οιωνι φετασον αλλον, γραφει και τηι σης.

«Εάν έπιβανταν τηο τόπος τῶν δεξαιμενισμῶν ἡ και γενιώτερον τῶν ἐπισκεναζομένων πλοίων τοπι οὐδὲλως ὀφείλεται εἰς τὸν Κανονισμὸν τῆς ἑργασίας τῶν ἐπισκενοκαθαριστῶν, ὁ δποῖος μᾶλλον πρὸς ὄφελος τῶν πλοιοκτητῶν εἰνε καθότι σαφῶς καθορίζει τὰ τῆς ἑργασίας, ἀλλὰ εἰς τοὺς ἔργολάβους, οἵτινες διὰ νῦν κερδίσουν περισσότερα ἐκ τοῦ συναφθέντος ποσοῦ διὰ τὴν ἀποτεράσσων τῆς ἑργασίας, δὲν προσλαμβάνουν τὸν ἀπατούμενον ἀριθμὸν ἑργατῶν και ὥστε ἐπέχονται ἡ καθεστέροισις τῆς ἑργασίας, διὰ δὲ τὴν ἐπιβάρυνσαν τοῦ κόστους, πάλιν τοῦτο

εἰς αὐτοὺς ὄφειλεται, διότι ἀναλαμβάνουν τὰς ἐργασίας ἐργολαβικῶς μὲν ποσά τὰ ὅποια τοὺς ἐπιτέρους νῦν κεφαλίζουν τὰ ημίση ἐν τῶν συμφωνηθέντων. Φρὸς ἀπόδειξαν δὲ τῶν τοιούτων δηλώσεων κατατίθεται ὁ κατωθι πάντας τῶν προσφορῶν, αἵτινες πρὸ ήμερων ἔδοθησαν προκειμένου νῦν ἐπισκευασθῆ τὸ ἄπ *«Νιζόλαος»* τοῦ ι. Ρωσολύπου ἐκ μέρους τῶν ἑργολάβων.

Σπύρος Καπάτος προσέφερεν 150.000 δραχμ. Μιχαήλ Σύρους προσέφερεν 124.000 δραχμ., Μπήτος και Μπερούνας προσέφεραν 119.000 δραχμ. Βρανᾶς προσέφερε 100.000 δραχμ. και Καραβίδης δύοτις τελευτώντως μετέφευταν τὸν ἐργολάβον προσέφερε 76.000. Μετὰ τὴν ἀποφεύτωσιν ταῦτης, παρέθεντο καθαρὸν κέρδος εἰς τοῦτον δραχ. 20.000. Διαμονερῷ δὲ ἔξαμενοισιν ἄπιαν διὰ καθαρισμὸν καὶ ζωοκατισμὸν τῆς γάστρας λαμβάνουν ἄνω τῶν 13.000 δραχμῶν, ἐνῷ ἐργατικὰ κλπ. δὲν ἐπερθεῖνται ποτὲ τὰς 5.000 εἰς τὰ φορτηγὰ σκάψῃ.

'Εξ αυτού πασιφανέστατα ἔζαγεται ὅτι τόσον ἡ ἐπιδράμνης, δοσον καὶ ἡ καθιστέρηση των ἐποκενών ὀφείλεται εἰς τοὺς οὐδεμίαν ὑποστατών προσφέροντας ἐργολάβους καὶ οἱ δοτοί δι' ἄγνωστος δι' ίματς λόγους τυγχάνουν τῆς ἐποπτηρίζεσσος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων ἐφαπτιστῶν.

Ἐπὶ τῆς νηολογήσεως τοῦ ἀ)π «Καβάλλα»

‘Η Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατόπιν τοῦ ἐγερθέντος θυρύβου καὶ τῶν ὄσων σχετικῶς εἰς προηγούμενα τεύχη ἀνεγράψαμεν διὰ τὴν καταφώρως παράνομον ἀναγνώρισιν, ὃπο τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς Πειραιῶς, ὡς ἐπιβατηγοῦ, τοῦ ἀ)π «Καβάλλα», λικίκας 40 ἑπόν, ἀπτήθυνε πρὸς τὸν κ. Εἰσαγγελέα τοῦ Ἀρείου Πάγου ἔγγραφον, διὰ τοῦ ὅποιου ζητεῖται ἡ ἔκδοσις δηδιγιῶν πρὸς τάς κατά τόπους Εἰσαγγελικάς Ἀρχάς, «ὅπως τού λοιποῦ ἀποφεύγωσιν αὕται τὴν διὰ πραγματογνωμοσύνης, ἀγούσης εἰς καταστρατήγησιν τοῦ νόμου, λύσιν ζητημάτων, ειδικῶς ρυθμισθέντων διὰ διατάξεων νόμων».

Ο Κ. Εισαγγελεύς τοῦ Ἀρέιου Πάγου διειθίσας, πράγματι, διὰ τοῦ ἀπὸ 25ης Ἰουνίου ἐγγράφου του, τὴν κάτωθι γνωμοδότησιν του, ὅπως αὕτη ἀνακοινωθῇ εἰς τὰς Εισαγγελικάς καὶ Λιμνικάς Ἀρχάς:

«Διαβιβάζοντες τὴν συνημμένην ἀλληλογραφίαν σᾶς γνωρίζουμεν οἵτι θεωρούμεν ἐσφαλμένην τὴν ἐν προκειμένῳ ἐνέργειαν τοῦ Εἰσαγγέλεως Πρωτοδικών Πειραιῶς.

Ούτος, προκειμένου νά γηρογηθή πλοίον ἄλλοδαπόν ἀγορασθὲν περὶ Ἐλλήνων ἐν τῇ ἄλλοδαπῇ ὑπὸ Αἰγαπτιακῆν σημαίαν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διατάξεων τοῦ ἅρδην 37 καὶ 19 τοῦ ἀπὸ 10ης Ἰουλίου 1910 Διατ., «περὶ γηρογιών, ναυτικῶν ὑποθηκολογίων κλπ.», καθ' ἣ ἔαν δὲ τηρῶν τὸ γηρολόγιον ἡθελεν ἀρνηθῆ τὴν ἔγγραφήν ἕνεκα οὐσιωδεστάτων ἐλέγειν τον συντάσσει ἔκθεσιν, ἀντίγραφον τῆς ὁποίας πέμπει πρὸς τὸν Εἰσαγγέλεα, ὅστις ἐν προκειμένῳ ἔφασμό δεῖ τὴν διάτ. τοῦ ἅρδην 19, περὶ ὑποθηκολογίας τῶν πλοίων καὶ ἔαν εἴη ἀβάσιμον τὴν ἀπόρριψιν κατ' ἀνάλογίαν διατάσσει τὴν ἔγγραφήν, παρήγγειλε καὶ ἐνηργήθη πραγματικομοσύνη μεθ' ἦν ἐνετείλατο τὴν ἔγγραφήν.

Οὗτοι ὅμως ἐνεργήσας ἔσφαλε.

1) Διέτι δὲν ἐλαθεν ὑπ' ὄψις ὅτι ἔδει νὰ προσαχθῇ τῇ Λιμενικῇ Ἀρχῇ κατά τὸ ἄρθρο. 41 τοῦ Διατ. τὸ ὑπὸ τοῦ Ἐλληνος προξένου τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἀπαιτούμενον προσωρινὸν ἔγγραφον ἔθνικότητος καὶ τὰ λοιπά προσωρινὰ ἀποδημητήρια ἔγγραφα, ἀτινα κατά τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 7284 ἐ. ἔ. ἔγγραφον τῆς Λιμενικῆς ἀρχῆς πρὸς τὸ Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν δὲν προσήχθησαν. Τῶν στοιχείων τούτων ἀλεπούδεων ἔδει νὰ κριθῇ ὅτι ὅρθις ἐνήργησεν ἡ Λιμενικὴ ἀρχὴ καὶ νὰ μη παραγγεῖῃ πραγματογνωμοσύνην, μηδ προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ Νόμου. 2) Δέν ἐλαθεν ὑπ' ὄψις τὸν N. 5304.

Τό πλοϊόν αυτό, ως προκύπτει ἐκ τοῦ ὄντος<sup>1</sup> ἀριθμ. 3405 ἡ. ἔ. ἑγγράφου τοῦ 'Ελλήνος προέξοντος 'Αλεξανδρείας πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, χωρητικότητος διλικῶν τόννων 432 καὶ καθαρῶν 228 ἐναπηγμήθω τῷ 1895. Αγελάπουένων ἥδη ἡλικίαν 40 ἔτον.

Κατά την διάταξιν του άρρθρου 20 έδ. 1 τού Νόμου τούτου, ισχύοντος από της δημοσιεύσεώς του, πλοιον χωρητικότητος κάτιο τών 500 τόνων ή λικίας μεγαλυτέρας τών 15 έτον, δὲν νηολογείται οὐτε άναγνωρίζεται. Έπομένως δὲν ήδύνατο γά νηολογηθῆ τὸ πλοιον τούτο.

"Εδει ἐπομένως ὁ Εισαγγελεὺς νά ἔξετάσθη περὶ τῆς ἡγικίας τού-  
ου, ητις δὲν ἔξενοισκεται προφανώς διὰ πραγματογνωμοσύνης.

Καὶ πρὸς τοῦτο ἔδει ν' ἀποταθῇ πρὸς τὸ Υπουργεῖον τῶν Ναυτιῶν, ὃ μέσῳ τοῦ ἀρμοδίου Προξένου, ἡδύνατο νὰ ἔξαιριθώσῃ τὴν ἡλιάν του καὶ ὁ αὐτεπαγγέλτως, ἀλλὰ μετὰ τὴν νηολόγησιν, παρήγγειλε τῷ Προξένῳ Ἀλεξανδρεῖας καὶ οὗτος ἀπέστειλε τὸ ἄνω ἔγγραφον.

Ούνατο πρός τούτους ή Εισαγγελεὺς ν' ἀποταθῆ πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν Μητρώου Ἐπιτορικῶν πλοίων καὶ ἐργάτων Θαλάσσης τοῦ N. 123, ὅπερ καὶ ἄδειν εἶχε καταγέγραμμένον τὸ περὶ οὐ πρόκειται πλοίον εἰς τὰ Μητρώα του, ἡδύνατο, λόγῳ τῆς ἀποστολῆς του, νὰ ἔχει δύση, εἴτε μέσω τοῦ Υπουργείου, εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ διεθνοῦς αταλίγουν πλοίουν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόιδ (Loyd's Register of yachts), οὐν ηλίκις του καὶ ὅπερ φέρει τοῦτο καταγεγραμμένον εἰς τόμον 15 οὐν έτοις 1928 σελ. 286 (ὅρα ἔγγραφον Προξένου).

Ἐσφαλεν, ὅθεν προφανῶς, ἐν προκειμένῳ ὁ Εἰσαγγελεὺς οὗτος νεγρήσας καὶ ἐκ τῆς πλάνης του ἐπέρχεται καταστρατήγησις τῶν Νόων 5304 καὶ 6123.

Δι' ὁ σάς παρακαλοῦμεν ν' ἀνακοινώσητε τὴν παροῦσαν εἰς τοὺς  
κ. Εἰσαγγελεῖς τῶν Πρωτοδικῶν τῆς περιφερείας Σάς καὶ ἐπιστή-  
ατε τὴν προσόχη των, οια μὴ ἔχουσαν εὐένοιαν καὶ ἀβασιάσιστον ἐνο-

γειών τούτων ἀτονήσωσιν οἱ Νόμοι 5304 καὶ 6123, ἀποβλέποντες εἰς τὴν προστασίαν τῆς κοινωνίας, διὰ τῆς ἀχρηστεύσεως τῶν γεγηφακότων μέσων ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας.

'Ο Εἰσαγγελεὺς  
ΦΙΛΑ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

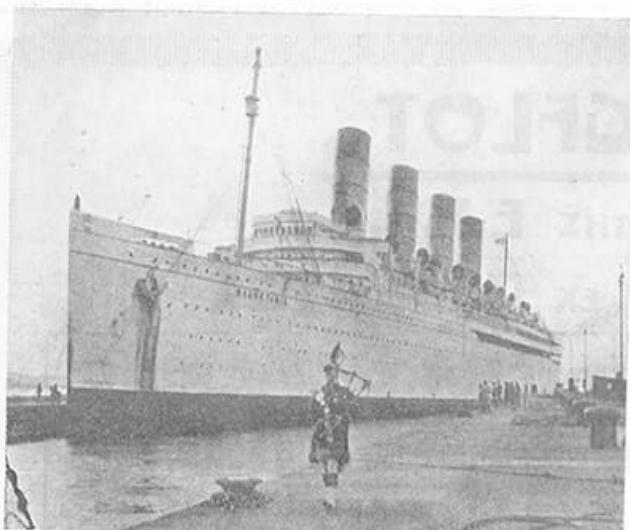
Καὶ δὲ μὲν κ. Εἰσαγγελεὺς τοῦ Ἀρείου Πάγου ὅρθότατα ἀποφαίνεται διὰ τὴν ἡ λικία ἐνδὸς σκάφους δὲν δύναται νὰ διακριθεῖ διὰ τῆς πραγματογνωμοσύνης καὶ δικαίως θεωρεῖ ἑσφαλμένη τὴν ἐνόγειον τοῦ Εἰσαγγελέως Πειραιῶς. Δὲν ἔπειται, δῆμως, διὰ τοῦ ἀπαλλάσσονται πάσχεις εὐθύνης, καλυπτόμενοι ἐκ τῆς σφαλερᾶς ἀντιλήψεως τοῦ Εἰσαγγελέως, διφειλομένης, κυρίως, εἰς τὸ διμοιροῦ τῆς γνώσεως τῶν ναυτικῶν πραγμάτων, καὶ οἱ ἀρμόδιοι ἔκεινοι, οἵτινες ἀκριβῶς, λόγῳ τῆς θέσεως καὶ τῆς ὑποτιθεμένης εἰδικότητός των, θὰ ἔδει νὰ κατατοπίσουν τὸν κ. Εἰσαγγελέα Πειραιῶς καὶ νὰ ύποδειξουν εἰς αὐτὸν τὴν ἐπιζητουμένην διὰ τῆς πραγματογνωμοσύνης καταστρατήγουν τοῦ νόμου. Καθῆκον ἐπιθεθῆμένον τῆς ἀρμοδίας Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἡτο νὰ προσῇ εἰς τὰς καταλήλους ἔνεργειας καὶ ἐπιτύχῃ τὴν ἔξευρεσιν τῆς λικίας τοῦ ὑπὸ τηνολόγησιν σκάφους, πρὸ τῆς ἐγγραφῆς αὐτοῦ εἰς τὰ νηρολόγια, δῶς καὶ διὰ κ. Εἰσαγγελέου τοῦ Ἀρείου Πάγου ύποδεικνύει εἰς τὴν ἀνωτέρω γνωμοδότησιν τοῦ.

Ἐλέγχει, θεθαίως, καὶ προϊσταται τῶν νηρολογίων καὶ ὑποθηκοφυλακείων δὲ Εἰσαγγελεὺς Πρωτοδικῶν, ἡ γνωμοδότησις του, δῶμας ἀναφέρεται, κυρίως, εἰς νομικά ζητήματα, ἀτινα πιθανῶς ν' ἀνέφούντο, κατὰ τὴν νηρολόγησιν ἡ μεταγραφὴν ἐνὸς σκάφους. Τὸ ζῆτημα τῆς ἔξευρεσεως τῆς λικίας, ἐφ' ὅσον αὕτη δὲν ἐμφαίνεται ἐκ τῶν σχετικῶν τοῦ πλοίου ἐγγράφων, ἀποκλειστικὸν ζῆτημα τάξεως, εἰδικότητος καὶ ἀρμοδιότητος τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν, δὲν δύναται ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον γνωμοδοτήσεως τοῦ Εἰσαγγελέως.

Πρὸ πάσης τοιαύτης γνωμοδοτήσεως, προκαλούμενης ὑπὸ τοῦ τηροῦντος τὸ νηρολόγιον, ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως ἐγγραφῆς πλοίου, λόγῳ ἀμφισθήτους τῆς λικίας αὐτοῦ, θὰ ἔπειτε νὰ προηγηθῇ ἔρευνα ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς καὶ ὑποθολή ἐις τὸν Εἰσαγγελέα Πρωτοδικῶν δῶλαν ἔκεινων τῶν στοιχείων, ἐκ τῶν ὑπολόγων καὶ θ' ἀπεδεικνύετο ἡ πραγματικὴ τοῦ σκάφους λικία. Και τὰ στοιχεῖα αὐτά, χάρις εἰς τὰ θιλία τῶν ξένων νηρογνωμόνων, εὑρεστατα δύναται νὰ ἀνέυρεθοῦν.

### 'Ο ύστατος πλοῦς τῆς «Μαυριτανίας»

Πόσον ἀνεπτυγμένον εἶνε μεταξὺ τῶν περισσοτέρων λαῶν τὸ αἰσθημα πρὸς τὴν θάλασσαν, δυνάμεθε νὰ τὸ διαπιστώσωμεν ἀπὸ σειράν γεγονότων, ποὺ καθημερινῶς σημειούνται. "Ολα σχεδὸν τὰ Κράτη καλλιεργοῦν τὴν ναυτιλίαντὴν ίδεαν, ἔργαζονται ἐντατικῶς διὰ τὴν πρόδον τῶν εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον, σπαταλοῦν ἑκατομμύρια λιρῶν διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. Λαὸι χερσαῖοι, ἀκόμη, στρέφονται μὲ ἐμπιστοσύνην πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον, διευρύνονται, διὰ τοῦ πλωτοῦ ὁργάνου τὴν ἐμποροβιομηχανικὴν τῶν διεισδυσιν, ἀφιερώνονται πρὸς τὸν θαλάσσιον μεταφορέα ίδιάσιον προτίμησιν καὶ χαρακτηριστικὴν στοργὴν, δημιουργοῦν μεταξὺ τοῦ πληθυσμοῦ τῶν ναυτιλιακὴν συνείδησιν.



'Η «Μαυριτανία» πλευρίζουσα εἰς τὸ ύστατον ἀγκυροθόλιον τῆς.

Λαοί, ἔξι ἄλλους, φύσει ναυτικοί, δῶμας εἶνε ὁ Ἀγγλικός, ὁ Νορθηγικὸς καὶ ἄλλοι, ἀφωτισμένοι εἰς τὰ θαλάσσια ἔχρα, ποὺ ἀποτελοῦν τὴν πρωτεύουσαν ἀπασχόλησιν τῶν, ἀγαπῶντες τὴν θάλασσαν, ἀπὸ τὴν ὥραν ἀντιλογῶν πλούτον καὶ γόνηρον. Ιδιαιτέρων αἰσθάνονται συγκίνησιν δι' ὅ, τι γενικῶς ἀφορᾷ τὴν ναυτιλίαν.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, λ. χ. ἀπὸ τοῦ Ἀνακτος μέχρι τοῦ τελευταίου πολίτου, μείαν ψυχήν καὶ ἔνα αἰσθημα, διαδηλώνει σύσσωμος ὁ λαός, εἰς κάθε παρουσιαζόμενην εύκαιρίαν, τὴν ἀπειρονάγκην τοῦ

τοῦ πλοίου, τὴν προσήλωσίν του εἰς τὴν θάλασσαν, τὴν ἔμφυτον κλίσιν ποὺ αἰσθάνεται διὰ τὸν ὑγρὸν πόντον. Τὴν νέαν τεραστίαν δεξαμενὴν τοῦ Σαονθάμπτον ἐνεκαίνισαν πρὸ ἔτος αὐτοὶ οἱ Βασιλεῖς, τὸν κολοσσὸν «Queen Mary» ἐβάπτισε κατὰ τὴν καθέλκυσίν του εἰς τὸ Κλάνδ ή Βασίλισσα, εἰς τὰς τελευταῖς ἐπιβλητικὰς θαλασσίας ἔορτάς τοῦ Βασιλικοῦ Ίωβηλαίου, ἐνώπιτην ὑπῆρχεν ἡ συμμετοχὴ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὴν Ναυτιλίαν θεωρεῖ ἐπιτακτικὸν καὶ πρώτιστον καθῆτρην τῆς νὰ περιφρουρήσῃ εἰς τὰ γενικὰ τῆς συμφέροντα καὶ εἰς τὰς μελλοντικὰς τῆς ἐπιδώξεις, ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησης. 'Ολοκληρος ἡ Ἀγγλία ἔη διὰ τὴν θάλασσαν, αἰσθάνεται τὸν παλμὸν τοῦ κύματος, τὴν γοητεύει ὁ ἄχαντης ὥκειας!

Πόσον ἀλλήλες είνε τοῦτο, τὸ ἀπέδειξε, πρὸ ἡμερῶν ἀκόμη, ἡ συγκίνησις ποὺ ἡθανθή ἦτ' ἄκρον εἰς ἄκρον ὁ Ἀγγλικὸς λαὸς κατὰ τὴν τελετὴν τοῦ ἀποχαιρετισμοῦ ἐνὸς φημισμένου λάινερ, τῆς «Μαυριτανίας». Οταν τὸ ωραῖον καὶ ἔνδοξον πλοῖον—ποὺ ἐπὶ μίαν σειρὰν 27 ὀλόκληρων ἐπώνυμον περιήγη τὴν Βρεταννικὴν σημαίαν εἰς τὸν Βόρ. Ατλαντικὸν καὶ ξηλοφόδων ἐσφάτει ὑπέρ αὐτῆς τὸ γόντρον τοῦ «Κνανοῦ 'Επισείσοντος»—ἥρει διὰ τελευταίαν φορὰν τὰς ἀγκύρας ἀπὸ τὸν γνώριμον λιμένα τοῦ Σαονθάμπτον διὰ νὰ πλεύσῃ εἰς τὸ Ρόζιθ καὶ παραδοθῇ εἰς τὰς σφύρας τῶν διαλυτῶν, χιλιάδες λαοὶ συνέργενσαν ἐν συναγερμῷ εἰς τὴν παραλίαν καὶ κατέκλυσαν τὰς προκυμαῖς καὶ τοὺς κυματοθραύστας, διὰ νὰ τὸ ίδιον καὶ τὸ ἀποχαιρετίσουν. Ήχοι μονικῶν συνώδευσον τὸν ἐπικλωπὸν του καὶ γηραιοὶ θαλασσοί, δικρόνοτες, ἔσσειον τὰ μανδήλια των, πρὸς τὸ ἀπομακρυνόμενον ὑπερφωνῶν, ἔνιον, ἡ σειρὴν τοῦ ὅποιον ἀντέχει ἐπιβλητικά, διαλαΐδοντα τὸν σπαραγμὸν τοῦ καταδικασμένου πλοίου. Μεγάλη ἐπίσης συγκέντρωσις λαοῦ παρεπειτεῖ κατὰ μήκος τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀνατολικῆς Ἀκτῆς τῆς Ἀγγλίας, δύσθεν διηλθεν ὑφέμα η «Μαυριτανία», ὑπὲρ τὰς συγκυνητικὰς ἐκδηλώσεις, ποὺ ἔκπολοι θησαυροί ἀλλοιδιάδοχοι καὶ εἰς τὰς ἀνοικτὸν πέλαγος, καθ' ὅλην τοῦ σκάφους τὴν τελευταίαν διαδοχην.

Οσα πλοῖα διεσταύρωσαν τὴν πορείαν των μὲ τὴν μελλοθάνατον «Μαυριτανίαν» τὴν ἔχαιρετον διὰ συριγμῶν καὶ σημάτων, ἐνῷ ἀπὸ τὰς ἀκτὰς καὶ τὰς κορυφὰς τῶν λόφων ἀκόμη, ἀπὸ τοὺς παρακτίους σταθμοὺς καὶ τοὺς ἀλιεῖς, ἀπὸ παντὸν δόπενον ἵησαν πρὸς δόπενος ὁ πλοῦς τῆς, οἷον τοῦ λόγοι συγκυνητικοὶ καὶ ἀποχαιρετιστήριοι. Ιδιαιτέρως δραματικὴ ὑπῆρχεν ἡ προσέγγισης τοῦ πλοίου, λίαν πρωτὶ, εἰς τὸ στόμιον τοῦ παταμού. Τάν, δύον θὰ ἀπεχαρέτα διὰ παντὸς η «Μαυριτανία» τὴν γεννέτειραν της πόλεων. Οι δίμωροι τοῦ Νιούκαστη καὶ τοῦ Σάουθ Σῆλδς, ἀνήλικοι ἐπὶ τὸν σκάφος καὶ ἐνώπιον τοῦ ἀσκόποντος πλοίου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν, ἀνέγνωσαν ἐπίσημον τηλεγράφημα ἀποχαι-

μέντος πρὸς τὸ πλοῖον. Μετὰ τὴν σεμνὴν αὐτὴν τελετὴν της προσήγγισης τοῦ πλοίου πούλην τῆς, πατηθύνθη πόρτα τῶν Σκωτίαν, εἰς τὸ ἀγκυροθόλιον τοῦ Φέρθ—οὐφε—Φόρθ, εἰς τὸ Ρόζιθ. Ἐκεῖ, ὅπαν τὸ σκάφος προσήγγισε εἰς τὰ «τύποις». Σκώτως στρατιώτης καθήμενος εἰς τὸ ἄκρον τῆς προκυμαίας, ἔγιαλε μὲ τὸν Ἐθνικὸν πλαγίαυλον τὸν γνωστὸν θρῆνον «τὰ ἄνθη τοῦ δάσους». Ήτο τὸ κύνενον δόμα πρὸς τὸν πετεράνον τοῦ Ατλαντικοῦ. 'Επιβλητικὴ καὶ ὑπερήφανος ἡ «Μαυριτανία», ἐστάμενε πρὸ τοῦ ντόπιος, δύον, χάρις εἰς καταλλήλως ἐγκαταστάθεντα παριστονικὸν πομπόν, ἀπέχαρέτευσεν δόπλην τὴν Ἀγγλίαν!. Οἱ κάτοχοι ορδιοφόρον ήκουσαν ἔνα δαρενόν, παρατελεόνον συριγμὸν τῆς «Μαυριτανίας» καὶ μετὰ παγεράν διηγέλεπον σιγὴν ἔκουσαν καὶ τὸν τριγμὸν τῶν ἀλλοσεων τῆς ποντισθείσης διὰ τελευταίαν φορὰν ἀγκύρας τοῦ πλοίου!...

Η «Μαυριτανία» δὲν ὑπῆρχε πλέον διὰ τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν...

### 'Η ἔξελιξις τῶν συζητήσεων διὰ τὴν ὄρδολογιστικὴν κατανομὴν τῆς χωρητικότητος

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἴχομεν ἀναγράψεις εὑρεῖσαν περὶληπτικὴν τῆς θεμάτης ὑπὲρ τῆς ὁρθολογιστικῆς κατανομῆς τῆς διεθνῆς ζωφιτικότητος συνηγοροῦσας τοῦ λόρδου "Εσσεντον πρὸς τὴν ἔτησίαν συνέλευσεν τοῦ Αιενδούς Ἐμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου τῶν Παρισίων. 'Ο ἐπιφανὴς Ἀγγλὸς ἐφοπλιστὴς είχε συγχρόνως ἀναπτύξεις καὶ τοὺς ἀντιτεμενούς σχολοὺς τοῦ καταρισθεντος συναφοῦς σχεδίον ἐπὶ τῆς συνείδοστος, ὡς γνωστόν, τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον εἰς τὸ Λονδίνον Ναυτιλιακῆς προδιασκέψεως. 'Ο λόγος αὐτὸς τοῦ λόρδου "Εσσεντον παρέστη τὴν εὐσάωμαν νὰ ἐκδηλώσῃ σαμῆς πλέον καὶ ὅλως ἀνεπιφυλάκτως ἐναντίον τοῦ σχεδίου μιᾶς μεγάλης μερίς τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Πρόσκειται περὶ τῆς «Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λιβερπούλ», εἰς τὴν δύναμιν τῆς ὁποίας ἀνήκουν ἀπόλοιπα καὶ μότοριστες 3.933.694 τ. γραφ., ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 19 οἱ τῆς ὁληῆς δινάμεως τῆς Βρεταννικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εἰς διλῆσις τοῦ πρὸς τὸν Ἀγγλικὸν Τάπον ὁ πρόεδρος τῆς «Ε. νέωσεως» τάντης κ. Alheit Holt ἐτόνεις κατηγορηματικῶς, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Λιβερπούλ, ἀντιτίθενται ἀπόμονως εἰς τὸ ἐπλονηθὲν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας της προδιασκέψεως σχεδίου ἐκλογικένσεως τοῦ Παγκοσμίου τοννάζ, ὅπως τοῦτο ἀνεπτυχθῇ καὶ ἀπεσαμνίσθη ὑπὲρ τοῦ λόρδου "Εσσεντον τοῦ Παρισίων. Τὸ κυριωτέρον ἐπιχείρημα τῆς ἀντιδράσεως τοῦ δικαιολογεῖται ἀπὸ τὸν δάσμον φόδον μῆτρας ἡ ἐφαρμογὴ τῆς «φασοναλιζατού» ἀπόβη ἐποφελῆς διὰ τὰς ἐπιχορηγουμένας ξένας ναυτιλίας, αἵτινες ιηδελον συνεζήσει τὰ ταξιδία τοῦ, παρεφελούμεναι τῆς ἐπὶ τοῦ παροπλιού τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων ἀνατημῆσεως τῶν ναυλῶν. 'Υπενθύμησεν ἐν προκειμένῳ ὁ κ. Holt παλαιότερον λόγον τοῦ πρώτης προέδρου τῆς «Ενώσεως» κ. Beazley τονισάντος, πόσον ἡτο ἀπαραιτητον, ὅπως τὸ σχέδιον τοῦ παροπλιού καὶ διαλύσσεως τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ, συνδιατάξιμ-

νον μὲ διεθνῆ συμφωνίαν τὸν ἐνδιαιτημένων κυβερνήσεων πρὸς περιορισμὸν τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Κάθε ἄλλος, πέραν τῶν ἀνωτέρω γραμμῶν, συνδιασμός, ὑπεστηρίζῃ ὅτι θὰ ἡτού ἐπιχήμιος διὰ τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, ἢ όποια, ἐπὶ τὴν πίεσιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων, θὰ ἔβλεπε τὰ ἴδια τῆς σκάψη παροπλιζόνευαν καὶ τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν τῆς διογχούμενας. Καὶ ὁ κ. Holt προσέθηκε: «Η «Ἐνωσις τῶν Ἐποπλιστῶν τοῦ Λίβερπούλ» ποτεύει ὅτι ἡ Παγκόσμιος ναυτικὴ βιομηχανία μὲν ἐπανήρχετο εἰς ὑγρές ἐπιπέδου ἐργασίας, ἐὰν κατηργοῦντο τὰ συστήματα τοῦ Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Αἱ ἀνωτέρω δηλώσεις ἀπεξάλυψαν διὰ πρώτην φορᾶν τοὺς βασικοὺς λόγους τῆς ἀντιδράσεως κατὰ τοῦ σχεδίου μᾶς μεγάλης μερίδος τῶν «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν», οἵτινες, πρὸς τοὺς ἄλλους, ὑπεστηρίξαν ἀκόμη, ὅτι αἱ προβλέπομενα πληρούματα «διδασκαλίας παροπλισμοῦ» ἢ «εκεφαλαίου διαλύσεως», μὲν ἀντικρύζοντο μὲ τὴν ἀμφοράν ἐλπίδα ἐνὸς ἀμφιβόλου κέρδους καὶ ὅτι γενικῶς τὸ σχέδιον θὰ ἡτού πρακτικῶς ἀνεφάρμουσον. Κατὰ τὸν ἐφοπλιστὴν τοῦ Λίβερπούλ η ἐφαρμογὴ τῆς «φασιονάλιζασιόν» εἶνε προωθημένη ἡ ἐπανεύση τὴν κατάστασιν καὶ νὰ ἐπανῆσῃ τὰς ἡγιας τῶν ναυτιλῶν, οἵτινες δὲν λαμβάνουν ἐπιχορηγήσεις. Καὶ τοῦτο διότι, ἐνῷ αἱ εἰσφοραὶ ἀπὸ τῶν διημουργίαν τῶν γνωστῶν κεφαλαίων μὲν λαμβάνονται ἀπὸ τὰς εἰσφοράς τῶν πλοίων τούς, αἱ εἰσφοραὶ τῶν ἄλλων μὲν καταβάλλονται ἀπὸ τὰς κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις. Οἱ προστατευτισμὸς διαμονῆς οὗτον τὴν ἀντικονομικὴν βάσιν τῆς ναυτιλικῆς ἐργασίας καὶ ἡμαντίει τὴν ἀπειλὴν εὑρίσκουν Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ καὶ αἱ αἰστηροτέρους κυβερνητικοῦ ἐλέγχου εἰς τὰ ἐσωτερικὰ πράγματα τῆς πλέον φιλέντερας καὶ ἀτομικῆς βιομηχανίας.

### Μία ἀπάντησις τοῦ λόρδου "Ἐσσεντον"

Τὰς ἀνωτέρω δημοσίες ἐκτεθεῖσας ἀπόγειες ἐναντίον τοῦ σχεδίου τῆς «φασιονάλιζασιόν», δὲν ἀπῆκεν ἄνευ ἀπαντήσεως ὁ λόρδος "Ἐσσεντον", οὐτε, ὡς γνωστόν, εἶχε προεδρεύσει τῆς Διεθνῆς Ναυτικῆς Προδιαστρέριος τοῦ Λονδίνου. Εἰς ἐπιστολήν τοῦ πρὸς τὸν «Τάιμς», συγκρίνων τὴν σημερινὴν ὑδεῖν τῆς ναυτιλίας μὲ τὴν προπολεμικὴν τοιάστην βεβαίωνε, ὅτι ἡ ἀπάρχουσα σήμερον κυριαρχία τοποτόφων πλοίων εἶναι κατὰ 50 ο ἀνωτέρα τῆς προπολεμικῆς, ὅτι τὰ ἔξοδα κινήσεων καὶ ἐξμετάλλευσης εἰναι ἐπίσης ηὔημένα κατὰ 50 ο, ἐνῷ οι ναυλοὶ είναι μειωμένοι κατὰ ποσοστὸν 20 ο ὥριο καὶ ὁ ὄγκος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου ἔχει σπουδαῖος περιορισμόν ἀπὸ τοῦ 1929 καὶ ἐντεῦθεν. Ή πρὸς ἐλλογίκεναν τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος κύνησις—συνεχίζει ὁ λόρδος "Ἐσσεντον" εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ—χρονολογούμενή ἀπὸ τριετίας, νομίζω τοῦ καὶ σήμερον, ἐπέρ πάσσων ἀπλῆν ἐποχήν, ἀποτελεῖ τὴν ἀριστήν λίστην πρὸς διέξοδον τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τῶν διασχεριῶν τῆς.

Ἀναφερόμενος κατόπιν εἰς τὰς γνωστὰς δηλώσεις τοῦ προέδρου τοῦ «Board of Trade» καὶ τὰ πορίσματα τῶν συζητήσεων τῆς Ναυτικῆς Προδιαστρέριος, εἰς τὰς ἐργασίας τῆς ὥριος μετέσχον 17 χρονῶν, ἀντιρροστεύοντα τὰ 93 ο ὥριο τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, ἵναννυμίζει ὅτι τὸ τεθὲν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἐκασταχοῖς Ἐθνικῶν ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων προσχέδιον συμφωνίας προεξάλεσεν εὐνοϊκὰ σχόλια καὶ εἴκενεις προδιαθέσεις. Πάντως, ἀνεμένοντο, κατὰ φρουρὴν συνέπειαν, καὶ διχογνωμίᾳ, εἰς τρόπον ὥστε αἱ ἐκτεθεῖσα ἀπόφειται ἀπόφειται ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπούλ δὲν προεξάλεσον ἐπληξιν. Εἰς κάθε περίπτωσιν, εὑρητέρας σημασίας συμφωνίαν, πάντοτε ἐπιλογῆσαν καὶ αἱ ἀντιδράσεις, ή τελικὴ ὅμως ἐπιχρήσης τοῦ θάρρους, συμβαίνει πολλάκις νὰ εἶναι πρακτικοτέρα τῆς συφροσύνης. Καὶ τότε ἐπειδόντα θαύματα, τὰ ὥρια κανεῖς δὲν ηδύνατο ἐκ τῶν προτέρων νὰ ἐπολογίσῃ.

### Πρὸς νέον σχέδιον;

Κατόπιν τῆς τοιάστης διαφωνίας, θεωρεῖται πλέον πρόωρος κάθε συζήτησις περὶ ταχείας συγκλήσεως τῆς δριστικῆς Ναυτιλιακῆς Διασκέψεως, ἐάν προηγουμένως δὲν ἀποκρισταλλωθοῦν αἱ ἀλώρεις καὶ δὲν ἔναριμονοθοῦν αἱ δισταύμενα γνώματα τῶν παραγόντων τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλιστικοῦ. Καθίσταται ἐπόπτης φανέρων, ὅτι τὸ ὑπὸ μελέτην προσχέδιον παρέχει ἐλπίδας ἀποδοχῆς, δεδομένων μάλιστα, ὅτι καὶ τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν κύριων αἱ γνώματα δὲν ἐπηργεῖσαν ὅμοιων. Ή ἀπάντησις τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καθιντερεῖ εἰστε, ὅτι δὲ Ταϊπονία—ὅπου διὸ γνωστοῦ, κυριαρχοῦν, αἱ ἔτωματα τῶν λάινερς—ξεπόνησε ἰδιον σχέδιον, εἴνοντα τὰς «διαλύσεις—ναυτικήσεις». Καὶ ἡ χώρα αὕτη, ἀπέφυγε μέχρι τῆς στιγμῆς ν' ἀπαντήσῃ εἰς τὸ σχέδιον. Απὸ τὰ Εὐφορπαῖα ἐξ ἄλλων κράτη, ἐνῷ οὐδέμια ἐκδηλώντα σίνησις περιορισμοῦ τῶν ἐπιχορηγήσεων, σοβαρά, ἀντιθέτως, ὑποβάλλοντα τροποποιήσεις τοῦ σχεδίου, ἀλλοιώνουσαν ἐπὶ πολλοῖς αὕτην ταύτην τὴν βάσιν τοῦ.

Μία νέα ἡδη τάσις ἐκδηλώται πρὸς ἐναρμόνισιν τῶν διασταμένων ἀντιλήφεων καὶ συμφερόντων. Ἔγγονθη ὅτι συντόμως πρόκειται νὰ μετετηθῇ παρὰ τὸν ἐπιφανεστέρον Ἀγγλικὸν ἐταιριῶν λάινερς καὶ τράπετα ἓνα νέον σχέδιον, ἀφορῶν τὴν κατὰ χώρας πλεονάζουσαν χωρητικότητα τῶν σκαφῶν γραμμῆς καὶ τῶν καθαρῶν προτηγῶν. Τὸ σχέδιον τοῦτο βεβαίως δὲν πρόκειται κατ' ἀρχὴν νὰ γίνη ἀποδεκτὸν ἀπὸ τὰς χώρας ἐκείνας, ὅπως η Νορβηγία, η Δανία, η Σουηδία καὶ η Ἑλλάς, τῶν διοί ποιῶν αἱ ναυτιλίας ἀνεπτύχθησαν ἐπὸ τὸ καθεστώς τῆς πλήρους ισοτιμίας τοῦ θαλασσιού ἐμπορίου καὶ αἱ ὥρια δὲν κέκτηντα ἐπαρκῆ ἰδίαν πεταφορικὴν ἐργασίαν δηναμενήν νὰ καλέπτῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ίδιας αὐτῶν χωρητικότητος. Προσεμένουν διὰ τὸ τὸν «Ἀγγλίαν, προσφίνεται ἡ συνεργασία τῶν Συνδιαστέρων τῶν Λάινερς» μετά τῆς «Ἐπιπολῆς τῶν Τερρυ, προεδρευόμενης παρὰ τοῦ σερ Βέρον Θόμφου καὶ τονιζεται ἐπὶ οὐ συνεργασίαν ταύτην ἐνθαρρουμένην τὰ ἐργασίας εἰς τὰ ταξίδια Ανθοραίας καὶ Ἀγίου Λαυρεντίου. Τὸ νέον σχέδιον δὲν θὰ ποθελέηται τὴν ἐπιβολὴν προσέλετων τελῶν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, διότι ἀπεδείχθη, ὅτι αἱ συνεισφοραὶ, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀποτελεῖν πρόσοχομα εἰς τὴν συνεργασίαν καὶ διότι δὲν ἐμπλέονται ἀφ' ἐπέρι τὴν περιοδήσιν, ὅτι θὰ συγκεντρωθῇ ἐξ αὐτῶν ἐπαρκές κεφάλαιαν διὰ τὴν ζαναποτητικήν ἀποζημιώσιν τοῦ παραπληστηριού τονιά. Κρατεῖ μάλιστα καὶ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι μία τυχὸν ἐποχεστικὴ συνεισφορά ἐφ' ὅπλων τῶν πλοίων διαφόρων χρόνων, θὰ ἡδύνατο, ισως, νὰ προκαλέσῃ, ἐνδεχομένως, σοβαρὰς διεθνεῖς περιπλοκάς.

### Αἱ ὑπερφορτώσεις εἰς τὸ Πλέιττ

Εἰς τὸν «Τάιμς τῆς Ἀργεντινῆς δημοσίευτα πληροφορία, σχετικῇ μὲ τὰς ὑπερφορτώσεις τῶν πλοίων, ἀφορῶσα τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Καλλιόπη» καὶ παρέχουσα λαΐον εἰς δυσμενή σχόλια μεταξὺ τῶν ναυτικῶν σύνιλων τοῦ Πλέιττ, ὅτι δὲν ἐπηργήθησαν, ἐν προσεμένῳ, αἱ Κανονισμοὶ περὶ γραμμῆς φορτησεως, «Τὸ Ἐλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Καλλιόπη» — γράφει ἡ ἐν λόγῳ ἐφημερίδις — ἀπέπλευσεν ἐκ Ροζάριο, πολονόν, ὡς εἶχε γνωσθῆ, ἡτο φορτωμένων πέραν τοῦ ἐπιτρεπτού δρίου. Είτε τοῦτο συμπληρώσει τὴν φόρτωσιν τοῦ, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίζου Ντρέφους, τὴν Λιηνίον Ιονίου, ἔχον δύναμιν 24 ποδῶν, τὸ μέγιστον ποὺ ἐπιτρέπεται διὰ τὰ ἐκ Ροζάριο ἀποπλέοντα σκάψη.

»Οταν αἱ λημνικαὶ ἀρχαὶ πρέπεισαν εἰς τὴν συνήθη ἐπιθεώρησην, εἴρον ὅτι τὸ σημείον τῶν 24 ποδῶν ήτο κατὰ 4 ἵντσας ἐπὸ τὴν θαλα-

## "SOTORFLOT,"

ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α.Π. TCHITGERIN  
9 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ  
ΒΗΡΥΤΤΟΝ-ΓΙΑΦΑΝ-ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ

Α.Π. FRANZ MERING  
23 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ  
ΔΙΑ ΓΙΑΦΑΝ-ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ

Δεχόμενα ΕΠΙΒΑΤΑΣ καὶ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Α.Π. FRANZ MERING  
3 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ  
ΔΙΑ ΣΜΥΡΝΗ (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ - ΟΔΗΣΣΟΝ

Α.Π. TCHITGERIN  
17 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ  
ΔΙΑ (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ - ΟΔΗΣΣΟΝ

γραμμήν, δι' ὅ και ἡρνήθησαν νά χορηγήσουν εἰς τὸ πλοῖον ἄδειαν ἀπόλιτον. Ἐσήμαινε τοῦτο, ὅτι ἔπρεπε νά ἐκφρασθοῦν 170 τόννοι φροτίου, κατέστη δῆμος ἀδύνατος, ἡ ἔξεργεσις μικρᾶς φροτηγίδος διὰ νά παραλάβη τὸ ἐν λόγῳ τημά πέραν τῆς διοιρυγοῦ τοῦ Μάρτιν Γκάρτσια.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὴν 17ην Ἰουνίου ὁ πλοίαρχος τῆς «Καλλιόπης» εἰδοποιεῖ τὸν πράκτορον τοῦ, ὅτι τὸ φροτηγόν εἶχε βύθισμα 24 ποδῶν, γεγονός τὸ ὅποιον ἤδηντο νά ποτοποιηῇ ὁ ὄμιδοίς λιμενικῆς ἑπιθεωρητής. Πρόγιματι ἡ ἐπιθεωρησις ἐγένετο αὐθημερόν, τὸ βύθισμα εὑρέθη σύμφωνον πρὸς τὴν δήλωσιν τοῦ πλοίαρχον καὶ τὸ πλοῖον λαβὸν τὰ ναυτιλιακά την ἔγγυα πατέλευσε.

Καὶ ἡ Ἀργεντινὴ ἐφεμερίς προσθέτει τὰ ἀκόλουθα σχόλια, μὲ τὴν ἐπειγόντην δῆμος ὅτι δὲν πιστεῖει εἰς τὸ βάσιμον τῶν συκλοφορισμῶν ἡγούμοναν: «Διὰ τὴν κατὰ τέσσαρας ἵντσας ἐλάττωσιν τοῦ βυθίσματος — γράφει — οὐτε φροτίον ἔξεργοτώθη, οὐτε γαλάνθρακες ἐκ τῶν μπόντερος. Κατὰ τὴν δήλωσιν τοῦ πλοίαρχον, ἐρώφιθη εἰς τὴν θάλασσαν ποστής ὕδατος, ἐνῷ συγχρόνως κατηνάλωθή καὶ ποστής γαλάνθρακον. Εἶτε ἐνδιαφέρον, ἐν τούτοις, νά γνωσθῇ, πῶς ὁ εὐφῆμος "Ελλην πλοίαρχος κατόρθωσεν ἐντὸς ἑπτά ἡμερῶν ν' ἀπαλλαγῇ τὸ ἐλλιμενισμένον παρὰ τὰ ντόκια τοῦ Ροζάριο σκάφος τοῦ ἀπό βάρος 170 τόννων εὑδατος καὶ μπόντερος. Κάποια καζόβουλος φύμη ἀναφέρει, ὅτι ἡλιούθησαν τὰ σημεῖα φροτώσεως καὶ εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀριθμοῦ 24, ἐτέθη ὁ ἀριθμός «25 πόδες!»

## Ναυτιλία καὶ Ἰταλο-Ἀθησυνιακή διένεξις

Ἡ ἀπό τίνος σημειούμένη δίκτυτη ἔντασις τῶν Ἰταλο-Ἀθησυνικῶν σχέσεων καὶ ἡ ἀμεσος ἀπειλὴ κηρύξεως πολέμου μεταξὺ τῶν δύο τούτων χωρῶν, ἀμεσον ἔσχε τὸν ἀντίκτυτὸν τῆς εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασιαν. Αἱ ἔξαιρετικῶν εὑρεῖαι καὶ ἐπειγόντης φύσεως Ἰταλικαὶ ἀνάγκαι μεταφοραὶ στρατευμάτων, πολεμικοῦ ὑλικοῦ καὶ ἐφοδίων εἰς τὴν Ἑρυθράν καὶ τὴν Ἰταλικὴν Σομαλίαν, καθὼς καὶ αἱ ἀνάγκαι εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Ἰταλιανὰ μεγάλων ποστήτων γαλάνθρακον καὶ παλαιοσιδῆρον, παρέχοντον εὐναιρίαν εἰς τὴν ἀπαχόλησην σεβαστῆς χωρητικοῦτος, πέραν τοῦ κύκλου τῶν συνήθων μεταφορῶν. Ὁς ἡτο φυσικὸν, ἐπωφελήθη τῆς ἀπρόσπουτον ταῦτης κινήσεως, κατὰ κύριον λόγον, ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία καὶ μάλιστα εἰς τόσην πλήμακα, ὥστε ἀρκετὰ σκάφη, φροτηγά καὶ ἐπιβατηγά νά ἀποσυρθοῦν ἀπό τοὺς τομεῖς τῆς ἔργασίας των καὶ ἀπὸ τὰς τακτικὰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου, τῆς Αϊστραλίας καὶ τοῦ Πλεύτη. Συνετέλεσε τὸ γεγονός αὐτὸν εἰς τὴν ἀνάκονφισιν τῆς ἑκασταχοῦ χωρητικότητος καὶ εἰς τὴν ἐπικράτησιν τῶν σταθερούτητος εἰς τὰς τάκης τῶν ναύλων, ἀλλὰ καὶ ὑπέρχρεως συγχρόνως τὰς Ἰταλικὰς ναυτικὰς ἐταιρίας, πρὸς διατήρησιν τῶν γραμμῶν των καὶ συγκράτησιν τῆς ἔργασίας των, νά προσθοῦν εἰς τὴν χρονικὴν ναύλωσιν ξένων πλοίων, δι' ἀντικατάστασιν τῶν ἐπιτευχθέντων ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῆς Ρώμης.

Οἱ Ἰταλικοὶ Οἴκοι ἐπιδιώκουν τὴν ἐνόντιασιν σοφαράς χωρητικότητος, ἡγγέλθη δὲ ἡ σύναψις τῶν πρότον «τάῦμ-τσάρτερο». Οὕτω, Βρεταννικὸν μότοροι 9200 τόννων διαθέτον καὶ θέσεις δι' ἀριθμόν τινα ἐπιβατών, ἐνοικιάσθη δι' 6 μῆνας, μὲ ὄψιν 12, πρὸς 4) — κατὰ τόννον καὶ παράδοσιν εἰς Γένοβαν, δὲ χρησιμοποιηθῇ δὲ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν Ἰταλίας — Αϊστραλίας. Ἐνανδόθη ἐπίσης χρονικῶς διὰ τὸν αὐτὸν προσορισμὸν καὶ ἔν παρόμιον Νοσθηγικὸν σκάφος, πρὸς σελ. 4) 1½. Παραλήπτως πρὸς τὴν ζωηρὰν ἤτησην πλοίων, ἐκδηλοῦνται καὶ ἡ πρόθεσις ἀ-

## ΠΩΣ ΤΙΜΟΥΝ ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΩΝ



Οι πλοίαρχοι τῶν ὑπερωκεανίων καὶ τῶν ἀλιευτικῶν ποὺ συμμετέσχον εἰς τὴν ἐπιθεωρησιν τοῦ Στόλου ὑπὸ τοῦ Ἀγγλον Βασιλέως ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἔορτῶν τοῦ Ἰωβηλαίου φωτογραφούμενοι ἐπὶ τῆς βασιλικῆς θαλαμηγοῦ «Βίκτωρα — Αλέρτος» μετὰ τοῦ Βασιλέως καὶ τοῦ Πρίγκηπος τῆς Οὐαλλίας, δοτις παρουσίασεν αὐτοὺς, ὡς πλοίαρχος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἐπίτιμος τοῦ Σωματείου των Πρόσεδρος.

γορᾶς μεταχειρισμένου τοννάκ, πλὴν δὲ τῆς πρὸ μηνὸς ἀγορᾶς ὑπὸ τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ πλωτοῦ φυγείου «Νασίνα» ἐγνώσθη ἥδη καὶ ἡ παρὰ τοῦ «Λόνδον Τριεστίνο» ἀγορᾶ τοῦ ἐπιβατηργοῦ Ἀγγλικοῦ λαΐνερ «Fort St. George» 7785 τ. γκρός. Ἐκλείσθησαν ἐπίσης καὶ ἀρκεταὶ ναυλώσεις φροτηγῶν διὰ μεμονωμένα ταξίδια πρὸς τὴν Μασσάπαν, μεταξὺ δὲ τῶν ναυλωθέντων σκαφῶν περιλαμβάνονται καὶ τινὰ Ἐλληνικὰ μετρίας χωρητικότητος.

Μία ἄλλη πλευρὰ ἐφασίας διὰ τὴν φροτηγὸν ναυτιλίαν ἔγκειται καὶ εἰς τὴν ἐνταβεῖσαν μεταφορὰν γαλανθράκων. Ἡ Ἰταλία ἔχει σήμερον μεγάλα ποστήτας γαλανθράκων καὶ μάλιστα Οὐαλλικών, ἀντέρευς ποιότητος, διότι λόγῳ τῶν γνωστῶν προιοντισμῶν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῆς Ἑγγλίας, ἐξητλήθησαν σχεδὸν τὰ ἐν Ἰταλίᾳ ἀπόθεματα. Ἡ ἀνάγκη δ' αὐτή εἶναι κατὰ τοῦτο μεγαλυτέρα, συνεπέι τῆς ζωηρότητος τῆς Ἰταλικῆς βιομηχανίας διὰ τὰς πολεμικὰς προπαρασκευάς. Εἶναι ἐνδιαφέρον νά σημειωθῇ ἐν προσειμένῳ, ὅτι ἡ Βρεταννικὴ γαλανθρακοβιομηχανία ἀρνεῖται νά καλύψῃ τὴν ἤτησην, ἐὰν δὲν ἔξοφληθούν καθυστερούμενα παροχεώσεις τῆς Ἰταλικῆς ἀγορᾶς ἐξ 1.000.000 λιρῶν ἀπὸ προηγούμενας παραγγελίες γαλανθράκων. Οἱ Ἀγγλοι ἰδιοκτήται ὀρυχεῖον στέργοντον νά δεχθοῦν τὰς εἰς Ἰταλίαν ἔξαγωγὰς μόνον τοῖς μετρητοῖς καὶ ἔν λάβον ἔγγυησις διὰ τὴν ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας πληρωμὴν τῶν ὀφειλομένων. Οἱ Ἀγγλοι ἔξαγωγεις γαλανθράκων καὶ αἱ μετρηταὶ αὐτῶν συνεργαζόμεναι ναυτικαὶ ἐταιρίαι, ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν νά παράσχουν τὴν ἔγγυησίν των διὰ τὴν ἄξιαν τῶν παραδοθησομένων εἰς Ἰταλίαν γαλανθράκων. Προέβησαν εἰς τοῦτο ἐκ φόβου μήπος αἱ Ἰταλικαὶ παραγγελίαι, λόγῳ τῶν ἐν Ἰταλίᾳ συναλλαγματικῶν δυσχερειῶν, τραπούν εἰς ἄλλας ἀγορὰς ἐπὶ πιστώσεις καὶ πρὸς ἤτησην τοῦ Ἀγγλικοῦ γαλανθρακος, ἀλλὰ καὶ διότι ἐπιθυμούν νά διευκολύνουν τοὺς Ἰταλοὺς εἰσαγωγεῖς μετά τῶν ὀποίων συνδέονται διὰ δεσμῶν πολινετοῦς συνεργασίας.

## Τὸ Κράτος εύδύνεται διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἀγκυροβολίων

Τὴν 22αν Νοεμβρίου 1930 τὸ ἀτμόπλοιον Κ., κατευθυνόμενον ἐξ Ἀδιβούργον εἰς Κοπεγχάγην μὲ φροτίον κραῦτης καὶ ἀραβοσίτου καὶ καταληφθὲν ὑπὸ σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς, ἡγανάκασθη νά ποδίσῃ εἰς τὸ Νότιον Ἐλβαν, τοῦ Βισχάρων, ὅπου καὶ προσωρινή εἰς ἀγκυροβούλιον κατασκευασθὲν ὑπὸ τῆς Γερμανικῆς Διευθύνσεως ναυτιπλοίας καὶ ποταμοπλοίας. Τὸ ἀγκυροβόλιον ἀποτίζετο ἀπὸ τοῦ σειρῶν τριπόδων πασσάλων. Οἱ λίγοι μετά τὸ ἀπ. π.Κ., κατέφευγον εἰς τὴν ίδιαν θέσιν καὶ ἔξι ἄλλα πλοῖα, ἀπίνα καὶ προσεδέθησαν. Τὴν ἐπομένην, ἡ κακοκαρία ἐπεδεινώθη, μερικὰ δὲ σκάφη, λόγῳ ἀποκοτῆς τῶν πρωμηνοίων προσδέσεως τον, ηχούσαν νά κινοῦνται περί τῆς πρωμαρίας προσδέσεως τον, οὗτος δ' ἡγάκασαν καὶ τὰ ἀπόλοιπα πλοῖα νά στρέψονται κατὰ τὸν ἀπτὸν τρόπον. Ἐν συνεχείᾳ, ἔθαβοθή καὶ ἡ ἀλύσισης ἐνὸς πασσάλου, ἐπὶ τοῦ ὀποίουν είχον προσδεθῆ τὰ πρωμηνῆς τοῦ ἀτμοπλοίου Κ., μὲ ἀμεσον συνέπειαν τὴν ἀπόκοτην καὶ τῶν πρωμαρίων κάλων. Μή δινάμενα τότε νά συγχρατηθοῦν τὰ πλοῖα εἰς τὸ ἀντέρερον ἀγκυροβούλιον, κατηνθύνθησαν πρὸς τὰ ἄνω τοῦ Νότιου Ἐλβα, κατὰ τὸν μεταστάθμευσιν τῶν ταύτην τὸ ἀπ. π.Κ. ἀνετάπτη βιθυσθέν. Βραδύτερον τὸ σκάφος ἀνείκνεσθη καὶ τὸ βλαβέν φροτίον τον κατὰ τὸ δυνατὸν περιεσώθη.

Διὰ τὰς προξενηθείσας ἐξ τῆς περιπετείας ταύτης ἡγιαίς ἐξήτησε μια Δανικὴ Ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία, ἡτο εἰχε καλύψει ὅλους τοὺς κινδύνους τοῦ φροτίον τοῦ ἀπ. π.Κ., ἀπόδημοισιν ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν δημόσιον, μὲ τὸν ισχυρισμὸν διότι αἱ ήτησια προηλθοῦν ἐξ τῆς ἀκαταλλήλοτητος καὶ κακῆς κατασκευῆς τοῦ ἀγκυροβούλιον. Ἡ περὶ ἀποζημώσεως ἀξίωσις τῆς Ἀσφαλείας ἐξοφίθη δικαία εἰς ὅλη τὰ στάδια τῆς διαδικασίας. Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου ἀναφέρεται πρὸς τοὺς τοῖς ἀλλοις, διότι, ὡς διεπιστώθη ἐκ τῆς διαδικασίας, αἱ ἀλύσεις τῶν τριπόδων πασσάλων δὲν ἦσαν ἀντοχῆς διὰ σφοδρὰν τριχυμίαν, χωρὶς ἐν τούτοις τὸ μειονέκτημα τῶν αὐτὸν νά καθισταται ἐκ πρότης ὅψεως ἀντιληφτὸν ἐξ μέρους τῶν πλοίαρχων. Ἡ ζητοῖς τοιύτων πασσάλων καὶ ἀλύσεων ἐθεωρήθη ἀποτελόποια παράβασιν ἐξ ἀμελείας τοῦ ἀρθρον 276 τοῦ Γερμανικοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

Τονίζεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅτι τὸ ἐναγόμενον Γερμανικὸν δημόσιον δὲν δίνεται νά ἐπικαλεσθῇ τὸ δικαιολογητικόν, ὅτι αἱ ἀλύσεις προωρίζονται νά γενούνται τοὺς τούς τοῦ ισχυραίων καρδιῶν, διότι τοιάτη περιφρασμένη ἡρησίς των δὲν καθιστάται νοητή διὰ καταφεύγοντον εἰς ἀγκυροβούλιον σκάφος. Λι ποτοθετούμενα διὰ τὰ ἀγκυροβούλια τοῦ Νότιου Ἐλβα, διὰ ταῦτα δὲν ἔπρεπε νά ἐχονται ποιητικούντων τούς τοῦ φροτίου. Τοιούτων τοῦ μίου οὐδέποτε είχε γνωστοποιηθῆ εἰς τῶν ναυτιλομένων. Τὸ Γερμανικὸν δημόσιον, συνεπέι, ὑπερχρεώτη νά πληρώσῃ τὰς ήτησιας, διὰ τὴν παραλίευσιν τῶν συγκοινωνιῶν, δινάμει τοῦ ἀρθρον 81 τοῦ Ἀστ. Κώδικος.

Παραλήπτως τὸ δημόσιον, καθὼς καὶ πᾶν ἐνδιαφέρομενον νομιμούς πρόσωπον, ειδύνεται ἀκεραιός διὰ τὴν κατὰληγόντην συντήρησιν τῶν ὑδροφόρων ὄδων, πλατειῶν, γεφυρῶν καλ., ποὺ ἔχει προτερητοῦν τὰς συγκοινωνιῶν.

# ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

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

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΔ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD ΒΑΒΑΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "DONETZCOAL,, - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΩΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

"F,, δι' ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

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



Γαλλία

Τι έστοιχισεν ή «Νορμανδία»

Από τὴν ἔκθεσιν τῆς Γαλλικῆς κοινοβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς, τὴν ὑποβλήθεισαν τελευταῖς ἐπὶ τῷ Νομοσχέδιον τοῦ κυριοῦντος τὴν σενάριοθείσαν τὴν Δημοκρατίαν 1935 πρόσθετον συμφωνίαν μεταξὺ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς «C.G.T.», παραλιμνάνομεν ἐνδιαφέροντά τινα σημεῖα ἀναφερόμενα εἰς τὰς δαπάνας ναυπηγίσεως, ἀσφαλίσεως καὶ ἐξμεταλλεύσεως τῆς «Νορμανδίας». Κέριος σπόλω τῆς συμφωνίας ταύτης ἡτοῖ μεταβίσθισ αἱ τὴν Γαλλικὴν Κυβερνήσιν τῶν οἰκονομικῶν βαρῶν ἐξ τῆς ναυπηγίσεως τῆς «Νορμανδίας». Τὸ κόστος τοῦ γιγαντιαίου αὐτοῦ επούπερ λάνερος ἔμφασε σινολικῶς τὸ ποσόν τῶν 820 ἑκατ. φράγμων (11 ἑκατ. λιθρῶν περίπου), αἱ δὲ ἐτήσιαι δαπάναι τῆς ἐξμεταλλεύσεώς του ὑπολογίζονται εἰς 90 ἑκατ. φράγμα (περίπου 1.200.000 λιθρῶν). Αἱ δαπάναι αὗται θὰ μειοῦνται κατὰ 3 ἑκατ. φράγμων ἐτησίοις, μετὰ τὴν παρέλευσιν τῆς πρώτης τοιετίας, ή δὲ ἀξίᾳ τοῦ πλοίου προβλέπεται ν' ἀποσθεσθῇ ἐγτὸς μιας εἰσοδαστικῆς.

Τότε Γαλλικὸν δημόσιον θύμη παράσχει τὴν ἐγγύησιν τοι δὲ δόσι δάνεια  
ἡμεῖς συνάψει ἡ πλοιτήτων ἑταῖρα, καθ' ἣν περίπτωσιν ἡ ἐξμετάλλευσις  
τοῦ σχάφους θ' ἀπέφερεν ἔλλειμμα. Ἡ ἐκθεσὶς τῆς κοινοβολευτικῆς ἑτα-  
τροπῆς, διατετόνουσα καὶ τίνας ἐπιμηλάζεις, ἀναφέρει περιστέρῳ, ὅτι εἰς  
περιπτώσιν ἔλλειμματος, θὰ ἥπτη προτιμοτέρᾳ ἡ καύτης τον διὰ προσθέ-  
τον τινὸς ἐπιχορηγήσεως, παρὰ διὰ τῆς συνάψεως δανειον. Ἐπὶ τοῦ ἀντί-  
κειμένου τούτον ἡ ἐπιτροπὴ ἐπεφύλαξεν τὸν ἄπονόν καὶ τὰς γνώσας τοῦ  
ἐπουργοῦ τῆς Ἑπιπολικῆς Ναυτιλίας. Τ' ἀνωτέρῳ δάρῃ, ἀτίνας ἀνιδέζεται  
ἡ Γαλλικὴ κυβερνητικής προστίθεται ἐν τῇ ἐξέδοσι—οὐδεμίαν ἔχουν σχέ-  
σιν μὲ τοὺς λογαριασμοὺς ἀσφαλίσεις τοῦ πλοίου. Τοὺς κυνδύνους τούτους  
ἀνέλαβε νά καλύψῃ τὸ Γαλλικὸν δημόσιον δὲ διλόγητον τὸ ποσόν, πέραν  
τῶν 2.000.000 λιρῶν, ἡ καύτης τῶν ὁποίων ἐπραγματοποιήθη εἰς τὴν ἀ-  
σφαλιστικὴν ἀγοράν. Ἀπομένει, δηλαδή, ἡ Γαλλικὴ κυβερνητικὴ ἀπενθύνον-  
δια τὸ ἔξι ἑννέα ἐκαπιμωρίον λιρῶν ὑπόλοιπον τοῦ πόστος τῆς «Νομιμα-  
δίας».

Η Γαλλική Βουλή ἐψήφισε τό εὖ λόγῳ Νομοσχέδιον μὲ τὰς τροπολογίας τὰς ἐποδηληθείσας παρὰ τὸν βουλευτὸν κ. L. Chambre. Αἱ διατάξεις τοῦ ἀρχικοῦ Νομοσχέδιον, καθ' ᾧ ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις ἀναδέχεται πάντα τὰ κεφαλλά, τόκους καὶ ἔξοδα, ἐν σχέσει μὲ τῇ νεωτέρη τῆς «Νομαρχαδίας», καθὼς καὶ τὴν εὐθύνην διὰ τὸ μὴ καλυφθεῖν ἐπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ὑπόλοιπον τῆς ἄξιας τοῦ πλοίου, παρέμειναν αἱ αἵτιναι. Η τροπολογίας ἀφεώρα τὴν κάλυψιν τῶν ἐλλειμμάτων τῆς ἑταῖρίας, ἦτοι 15 ἑκατ. φράγκων ἀπὸ τὴν χρονίαν 1933 καὶ 10 ἔως 15 ἑκατ. φ. ἀπὸ τὴν χρονίαν 1934. Προσερχόμενη ἐν προσεμένῳ, ἀντὶ τῆς προσθέτου ἐπιχορηγήσεως, ἡ παροχὴ ἀδείας εἰς τὴν ἑταῖρίαν νῦ συνάψῃ δάνειον 60 ἑκατοντ. αἴρονται ἐπὸ τὴν Κοινωνίαν ἐγγύησην.

### Ἡ κατανάλωσις καυσίμου

"Οσον άφορα τὴν οἰκονομίαν κανέμενον ὥης διὰ τὴν πρόσωπον τοῦ ὀγκώδους σκάφους, ὁ διευθυντής τῆς ἐν Αονδίνῳ ἀγιτηροφοιτείας τῆς «C.G.T.» κ. Malglaise, ὡμαλῶν πρὸς ἡμερῶν ἐνώπιον τῶν μελῶν τῆς «Ἐννισεως τῶν Βιομηχανιῶν Πετρελαίου» ἐπεστήθησεν ὅτι, ἔαν δὲν ἐσμειεύοτο τοῦ πρόσδοτος εἰς τὰς οἰκονομικὰς μεθόδους τῆς καταναλογείας πετρελαίου, θα ἦτο ἀδίναντον εἰς τὰς ναυτικὰς ἐταιρίας ν' ἀναλάβοντα τὴν ναυπήγησιν πλωτῶν κολοσσῶν, οἷος είνει η «Νορμανδία». Όταν ἐγένετο ἀποδέκτη—εἴτε— ἡ χρηματοποίησις τῶν Σκοτικῶν λεβήτων ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ ἀπατούμενος βαθμὸς πέσεως πρὸς κίνησιν τοῦ σκάφους, ἀπέτειτο προηγουμένως ὄλοκληρον 24ωρον πρὸς θέρμανσιν και ἀπομαραγγήν, ἐνῷ ἦδη μὲ τοὺς ὑδατίωτους λέβητας ἐπαρκοῦν ὄλιγα

— Είμαι πεπεισμένος — έξηκοιλούθησεν ό δικιας — ότι πολὺ προσεχώς θὰ έφευγεθῇ μηχανική συσκευή, ητις έκ συνθετίας θὰ δύναμέται «έλένης» καὶ ή όποια δύμας δὲν θὰ είνει παρά ένας μετασχηματιστής, έγκατεστημένος ἐπί τῶν οἰκείων στροβίλων καὶ δυνάμενος νά μετατρέψῃ στιγμαίως τὸ ὑδατοῦ εἰς ιδίατη πλεόνες ιπέρθεμον ἀτμόν, ἐκτονώνυμον ἐντὸς στροβίλου εἰδίζεις κατασκευῆς καὶ συμπτυχούμενον εἰς διάσημα δευτεροβάτην. Ή «Νοσμανδίας» — προσεύθηκε — μὲ πλήρη πλεύση ἀτμοῦ καὶ ἀνάτυπον δυνάμεως 160.000 ἵππων, έχει κατανάλωσιν κανούμιν ὥλης 57 ἔως 60 τόννων πετρελαίου καθ' ὅραν, ἐνῷ, έαν κατηνάλισε γωάνθικα, θὲ ξερείστεο 150 τόννους τὴν ὡρα, ἐντὸς τῶν κλιβάνων, καθὼς καὶ ὄλεκληρον στραγγάλιον ἀνθόνυσε τὴν ὡρα, θεραπεύοντα διὰ ν' ἀποκομίσῃ 10 ἔως 12 τόννους τέφρας καὶ σωματιῶν ἀνά πλάταν ὡρα.

Διὰ τὴν μείωσιν τοῦ κραδασμοῦ

Εις έτερας άνακοινώσεις του δ. κ. Malglaive, άναφορικῶς μὲ τὴν ἀπό-  
φασιν τῆς «C.G.T.», δπως κρατήσῃ τὸν «Νομαρχίαν» ἐν παφοπλισμῷ εἰς  
τὴν Χάρδην ἄπο τοῦ προσερχοῦς Ὁκτωβρίου μέχρι τῶν μέσων Μαρτίου τοῦ  
1936. Λόγῳ τούτῳ ἔλλιπον επανορθώσεως κατέβαστο διατάξεις καὶ καλύψαν τὰς

δαλάνιας τοῦ γιγαντιών οὐάκους, ἐτόνισεν, ὅτι ἀποτελεῖ σύνηθες μέτρον ὁ παροπλισμὸς ἐνὸς νεοτεέντον λάίνερ μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πρώτων ταξιδίων του. Διαρκοῦντος τοῦ παροπλισμοῦ τῆς «Νομαρχίας», θὰ ἐκτελεσθῶν εἰς τὸ ἐσωτερικόν του σκάφους ωριμέναι διαρρυμάσεις καὶ βελτώσεις, ἥτινες ἔχοιθαν ἀπασχάττοι ἀπὸ τὴν κτιζθείσαν ἡδη πεῖραν.

Τὸν περισσότερον χρόνον τοῦ παροπλισμοῦ τοῦ θά εὑρίσκεται τὸ σχάρις ἐντὸς τῶν πονίκων δεξιών τῆς Χάρης, ὅπου θὰ ἔκτελεσθον ἡραγοῖς εἰς τὰ πορναῖα διαιρέσιμα τείνονται νὰ περιοδίσουν εἰς τὸ ἔλαχιστον τὸν σημειούμενον κραδασμόν, ἀπὸ τὸ δόπιον ὅλα τὰ μεγάλα λάιντος ὑποφέρουν. Προκειμένου διὰ τὴν «Νορμανδίαν», ὁ κραδασμὸς τῆς πομπῆς τῆς ἀποδίδεται εἰς τοὺς Ἐλαζ. Τὸ σχάρος ἔκτελεται διὰ προτίν Νέαν «Υόρκην μετ' ἐπιστροφῆς ταξίδια, προσθιούμενον ἀπὸ τὰς τροσαρικαὶ Ἐλαζ του, ἐγάστη τῶν δόπιων φέρει τρεῖς πτέρυγας. Παρεποθήσαν διωρὶς ἐπὶ τῶν πτερύγων σημεῖα διαβούσσεως, δι' ὃ καὶ αἱ τέσσαρες ἀρχικαὶ Ἐλακὲς ἀντικατεστάθησαν διὰ τῶν ισαριθμῶν ἐφεδρικῶν τοῦ ἴδιου ἀγριβῶς τῶν. "Ηδη, γίνονται ἐπιστιμένα παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ ἀντιτειμένου τούτου παρὰ τοῦ ναυτικοῦ ἀρχιτέκτονος κ. Romano, δὲν ἀποχλείεται δὲ καὶ ἡ τρίτην ἀλλαγὴ τῶν Ἐλακῶν τὴν «Νορμανδίας». Πάντοις καὶ αἱ νέαι δὲν πρόσεκται νὰ ἔχουν τέσσαρες πτέρυγας.

Είς δηλώσεις, σχετίζεται μὲ τὸν κραδασμὸν τῆς «Νορμανδίας» καὶ τὴν ἐνέργειαν τῶν ἐλίξιον της, προέβη καὶ ὁ διευθυντὴ τῶν ναυτηρῶν Πενεός κ. Levy. Ἐτόνισεν οὗτος, ὅτι ὁ τύπος τῶν ἐλίξιον τοῦ πλωτοῦ κολοσσοῦ ἐνεργεῖται κατόπιν διετοῦ μελέτης καὶ δοκιμῶν ἐν δεξιωτῇ. Μετὰ τὸ δέντρον ταξίδιον τοῦ ὑπεροχεανίου, παρετηρήθησαν εἰς τὴν ἄπορα τῶν πτερυγίων ἵχνη ἀπαρχῆς διαβρώσεων, ἔπειδη δὲ συγχρόνως μερικά τῶν πτερυγίων, συνεπείᾳ προσχρούσεως ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης ἐπὶ πλωτῶν ἀντικαμένων, είχον ἐποπτὴ ἐλαφρῶς τινας ἀλλοιώσεις, ἀπερασίσθη ἡ ἀντικατάστασις καὶ τῶν τεσσάρων ἐλίξιον τοῦ σύναπτος διὰ νέων τοῦ ἴδιου ἀγριῶν τύπου. Ὡς πρὸς τὸν κραδασμὸν ἡ κ. Levy ἐδήλωσεν, ὅτι πρόκειται περὶ συνήθους φανομένουν δι' ὧνας τὰ γέγαλα καὶ ταχύπλοα ὑπεροχεανία, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι δὲν εἶνε καὶ πάσχετος πρὸς τὸ σύστημα τῶν στροβιλοπλεκτικῶν μηχανῶν. «Οταν κατ' Οκτώβριον—εἶπε— ἀποφασίσθη ὁ παροπλισμὸς τῆς «Νορμανδίας» μέχρι τοῦ προσεοῦς Μαρτίου, θὰ ἐπελεγεσθῶν εἰς τὰ πρυμναῖα αὐτῆς διαμορφωτα, αἱ ἐνδεικνύμεναι διαφωνήσεις, βελτιώσεις καὶ προσθήκαις, έπειτα ἡ παραπομόνης κανονισμὸς νῦν περιοδικῶς εἰς τὸ ἔλλατον.

Εις έπιστημον γενῆα δοθὲν πρὸ ήμερῶν ἐπὶ τοῦ ὑπεροχεανίου «Νοο-  
μανδία» εἰς τὸ Σαονθάκτου πρὸς ταῦμαν τοῦ «Ἄγγλου ὑπονομοῦ τοῦ Ἐρ-  
πορίου» καὶ Ράνσιμαν, ὁ ἐν Λονδίνῳ ἐπιφόρωπος τῆς «C.G.T.» κ. Μαϊ-  
αλίδια, ενεργὸς τὴν εὐκάριων νῦν ἔξαρη τὴν πρόδοσον, ποὺ ἐσπιεῖστεν ή τυ-  
ράννοις τῆς «Νοομανδίας» εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ἀλλὰ  
καὶ τὴν ἐν τῶν περιστάσεων ἕντασμένην ἀνάγκην μᾶς στενοτέρας σεν-  
τοργανίας τῆς «C.G.T.» μετὰ τῆς «Κιονίαν — Οὐάντη Στάρ», Η «Νοο-  
μανδία»—εἰπε—είναι τὸ ἀποτέλεσμα ἐπάτετων μελετῶν. Ἡ διὰ τὴν ναυ-  
πήγησιν τῆς ἀπόφειτος καὶ η πραγματοποίησις τῆς παραγγελίας, ἀναγρ-  
ούοντα εἰς τὴν ἐποχήν, καθ' ἥν ἡ ἐπιβατικὴ πρὸς τὸν νέον Κόσμον κίνησις  
έληξ φάσει εἰς ὑψηλὴν ζωηρότητα, ἐνῷ ἡ ἔναρξης τῆς ὑπηρεσίας τοῦ  
ιλιτροῦ κολοσσοῦν εὑρε τὴν ἐργασίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ εἰς πλήρη ἔπ-  
ιτοισι.

Αι διά τὸν λόγον αὐτὸν ἐπικρίσεις τῆς ναυπηγήσεως τῆς «Νομιανδίας» δὲν δύνανται, δεβαίως, νὰ ενσταθήσουν, προέρχονται δέ, κυρίως, από επιλογές μη ἔχοντας σαφή γνῶσην τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας καὶ μάλιστα τῆς τὴν γραμμήν Εὔφορτης—Βορ. Αἰμεριζής. «Ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενου τούτου οὐ «C.G.T.» εἶνε πεπειμένην, διτὶ ἡ ἐπιτυχὴ ἀποτελέσματα τῆς «Νομιανδίας» κατά τὸ πρῶτον αὐτῆς ταξίδιον, διαγράφων τάς γενικzas γραμμάτias τῆς μελλοντικῆς της ἐργασίας. «Ἐνα μεγάλο σκάφος, διτὶ εἶνε πλιγώτερον διαπηρόν εἰς ναυπηγον κόστος καὶ ἔσοδα ἐκμεταλλεύσεως, κατά τὸν καν κατά παραλιανόνεμον ἐπιβάτην, παρὰ ἔνα σκάφος πλιγώτερον, λαυδινούνεμον μάλιστα ἵντ' ὄντας καὶ τὰς μείζονας ταγήτετος καὶ

ΤΗΛΕΦ. 36939  
15210 ΑΙΓΑΙΟ Σ.

THA. ACUTE-HULL  
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΕΓΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,,  
ΕΛΑΙΑ ΚΟΖΑ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

### DISASTERS — TREATMENT

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΣ  
ΧΩΡΑΔΑ (ΑΓΓΕΛΙΑΣ)

της ἀνέσεως ποὺ παρουσιάζουν τὰ μεγάλα ὑπερωφεάνια, ἔναντι τῶν μικροτέρων.

Πάντως, δὲν πρέπει κανείς ν' ἀναιμένη, δηλαδή ὁ ἀριθμός τῶν σοῦπερ-λάνερς αὐξηθῇ, χωρὶς νὰ ἐπέλθῃ ἄμεσος ἀντίτυπος εἰς τε τὴν ἔργασίαν καὶ εἰς τὰ ἐπάρχοντα σκάφη. Ἀπολέπομεν, οὖν, εὐνοῖςών εἰς τὴν σύναψιν μιᾶς συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἑταῖροιν, ποδὸς διακανονισμὸν τῆς νωπηγήσεως νέου τοννᾶς καὶ ποδὸς ἀναμοίσιον καὶ ὄθυμον τῶν ἑπτερούσιν τὸν Βορ. Ἀτλαντικού. «Ρασιονάλ-ζαστόν», εἶνε η λέξις ποὺ συγκεντρώνει σήμερον τὴν προσοχὴν καὶ τὴν εὔνοιαν τοῦ διεθνοῦς ἐποπλισμοῦ, μολονότι είναι τόσον δύσκολος η ἐφαρμογὴ της ἐν τῇ πρᾶξει, ιδίᾳ μάλιστα ἐννονήσιμη κανεὶς τὴν δυσχερεῖ πραγματικότητα καὶ τὴν σύγκρουσιν τῶν ποικίλων σημερινούτων.

Ο ἔλεγχος τῆς ναυτιλίας ἔργασίας εὐδίσκετο μέχρι τινός εἰς κείμας τῶν «Συνδιασκέψεων», αἱ ὀποίαι ἐκάλυπτον τὰς ἐμπορικὰς ὁδοὺς τοῦ Κόσμου. Μετὰ τὴν ἐκδήλωσιν ὅμιως τῆς κοινωνίας, τὴν ἐπακολούθησαν κατάρρεσιν τοῦ ἐμπορίου καὶ τὴν ἀνατροπὴν τῶν συνηθικῶν ἔργασίας τοῦ πλοίου, η εὐργετικὴ ἐπίδρασις τῶν «Συνδιασκέψεων» ἐξαλαρώθη καὶ εἰς τινας περιπτώσεις ἐντελῶς ήτοντος.

Η «Συνδιάσοψης τῶν γραμμῶν Βορ. Αττλαντικοῦ», ἐξηγολούθησεν ό. κ. Μαλγκλαΐδ, διέλυσε κατά τὸ 1931 ὑπερωφεάνια 65.000 τ. γκρός, τὸ 1932 ἔτερα 59.000 τ., τὸ 1933 ἄλλα χωρητικότητος 80.000 τ., τὸ 1934 ἔτερα 147.000 τ., κατά δὲ τὸ τέρτιον ἔτος αἱ διαιλύσεις ὑπερωφεάνιον τοῦ ἀνώτεροῦ προσφισμοῦ θὰ φθάσουν τοὺς 100.000 τ. γκρός. Κατὰ τὴν ίδιαν χρονικὴν περίοδον ἡ «C.G.T.» διέλυσεν ἡ αὔτεσσος τῆς ὑπηρεσίας, σχάφη 75.000 τ. καὶ πλέον. Ἐπιβάλλεται ηδη, ὑπὲρ πλάσιον ἄλλην ἐποχὴν, μία ἔνναμα τῶν ἐνδιαιφερομένων ἐταιριῶν προσπάθεια πρὸς ἀποφυγὴν ἀπόκοπον οἰκονομικῆς φθορᾶς των. Καὶ ὁ κ. Μαλγκλαΐδ κατέληξε μὲ τὴν εὐχὴν ὅπως τοις πραγματοποιηθῇ εἰς τὸ προσεχές μέλλον ἡ διεθνῆς συνεργασία εἰς ὅλους τοὺς κλάδους τῆς Ναυτιλίας, ώστε ἡ ἐργασία τῶν πλοίων γ' ἀποκτήσῃ ὑγιῆ βάσιν.

Απάντων εἰς ταῦτα ὁ π. Ράνοιμαν δὲν ἀπέχρυψε τὴν χαράν του, διότι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Αονδίνου κατώφθισεν, ὥτο τόσον δισμενεῖς διὰ τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν περιστάσεις, νὰ ἐμπνεύσῃ εἰς τὸ διεθνὴ ἐφοριατικοὺς κόσμους τὴν ἰδέαν τῆς προσεγγίσεως καὶ τῆς συνεργασίας. Ἔγω αὐτὸς ἔξηρολούνθησε— δὲν θὰ ἡτο δινατὸν νὰ παραστῶ εἰς τὸ σημερινὸν γενῦμα, ἐὰν οὐδανόμην, ὅτι η «C.G.T.» θ' ἀπετέλει ἀνταγωνιστὴν τῆς «Κιούναρα—Οὐνάτ», ἐὰν δὲν είχον τὴν πειθῆσιν, ὅτι η «Νορμανδία» καὶ η «Βασιλίσσα Μαίρη» θὰ συνεργασθοῦν. Θὰ ἡτο ἀπὸ τῆς πλειστᾶς ἀντῆς λίαν οὐσιώδες, ἐὰν εἰς τὸν πίνακα τῶν ἀνυδρίσεων τοῦ 1936 ὥρισθων μερισμῶν ἔδομαίδες διὰ δρομολόγια τῶν δύο κολοσσῶν κατ' ἐναλλαγήν. 'Ο συνδυασμὸς ἀντὸς θ' ἀπήτει, βεβαίως, ἐπιδέξιον καὶ λεπτὸν χειρισμόν, ἀλλὰ θὰ ἡτο δινατὸν νὰ πραγματωποιηθῇ. Θὰ συνέβαινον τότε δύο ἀπλᾶ, δύον καὶ σημαντικὰ γεγονότα: 'Η «Νορμανδία» καὶ η «Βασιλίσσα Μαίρη» δὲν θὰ συνηττῶντο ποτὲ εἰς λιμένα, κατὰ δὲ τὰ ταξίδιά των δὲν θὰ ἤκολουθον ποτὲ τὴν ἴδιαν πορείαν, τὴν δόπιαν χαρακτηρῖδαν ο συναγωνισμός. Θὰ διεσταυροῦντο πάντοτε εἰς τὸ ἄγαν Ατλαντικόν!

Γερμανία

Τὰ τρία νέα λάϊνερς τῆς "Απω 'Ανατολῆς

Τό δεύτερον ήδη νεότευκτον Γερμανικὸν ἑπερφωτεύοντος, ἐν τῆς σειρᾶς τῶν τριῶν, ἄπινα παρηγγέλθησαν ὑπὸ τοῦ «Βορειο-γερμανικοῦ Λόδου» διὰ τὰς γραμμὰς τῆς "Απο Ανατολῆς, τὸ λάϊνερ «Πότσδαμ», ἐκτελέσαν ἐπιτυχῶς τὰς δοξιμάς του, ἀπέλευσε πρὸ τινων ἡμερῶν ἐκ Βρέμης καὶ Σανούνιατον διὰ τὸ παθενικὸν τοῦ πρὸς τὴν Κίναν καὶ τὴν Ιαπωνίαν ταξίδιον. "Εναὶ ἐτῶν ἰδιαίτερων χαρακτηριστικῶν τοῦ καινουργοῦς σκάφους εἰνεὶ ὁ ἑφοδιασμός του μὲν αὐτόματον πηδάλιον, χάρις εἰς τὸ ὅποιον τὸ πλοῖον κυβερνᾶται ἀνεν πηδαλιούχον. Τὸ σύστημα αὐτό, λειτονγάρην ἥδη ἐπιτυχός καὶ ἐπὶ τοῦ μικροῦ Βελγικοῦ ταχυδρομικοῦ σκάφους «Prince Baudouin», τῆς γραμμῆς Ντόβερ—Οστάνδης, διὰ πρώτην φοράν ἑφαδιμότερα ἐπὶ μεγάλου ἑπερφωτεύοντος. 'Ο συνήθης ἐπὶ τῆς γεφύρας τροχός πάνει πλέον νῦν χρησιμοποιεῖται, ἡ δὲ πορεία τοῦ σκάφους πρὸς ταύτην ἡ ἐκείνην τὴν κατεύθυνσον ουδέποτε εὐκόλως ἀντὶ δαράνης μηδαμῆνς δυναμῆς ἐνεργείας, οὐχὶ μεγάλητέρας ἔκεινης, ποτὲ ἀπατεῖται λ. γ. διὰ νὰ ἐπέμψῃ συγγρήματα τὸ κέρας ἐνός αὐτοκινήτου. 'Ο ἐπὶ τῆς γεφύρας ναυάγησος ἔχει πρὸς αὐτὸν μίαν φάδδον, 18 περίουν ἵντον μήκους, κρατῶν δ' αὐτὸν διὰ τῶν δακτύλων του δύναται νὰ μεταποτίσῃ εὐχερῶς διὰ τῆς παλάμης ἐν ἐτῶν δύο ἡλεκτρικῶν κομβίων τῆς ουσιεύντης αὐτομάτουν διακενθήσεως. Τὸ ἐν κομβίον χρησιμεύει διὰ τὸ στροφήν πρὸς τὰ δεξιά καὶ τὸ ἔτερον διὰ τὸ πρός τὰ αριστερά, ὑ δὲ ἔτσισται καθὶ ὃ τὸ τέλον ἔται

**VORREAS COMPANY**  
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

GENOVA  
P.O. BOX N° 66.

VENEZIA  
CALLE 22 MARZO 2414

ΕΔΡΑ ΓΕΝΟΥΗ (ΙΤΑΛΙΑΣ)  
VIA S.PIETRO DELLA PORTA 213

\*Υπολογιστέα Savona, Oneglia, Spezia, Livorno, Napoli, Civitavecchia, Ancona, Bari.  
και ἀντιπροσωπεῖα εἰς ὅλους τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας  
Τούτῳ διεύθυνε VORREAS Genova. Τιμήσ. εστι

κουσεν εις τὸν ἐλιγμόν, ἐμφανίζεται πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν τοῦ ναινῆρον διά γνωμικῆς παραστάσεως ἐπὶ μιᾶς πλακός.

Τό "Πότσαμι", έναντι της προβλεπόμενης ώπο των συμβολών τα-  
χύτητος των 21 μιλίων, άνεπτυξε το αυτήν την 22.5 μιλίων κατά τὰς δοκιμάς,  
εἰς δὲ τὴν διαδρομήν του ἀπὸ Ἀμβέρσης εἰς Σανσιθάμπτον διετήρησε με-  
τανάτητα 21.47 μιλίων, ἔχον ἀχρησιμοποιητούν καὶ ἀρκετὴν ἐφε-  
δρικὴν δύναμαν. Ὡς πόδες τὰς γραμμάς του, τὸ "Πότσαμι", παρουσιάζει  
κάποιαν ὄμοιότητα πρὸς τὸ λαϊκόν «Εὐδόπι», ίδιᾳ μάλιστα εἰς τὸ σχέδιον  
τῆς κεκλιμένης καὶ ἡμιβολβειδοῦς πρώσας του. Τὸ «Βορειο-γερμανικὸν  
Λόνδο» θὰ διατηρησῇ τὰς πρόσ την "Απο Ανατολὴν ὑπηρεσίας του πό-  
τσαμι καὶ τοῦ "Κναζένβιλ", ἐξ τῶν ὅποιων τὸ πρῶτον ἐπιστρέψει ἥδη ἐπ-  
τοι παρθενικοῦ ταξιδίου του, τὸ δὲ τρίτον συμπληρώσται εἰσότα εἰς τὰ να-  
πηγεῖα τῆς Βρετανίης. Τὰ τρία ἀπὸ τέτερονεάντια, μολονότι ἔχουν τὴν ίδιαν  
χωρητικότητα, εἰνες ὅμως διάφορα κατὰ τὸ σχέδιον τοῦ σκάφους καὶ τὸν τί-  
πον τῶν μηχανῶν προσεσέως του, τοῦτο δὲ δρεῖται εἰς τὴν πρόθεσιν τῆς  
πλοιοτητοῦς ἐπαρίας νὰ δοκιμάσῃ καὶ ἔξενοῃ τὸν πλέον κατάλληλον καὶ  
ἴανονοτητικούτερον συνδυασμόν. Λί μεταξὺ τῶν τριῶν πλοίων διαφοροί  
είναι αἱ κάτοιθι:

Τὸ «Scharnhorst», ἔχει τὸ οὐαύρος πρώταν τύπον «Μάγεφ» καὶ μηδανῶς προσθέσις στροβιλογέμετρικάς, αἱ δὲ ἡλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις τοῦ κατεσφευάσθησαν ἀπὸ τῆν Ἀγγλικὴν ἑταῖριν «Τζένεραλ Ελεκτρικ Κόμπλαν».

Τὸ «Potsdam», ἔχει συνήθη τύπον σκάφους, ώς τὸ «Europa» μὲ τὴν ιδίαν πόδι αὐτὸ πρόσωπα, και μηχανάς στροβιλούλεττοικάς. Αἱ ἡλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις του ὀφείλονται εἰς τὴν ἑταριάν «Σίμενς».

Τὸ «Γνείσενα» τέλος, ἔχει σκάφος «Μάγειρ-φόρμι» καὶ μηχανὰς ἀτμο-  
στροβίλους.

Καὶ τὰ τρία πλοῖα χρησιμοποιοῦν λέβητας, οἵτινες λειτουργοῦν ἑπτά πεντάν πολὺ ὑψηλοτέραν τῆς τῶν ὑπερωκεανών «Ἐδώπότη» καὶ «Βρέμη». Οὐαλὸν σχετιζότα εἰς Ἀγγλὸν ἀνταποκριθεὶς ὁ ἀνώτερος τεχνικὸς ἐπιθεωρητὴς τοῦ «Βορειο-γερμανικοῦ Λόδου», δύσις παροχόλονθήσεος τῶν πλοῖων τοῦ «Πόταδαμ» μέχρι τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας, ἐδήλωσεν ὅτι η πλοιοτήτη της ἔταιρια δοκιμάζει πράγματα διαφόρους συνδιασμούς σκάφους καὶ μηχανῶν διὰ νὰ ἐφαρμόσῃ εἰς τὸ μέλλον ἐκείνον, δύσις θ' ἀπεδεικνύετο ὁ μᾶλλον ἐπιτυχῆς. Τοιαῦται δοκιμαί, προσέθηκε, μόνον ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς δύνανται νὰ προέλθουν, τὰ δὲ τρία ἀντικείμενα τῶν ὑπὸ ἔρευναν παρατηρήσεων εἶνε: Τὸ ναυοπίλουν ἐν καιφῷ τρικυμίᾳ, ἡ οἰκονομία εἰς τὴν κατανάλωσιν κανονίουν ὥλης καὶ ἡ δυναμικότης καὶ ἀπόδοσις ἀπὸ γενικῆς ἀπόψεως ἑγοασίας.

Αναφοριώς πρὸς τὰς λαονομισθείσας κατὰ τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ «Σάρωφορος» ἀνομαλίας, ὁ αὐτὸς τεχνικὸς ἐπιθεωρητής ἐπέξηγος ὅτι προήρχοντο ἀπὸ τὴν κακήν ποιότητα τοῦ τροφοδοτικοῦ ὑδατος. Ἡ πελλοφορήσασα φύμη — εἶτε — ὅτι τὸ πλοῖον τοῦτο, λόγῳ τῶν σημειωθεισῶν ἀνομαλιῶν, ἀπεισῆρθε τῆς ὑπεροείας πρὸς συμπλήρωσιν, δὲν είνει ἀληθές. Συμφώνως πρὸς τὴν καθιερωμένην ἐπὸ τοῦ «Βορειο-γεωμανικοῦ Λόρδου Ἀρχηγοῦ», κάθε σπάσος του κρατεῖται εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ ἔνα μῆνα, μετά τὴν ἐκτίκευσιν τοῦ πρώτου ταξίδιον τοῦ. Ἡ ἀρχὴ ἀντὶ ἐπανήρρευσης ταῦτα τὰ συντερ-λάΐνερος «Βρέμηρ» καὶ «Ἐδρώπη», τηρεῖται ἡδη εἰς τὸ «Σάρωφορος» καὶ θὰ τηρηθῇ καὶ διὰ τὸ «Πότοδαμ», ὅταν τοῦτο ἐπαναπλεύσῃ εἰς τὴν Βρέμην. Κάθε πλοῖον, ὡς γνωστόν, μετά τὸ πρῶτον των ταξίδιον, ἔχει πάση κανόνα ἀνάγκην διακανονισμοῦ ὥρισμένον λειτουργιῶν τῶν μηχανῶν του, καθὼς ἐπίσης θελτιώσεων καὶ συμπληρώσεων, συμφώνως πρὸς τὰ δεδουλέα ἐξ τῆς ἑπονομίας τοῦ πλοίου.

Τότε «Πότδαμ» είναι διπλούσκαρηντον, φέρει δύο στροβιλογεντρικούς γενετήρας, οινίτε άναυτάσσουν δύνανται 26.000 ίππων (i.h.p.), έχει χορηγικότητα 18.000 τ. γραύδας, δύναται δὲ νά παραλάβῃ 12.000 τ. γενικού τροφίου καὶ 1500 τ. επέλαθνον έμπορευμάτων εἰς ζωδίου φυγείσιν. Έναντίον των πυρκαϊών είναι έφωδιασμένον μὲν ὅλα τὰ νεώτερα τεχνικά μέσα, διὰ δὲ τὴν ταξειδίαν ἔχασσισθων τῆς ἐνάρξεως πυρκαϊῶν καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῆς στοιχίας της φέρει τελειοτάτην συνεργείαν, απλογόνων εἰς πίνακας ἐπὶ τῆς γενέσεως καὶ εἰς σειράνη. «Διὰ τὸ ἄνδρας πανταχοῦ τοιούτους

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

## 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.*

*Atlantic Line, British Tanker Line, etc.*  
**Reference kindly permitted to:** Messrs. Mackinnon Mac-  
kenzie & Co. Agents, British India S.N.Co. Ltd, Bombay.  
Grahams Trading Co. Ltd. Bombay and London. Ralli  
Brothers Bombay and London. Turner Morrison & Co.  
Ltd. Bombay. Volkart Brothers Bombay, Lionel Edwards  
Ltd. Bombay. Bombay Co. Ltd. Bombay. Forbes Forbes  
Campbell & Co. Ltd. Bombay. Lykiardopulo & Co. Ltd.  
London. S. G. Embiricos Ltd. London. Rethymnis & Ku-  
lukundis Ltd. London. Ellerman & Bucknall S. S. Co.  
London. Gray Dawes & Co. Ltd. London. Harwin Ship-  
ping 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.

πάνακα τὸ ἀκριβὲς σημείον τοῦ κινδύνου, ἐνῷ ταῦτοχρόνως ἡ παραπλέυρως τοποθετημένη σειρὴν ἴχει αὐτομάτους.

Ἡ ναυπήγησις τοῦ «Πότσδαμ» ἐφαγματοποιήθη ἐντὸς ἑνδεκα μηνῶν, τὸ δὲ οὐαύες διαβέτει διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν ἀνετα διαμερίσια καὶ σειρὰς ὅλης κοινοχρόστων αἰδούνον δι' ὥλας τὰς θέσεις. Οἱ δύλαιμοι τῶν ἐπιβατῶν τῆς α' θέσεως εὑφίσκοντα εἰς τὸ ἄνω κατάστομα, περιλαμβάνον δὲ μεγάλην αἴθουσαν, συγχρόνων Ἐνοψιακοῖ φυλμοῦ, μετὸν εἰς τὸ μέσον αὐτῆς χρονικὸν στίβον, μπάρα Εμφιανικοῦ τύπου, κατιντήσιον, ἀναγνωστήριον, ἴδιατερα γραφεῖα, λέσχη, καὶ αἴθουσαν φαγητοῦ, ὅλαι δὲ εἰς αἴθουσα διακρίνοντα διὰ τὴν εὔρυχρίαν, τὴν ἄνεσιν καὶ τὸν ἀπλετὸν φωτισμὸν των. Ἡ ἐπίπλωσις καὶ ἡ διακόσμησις αὐτῶν εἶναι ἔνημονισμένη πρὸς τὰς ἴδιατέρας συνθήκας, ποὺ παρονταίσει ἡ πρὸς τὴν "Απωλετὴν" Ἀνατολήν γραμμῇ. "Οσον ἀφορᾷ τέλος τὸ κόστος τῶν τριών τούτων λάγνες, ἀναβιβάζεται εἰς 33 ἑκατ. χρυσᾶ μάρκα, ἵνα 2.750.000 Ἀγγλικῶν λιρῶν περίον.

### Αἱ ζημίαι τῶν ναυτικῶν ἑταῖριῶν

Ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῶν γνωστῶν Γερμανικῶν ἑταῖρων «Ηαραρ» καὶ «Βορειογερμανικῶν Λόιδ» ἀπέβη τελευταῖος τόσον δισεργῆς, λόγῳ τῶν συνεχῶν κατὰ τὰ προηγούμενα ἐπὶ τὴν ζημιῶν των, ὥστε παρέστη ἡδη ἀνάγκη οἰκονομικῆς ἀνασυγχροτήσεως τῶν ἐπὶ νέον βάσεων. Κατὰ τὰς ἡμέρας ἀποφάσεις, περὶ ὃν ἐγένετο μνεία καὶ εἰς ἐποίμνιος ἀνακοινώσεις, πρόσεκται νά μειωθοῦν σημαντικῶς τὰ κεφάλαια ἀμφοτέρων τῶν ἑταῖρων, ἐνῷ διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ἐξημετάλλευσιν τῶν γραμμῶν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ἰδρυθησαν, ἐν σημαντική τῶν διοικήσεων, δέοντα νέα ἑταῖροι: Ἡ μία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Χάιμποργκ Νόρθ Αμέρικα Σέρβις Κόμπλαν», μὲ δῦραν τὸ Ἀμβούργον καὶ ἡ ἑτέρα ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Μπρέμεν Νόρθ Ἀτλάντις Σέρβις Κόμπλαν», μὲ δῦραν τὴν Βρέμην. Τὰ πλοῖα τῶν ἀνωτέρων γραμμῶν θὰ παραπένονται ὑπὸ τὸ σῆμα καὶ τὴν ιδιοκτησίαν τῶν δέοντων ἀρχικῶν ἑταῖρων, αἱ διοικήσεις τῶν δύοιων θὰ συνεργάζονται στενῶς μὲ τὰς διοικήσεις τῶν νεοϊδρύτων ἑταῖρων. Τὸ Ράζη, κατὰ σχετικὴν δήλωσιν τοῦ Κρατικοῦ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἔπιτρόπου, θὰ ἐνισχύσῃ τὰς γραμμὰς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ διὰ τῆς παροχῆς ἐπιχορηγήσεων, ὅπως ἀκριβῶς πράττονται καὶ διάφοροι ἄλλαι κυβερνήσεις ναυτικῶν χωρῶν, ὥστε αἱ Γερμανικαὶ ὑπηρεσίαι ν' ἀντιτοπίσουν ἐπιτυχῶς τὰς συναγονισμόδημα τῶν ξένων λάγνερ.

### Αἱ πρὸς τὴν Ἀνατολήν ὑπηρεσίαι

Ἡ ἀνασύντασις τῆς «Deutsche Levante Linie», περὶ τῆς ὥρας καὶ εἰς προηγούμενατεύχη τῶν ἡσηκολίθησαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ καὶ ἡ παρ' αὐτῆς ἀνάληψης τῶν πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν τακτικῶν Γερμανικῶν γραμμῶν, δύναται πλέον νά θεωρηθῆσαν ἡδη καὶ κατεβλῆθησαν ὀλοσεργῶς, ἐπάρχει δὲ μάλιστα καὶ πιθανότης προσεχοῦς αἵρεσις τούτων κατὰ ἐν ἀζώμη ἐγαστριμήρων μάρχων. Ἡ νέα ἑταῖρα πρόσεκται ν' ἀναλάβῃ τὰ πλοῖα, ποὺ μέχρι τοῦδε ἀπομολύνοντα μὲν εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν τακτικὰς ἐπιφεσίας, δημιουργοῦντα δῆμος ὑπὸ τῶν ἑταῖρων «Ἀμβούργο-ἀμέρικαν», τοῦ Ἀμβούργον καὶ «Βορειογερμανικοῦ Λόιδ», τῆς Βρέμης. Τὰ οὐαύες ταῦτα ἀνέρχονται εἰς 27 καὶ παρονταίσονται συνολικὴν πορτοτικότητα 123.000 τόννων περίπου φροτίου.

Σημειοῦται, ἐν προειδένει, μὲ προσανὴν ἰανοποίησιν ὑπὸ τοῦ Γερμανικοῦ Τέτου, ὅτι ἡ γεγενὴς καὶ πρόδημος διάβεστος τῶν κεφαλῶν ἐξ μέρους τῶν ἐμπορικῶν κύκλων τοῦ Ἀμβούργον καὶ τῆς Βρέμης, ἐμφανίζει τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ἀρ' ἐνός ἀλκήν, ἀλλὰ καὶ τὴν σημασίαν ποὺ ἀποδίδει τὸ Γερμανικὸν ἐμπόριον εἰς τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας. Εἰναι ἀληθὲς ἐπίσης ὅτι καὶ τὰ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Ἑγγὺς Ἀνατολῆς ταξίδια ποσεῖλκον τὴν εἴδησαν τῆς ἴδιατερῆς προτοτονίας, διότι ἐνώπιον τὴν Γερμανίαν μὲ κόρας μὴ ἀνεπτυγμένας

biomηχανικῶς, αἵτινες παρονταίσονται πρόσφροφον ἔδαφος διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν προϊόντων τῆς Γερμανικῆς βιομηχανίας ἐπ' ἀνταλλαγὴν ἀπαρχάστων.

Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον σημείον τῆς νέας δργανώσεως τῶν πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν Γερμανικὸν ὑπηρεσιῶν ἔγκειται, ἀρ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν στενωπέραν συνεργασίαν τοῦ Ἀμβούργον καὶ τῆς Βρέμης καὶ εἰς τὸν διακανονισμὸν τῶν ἀναχωρήσεων, ἀρ' ἐτέρων δὲ εἰς τὴν συμμετοχὴν καὶ ἐπόποιον εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς νέας ἑταῖρας. Οἱ ἐπόποιοι ποὺ τοῦ ἐμπόρου, γνωστάς τῶν εἰδίκων συνθήκων τῆς πρὸς τὴν Ἀνατολὴν πλοιού, μάλιστας πολύτιμον συμβούλιον εἰς τὴν προσφέρουσαν τῶν γραμμῶν καὶ εἰς τὸν πλοιούσιον ὑπερβολὴν συγχρονίσμενον καὶ εἰδίκως κατάλληλον διὰ τὰς μεταφοράς, ποὺ προορίζεται.

Κρατεῖ ἐπὶ τούτοις σκέψις ν' αἱξηθοῦν τὰ κεφάλαια τῆς ἑταῖρας κατὰ 1 ἔκατον λιρῶν, ὥστε νὰ διευκολύνηται ἡ ναυτήγησις κανωνιγών τινῶν πλοιών, πληρούμενῶν ὅλα τὰ ἐκ τῆς πείρας δεδομένα διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἀνατολὴν μεταφοράς. Ἐμποροὶ καὶ ἐφοπλισταί, τόσον στενής συνεργασίας καὶ προστιθέστερον, γράφει ὁ Γερμανικὸς Τέτος, ἔναντι τῆς συνεργασίας ἐφοπλιστῶν καὶ τραπεζίτῶν, ἔκαστος τῶν ὅποιων ἄλλοιαν παρονταίσει κατεύθυνσιν βλέψεων καὶ συμφερόντων.

### Γιουγκοσλαυία

#### Ἡ κίνησις τῶν Γιουγκοσλαυϊκῶν λιμένων

Ἡ συμμετοχὴ τῆς Γιουγκοσλαυϊκῆς σημαίας εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν Ἐθνικῶν λιμένων, ὡς ἀναφέρεται εἰς προσφάτους στατιστικά, ἀνήλθε κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτος εἰς 36.4 ο.ο., ἔναντι 21.7 ο.ο τοῦ ἐτούτου 1926. Η αἱξησης αὕτη ἀνταποκρίνεται εἰς ἀνάλογον ὑποχρήσιον τῆς χρηματοποιήσεως τῶν Ἐπαύλων πλοιών, η συμμετοχὴ τῶν ὅποιων ἐμπισθίθη εἰς 45.7 ο.ο κατὰ τὸ 1934 ἔναντι ποσοστοῦ 66.3 ο.ο τοῦ 1926. Αἱ λοιπαὶ σημαίαι σημειώνονται αἱξησην ἀπὸ 12 εἰς 17.9 ο.ο. Ἡ ἐπάνοδος σχετικῆς τινῶν ζητούματος εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Γιουγκοσλαυϊκῆς ἐμφανίζεται χαρακτηριστικότερον ἀπὸ τὴν αἱξησην τῆς κινητούς εἰς τὰ λιμενικά κέντρα τῆς Δαλαματίας, ἰδίᾳ δὲ τοῦ Σπαλάτου. Ἡ ἐμπορικὴ κίνησης τοῦ λιμένου τοῦ ἔργους τοῦ 1934 εἰς 9.63 ἑκατ. κοντάλιων, ἔναντι 7.84, τοῦ δὲ λιμένος τοῦ Σουσάκ εἰς 5.91 ἔναντι 5.18 ἑκατ. κοντάλιων.

### Ηνωμ. Πολιτεῖαι

#### Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν

Οἱ ἀντιοκονομάκος χαρακτηρίζουν τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ἡ ἐπιχορημένη διαταραχὴ εἰς τὴν φυσιολογικὴν ἀνάπτυξην τῆς Ναυτικῆς βιομηχανίας, ἀποτελούν μίαν γενικῶς παραδεδεγμένην ἀλλίθειαν, εἰς τρόπον ὅποιος καὶ αὐτοὶ οἱ ἐπένδυσοι καὶ διασῶται τῶν προστατευτικῶν μεθόδων νὰ αἰσθάνονται ἐξπληγήν, διάκις συμβάνει νὰ προσέχεται ἐπωφελές τι ἀποτέλεσμα ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις ἀμοιβάς καὶ τὰς κρατικὰς ἐπεμβάσεις.

Παντοῦ αἱ διὰ τῶν προϋπολογισμῶν παρεχόμεναι ἐνισχύσεις ἀποβλέπουν εἰς τὴν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητας, ἐπτὸς τοῦ πλοιού τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Εἰς τὰς Ἕνωμενας Πολιτεῖας ἐκατομμύρια ὀλόκληρης ἐπιστράτησης παραστηθοῦνται τοῦ προστατευτικῶν μεθόδων νὰ αἰσθάνονται ἐπέριο τῆς Εθνικῆς ναυτιλίας ἀποτέλεσμα. Η καταβαλλομένη σημειώνονται προσπάθεια περιορισμοῦ τῶν δαπανηρῶν καὶ αἰσχύλων ἐπιχορηγήσεων εἰς ἔνα ὄριο λογικὸν καὶ τροποποιησεως τοῦ ἐν Ισχύν συστήματος διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κατ' εὐθείαν πληρωμῶν, προσκονέι εἰς τόπος διαφορετικας, ὥστε νὰ διαφανεύεται προστατευτικής πορτονίας καὶ τὰς κρατικὰς ἐπεμβάσεις. Αἱ ἀλλαγαὶ τοῦ προστατευτικοῦ Νομοσχεδίου ὑπὸ τὴν ἀρχικὴν αὐτοῦ μορφὴν καὶ διατύπωσην.

Ἄλλα καὶ εἰς περίπτωσιν κυρώσεως τῶν συζητουμένων ὑπὲρ τῆς Α-

## RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE  
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



μερικανικής ναυτιλίας μέτρων, δὲν πρόκειται νὰ παγιωθῇ διμαλιούτερα κατάστασις. Νέων άνησυχία θὰ προσένψουν πολὺ συντόμως, άποτέλεσμα τῶν όποιων θὰ είνει ἐν κατακλείδῃ ή παροχὴ συμπληρωματικῶν πιστόσεων καὶ προσθέτων ἐπαρχηγήσεων, εἰς βάρος πάντοτε τῶν φορολογουμένων 'Αμερικανῶν πολιτῶν.

### Τὰ ύπο κρίσιν Νομοσχέδια

'Η σημερινή θέσις τοῦ ζητήματος τῶν κυβερνητικῶν ἑπέρ τῆς 'Αμερικανικῆς ναυτιλίας μέτρων εἶναι εἰστεί ἀρχετοπολούς. 'Η ἐπὶ τῆς ναυτιλίας κοινοβούλευτική ἐπιτροπὴ εὐνοοῦσα, κατὰ πλειοψηφίαν, τὸ Νομοσχέδιον Μπλάντ, συνιστᾶ τὴν ταχείαν ἵπτον τοῦ Κογχρέσοντος φήμισιν τοῦ, ἵνα μὴ ὁ πρόσδετος κ. Ρούζβελτ εὐρεθῇ τὴν 31ην 'Οκτωβρίου, ὅτε λήγουν τὰ ταχιδρομικά συμβόλαια, αξίας 168 ἔκατ. δολλαρίων, πρὸς σοβαρῶν δισχειρίων καὶ ἀντιμετωπίσῃ τὸ διληπτικὸν ἀγωνώσεως ἢ τροποποιήσεως τῶν, μὲ ἀμεσον εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις συνέπειαν τὴν ἔγερσιν πληθύρας ἀγωγῶν κατὰ τὸν δημοσίον καὶ προσανῶν ζημιῶν τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς ἴντερεσεως. 'Η ψήφισις τοῦ Νομοσχέδιου — ἀναμέρεστα εἰς τὴν σχετικὴν εἰσιγητικὴν ἔκθεσιν — ὅ' ἔνδικην ἀλισθήτην ἀνακούφισιν διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ θὰ παράσῃ ἄφ' ἑτέρου εἰς τὸν 'Αμερικανὸν πρόσδετον τὴν ἀναγκαιόνων μέχρι 30ης Ιουνίου 1936 ποτωσιν χρόνου, διποτὸς ἀπινθωσή τὰ συμβόλαια ὠκεανοῦ καὶ καθιερώσῃ βαρεῖας πονάς διὰ κάθε ἐφοπλιστικὴν παραβάσιν τῶν νέων Κανονισμῶν περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῷ θαλάσσῃ.

'Πιστεύουμεν ἀριστάντως — τονίζει ἡ 'Ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς — ὅτι τὸ Νομοσχέδιον Μπλάντ, ὃ' ἀποτελέσθη σημαντικὸν δῆμα προσδοτοῦ καὶ διατηρήσεως τῆς 'Αμερικανικῆς σημαίας εἰς τὰς θαλάσσας, ἐνῷ ἡ μὲν τυχὸν ψήφισις τοῦ μέχρι τῆς 31ης 'Οκτωβρίου θὰ δόηγησῃ τὴν Ναυτιλίαν ἐνώπιον γάρ των πατέρων καὶ πατέρων να τίχεον να ἔχῃ διὰ ἀποτέλεσμα τὴν ἀναβίωσιν τοῦ Κρατικοῦ ἐφοπλισμοῦ, διὰ τὸν ὅποιον ἡ περί τοῦ παρελθόντος πειθεῖ πόσον είνει δαπανηρός διὰ τὰ δημόσια οἰκονομικά.

Τὰ μειονητικά πονάς — τονίζει ἡ 'Ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς — ὅτι τὸ Νομοσχέδιον Μπλάντ, ὃ' ἀποτελέσθη σημαντικὸν δῆμα προσδοτοῦ καὶ διατηρήσεως τῆς 'Αμερικανικῆς σημαίας εἰς τὰς θαλάσσας, ἐνῷ ἡ μὲν τυχὸν ψήφισις τοῦ μέχρι τῆς 31ης 'Οκτωβρίου θὰ δόηγησῃ τὴν Ναυτιλίαν ἐνώπιον γάρ των πατέρων καὶ πατέρων να τίχεον να ἔχῃ διὰ ἀποτέλεσμα τὴν ἀναβίωσιν τοῦ Κρατικοῦ ἐφοπλισμοῦ, διὰ τὸν ὅποιον ἡ περί τοῦ παρελθόντος πειθεῖ πόσον είνει δαπανηρός διὰ τὰ δημόσια οἰκονομικά.

Κατὰ γενιστέρας πληροφορίας, τὸ Νομοσχέδιον Μπλάντ ἐνηργείσθη πρὸ τῶν ημερῶν ἐπὸ τῆς 'Αμερικανικῆς Βουλῆς διὰ ὅλως ἀσημάντων - πλειοψηφίας, ἣτοι διὰ ψήφου 194 ἔναντι 186 καὶ ἀμφοτελογισμοῦ ἀπέστη μίαν μόνον την προστολὴν. Συμφώνως πρὸς ἀντίην, ἀνατικάλιστα ταριχαὶ αἱ ἀπολιμάνωνσα στηριζοῦσεν, ἀποχρογήσεον, ἀποχρεωσίαν ν' ἀγοράζουν ἀπὸ 'Αμερικανικοὺς Οίκους τὰς διὰ τὰ σκάφη τῶν παντοίας προμηθείας. 'Ηδη τὸ Νομοσχέδιον ενθίσκεται ἐνώπιον τῆς Γερουσίας, ὃ δὲ γερουσιαστὶς κ. Coleyland ἐπειδίπτει τὴν ψήφισιν τοῦ πρὸ τῶν διαποτῶν τῆς παρούσης συνόδου. Προθέλεται ἐν τούτοις, ὅτι ἡ ἐν τῇ Γερουσίᾳ συμφωνίας τοῦ θέλει προσφεύσει εἰς ισχυράν ἀντίδοσιν, δι' ὅτι ἀφορᾷ κυρίως τὰ καθεστώμενα δάνεια πρὸς νέας ναυτηρήσεις.

Νεώτεραι ἐν Νέας 'Υδροκης πληροφορίαι ἀναφέρουν ὅτι ὁ πρόσδετος κ. Ρούζβελτ ἐξεδήλωσε τὴν διάθεσιν τοῦ, διότος μὴ ἔγκρινε τὰ ἔκπειρούντα εἰς τὴν Γερουσίαν Νομοσχέδια περὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχορήσεων, λόγῳ τῆς βασικῆς πρὸς αὐτὰ διαφορίας τούτων. 'Ἐν τῷ μεταξὺ θὰ καταβλῆται μία προσπάθεια ἐναρμονίσεως τῶν προσδοκιῶν ἀπόφευξιν καὶ τῶν ἀντιλήψεων τῶν Νομοθετικῶν ἐπιτροπῶν, εἰς περιπτώσιν δ' ἀποτυχίας, ὃ 'Αμερικανὸς πρόσδετος προτίθεται νὰ ζητήσῃ παρατάσιν τῆς προθεσμίας μέχρι τοῦ Ιουνίου 1936, ἐντὸς τῆς ὥρας ὃ' ἀποφασίσῃ τελικῶς διὰ τὸν ἀπύρωνταν τῶν συμβολαιῶν.

### Ἡ ἀσφάλεια τῆς ζωῆς ἐν τῇ δαλάσσῃ

Ἄλι πρόσφατοι ἀπόλεια 'Αμερικανικῶν πλοίων παρέσχον λαδίν εἰς ἀνακίνησιν τοῦ ζητήματος τῆς ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ εἰς τὴν ἀντιστροφήν τῶν σημαντικῶν Κανονισμῶν. 'Ἄλι μίαν ἐπισταμένην ἔρευναν, εἰς τὴν πόλιαν, ἐπὶ τὸν ἀντικείμενον τούτου, προέβη ὁ διευθυντής τοῦ ναυτιλιακοῦ τμήματος τοῦ ὑπουργείου τοῦ 'Ἐμπορίου προήλθον ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα, διατυπωθέντα παρ' ἀποτοῦ εἰς Κόδικα νέων Κανονισμῶν καὶ ἀπασχολούντα ἥδη τὸν ἐνδιαφεύγοντας κύκλον.

Προθέλεται διὰ τοῦ νέου κώδικος, διὰ τὸ ἔξις ὅλα τὰ σχέδια τῶν νεών ναυτηρήσεων θὰ ὑποβάλλωνται εἰς ἀστηρίῳν ἐλέγχον, δῶρον ἀφορᾶ τὴν πλούτην τοῦ σκάφους, τὴν σταθερότητα τῶν ἐστεφερικῶν τοῦ ἐποδιάρεσεων, τὰ διατιθέμενα μέσα κατασκευήσεως τῶν πυρκαϊῶν, τὴν χρηματοποίησιν ἀφλέκτου ὑλικοῦ καὶ τὴν ἀντοχὴν τῶν στεγανῶν του διαιρε-

σμάτων. Πρὸς τούτους θὰ αἰληθῇ κατὰ 25οδο ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσισθῶν λέμβων καὶ τῶν σωσισθῶν ζωνῶν, θὰ ἐφαρμόζεται τὸ τελειότερον σύστημα ἀντομάτων περισσευτήρων καὶ σειρῶν ὅλη πρακτικῶν μέτρων θὰ τηρῆται διὰ τὴν ἔγκωμον ἀποζάψιμην καὶ ἐντοπισμὸν κάθε ἐνηργηνομένης περιοχᾶς.

Πάν πλοίον, μεγαλύτερον τῶν 100 τόννων γραφός, πρέπει νὰ είνει ἰ-φωδιασμένον μὲ δίστρον κωδίων κανδήνων εἰς ὅλα τὰ διὰ τὸν ἐπιβάτας διαιρεῖσθαι του καὶ θὰ ἔποχεωθῇ καὶ τηρῇ ἀγρυπνον γιλίασκην κατὰ τὸν εἰς ποδὸς κανδήνων. Δέον ἀξομῇ νὰ λειτουργοῦν ἐπ' ἀποτοῦ μεγάρων διὰ τὴν ἀσφαλή μεταβίωσιν τῶν διαταγῶν καὶ τὴν ταχείαν εἰδοποίησιν τοῦ πληρωμάτος καὶ τὸν ἐπιβάτην περὶ τοῦ κανδήνων. Λαμβάνεται τέλος πρόνοια καὶ διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλεστέραν καθέλκυσιν τῶν σωσισθῶν λέμβων.

### Ίαπωνία

#### Νέον σχέδιον «διαλύσεως-ναυπηγήσεων»

Πληροφορία ἐξ Τόσιο άναφέρουν, ὅτι ἡ «Ἐνωσις τῶν Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν» ἐπέβαλεν εἰς τὴν κυβερνησην προτάσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ σχεδίου εδαλόντεος — ναυπηγήσεων, ἐπὶ εὐρυτέρας κλίμακος καὶ μὲ ἀναλογίαν ἐνὸς τῶν διαλύσεων πρὸς ἕνα τόνον νέας ναυπηγήσεως. Διὰ τῶν προτάσεων του οἱ Ιαπώνες ἐμπολισταὶ ἐπιδιώκουν τὴν ἐντὸς μᾶς τριτικίας, ἀρχομένης ἀπὸ τοῦ 'Απριλίου 1936, διάλυσιν παλαιῶν πλοίων χρονικότητος 300.000 τ. γραφός καὶ τὴν κατασκευὴν ἐντὸς τοῦ ίδιου χρονογράμμου νέας τοιωτῆς, βάσει κυβερνητικῆς ἀμοιβῆς 16,500.000 γιανέ, ἡτοι 50 γιανέ κατὰ τὸν τόνον. Τὰ διαλύθσαντα πλοῖα διὰ τὸν προτάσεων του οἱ Ιαπώνες ἐμπολισταὶ ἐπιδιώκουν τὴν ἐντὸς μᾶς τριτικίαν, μεγάλην ταχύτητα, ἵνα, εἰς ἐνδεχομένην ἀνάγκην, δύνανται νὰ λησμοποιηθοῦν ὡς βοηθητικά εἰδῆροια τοῦ πολεμικοῦ στόλου.

'Ως γνωστόν, κατὰ τὸ ἥδη ἐφαρμογὴν ἐν τῷ Ιαπωνία σχέδιον, η κυβερνηση τοῦ Τόσιο παρέχει ἡμέραιν 23 ἔως 32 γιανέ κατὰ τὸν τόνον γραφός διὰ εδαλόντεος—ναυπηγήσεως, μὲ διον προτάσεως παλαιῶν πλοίων 50.000 τ. γραφός καὶ ἐπὸ τὴν ἀλαφάτητον προσπόθεσιν, ὅτι τὰ ναυπηγηθσάμενα σκάφη δὲν θὰ είνει μικρότερα τῶν 4000 τ. γραφός ἔκαστον καὶ διὰ τὸν μεγάλην παρατητικότηταν τοῦ προτάσεων της. 'Ος γνωστόν, κατὰ τὸ πρότιθητον προτάσεων της, η ιδία προσφέρει τοῦ Ιαπωνίας Νομοσχέδιον προτάσεων της ζώρας. Προβλέπει τοῦτο τὴν ἐξιετάλευσιν ταχικῶν γραφαίων καὶ τὸν Μεσογείον καὶ τὸν Ατλαντικό πρὸς τὴν Βόρειον, τὴν Κεντρικὴν καὶ τὴν Νότιον 'Αμερικὴν, τὸς Φιλιππίνας νήσους καὶ τὴν 'Απο 'Ανατολήν. 'Η πρὸς τὴν τελευταῖαν ταῦτην κατεύθυνσιν 'Ιαπωνικὴ γραμμὴ είχε πρὸ ἐτῶν διακοπῆ, ἥδη δὲ κρίνεται σκόπιμος ἡ ἀναστοταῖς της. 'Υπὸ τοῦ ίδιου Νομοσχέδιον προβλέπεται ἀκόμη καὶ ἡ ιδίων της Οργανισμοῦ «Ναυτικῆς Πίστεως». Διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν ἀνακοινωνοῦνται αἱ ἐλλίπεις τῶν 'Ισπανῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες πιστεύονται, ὅτι θὰ καταστῇ δυνατόν νὰ ἐπανεῖη ἡ 'Ιαπωνικὴ ναυτιλία τὴν παλαιάν της ζώραν καὶ δραστηριότητα, ἀνακοινωνοῦνται δὲ καὶ αἱ πεντανά τάξεις τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν, αἱ προερχόμεναι ἀπὸ τὸν Ομογάλκον. 'Εξ αὐτῶν τὸ ἔνας είναι μότο-τάνκερ 8.000 τόννων γραφός, προοριζόμενον διὰ τὴν 'Αγγλο-Σάξον Πετρόλεου Κόπανον', τὰ δύο δὲ ἄλλα είνει λάγνες 14.400 τ. γραφός, τὰ Πολωνικά «Pilsudski» καὶ «Batory» κατασκευαζό-

### Ίταλία

#### Ναυτιλία καὶ Ναυπηγική ὑπὸ ἐντονούν κρίσιν

'Η Ιταλικὴ κυβερνησης κατέθεσε τελευταῖς εἰς τὴν Βούλην Νομοσχέδιον ἀποσοποῦν τὴν ἀναδιογύνωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς ζώρας. Προβλέπει τοῦτο τὴν ἐξιετάλευσιν ταχικῶν γραφαίων εἰς τὸν Ιαπωνικὸν λιμένον τῆς Μεσογείου καὶ τὸν Ατλαντικό πρὸς τὴν Βόρειον, τὴν Κεντρικὴν καὶ τὴν Νότιον 'Αμερικὴν, τὸς Φιλιππίνας νήσους καὶ τὴν 'Απο 'Ανατολήν. 'Η πρὸς τὴν τελευταῖαν ταῦτην κατεύθυνσιν της διατηρούνται ταχικῶν γραφαίων διάστημα, ἀντιμετωπίστηκεν δημόσιος προβλήματος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐσχαδῶν της, εἰς τὸν οποῖον περιέπονται τὸν διατηρήσοντας τὸν ἐμπειρίου τεχνικὸν προσωπικοῦ της. 'Η σημειώνεται ἐπὸ ναυτηρήσην τοῦ καθοριστικοῦ περιλαμβάνει τρία μόνον πλοῖα 36.800 τόννων γραφός, κατασκευαζόμενα εἰς τὴν ναυπηγεία τοῦ Μοναγάλκον. 'Εξ αὐτῶν τὸ ένας είναι μότο-τάνκερ 8.000 τόννων γραφός, προοριζόμενον διὰ τὴν «Αγγλο-Σάξον Πετρόλεου Κόπανον», τὰ δύο δὲ ἄλλα είνει λάγνες 14.400 τ. γραφός, τὰ Πολωνικά «Pilsudski» καὶ «Batory» κατασκευαζό-

### ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ & ΣΙΑ

EN ΑΜΒΕΡΣΗ,

Ο ἀρχαιότερος Ελληνικὸς Οίκος ἐν Βελγίῳ

### NICOLAÏDIS & C<sup>O</sup>

ANVERS (BELGIQUE)

SHIPBROKERS AND AGENTS

Teleg. NICOLAÏDIS-Anvers

Teleph: 21039 & 28834

**HARRY A. NIESSINK**  
ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ  
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

'Η μαροχορόνιος πείρα εἶγγυάται ἀριστα ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

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

μενα διὰ τὴν «Gdynia — America Line». Σημειωτέον, ότι τὸ «Pilsudski» παρεδόθη πρὸς ἡμερῶν, τὰ δὲ δύο ἄλλα πλοῖα καθεκτισθέντα, πρόσκειται νῦ συμπληρωθῆν πάλι παραδοθοῦν ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ νέῳ παραγγελίᾳ δὲν ἐδόθησαν, ὅλα δὲ τὰ ναυπηγεῖα, — ἔξαρσει διάγονον τινῶν κατασκευῶν διὰ τὸ πολεμικὸν Ἰταλικὸν στόλον — ἔχουν τὰς ἑσχάρας τῶν ζενάς. Λί πιθανότερες ἔξασφαλίσεις ξένων παραγγελιῶν διὰ πολεμικὰ σκάφη ἴψιστανται πάντοτε, μὲ πολὺ δὲ μᾶλιστα ἐνδιαφέροντα παρασκοποῦνται αἱ σχετικαὶ μετὰ τῆς Βραζιλίας διαπραγματεύσεις. Τονίζεται, ἐν τούτοις, ὅτι καὶ ἕνας αἱ ξένων παραγγελίᾳ πραγματοποιηθῶν, διόδῳ μὲ νέας ποιαντας τοῦ Ἰταλικοῦ Ναυαρχείου, ὁ ἀποτέλεσμαν βεβαίως μιαν σοβαράν ἀπασχόλησιν διὰ τὴν ναυπηγικὴν διοικησίαν, δὲν θὰ ἐπιλύσουν ὅμως ἐν τῇ ὀλόθρητῃ τοῦ ἔνα πρόδολημα, τοῦ ὥποιον τὸ μέγεθος δύναται τις ν' ἀντιληφθῇ, διότι σκεφθῇ, ὅτι ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης μόνον ἀποζύον 17.000 πρόσωπα.

Δέν ἀποζόετοντον οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύριοι, ὅτι ἡ παγκόσμιος μεταφορικὴ κίνησις εἶναι μικροτέρα, ὅτι αἱ νομιματικαὶ διατάραχαι ἐπέδρασαν ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τῶν ναυπηγείων, ὅτι αἱ οἰκονομικαὶ ἐν Ἰταλίᾳ δινοσκολία ἔσχον ἐπίσης τὸν ἀντίτυπόν των καὶ ὅτι μία, τυχόν, συμφωνία ἐφαρμογῆς διεθνῶς σχεδεῖ «εὐελογησύνεως» τῆς χωρητικότητος ἡθελεν ἐπιτείνει τὴν ναυπηγικὴν κρίσιν. Οἱ Ἰταλοὶ ἐφοπλισταὶ τῶν φροτηγῶν δείχνουνται δισταστικοὶ εἰς ἀνάνεωσιν τῶν στόλων τῶν διά νέαν ναυπηγήσονται καὶ ἀποκλίνονταν τελικῶς ὑπὲρ τῆς ἀγορᾶς εἰς καμηλᾶς τιμᾶς μεταχειρισμένον σκαφῶν ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς, νεωτέρας σχετικῶς ἡλικίας καὶ ἰσχοῦ πρὸς περιστέρων ἐξαιτίας τοῦ. Ἀφ' ἑτέρου, αἱ μεγάλαι ἑταῖραι τῶν λάινερος, οἵτινες μόνον εἰς νέας ναυπηγήσεις δὲν φαίνονται διατεθειμέναι νὰ προσθοῦν, ἔναν δὲν τιμᾶς ἵκανονται πιπεριτηποτέρων ὑλικῆς κρατικῆς ἐνίσχυσεως, ἄλλα καὶ δι' αὐτάς ἔτι τὰς μετατροπὰς τῶν ὑψησταμένων πλοίων των, δι' ἄλλαγῆς τῶν μηχανῶν των, δείχνουνται ἀναποφάσιστοι. Ναυτίλια καὶ Ναυπηγικὴ ἔξαρτωσιν οὗτοι τὰς τύχας των καὶ τὴν μελλοντικὴν τὸν ἐργασίαν ἀπὸ τὴν κυβερνητικήν ἐνίσχυναι, ἡ δούλια ἀναμένεται συντόμως νὰ ἐπιδημήσῃ, μολονότι, πέραν τῶν πιο σχετικῶν, καμία ἄλλη θετικότερά ἔνδειξις ἔνεγγεια δὲν ἔχει ἀκόπι σημειωθῆ.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύριοι δὲν πάνουν νὰ ἀπενθύμησον εἰς τὴν φασιστικὴν κυβερνήσην τὴν ἀνάγκην συντόνων μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν καὶ ἔχοντερων τοῦ ἐνιψιθέντος ἀπὸ τίνος γούρτουν καὶ τῶν συναγωνιστικῶν πλεονεκτημάτων τῆν Βρετανικῆς καὶ τῆς Γαλλικῆς σημαίας εἰς τὸν στόλον τοῦ Βρο. Ἀτλαντικοῦ καὶ νάντιας εἰς τὸν προσοήρην τῆς ἐπὶ τῆς νέας καταστάσεως ποὺ ἐδημονργήθη εἰς βάρος τῆς Ἰταλικῆς ναυτίλιας εἰς τὰς τακτικὰς ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Νότ. Ἀφοιδὴν καὶ τὴν Ἀπο. Ἀνατολήν. Εἰς τοὺς δύο τελευταῖς αὖτοὺς τομεῖς — λέγοντος — κατέστη αἰσθητὸς ὁ συναγωνισμὸς τῶν ἔνεντον ἑταῖρων, ὡς λ. χ. τῆς «Ολλανδο-ἀφρικανῆς», τῆς «Γιουνίν Κάστλ Λάιν», τῆς «Οφιεντ Στήμι Ναβιγκέσιον», τοῦ «Βορειο-γερμανικοῦ Λόρδου» καὶ τῆς πλονοίως ἐπιχορηγημένης Γαλλικῆς «Μεσσαζέρη», αἱ δὲ Ἰταλικαὶ ἑταῖραι δυσκόλως θὰ δινηθῶν νὰ διατηρήσουν τὰς ὑπηρεσίας των, ἔναν δὲν προσθοῦν συντόμως εἰς φιλικάς μετατροπὰς καὶ δειλιότερες τοῦ πλονοῦ ὑλικῶν των, διὰ νὰ φύσισσον εἰς τὸ συναγονιστικὸν ἐπίπεδον τῶν ἀντιπάλων των. Ὡς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα καὶ ἔναν αἴσθημα συντόμως ἀποφασισθῶν αἱ ἀπαραιτητοὶ διελιπόστατοι τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν, πιστεύεται γενικῶς, ὅτι θὰ ἀποφασισθῇ ἡ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐσχαρῶν, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ναυπηγικὴ ἐργασία νὰ ἐξελιχθῇ μελλοντικῶς ἐντὸς τοῦ πλασίου τῆς πραγματικότητος καὶ τῶν φροτηγῶν τῆς Ἰταλικῆς ναυτίλιας ἀναγκῶν.

### Αἱ ζημίαι τοῦ «Λόρδος Τριεστίνου»

Εἰς τὴν τελευταίαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τοῦ «Λόρδος Τριεστίνου» ἀνεκοινώθη, ὅτι πρὸς δύοις τοὺς περιορισμοὺς καὶ τὰς διεσχεδείας, εἰς τὰς δούλια προσκοπά τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον, δὲ δύγος τῶν φροτηγῶν ποὺ διεκομίσθησαν παρὰ τῶν πλοίων τῆς ἑταῖρας κατὰ τὸ 1934, τόσον εἰς τὰς φραμάκας τῆς Εγγύτης Ἀνατολῆς, δύον καὶ εἰς τὰ

ταξίδια Ἰνδίων — "Απο. Ἀνατολῆς, παρονοίασαν αὔξησιν 190ο). Ἐπίσης αἱ ἐπηρεσία ἐπιβατῶν, ίδια δὲ τῆς Παλαιστίνης ἐπέδειξαν καὶ ἀπότι αὔξησιν 13.21 ο).

Παρὸ ταῦτα, αἱ εἰσπράξεις τοῦ «Λόρδος Τριεστίνου» ἡλαττούθησαν κατὰ 4.43 ο) ἔναντι τοῦ 1933. Λόγῳ τοῦ ἐπιφρατήσαντος συναγωνισμοῦ καὶ τῆς υποτιμήσεως τῆς Ἀγγλικῆς λίρας, ἔξεποσαν αἰσθητός αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ἐπιβατῶν καὶ φορτίων, ἔναντι τῆς διατηρημένης εἰσέπι τῆς τὴν χρονήν βάσιν λιφτέτας. Ἡ ἑταῖρη κροήσις τοῦ π. ἔτους, μετὰ τὴν ἀφάρσην 11 ἔκατ. λιφτέτων διὰ τὰς συνήθεις ἀποσθέσεις, παρονοίασε ζημίαν 700.416.552.92 λιφτέτων, ἥτις καὶ ἐκαλιφθῇ δι' ἀναλόγου μειώσεως τοῦ ἔξ. 24.416.552.92 λιφτέτων ἀπόθεμαν κεφαλαίου.

Παρὸ δὲ ταῦτα, αἱ γενομένας οἰκονομίας εἰς τὰς δατάνας τῆς ἑταῖρας — τονίζεται ἐν τῇ ἐκθέσει — καθίσταται ἀδύνατος ἡ ισοζύγιος ἐσόδων καὶ ἔσδοντων, ἐὰν δὲν ληφθῇ κρατικὴ πρόνοια καλλιφεως τῶν συναλλαγματικῶν διαφορῶν, δεδομένου μάλιστα, ὅτι μὲ τὴν χρησιμοποίησην τῶν ταπικῶν ἀπόθεματων κεφαλαίου, ἥσχισαν πλέον νὰ ἔχαντονται καὶ τὰ οἰκονομικὰ περιθώρια τῆς ἑταῖρας.

### Ἡ ἐμπορικὴ συμφωνία μὲ τὰ Σοβιέτ

Εἰς τὴν ἀνανεωθεῖσαν Ἰταλο-σοβιετικὴν ἐμπορικὴν συμφωνίαν, ἔχουσαν ἀνάδομως ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς Ιης Ἀπριλίου τρ. ἔ. καὶ μέλλουσαν νὰ ισχύσῃ μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1936, περιλαμβάνονταν συνδιασμοί, διὰ τῶν ὥποιον ἡ Ἰταλία ἔξασφαλίζει τὴν τοποθέτησην εἰς τὴν ἀγοράν της Ρωσίαν παραγγελιῶν, συνολικῆς ἀξίας μέχρι ποσοῦ 200 ἔκατ. λιφτέτων. Τὸ σπουδαίωτερον σημεῖον τῆς νέας συμφωνίας είνε τὸ ἀφορῶν τὰς μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν εἰσαγωγὰς καὶ ἔξαγωγάς, αἵνες κατανέμονται μᾶλλον ἐπ' ὑφέλεια τῶν Σοβιέτ, λαμβανομένης διάσοδος τῆς κινήσεως τῶν δύο προηγουμένων ἔτον.

Ἡ ἑπέρ τοῦ Ρωσού οἴκου διαφορὰ ἀντη ἡ 5.2 ἔκατ. φυσιλίων διὰ τὸ 1933 καὶ 7.2 ἔκατ. φυσιλίων διὰ τὸ 1934, ἐπειδὴ δὲ αἱ ὑπὸ τοῦ Σοβιέτ ναυλώσεις Ἰταλικῆς χωρητικότητος ἐχριθήσαν διὰ ἀσκοῦ σημαντικὴν ἐπαρφούν εἰς τὰς οἰκονομικὰς σχέσεις τῶν δύο χωρῶν, ἀπεδέχθη ἡ Ἰταλία, ὅποις ἡ ἔτον μεγαλυτέρον Σοβιετικῶν ἔξαγωγῶν διαφορὰ καλυφθῇ ἐπ τοῦ προώντος τῆς εἰς εὐθυτέραν κλίμακα ἀπασχολήσεως Ἰταλικῶν σκαφῶν εἰς τὰς Ρωσίας ἔξαγωγάς.

### Μεγάλη Βρεταννία

#### Ἡ δύναμις τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας

Ἐκευλοφρόησε πρὸς ἡμερῶν ὁ νέος τόμος (102ος) τῆς ἑτησίας ἐκδόσεως τοῦ «Λόρδος Ρέτζιστερ» διὰ τὴν περίοδον 1935—36, περιλαμβάνονταν εἰς τοὺς ἀναλυτικὸς αὐτοῦ πίνακας 31.000 πλοία (100 τ. χροδὸς καὶ ἄνω ἔκαστον) τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, καθὼς καὶ ἐνδιαφερούσας στατιστικὴς περὶ τῆς πορείας καὶ τῆς συνέδεσης τῶν Ἑμιοποιῶν Ναυτιλῶν δῶλων τῶν Χωρῶν. Ἡ δύναμις τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας κατὰ τὴν 30ῆν Ιουν. τρ. ἔ., ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν ἀντίστοιχον χρονολογίαν τοῦ π. π. ἔ. ἔμφανται ὡς κάτωθι:

	30 Ιουνίου 1935		
Χροδα	'Α) π καὶ μ)ς	Ιστιοφόρα	Σύνολον
Ἀγγλία-Ϊρλανδία Τ. γρο.	17.298.432	101.977	17.400.409
Αυταὶ χροδα	» 46.428.885	1.056.678	47.485.563
Σύνολον:	63.727.317	1.158.655	64.885.972
	30 Ιουνίου 1934		
Ἀγγλία-Ϊρλανδία Τ. γρο.	17.629.548	105.364	17.734.912
Αυταὶ χροδα	» 46.728.244	1.113.456	47.841.760
Σύνολον :	64.357.702	1.218.820	65.576.612

## POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ

**"POLONIA,"**

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΔ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κατά την διάρκειαν τοῦ δωδεκαμήνου 30ῆς Ιουνίου 1934 μέχρι 30ῆς Ιουνίου 1935 ἡ ἀτμόβητη ναυτιλία στημείσθη πάσιν 1.330.640 τόνων γκρός, ἐνῷ ἡ δημεροζίνητος παρονίσιασεν αὔξησην 700.165 τ. γκρός. Τοποθετήθησαν κατά 60.165 τόνους γκρός, εἰς τόπον ὥστε διαρκούντος τοῦ ὑπὸ ἀναστάτωμαν ἔτους ἡ Παγκόσμιος χωρητικότης ἐνεφάνισε καθαύματα μείσιον 690.640 τ. γκρός, ἐνῷ κατά τὴν περίοδον Ιουνίου 1933 — Ιουνίου 1934 είλησε μειοθῆται 2.343.573 τ. γκρός. Μεταξὺ τῶν γρόνων, αἱ ναυτιλίαι τῶν ὅποιων ημέρηθησαν κατὰ τὸ τελευταῖον 12μηνον, σημειώντα πρώτη κατά σειράν ἡ Ἑλλάς, μὲ καθαρὰν προσθήκην, εἰς τὴν ἐπάρχονταν τὸν Ιούνιον τοῦ 1934 δύναμιν τῆς, νέων σκαφῶν διλιῆς χωρητικότητος 203.905 τ. γκρός. Η σοβαρὰ αἴτη αὐξήσις ὁφείλεται κιονίσις εἰς τὴν ἐποστολὴν τῆς Παναμαϊκῆς σημιάς ἀπὸ εἰκοσάδα μεγάλων φορητηγών μαζ. Δεστέρᾳ ἔχεται ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία μὲ αὔξησην 171.522 τ., ἀπολονθεῖ δὲ ἡ Κίνα μὲ αὔξησην 56.546 τ. Τὰς μεγάλυτερας ἔξι ἄλλους μειώσεις παρονίσασαν ἡ Μεγ. Βρετανία μὲ 334.503 τ. γκρός, ἡ Γαλλία μὲ 272.917 τ., αἱ Ἡνωμέναι Πόλιτείαι μὲ 192.787 τ. καὶ ὡς Παναμᾶς μὲ 134.521. τ. γκρός. Αἱ αὔξουμεώσεις τῆς Παγκόσμιου χωρητικότητος κατά χώρας, μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1914 καὶ 1935 καὶ τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξουμεώσεως ἐκάστης, ἔναντι τῆς δυνάμεως τῆς τοῦ ἔτους 1914, δείχνεται λεπτομερέστερον ἀπὸ τὸν κατούτερον πίνακα (ἔχαιρέσθε τῶν ιστορικῶν καὶ δομητικῶν σκαφῶν):

Χώρα	Ιούν. 1914	Ιούν. 1935	Διαφ. ο)
Ἄγγλια — Ίρλανδια .. T. γκρ.	18.892.000	17.298.000	— 8.4
Ἄγγλαι Κτήσεις .....	> 1.632.000	2.986.000	+ 83.0
Δανία .....	> 770.000	1.039.000	+ 42.7
Γαλλία .....	> 1.922.000	2.989.000	+ 55.5
Γερμανία .....	> 5.135.000	3.693.000	— 28.1
Ἑλλάς .....	> 821.000	1.711.000	+ 108.4
Ολλανδία .....	> 1.472.000	2.554.000	+ 73.5
Ιταλία .....	> 1.430.000	2.838.000	+ 98.5
Ιαπωνία .....	> 1.708.000	4.086.000	+ 139.2
Νορβηγία .....	> 1.957.000	3.967.000	+ 102.7
Πολωνία .....	> 884.000	1.164.000	+ 31.7
Σουηδία .....	> 1.015.000	1.541.000	+ 51.8
Ἡν. Πόλιτ. (Θαλάσσης) .....	> 2.027.000	9.665.000	+ 376.8
Ἡν. Πόλιτ. (Λιμνῶν) .....	> 2.260.000	2.480.000	+ 9.7
Λοιπαὶ χώραι .....	> 3.479.000	5.656.000	+ 62.6
Σύνολον : .....	> 45.404.000	63.727.000	+ 40.4

Κατά τὴν ἐνδεκατίαν Ιουνίου 1914 — Ιουνίου 1925 ἡ καθαύματη αὔξησις τῆς Παγκόσμιου χωρητικότητος ἀνήλθεν εἰς 16.976.000 τ., ἡτοι εἰς τὰ 37.4.0) ἐπὶ πλέον τῆς ἐπαρχούσας τὸ 1914 δυνάμεως, ἀπὸ δὲ τοῦ 1925 μέχρι σήμερον μόλις εἰς τὸ 1.347.000 τ., ἡτοι 2.2 ο) ἐπὶ πλέον τοῦ ἐπάρχοντος τὸ 1925 τοννά. Αἱ μεγάλυτερας κατὰ χώρας αὔξησις τῆς ἐνδεκατίας 1914—25 ἀναφέρονται εἰς τὰς Ἡν. Πόλιτείαις μὲ 9.905.000 τ. γκρός, τὴν Ιαπωνίαν μὲ 2.212.000 τ., τὴν Ίταλίαν μὲ 1.501.000 τ., τὴν Γαλλίαν μὲ 1.398.000 τ. καὶ τὴν Ολλανδίαν μὲ 1.116.000 τ., ἡ δὲ σημαντικότερα μείσιος εἰς τὴν Γερμανίαν μὲ 2.129.000 τ. γκρός. Ἀντιθέτως, ἀπὸ τοῦ 1925 καὶ ἐντεῦθεν αἱ μεγάλυτεραι αὔξησις

ἀναφέρονται εἰς τὴν Νορβηγίαν μὲ 1.349 τ. γκρός, τὴν Ἑλλάδα μὲ 81.000 τ., τὴν Γερμανίαν μὲ 687.000 τ., τὰς Βρεταννικὰς κτήσιος μὲ 383.000 τ. καὶ τὴν Σουηδίαν μὲ 287.000 τ. γκρός, αἱ δὲ σπουδαίωτεραι μειώσεις εἰς τὰς Ἡνωμέναις Πόλιτείαις μὲ 2.267.000 τ. καὶ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν μὲ 2.007.000 τ. γκρός. Μείσιοις ἐπόσης ἐσημείωσαν ἡ Γαλλία κατὰ 331.000 τ., ἡ Ιταλία 93.000 τ. καὶ ἡ Ολλανδία κατὰ 34.000 τ. Ούτω, ἐνῷ ἡ Βρεταννικὴ χωρητικότης ἀπὸ τὸν Ιουνίον 1914 μέχρι τοῦ Ιουνίου 1935 ἐμφανίζει ἐπάτωσιν 1.594.000 τ. γκρός, ἡτοι 8.4 ο) ἐπὶ ἕλλαστον τῆς δυνάμεως τῆς κατὰ τὸ 1914, τὸ προστεθὲν εἰς τὰς λοιπὰς δημοτικὰς τοννάς είναι 75 ο) ἐπὶ πλέον τοῦ προπολεμικοῦ, ἐξαιρέσθε μόνον τῆς Γερμανίας, ἡ ναυτιλιακὴ δύναμις τῆς ὅποιας είναι εἰσέτι μικρότερη κατὰ 1.442.000 τ. γκρός ἔναντι τοῦ 1914.

Τὸ Παγκόσμιον τοννᾶς ἀνήκει τὸ 1901 εἰς 24.008.883 τ. γκρός, ἐπειδὴ δὲ τοπλιασισθὲν σχεδὸν, ἔφασε νά ἀμφιμῇ τὸν Ιουνίον τοῦ τοῦ έτ. 63.727.317 τ. γκρός, μη συμπεριλαμβανούσεν τῶν ιστοφόρων. Χασιακτηριστικὸς ἐν προσεμένῳ είναι ὁ πίναξ τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ» ὁ δεκανύον τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐξάστης χώρας εἰς τὴν Παγκόσμιον χωρητικότητα κατ' Ιουνίον τῶν ἑτῶν 1901, 1914 καὶ 1935. Ὁ πίναξ οὗτος ἔχει δις ἔξης:

Ποσοστὸν ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπτς κατὰ χώρας

Χώρα	1901	1914	1935
Ἄγγλια — Ίρλανδια ..	50.2	41.6	27.1
Ἡν. Πόλιτείαι (Θαλάσσης) ..	4.2	4.5	15.2
Ιαπωνία .....	2.2	3.8	6.4
Νορβηγία .....	3.4	4.3	6.2
Γερμανία .....	10.1	11.3	5.8
Γαλλία .....	4.4	4.2	4.7
Ιταλία .....	2.7	3.1	4.5
Ολλανδία .....	2.1	3.2	4.0

Μία σημαντικὴ αὔξησις σημειώνεται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὰ μεγάλα ποντοπόδα ἀτμόπλοια καὶ μότοροπτς, τὰ ἔχοντα χωρητικότητα 4.000 τ. γκρός καὶ ἄνω. Τοιαῦτα πλοῖα τὸ 1914 ἐπήρχονται 3606, καὶ τῶν ὅποιων 476 είναι 10.000 τ. καὶ ἄνω, συμπεριλαμβανούσεν τῶν 6036, ἐκ τῶν ὅποιων 20.000 τ. γκρός. Εἰς τῶν 476 τούτων πλοῖων τὰ 225 ἀνύκονταν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Εἰς τῶν 1251 μότοροπτς τοῦ μεγέθους 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω, τὰ 248 ἔχοντα χωρητικότητα 8000—10.000 τ. καὶ 133 ἄνω τῶν 10.000 τ. γκρός ἐχαστον. Εἰς ἄλλου 2160 ἀτμόπλοια καὶ μότοροπτς σημειώνενται μὲ ἥλικιαν κάτω τῶν 5 ἑτῶν, ἀντιποστεύοντα ποσοστὸν 7.9 ο) τοῦ συνολικοῦ τοννᾶς ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπτς. Σκάφη ἥλικιας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω ἐπάρχουν 8973 μὲ μέσον ὄφον μεγέθους 1224 τ. ἐχαστον, ἔναντι μέσου μεγέθους 2332 τ. τῶν ἔχοντον ἥλικιαν ἐτῶν καὶ κάτω. Αποδεικνύεται ἐξ αὐτοῦ πόσον ηὑζήθη τὸ μέγεθος τῶν ντεύτερων πλοίων.

Ἐτ 1128 πλοίων χωρητικότητος 8000 τ. γκρός καὶ ἄνω, τὰ 180, κατεσφενδάθησαν κατὰ τὴν τελευταῖαν πεντατεῖαν, ἡ δὲ ἀναλογία ἐξάστης ναυτιλίας εἰς πλοῖα ἥλικιας 5 ἑτῶν καὶ κάτω είναι 8.5 ο) διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἔναντι τῆς ὅλης χωρητικότητος τῆς, 16.6 διὰ τὴν Νορβηγίαν, 12.4 διὰ τὴν Γαλλίαν, 11.4 διὰ τὴν Ιαπωνίαν, 11.1 διὰ τὴν Ισπανίαν, 10.4 διὰ τὴν Ολλανδίαν, 10.3 διὰ τὴν Δανίαν καὶ 10.3 διὰ τὴν Λύστραδίαν καὶ Νέας Ζηλανδίας. Ἡ Ιταλία σημειώνεται μὲ ἀναλογίαν 8 ο) μόνον, ἡ Γερμανία μὲ 4.6, ἡ Ἡνωμένη Πόλιτείαι μὲ 4.2, ἡ δὲ Ἑλλάς ἔλλειπε ἐκ τοῦ πίνακος, διότι οὐδένα σκάφος κατέχει ἥλικια, μειωτέρας τῶν 5 ἑτῶν. Αἱ ἀναλογίαι τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας εἰς σκάφη κάτω τῶν 20 ἑτῶν είναι 80.5 ο) καὶ εἰς σκάφη κάτω τῶν 15 ἑτῶν 60.9 ο), ἐνῷ τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά τῶν λοιπῶν ὄφοι ναυτιλίων είναι 68.8 καὶ 41.8 ο).

Ἡ μεγάλυτερα, ὡς πρὸς τὰ μεγέθη, ἀναλογία είναι ἡ ἀναφερομένη εἰς σκάφη 4.000 ἕως 6.000 τ. γκρός,, ἐμφανίζονται συγγόνια σημαντικότητα 17.363.245 τόννων καὶ ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 27.2 ο) τοῦ συνόλου τῶν ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπτς. Τὰ ἄνω τῶν 15.000 τ. ἐπερχομένα καλύπτουν ποσοστὸν 5.6 ο) τοῦ Παγκόσμιου τοννᾶς, ἡ δὲ Μεγάλη Βρ-

## ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

# "CAMREX,,

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΑ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ  
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ  
TANKS & BILGES

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

## 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

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ταννία, κυρίαρχος πράγματι εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις τοῦ Κόσμου, κατέχει τὰ 45 οἱ τὸν ἑπερισκευανίων τούτων.

"Οσον ἀφοῦ τὸν Οἰκους τὸν μηχανῶν προώσεως, χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ἀνάπτυξης εἰς τὴν χρηματοποίησην τῶν ἀτμοστροβίλων καὶ τὸν μηχανῶν ἐποτερικῆς καύσεως. 1522 σκάφη 10.928.473 τόννων εἶναι ἐφωδιασμένα δι’ ἀτμοστροβίλων καὶ συνδυασμοῦ ἀτμοστροβίλων πρὸς παλινδρομής μηχανᾶς καὶ 5511 σκάφη 11.304.691 τ. εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἔναντι πλοίων 730.000 τ. ἔχοντων κατὰ τὸ 1914 ἀτμοστροβίλων καὶ 220.000 τ. δηζελονήτην. Ἐκ τῶν ὑπαρχόντων σήμερον δεξαμενοπλοίων (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω) συνολικῆς χορηγιάς τοῦ 8.896.437 τ., σκάφη 5.162.342 τ. εἶναι μότοκινητα καὶ ἔτερα 3.735.095 τ. εἶναι δηζελονήτητα, γενικῶς δὲ ἀπὸ τὰ μότοροπλοῖς ὅλων τῶν κατηγοριῶν η Νορβηγία κατέχει 48.6 οἱ ἔναντι τῆς δυνάμεως της, η Δανία 41.8, η Σουηδία 36.5 καὶ η Ὀλλανδία 33 οἱ. Η εἰς μότοροπλοῖς ἀναλογία τῆς Μεγ. Βρετανίας εἶναι 16.6 οἱ μόνον, τὰ δὲ ἐν προσεκμένῳ πιστότερα ποσοτά παρουσιάζουν αἱ Ἡν. Πολιτείαι μὲ 5.8 οἱ καὶ η Γαλλία μὲ 8.1 οἱ.

Εἶναι ἐνδιαφέρον ἐπίσης νὰ γνωσθῇ, διὰ τὸν πρώτην 29 σκάφη χωρητικότητος 601.497 τ. γκρός, ἀτινα χρηματοποιοῦν ἡλεκτρικὰς μηχανᾶς διὰ τὴν πρώσεων τον, καθὼς καὶ διὰ τὰ ἡλεκτροσύνητα βοηθητικὰ μηχανικά τα ἔχοντας ἡδη γίνει ἀποδεκτά εἰς τὴν πλειονότητα τῶν νέων ναυπηγήσεων. Τὰ δυνάμενα νὰ καταναλίσουν διὰ τὴν πρώσεων τον γαμάνθρακα ἡ πετρέλαιον σκάφη ἀνέρχονται εἰς 3880 τόννων γκρός 19.885.070, ἐνῷ δὲ τὸ 1914 τὰ 88.84 οἱ τοῦ Παγκοσμίου τοννᾶς κατηνάλισκον γαμάνθρακα καὶ μόλις 3.10 οἱ πετρέλαιον εἰς λέθητας σήμερον τὰ 50.15 οἱ μόνον χρηματοποιοῦν γαμάνθρακα, τὰ δὲ ἀπόλοις 49.85 οἱ πετρέλαιον. Ἐνῷ δηλαδὴ τὸ 1914 μία δύσκι ἡ χωρητικότης 43.860.000 τ. γκρός ἐχοντοποιεῖ τὸν γαμάνθρακα, σήμερον, ἡ χωρητικότης αὐτῆς περιωρίσθη εἰς 32.538.000 τ., παρὰ τὴν ἐν τῷ μεταξὺ ἐπελθοῦσαν σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ ὅγκου τῆς Παγκοσμίου ναυπηγίας.

Ως πρὸς τὰς διαφόρους κατηγορίας σκαφῶν, 1445 χωρητικότητος 8.896.438 τ. γκρός εἶναι δεξαμενοπλοία. Τὰ ἀλλεντικά ἀνέρχονται εἰς 1.104.960 τ., τα ρυμουλκά καὶ ναναγοσωστικά εἰς 333.622, τὰ eferries boats εἰς 230.482 τ., τὰ πλοία-συνεργεία τηλεγράφων εἰς 74.543 τ. καὶ βοηθητικά λιμένων πλ. εἰς 498.502 τ. γκρός. Ἐπομένως, ὑπάρχουν σήμερον σκάφη 11.311.000 τ. γκρός μὴ μετέχοντα εἰς ὑπερθαλασσίας μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐκπορευμάτων. Διὰ νὰ εὑρεθῇ ὅθεν τὸ ανενούσιον τοννᾶς, πρέπει πλὴν τῶν ἀνωτέρων, ν' ἀφαιρεθοῦν καὶ τὰ πλοία λιμνῶν, τὰ ξύλινα πλοῖα, τὰ σκάφη μεγέθους κάτω τὸν 4000 τ. γκρός καὶ τὰ ἔχοντα ὥλικαν 25 ἑτῶν καὶ ἄνω πλαΐα. Κατὰ ταῦτα η σημερινὴ δυναμική τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας εἰς ὕκειποντα πλοῖα, καταλληλα διὰ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων ὥλικας μηκοτέρες τῶν 25 ἑτῶν περιλαμβάνει μίαν χωρητικότητα 30.174.691 τ. γκρός, ἐπ τῆς ὅποιας η Μεγάλη Βρετανία, ἡγεμονεύουσα εἰς πλοῖα ταχικῶν γραμμῶν, κατέχει τὰ 36.12 οἱ.

Εἰς ἔτερος πίναξ τοῦ «Λόιδ Ρέτζιστερ» δεικνύει τὴν ἐπελθοῦσαν μεταβολὴν εἰς τὴν σύνθετον τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος κατὰ τὸ διάστημα τῶν τελευταίων 35 ἑτῶν. Οὕτω, τὸ 1901 ὑπέρχον ἀτμόπλοια τὸν γκρός 24.009.000 καὶ ιστορόφρος 6.923.000 τ. "Ἐκτοτε τὰ μὲν ἀτμόπλοια καὶ μότοροπλοῖς ηὔχηθησαν κατὰ 40.000.000 τ. γκρός, τὰ δὲ ιστορόφροι ἐμειώθησαν κατὰ 6.000.000 τόννους. Εἶναι ἐπίσης ἐνδιαφέρον νὰ γνωσθῇ, διὰ τῶν συσφρόνων πρόσδομον τῆς ναυπιλοίας εἰς μέσον ἀσφαλείας, παρατηρεῖται χαρακτηριστικὸς περιορισμός τοῦ ποσοτοῦ θαλασσίων ἀπολεσθεῖσης χωρητικότητος ἀτμόπλοιων καὶ μότοροπλοῖς ἡδη μόλις 0.53 οἱ ἔναντι μέσου ὅρου 1.17 οἱ τῆς προπολεμικῆς πενταετίας 1913—09.

"Οσον ἀφοῦ τέλος τὰς διαλύσεις, κατὰ τὴν περίοδον 1905—14 τὸ ἔλαχιστον ἔτησίων διαλύσεων ἡτο 87.737 τόννων γκρός καὶ τὸ μέγιστον 251.900 τόννων. Διαρκοῦντος τοῦ πολέμου καὶ μέχρι τοῦ 1920 αἱ διαλύσεις ἀνήρχονται μόλις εἰς 10.000 τ. ἔτησίως, τὸ 1921 δῆμος διελύθησαν 77.500 τόννοι, τὸ 1922 ἔτεροι 315.000 τ. καὶ τὸ 1923 ἔτεροι 963.000 τ. γκρός. "Ἐπειτα καὶ μετὰ μίαν προσωρινὴν ἀναστολήν, αἱ διαλύσεις ὀλονέντος δυογίκηνεν, ἔφθασαν εἰς τὸ φεγγό τὸν 2.413.189 τ. γκρός κατά τὸ 1933. Τὸ παρελθόν ἔτος διελύθησαν σκάφη 1.840.895 τόννων, μὲ τὸν αὐτὸν δὲ ωριμὸν συνεχίζονται αἱ διαλύσεις καὶ κατὰ τὸ τόχεον ἔτος.

## A. E. SHEPPARD

'Εξασφαλίζει εἰς τὸν κ. κ. 'Εφοπλιστὰς τὰς καλύτερας τιμάς διὰ τὴν φροτοεκφόρτωσιν καὶ όμοιληκησιν τῶν πλοίων των εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

'Οπόταν ἡ στοιβασία εἶναι ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν ναυλοσυμφώνου, εἰνέ συχνὰ ἀδύνατον νὰ κανονισθοῦν δροὶ ἐπωφελεῖς τοὺς διάδοχους.

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

## A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE

Τηλεγρ.: GUISPARD, London LONDON E.C. 3  
Τηλεφ.: ROYAL 8287

## Τὸ 6'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Συμφόνως πρὸς τὴν ἐσχάτως δημιουργεῖσαν τομηματικὴν τοῦ «Λόιδ Ρέτζιστερ», ἐτέλουν ὑπὸ ναυπηγῆσιν τὴν 30ην Ἰουνίου εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ἰολανδίαν ἀτμόπλοια καὶ μότοροπλοῖς 560.321 τ. γκρός, ἡ δὲ χωρητικότης αὐτῆς ἡτο μεγαλύτερα κατὰ 4506 τ. γκρός ἐν συγχρίσει πρὸς τὰς ναυπηγήσεις τοῦ α' 3ημονος, μικροτέρα δῆμος κατὰ 26.821 τ. γκρός ἔναντι τοῦ 6' 3ημονος τοῦ 1934. Εἰς τὰς λοιπὰς δῆμος κάρδας, πλὴν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, περὶ τῶν ναυπηγήσεων τῆς δῆμος δὲν ὑπάρχουν αὐθεντικαὶ πληροφορίαι, ἐτέλουν τὴν 30ην Ἰουνίου ὑπὸ κατασκεψὴν πλοῖα 722.210 τόννων γκρός, ἡ δὲ χωρητικότης αὐτῆς ἡτο 8.500 τ. ἐπὶ πλέον τοῦ α' 3ημονος καὶ ἀπετέλει τὸ ἀνώτατον σημειοθέν δῆμον ἀπὸ τοῦ 6' 3ημονος τοῦ 1932 καὶ ἐπενθεῖ. Τοῦ τὸν ἀνώτατον ναυπηγήσεων, εἴχε διακοπῆ ἡ ἐγγασία εἰς μὲν τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰολανδίαν ἐπὶ ἀτμόπλοιον 23.288 τόννων, εἰς δὲ τὰς λοιπὰς κάρδας ἐπὶ σκάφων 9745 τ., ἐπ τὸν δῆμον 1000 τ. ἀφεδρῶν ἀτμόπλοια καὶ 8745 τ. μότοροπλοῖς.

Κατὰ ταῦτα, τὸ σύνολον τῆς παγκοσμίου ναυπηγουμένης χωρητικότητος περιελάμβανε τὴν 30ην Ἰουνίου σκάφη 1.282.531 τ. γκρός, μὲ ποσοτὸν συμμετοχῆς 43.7 οἱ τῆς Ἀγγλικῆς καὶ Ἰολανδικῆς ναυπηγήσεως μηχανικίας καὶ 56.3 οἱ τῶν λοιπῶν κώρων, ἐνεφανίζει δὲ ἡ χωρητικότης αὐτῆς αὐξῆσην 13.000 τ. ἔναντι τῶν συνολικῶν ναυπηγήσεων τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ π. ἔτους. Κυριώτερα ναυπηγικαὶ κάρδας σημειοθέντα εἰς τὸν στατιστικὸν πάνακας τοῦ Λόιδ, προκειμένου διὰ τὰς ἐργασίας τοῦ 6' τριμήνου τ. ἔτ., η Γερμανία μὲ 75.446 τ., η Σουηδία μὲ 65.975 τ., καὶ η Δανία μὲ 65.753 τ. γκρός.

Νέα ναυπηγήσεις, διαφοροῦντος τοῦ 6' 3ημονος, ηχούσαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰολανδίαν διὰ πλοῖα 108.122 τ. γκρός, μὲ μείσους ἔναντι τοῦ α' 3ημονος κατὰ 36.264 τ., ἐνῷ αἱ καθελκήσεις περιελάσθον σκάφη 116.011 τ. καὶ ησαν ηὔχημένα κατὰ 9914 τ. γκρός, ἔναντι τῶν καθελκήσεων τοῦ α' 3ημονος. Εἰς τὰς λοιπὰς κάρδας, η τεθεῖσα ἐπὶ τῶν ναυπηγηγικῶν ἐσχάτων νέα ἐργασία ἔθισεν εἰς τὰς 279.311 τ. καὶ αἱ καθελκήσεις εἰς τὰς 296.974 τ., μὲ αὐξῆσην ἔναντι τοῦ α' 3ημονος, διὰ τοῦ ποσοῦ 102.030 τ., ὡς πρὸς μὲν τὰς νέας ναυπηγήσεως κατὰ 102.030 τ., ὡς πρὸς δὲ τὰς καθελκήσεις κατὰ 33.808 τ. γκρός.

Αἱ ταῦτα τὸν Κόσμον ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων, ἀτμοκινήτων δηζελοκινήτων ἀντεποστοπεύοντο μὲ 41 σκάφη 328.136 τ. γκρός ἐπ τὸν δῆμον ἔναντι τῶν ποσοῦν ἐναυπηγούντο εἰς τὴν Γερμανίαν 9 τ. γκρός 85.000, εἰς τὴν Ὀλλανδίαν 8 τόννων 55.740, εἰς τὴν Σουηδίαν 5 τόννων 42.900, εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰολανδίαν 5 τόννων 32.680, εἰς τὴν Ιαπωνίαν 3 τόννων 26.603, εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας 3 τόννων 24.511 καὶ 2 εἰς τὴν Δανίαν 18.800 τ. γκρός.

"Οπον ἀφοῦ τὰ συντήματα προσθεως, πλοῖα 243.996 τ. γκρός ἐπ τὸν ἓνταν 'Αγγλία καὶ Ἰολανδία ναυπηγουμένων, ησαν μότοροπλοῖς. Εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν λοιπῶν κώρων, τὸ μότοροπλοῖς ἀντεποστοπεύοντο μὲ σκάφη 297.293 τόννων γκρός. Ως πρὸς τὰ μεγέθη, 5 ἀτμόπλοια καὶ 8 μότοροπλοῖς ἔχουν χωρητικότητα 8000 ἔως 10.000 τ. ἔκαστον, 6 ἀτμόπλοια καὶ 2 μότοροπλοῖς ἔχουν χωρητικότητα ἀντερόπλοιων τῶν 20.000 τ. γκρός.

Αἱ ταῦτα τὸ 6' τριμήνονταν κατασκεψαθεῖσαν ναυτικά μηχαναῖ, ἐδείκνυντο συνολικὴν δύναμαν 1.270.000 ἵππων, ἐκ τῶν δῆμοιν αἱ μηχαναῖ Ντηζε, ησαν δυνάμεως 698.000 ἵππων, αἱ ἀτμομηχαναῖ 572.000 ἵππων. Εἰς τὰς τελευταίας ταῦτας περιλαμβάνονται καὶ 46 σειραὶ ἀτμοστροβίλων 423.000 ἵππων περιόδου, οὗτοις τοῖς αἱ πολινδρομηχαναῖ μηχαναῖ, σημειώνεναι μὲ δύναμιν 149.000 ἵππων μόνον, ἀντιποστοπεύονταν τὰ 11.8 οἱ τῆς συνολικῆς δυνάμεως τῶν μηχανῶν, αἵτινες κατεσκευάσθησαν ἀνὰ τὸν Κόσμον, διακονῦτος τοῦ 6' 3ημονος τῷ ἔτοις.

## Η παρωπλισμένη χωρητικότης

Συμφόνως πρὸς τὰ τελευταῖα στατιστικὰ δεδομένα, η παρωπλισμένη χωρητικότης τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας ἀνήσυχοτο τὴν 1ην Ἰουνίου εἰς 6.200.000 τ. γκρός, ἔναντι 7.273.000 τόννων τῆς 1ης Απριλίου τῷ. έ. 8.563.000 τ. τῆς 1ης Ἰουνίου π. ἔτους, 12.976.000 τ. τῆς Ἰουνίου 1933 καὶ 13.179.000 τ. τῆς 1ης Ἰουνίου 1932. Διὰ τὰς κυριωτέρας κάρδας, η Ναυτιλία τῶν δῆμοιν περιλαμβάνει δύναμαν ἀνωτέρας τοῦ 1.000.000 τόννων γκρός, η παρωπλισμένη χωρητικότης διὰ σκάφη ἄνω τὸν 100 τ. γκρός, δείκνυται ἀπὸ τὸν ἀπόλονθον πίνακα, μὲ τὴν χρονολογίαν τῆς στατιστικῆς

## W. KUNSTMANN, STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

## ΚΩΔΙΚΕΣ

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

δι' έξαστην ναυτιλίαν, τὴν δύναμιν τῆς χωρητικότητα καὶ τὸ ποσοστὸν ἀργίας, ἔναντι τῆς δυνάμεως τῆς:

ΧΩΡΑΙ	'Ολική δύναμις	'Αργία	Ποσοστὸν ὁ
Μεγ. Βρετανία 1 Ιουλίου	T. 17.630.000	τ. 984.150	5½
'Ην. Πολ. (ιδιώται) 1 Απριλίου	> 9.244.000	> 2.395.000	26
Γαλλία 1 Ιουλίου	> 4.073.000	> 16.000	½
Νορβηγία >	> 3.980.000	> 264.000	7
Γερμανία 1 Ιανουαρίου	> 3.419.000	> 312.000	9
Γαλλία 1 Ιουνίου	> 3.048.000	> 428.000	14
Ιταλία >	> 2.875.000	> 208.000	7
Όλλανδια >	> 2.287.000	> 350.000	15
Σουηδία >	> 1.597.000	> 185.000	11½
Έλλ. Φεβρουαρίου	> 1.507.000	> 185.000	12
Δανία 1 Ιουλίου	> 1.128.000	> 18.000	2
Λοιπά χώρα	> 9.740.000	> 487.000	5

Μειώσιν τῆς πλαισιωμένης χωρητικότητός των παρουσιάζουν κρίσις ἡ Μεγ. Βρετανία κατὰ 2 οἱ περιπτώσεις, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι κατὰ 2 οἱ ἔναντι τῆς 1ης Ιανουαρίου, ἡ Ιταλία 2 οἱ ἔναντι τῆς 'Απριλίου, ἡ 'Όλλανδια 3 οἱ ἔναντι τῆς 1ης Μαΐου καὶ ἡ Δανία 3 οἱ ἔναντι τῆς 1ης 'Απριλίου, ἐνῷ η Γαλλία παρουσιάζει αὐξησην 1 οἱ ἔναντι τῆς 15ης 'Απριλίου. Αἱ μειώσεις ἀποδίδονται, κρίσις, εἰς τὰς ἀθλόδιας διαλύσεις τῆς παλαιᾶς χωρητικότητος, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ εἰς τὴν ἐξάντλησην ἀρκετῶν σαρῶν πρὸς ἔργασίαν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀφορᾷ, ίδια, τὰς ναυτιλίας τῶν Βρετανῶν, λόγῳ τῆς ἐπαναλήψεως τῆς ναυπολοίας εἰς τὰς ἐπερθούσιος μετάσεις μετά τὴν τῆξιν τῶν πάγων.

### Ἡ σύμβασις περὶ ὄριου εύδυνης πλοιοκτήτου

Εἰς τὴν Βούλην τῶν Λόρδων κατετέθη πρὸ τίνων ἴμερῶν Νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιον προβλέπεται ἡ κύρωσις τῆς διεθνῆς συμβάσεως περὶ δρίσιον εὐθύνης τῶν ἐφοπλιστῶν ἐν περιπτώσεις θαλασσίου ἀτεχνήματος, ἥτις κατητοίσθη ἐπὶ τῆς Διασκέψεως τῶν Βρετανῶν τὸ 1924. Προκειται περὶ μᾶς ἀξιούλογου καὶ ποινετοῦ προσπαθείας πρὸς ἐναμόδιον τῶν ἑνιαταμένων εἰς τὰς Νομοθεσίες τῶν ναυτικῶν χωρῶν σημαντικῶν διαφορῶν, τῶν σχετιζομένων πρὸς τὸ δρίσιον εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν καὶ πρὸς τὰς ναυτιλίας ἑτοίμας καὶ δικαιώματα τῆς πλοιοκτησίας. Παρετηρεῖτο, διὰ ὁ καταμερισμὸς τῶν εὐθυνῶν μᾶς θαλασσίας περιπτείας καὶ ὁ συναρπῆς πρὸς αὐτὴν διαπλανούμενος τῶν ἀπατησον ἀποζημόσεως, προσέκοπτον εἰς δισχερείας καὶ ἀπήτους ἐξαντλητικὴν διαδικασίαν, λόγῳ τῆς ἐκστασοῦ διαφόρου νομοθεσίας, συνέβαινε δὲ μάλιστα καὶ κάποτε νὰ σημειώνηται σταγνωμοτικά πλεονεκτήματα ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν ώριμενῶν χωρῶν, εἰς τὰς ὅποιας ἐφημοζόντο μέτρα περιωρισμένων εὐθύνην. Η σύμβασις αὕτη προεκάλεσε πολλὰς ἐπιφυλάξεις καὶ ἀντιδράσεις, κυριωτέρᾳ τῶν δοτοῦντο ἥτο, ὅτι διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀπήτειτο Νομοθετικῆς κνώσους ἐν μέρον τῆς πλειονότητος τοῦλάχιστον, ἀν μὴ καὶ τὰς διάτοιχας τῶν Ναυτικῶν χωρῶν. Πρόγνωτο δέ, εἰς τὸ διάστημα τῆς διαφρεσίας ἐνδεκατείας κατωρθώθη νὰ τὴν ἐπικυρώσουν ἔνδεκα χώρα, τὸ Βέλγιον, ἡ Βραζιλία, Δανία, Γαλλία, Ισπανία, Φινλανδία, Ουγγαρία, Ιταλία, Πορτογαλία, Νορβηγία καὶ Σουηδία. Λί λοιπά χώρα εδείκνυντο διστατικά, ἀναμένοντα τὰς στάσις τῆς Βρετανικῆς κυβερνήσεως, ἡ δοπιά διὰ τοῦ ἡδη κατατεθέντος Νομοσχέδιον, ἐκδηλώνει ἐμπράκτως τὴν ἐμπιναίαν νὰ τὴν ἐπικυρώσῃ.

Αἱ πρῶται συζητήσεις διὰ τὴν ἀναγκαιότητα τῆς συμβάσεως ταύτης χρονολογοῦνται ἀπὸ τεσσαράκοντα ἔτον, ὅποτε ἡ Διεθνῆς Ναυτική Διάσηψης, ἀπασχολήθεισα μὲ τὴν περὶ συγχρούσεων Νομοθεσίαν, ἐστρεψεν εὐθύνης ἀμέσως τὴν προσοχὴν τῆς εἰς τὸ δρίσιον εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν. Ή ἀρχικὴ περὶ συγχρούσεων σύμβασις συνεπληρώθη τὸ 1910, οἱ δὲ συγχρασθέντες Βρεταννοί εφοπλισταὶ ἐπέμειναν τότε καὶ εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ δρίσιον εὐθύνης. Πρόγιατι, τὸ 1913 διετυπώθησαν αἱ γενικαὶ γραμματαὶ τοῦ σχεδίου, ἀλλ' ἡ ἐπασχολούμενη πολεμικὴ διατάξεις ἐμπατίωσε κάπει περιτερών συνεννόησην. Τὸ 1912 ἡ προσπάθεια ἐπανελήφθη αἱ γενικαὶ συμβάσεις περὶ περιορισμοῦ εὐθύνης καὶ περὶ ναυτικῶν ἵποτην παρατητικῶν καὶ δικαιωμάτων

ιδιοκτησίας. Τὸ ἡδη κατατεθέν εἰς τὴν Βούλην τῶν Λόρδων Νομοσχέδιον είναι σύντομον καὶ συνοδεύεται ἀπὸ τὸ δριστικὸν κείμενον τῆς ἐπίκυρης συμβάσεως. Μέχρι τοῦτο ἡ Βρεταννικὴ Νομοθεσία περιώριζε τὴν εὐθύνην τῶν πλοιοκτητῶν εἰς ἀποζημίωσιν 8 λίρῶν κατὰ τόννον, ἀσχέτως πρὸς τὴν πραγματικὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου καὶ εἰς 15 λίρας εἰς περιπτώσεις ἀπολείας ἡ τραυματισμοῦ προσόπου. 'Αντιθέτως, εἰς τὰς λοιπὰς Ἐδραιπατικὰς χώρας ἡ εὐθύνη ἐβασίζετο ἐπὶ τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, συμπεριλαμβανομένου τοῦ ἐκκρεμοῦντος ναύλου καὶ λαμβανομένου ἵποτην τῶν ζημιῶν θαλάσσης, οὗτως διπλάς, περὶ περιπτώσεις ἀπολείας τοῦ πλοίου ἡ ἐχακαταλείφεται τού, οἱ ἔχοντες ἀπατήσεις ὡδόλιος ἴγανοποιούντο.

Ἡ διὰ τῆς συμβάσεως προβλέπομένη ὁμοιόμορφος διεθνῆς δάσος περιορίζει τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτητοῦ εἰς ποσὸν ἰσον πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, τῶν ναύλων κατέλ., χωρὶς δύος τὸ ποσὸν αὐτὸν νὰ δύναται νὰ περιβαίνῃ τὰς 8 λίρας κατὰ τόννον. 'Ο ναύλος ὑπὲρ ἀπολογίζεται μὲ δάσον 10 οἱ ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν τῆξιν τοῦ ταξιδίου, ὅταν δὲ ἐπὶ τῆς συγχρούσεως προκληθῇ θάνατος ἡ τραυματισμὸς προσόπου, ὁ ἐπολιστής ὑπὲρ εἰναιενόντος προσέλεπομένου βασικοῦ δρίσιον εὐθύνης.

Ο 'Αγγλικὸς ναυτικός Τύπος ἐπιφροτεῖ ὁμοιόμως τὴν κατάθεσιν τοῦ Νομοσχέδιου — ἡ φήμισις τοῦ ὄποιον, πάντως, δὲν ἀναμένεται κατὰ τὴν παρούσαν σύνοδον τῆς Βούλης τῶν Λόρδων — καὶ ἐκφράζει τὴν ἀποδίκιαν τῶν διατι μετὰ τῆς συμβάσεως περὶ δρίσιον εὐθύνης δὲν συνεχονίσθη καὶ ἡ ἐπικύρωση τῆς συμβάσεως περὶ ναυτικῶν ἵποτην παρατητικῶν, ἥτις ἀποτελεῖ ἀπαφάτητον συμπλήρωμα τῆς πρώτης.

### Νορβηγία

Ο πληθωρισμὸς τῶν δεξαμενοπλοίων

Εἰς τὴν συνέλευσαν πρὸ τίνων ἴμερῶν συνεπληρώθησαν τῶν Νορβεργῶν ιδιοκτητῶν τάκερος, τῶν μετεχόντων εἰς τὸ διεθνὲς 'επούλω, ἐξετέθησαν ἵποτη τοῦ προέδρου κ. D. Paust αἱ Νορβηγικαὶ ἀντιλήψεις ἔναντι τοῦ δρίσιον τῆς συγχρούσεως τούτου τῶν δεξαμενοπλοίων. Διὰ τὸ α' δημον., τὸ λῆξαν τὴν 31ην Μαΐου, ἀνήλθε τὸ μέρισμα εἰς 3) — μηνιαίως κατὰ τόννον γχρός διὰ τὸ δημενοκίνητα τάκερος, τὸ δὲ διαβέσμον κεφάλων διὰ τὴν ἀμοδὴν τῶν ιδιοκτητῶν παραπλασμένου τονυάς ἀπελογίζετο γάρω τὸν 400 ἔως 450 κιλ. Καβ. ἡν στιγμὴν ἐμελετάτο τὸ σχέδιον «Schierwartz», εἰπεν δ. Paust, ἀντελαμβανομένου διοι., ὅτι ἡ διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος ἔψεισι τῶν ναύλων ὑπὲρ ἐνεθάρφουν τὰς νέας ναυπηγήσεις. Κατέστη τότε ἀδύνατον νὰ παρεντεθῇ εἰς τὸ ιδρυτικὸν Καταστήμα τοῦ 'επούλω διάταξις ἀπαγορεύοντα εἰς τοὺς μετέχοντας ἐφοπλιστὰς

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ  
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ  
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

## ΑΝΩΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΓΙΟΥ  
ΘΟΡΙΚΟΥ  
ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ  
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I.A. KOPKOΔΕΙΛΟΣ & YIOI  
ΕΤΑΙΡΙΑ

νά έπιδοθούν είς νέας ναυτηγήσεις, ήλπιζετο ότι οι πλοικτήται, άναγνωρίζοντες μόνο τον την έννα προκειμένῳ άνάγκην, θα άπειρεν γον έπιμελῶς νά έπιτείνουν τὸν πληθωρισμὸν τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὸν νέον κατασκευόν.

Η ἐλπὶς αὕτη δυστεχῶς δὲν ἐπομαγιαποιήθη καὶ κατὰ τοὺς τελευταῖς πρὸ τῆς συμπλήξεως τοῦ «πούλη» μῆνας οἱ Νοσθηγοὶ ἐφοπλισταὶ παρήγγειλαν 24 τάνκερς ὀλικῆς χωρητικότητος 320.000 τ. φορτίου. Τὸ πλείστον τῶν σκαφῶν ἀπὸν δὲν πρόσειται νά ἔξειρη ἔργασίαν, εἶμι εἰς βάρος τῆς χωρητικότητος, ποὺ συνιείσερεν εἰς τὴν σύστασιν τοῦ «πούλη». Η παγκόσμιος ἐξ ἄλλον κατανάλωσις καρβίμων ἐλαῖων βαίνει αὐξανομένη βραδέως ἀπὸ ἑτοῖς εἰς ἕπτος, ἐνῷ αἱ ἑταῖραι παραγωγῆς καθιώρισαν μεταξὺ τῶν στενῶν συνεργασίαν, ὡς πρὸς τὴν χρηματοποίησιν τῶν ἰδίων ἀρτῶν πλοίων καὶ τὴν ἐπιτάχυνσιν τοῦ χρόνου τῶν ταξιδίων τον. Άι αὐταὶ ἑταῖραι ἐπίσης αὐξάνουν συνεργάτης τοὺς στόλους τον, εἰς τοῦπον ὥστε ἡ ζητησίς σκαφῶν ἀνηκόντων εἰς ἴδιωτας ἐφοπλιστὰς νά διατηρητῶν εἰς τὸ ἴδιον μὲ τὸ παρελθόν ἔτος ἐπιπέδον. Η ἔκκινησις ἐπομένους τῶν νεοναυτηγήσων τάνκερς θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αἴσησιν τὸν παρολίσμον τῶν σκαφῶν τῶν μετεχόντων εἰς τὴν δίναμον τοῦ «πούλη» καὶ τὴν ἀνάλογον μείωσιν τῆς προβολεμένης δι᾽ αὐτὰ ἀμοιδῆς.

Δὲν είνε οὔτε έκπληκτον, ἐτόνισεν δὲ κ. Paust, ἐάν ἐγέιρονται διαμαρτυρίαι καὶ ἀν ἐπιδιώκεται ἡ διάλυσις τοῦ «πούλη» τῶν τάνκερων. Θὰ τεῦθι στέγμα εἰς τὴν τεχνητὴν τῶν ναυλῶν ἀνατίμησην, ἐν τῆς δοϊκαὶς καὶ προϊλθον, κυρίων, ἀνά νέα ναυτηγήσεις. Τὸ «πούλη» ὑπῆρχεν εὐεργετικὸν διὰ τὸν ἐνδιαφερομένους πλοιοπλοίτας. 'Ανεν αὐτῷ τὸ 1934 θὰ ἔχει μὲ ζημίας, ἡ δὲ ἀνάγκη τῆς διατηρησίσεως τον ἀναγνωρίζεται γενικῶς παρ' ὅλων. Είνε πιθανὸν ἀκόμη νά ζητηθῇ ἡ αἴσησις τῶν συνεισφορῶν, ὡστε καὶ οἱ ναῦλοι ν' ἀνατιμηθοῦν ἀναλόγως. Τοῦτο δικαῖος, ὅπο τὴν παρούσαν κατάστασιν θεωρεῖται ἀδύνατον, η δὲ διοίκησις τοῦ «πούλη» ἀπέρριψε σχετικὴν πρότασιν, διότι η τυχὸν ἀποδοχὴ της θὰ ἐνθάρρουν ἔτες περισσότερον τὴν τάσιν πρὸς νέας ναυτηγήσεις.

Τελευτῶν δὲ κ. Paust ἐτόνισεν, ὅτι ἀν αἱ παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων ἐπὸ τῶν Νοσθηγῶν ἐφοπλιστῶν ἥμελον συνεχισθῆ, θὰ ἡτο ὑποχρεομένης νά παρατηθῇ τῆς προεδρείας τοῦ Νοσθηγοῦ τιμῆματος τοῦ «πούλη» καὶ νά ἐνεργήσῃ δραστηρίως διὰ τὴν ταχείαν τοῦ διεθνοῦς τούτου δραγμού διάλυσιν.

## Ολλανδία

Τὰ ύπερ τῆς Ναυτιλίας μέτρα

Κατόπιν τῶν ἐπιρρίσεων ποὺ ἡκουόθισαν εἰς τὴν 'Ολλανδικὴν Γερμανούς περὶ τῆς ἀνεπαρκείας τῶν προτεινομένων μέτρων διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας, ή Κυβερνησίς τῆς Χάγης ἐπεχρόθη νά διευσηνίσῃ, ὅτι τὸ Νομοσχέδιον περὶ παροχῆς ἀπόκον δανείων εἰς τὴν ἑπερούποντιν ναυτιλίαν ἀποτελεῖ τὴν πρότην ἐκδήλωσιν τῆς κρατικῆς ἀριστογῆς καὶ ὅτι πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἑτοῖς βασίμων ἐλπίζεται νά τεθοῦν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν δύο βούλων τὰ δριστικά ὑπὲρ τῆς ἔθν-

κῆς ναυτιλίας μέτρα. Οἱ συνδραμοί, τοὺς ὅποιους ἔχει ὑπὲρ σημειώσεις, προτείνειν ἡ Κυβερνησίς στρέφονται πέριξ μᾶς κλίμακος ἐπιχορηγήσων, διαστιζόμενης ἐπὶ τὸν μεγέθους τῶν ἐνισχεῖσθαι σκαφῶν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων μέχρι τῶν 2200 φορινίων κατὰ μῆνα διὰ τὰ φορτηγὰ καὶ 5700 φορινίων διὰ τὰ ἐπιβατηγά τὰ ἔχοντα χωρητικότητα μέχρις 8000 τ. γροθός.

Ἀναφορικῶς πρὸς τὰ δάνεια, θὰ παρέχονται ταῦτα κατόπιν αἰτίσεως τῆς ἐνδιαφερομένης ἑταῖρας, ἐκάστη δὲ περίπτωσις θὰ γίνεται ἀντικείμενον ἰδιαίτερας ἐρεύνης, ὡς πρὸς τὴν πρακτικὴν αἴτιον ἀξίαν. Διὰ τὴν χορήγησιν τῶν δανείων προϊνοτίθεται ὅπως ἀπαραίτητος τὰ ἐπελκουμένα ταξίδια ἔχοντα σχαράκτην 'Εθνικῆς ὁμέλειας καὶ διὰ αἱ αἰτίσσαις ναυτικαὶ ἑταῖραι θὰ εὐθίσκονται εἰς οἰκονομικὴν θέσιν ἐπιτρέπονταν εἰς τὴν ζητησίαν τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεων. 'Ο 'Ολλανδικὴ συνέργησις, τελόθισα εἰς στενὴν ἐπαφὴν μὲ τὰς ἑταῖρας τοῦ 'Αυστρεπταματαὶ, αἵτινες διατηροῦν τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τοὺς Νοτιαμερικανούς λιμένας, ἐπιδιώκει τὴν σύναψην σημερινίας διὰ τὴν ἔξαστατην ἵπαντες ὑπερσειών τῆς 'Ολλανδικῆς σημαίας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην. Ή πρὸς τὴν κίνησιν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, φαίνεται αἴτια ταῦτα τι εἰδούσον, αἱ δὲ διαπογματεύσεις μεταξὺ Κυβερνησίων καὶ 'Holland-American Line' διὰ τὴν ἐπὸ τῆς τελευταῖς ναυτιληγησιν ἐνὸς ἀδελφοῦ ὑπεροχειανίου πρὸς τὸ «Statendam», συνεχίζονται, μὲ ἐλπίδας εὐνοϊκοῦ τερματισμοῦ. Αναφέρεται τέλος, ὅτι η 'Ολλανδικὴ συνέργησις είνε διατεθεμένη νά καταστίσῃ καὶ Νομοσχέδιον, προβλέπον τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσην τῶν ναυαγοσωστικῶν καὶ φυμούκων πρὸς τόνοσιν τῶν ὑπεροπτικῶν φυμούλησησεων.

## Παλαιστίνη

Η δαλασσία τῶν Έβραιών ἐπίδοσις

Η φαρδαία ἀνάπτυξις τῆς Παλαιστίνης, ὁφειλομένη, κυριώτατα, εἰς τὴν δραστηριότητα καὶ τὸ ἐπέριο αἴτιον ἐνδιαφέρον τοῦ Διεθνοῦ Ιουδαισμοῦ, ἔσχεν, ὡς γνωστόν, ἀμεσον τὴν εἰνεργειακήν της ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας καὶ ζητησίας τῆς Γάμφας καὶ τῆς Χάτφας. Οἱ δύο αὐτοὶ λιμένες, λησμονημένοι καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλὰ καὶ μεταπολεμώσις ἀπόμη, βλέπον, ηδη, ὀσμημένα αἰγάλαιονέντα σημαντικῶς τὴν κίνησιν τον. Έκαπομένηα δηλαδικά ποιούντων προσφέρονται εἰς τὰς προσωπιαῖς τον, μεγάλα δ' ἄρα ἐπέριο ποσότητες ἐσπεριδοειδῶν φορτώντων εἰς αὐτῶν, προσφέρονται δι' ὅλοκληρον τὴν Εὐρώπην.

Η σημειωθείσα ἀποδούσκητος αἴτιη ἑταῖρης τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, ὁμοία τῇ δούλως δὲν είχον γνωστοί μέχρι τοῦδε οἱ δύο κυριώτεροι λιμένες τῆς Παλαιστίνης, δηλη ητο δυνατόν, εἰμι νά ἐφεκτώσῃ τὴν προσοχὴν ὅλων τῶν ξένων ἑταῖρων, ἐπ τῶν δούλων ἑταῖρων, ἐπ τῶν δούλων ἑταῖρων, μὲν ἐπόντων τὰς ἔηδη ἐπαρχούσας γραμμὰς τον, καὶ διατηροῦν πλήρες δίκτυον, σινδέον την Παλαιστίνη μὲ τὴν Αἴγυπτον, τὴν Σερίαν, τὴν Κύπρον, τὴν Ρομανίαν καὶ τὴν Βορειοπετυκήν Εὐρώπην.

Ο ξένος ναυτικὸς Τύπος μετ' εὐημενῶν σχολίων ἀνήγγειλε τελευταῖς τὴν ἔναρξην τῆς προσφέτως ιδρυθείσης νέας τακτικῆς γραμμῆς ἐξ Γδυνίας, Δάστονγκ, 'Λιβέρσος πρὸς τὴν 'Allexandrija Steamship Co' σὲ συνεργασία μὲ τὴν «Poland Palestine Levant Line». Τὸ πρῶτον ἀπ' τὸ «Songdal» ἔφθασεν, ηδη, εἰς Παλαιστίνην μὲ πλήρες φορτίον, τὸ δεύτερον «Listo» εὐθίσκεται ἐν πλῷ καὶ τὸ τρίτον «Julianus» φορτόνει, ηδη, εἰς Βαλτικήν.

Ίδονθείσα μόλις πρὸ τοῦ παρὸν τὸ γνωστοῦ εἰς τὸν γνωστοῦς μας κύπλους Οίζουν 'Αλλανόφ της Θεσσαλονίκης, ή «Jewish Steamship Company» κατέρθισεν, ἐπτὸς ἐλαχίστους χρονικοῦ διαστήματος, νά κατατήσῃ τὴν σηματίσθεαν καὶ νά ἔξαστατησῃ τὴν προτίμησιν, τόσον τὸν φορτοτῶν τὸν Κόντινεντ, δοσιν καὶ τὸν παραληπτὸν τῆς Παλαιστίνης, ἐξηπητούμενον παρὰ τὸν ὑποκαταστήματος τοῦ Οίζουν. Συνεργαζομένη δ' ἄφ' ἐτέρον μὲ σοβαροὺς Έβραιοὺς κεφαλαιούχους τῆς Παλαιστίνης

## Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙ

Έβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

**"NORDENFJELDSKE,"**

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

Πληροφορία: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. σρο. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

**"ΕΛΛΑΣ,"**

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ·ΕΚΔΡΟΜΑΙ·ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

καὶ τὸν ἐν διασπορᾷ 'Ιουδαϊσμοῦ, ἡ ἐν λόγῳ ἑταῖρίᾳ, μελετᾷ, ἥδη, τὸν πλουτισμὸν τῶν πλωτῶν μέσων της, διὰ τῆς ἀγορᾶς ἀτμοπλοίων συγχρονισμένον πλήρως πρὸς τὰ τελευταῖα τεχνικὰ δεδομένα.

'Απλὴ πράγματι, ἀπαριθμήσις τῶν γραμμῶν, αἵτινες συντηροῦνται ἐπὸ τὸν 'Εβραικὸν Ἀτμοπλοίον 'Ἐταριδὸν θὰ ἤρξεται νὰ καταδεῖῃ τὴν παρ' αὐτῶν καταβαλλούμενην προσπάθειαν. 'Η γραμμὴ τῆς Τεργεστῆς — Χάϊφας τῆς «Palestine Shipping Co Ltd», ἔκτελεται ὑπὸ τοῦ πολιτελεστάτου θαλαμηγοῦ «Τέλ—Άΐ�» (10.000 τόννοι), τῆς Κονστάντζας — Ισταμπούλ — Ρόδου — Χάϊφας — Γιάφας — Ἀλεξανδρείας ἔχεται προτηρετικὰ ἀπὸ δύο μικτὰ φορτηγά τῆς «Palestine Maritime Lloyd», τῆς Αλγύπτου — Παλαιστίνης — Συρίας — 'Ελλάδος — Μ. Θαλάσσης — Δορνάβεως διαθέτει δύο ἄλλα τῆς «Atid Navigation Company», ἡ μικρὰ ἀπτοπλοϊκὴ γραμμὴ τῆς «Orient Shipping Co» καὶ, τέλος, ἡ μεγαλύτερά τῶν γραμμῶν αὐτῶν (3.800 μῆλα) τῆς 'Jewish' steamship Cy' ἀποτελοῦν τοὺς καρποὺς τῆς νέας τάστης 'Εβραικῆς ἐπαδρούσεως.

Αἱ ξέναι ἑταῖραι, παραπολούμονται μὲν ζηλότερον βλέμμα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Εβραικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν σταθεραῖς ἐπανορθώσεις τῆς εἰς γραμμὰς δότηνται ἵντλουν κατὰ τὸ παρελθόν μονοπλοίακος τὴν ἀφθονον ἐφαγασίαν των, καταβάλλουν κάθε προσπάθειαν διὰ ν' ἀνακόψουν τὴν περιπτερούσαν ἔξαλλειν τῆς, βλακτικήν τῶν ίδιων αὐτῶν συμφεύγονταν.

Οἱ ἐμπορικοὶ κύριοι εἴς ἄλλου τῆς Παλαιστίνης παραπολούμονται μετὰ συμπαθείας καὶ ἐνισχύονται θετικῶς τὴν στροφήν ταύτην τῶν 'Εβραιον πρὸς τὴν θάλασσαν, τὸ δὲ 'Εμποριον 'Επιμελήτηρον τῆς Χάϊφας συνέστησεν, τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἀνεγράφαμεν, εἰδίκον παρ' αὐτῷ ναυτικὸν τμῆμα, διὰ ν' ἔξασφαλισῃ τὴν ἐποπτήριξην τῆς ἐθνικῆς τῶν 'Εβραιον ναυτιλίας ἀπὸ μέρους τοῦ 'Ιουδαϊκοῦ στοιχείου.

### Αἱ ἔξαγωγαι· νωπῶν ὄπωρων

'Ωρισμένα Μεσογειακά χώραι ἀποτελοῦν τὰ σπουδωτέρα τὸν ἀντικείμενον τῆς γραμμῆς, δότηνται ἵντλουν κατὰ τὸ παρελθόν μονοπλοίακος τὴν ἀφθονον ἐφαγασίαν των, καταβάλλουν κάθε προσπάθειαν διὰ ν' ἀνακόψουν τὴν περιπτερούσαν ἔξαλλειν τῆς, βλακτικήν τῶν ίδιων αὐτῶν συμφεύγονταν.

'Αναφέρεται ἀδέλη εἰς τὴν ίδιαν ἔκθεσιν, διὰ σημαντικὸς ἀριθμὸς κανονιγῶν πλοίων — ψυγείων ἀποχοίλημή τὸ πρότον κατὰ τὴν ἐφετεῖνην περίοδον διὰ τὰς ἐκ Παλαιστίνης φορτώσεις, αἵτινες δῆμος ἔχαρακτηρίζονται ἀπὸ φυδίμων βραδύτητος. 'Ωφεῖλετο τοῦτο εἰς σφάλμα τῶν φορτωτῶν, οἵτινες, λόγῳ τοῦ μεταξύ τῶν ἀνταγωνισμοῦ, δὲν ἀπέδισκαν τὴν δέουσαν προσοχὴν εἰς τὰ παρ' αὐτῶν χρησμοποιούμενα σκάφη καὶ συνέβαλον οὕτω εἰς τὴν διατήρησην ἐν τῇ ἐποχεσίᾳ ἀρχετόνων πλατῶν καὶ ἀκαταλήλων πλοίων, ἀτίνα ἔπειτε νὰ είχον διαλύθη πρὸ πολλοῦ. 'Η τεραστία ἐξ ἄλλου ἀνάπτυξης τῶν ἐποδειῶν τῆς Παλαιστίνης προσέρχονται εἰς διασχερίες ἀποθηκέυσεως εἰς τὸν λιμένας Χάϊφας καὶ Γιάφας, εἰς τρόπον δύστε μελλοντικῶς παρίσταται ἀνάγκη διὰ τὴν ὀμαλοτέρων διοχετεύσεων τῶν φορτίων νὰ διατίθενται δῆμον συγχρονισμένα πλοία ψυγεία, ἀλλὰ καὶ ἐπαρκεῖς χώραι καταλλήλων λιμενατοθηκῶν.

### Σοβιετική Ρωσία

#### Ἡ παραγωγὴ γαιανδράκων

Τὸ παρελθόν ἔτος ἴντηρεται ικανοποιητικὸν διὰ τὴν Ρωσοσκὴν βιομηχανίαν τῶν γαιάνθρακος, διότι—δῆμος ἀναφέρεται Σοβιετικῆς πηγῆς πλησ-

φορία — πρώτην φοράν, ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν, δῆμον ἐπραγματοποιήθησαν ἀλλὰ προβλέψεις διὰ τὴν παραγωγὴν, ἀλλὰ καὶ ἐπερθῆται αὐτὴ τὴν τοῦ 1933 κατὰ ποσοστὸν 23 ο). 'Η ἀνθρακοφόρος περιοχὴ τοῦ Ντόν, μονον, εἰσέφερεν εἰς τὴν παραγωγὴν 60 ἔκατον, τόννους, δῆμος ἀριθμὸς αὐτὸς εἶναι ἀνότερος τῆς προπολεμικῆς παραγωγῆς δόλοπλήρου τῆς Ρωσίας. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐπιδιώκεται νὰ καλύψῃ ἡ Σοβιετικὴ ἀνθρακοβιομηχανία παραγωγὴν 112,2 ἔκατον, τ. μὲ συμμετοχὴν τοῦ μὲν λεσανοπεδίου τοῦ Ντόν 68 ἔκατον τόννους, ἥποι 8 ἔκατον, τ. ἐπὶ πλέον τῆς περιστονῆς, τῶν δὲ ἐποικοπόλεων περιοχῶν 44,2 ἔκατ., τόννους. Τούς τελευταῖοντας ἐν τούτοις μῆνας τὸ σχέδιον δὲν δόλοπληρώθη, ἀντὶ δὲ νὰ ἐπερθῇ τὰ ἀντίστοιχα ποσά τοῦ π. ἔτ. κατὰ 18,5 ο), ἐσημείωσε κατὰ τὸ α' διημένον μίαν περιόδον 12 ο) μόνον.

'Αποδίδεται τοῦτο εἰς τὴν ἀνεπαρκῆ δογάνωσιν τῶν τεχνικῶν μέσων τῆς ἀνορθεύσεως, εἰς τὴν περιωρισμένην χρησιμοποίησιν τῆς παραγωγικῆς ίκανότητος τῶν νέων δοφίσεων, εἰς τὰς συνχρόνες ζημίας τῶν πηγανημάτων, λόγῳ τῆς μειονεκτικότητος τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος καὶ εἰς διαφόρους ἄλλας αἵτιας δευτερευόντος σημασίας. Κατὰ τὸν 'Επιτρόπον τῆς βαρείας βιομηχανίας σ. 'Οργανώνταις πρέπει νὰ ἐπιδιωχθοῦν ώμοισμένηα βελτιώσεις εἰς τὰ δοφίσεια, δύον καὶ εἰς τὰς τάξεις τῶν μεταλλωρύχων, ώστε νὰ προωθηθῇ μελλοντικῶς ἡ βιομηχανία αὖτη καὶ γ' ἀνταποκρίνεται πληρέστερον εἰς τὰς ἔξαστοτε προβλέψεις τῶν σχεδίων.

### Τουρκία

#### Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων(Κων)λεως

Διαφορούντος τοῦ 'Ιουνίου διῆλθον ἐκ Κον(Κων)πόλεως 675 ἐν δῷρο ἀτμάλιοια καὶ μόδοριτες, 1.290.745 τόννον νέτ., ἐκ τῶν πόσιων τὰ 345 τ. νέτ 677.078 προσήχοντο ἐκ Δαρδανελλίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 330 τ. νέτ 613.667 ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινοπόλεως προσηγγίσαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 179 μόνον πλοία, τὰ δὲ λοιπά 496 διῆλθον ἐξειδεῖν τράνατο. 'Η ἀνότερη κίνησις κατανέμεται εἰς 20 σημαίας, ἐκ τῶν πόσιων αἱ δέκα πρώτα κατὰ σειράν, αἱ συγκεντρώνουσαι τὴν μεγαλυτέραν συμμετοχὴν είναι αἱ ἀπόλουσι:

Σημαία	Πλοία	Τ. νέτ	Σημαία	Πλοία	Τ. νέτ
'Ελληνικὴ	178	244.011	Σοβιετικὴ	43	87.589
Αγγλικὴ	102	236.024	Ρουμανικὴ	33	66.109
Ιταλικὴ	92	201.370	Γαλλικὴ	17	52.166
Τουρκικὴ	89	110.005	'Ολλανδικὴ	18	43.385
Νορβηγικὴ	26	87.639	Γερμανικὴ	27	37.925

'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ναυτιλίακην κίνησιν τοῦ Μαΐου, ἡ 'Ελληνικὴ σημαία ἤλθε πρώτη κατὰ σειράν μὲ αὔξησιν κατὰ 17 σκάφη παλ 15.834 τ. νέτ. Αὔξησιν ἔπειται ἐσημείωσαν ἡ Γαλλικὴ σημαία κατὰ 2 πλοία καὶ 5146 τ., ἡ Βουλγαρικὴ κατὰ 2 πλοία καὶ 842 τ. καὶ ἡ Ρουμανικὴ μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν πλοίων, ἀλλὰ κατὰ 5358 τ. ἐπὶ πλέον. 'Η Γερμανικὴ σημαία, με αὔξησιν ἐνὸς σκάφους, ἔπειστη μείωσιν τῆς χωρητικότητος κατὰ 26.989 τ. νέτ.

'Τὴν μεγαλυτέραν ἔναντι τοῦ Μαΐου μείωσιν παρονοίασεν ἡ Ιταλικὴ σημαία, τῆς ὁποίας ὁ ἀριθμὸς τῶν διελθόντων πλοίων ἦτο μεριστέρεος κατὰ 40 σκάφη καὶ 105.468 τ. νέτ. 'Οφεῖλεται τοῦτο, κυρίως, εἰς τὴν διαταραχὴν τῶν ταξικῶν 'Ιταλικῶν δρομολογίων, λόγῳ τῆς ἐπιτάξεως πολλῶν σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὴν στρατοῦ καὶ πολεμικοῦ ἥλικου εἰς τὴν Σομαλίαν. Μείωσιν ἔπειστη ἐνεφάνισαν ἡ 'Αγγλικὴ σημαία κατὰ 29 πλοία καὶ 75.856 τ. νέτ., ἡ Νορβηγικὴ κατὰ 21 πλοία καὶ 89.414 τ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 28 πλοία καὶ 61.980 τ., ἡ 'Ολλανδικὴ κατὰ 13 πλοία καὶ 30.255 τ. καὶ ἡ Ισπανικὴ κατὰ 2 πλοία καὶ 7384 τόννους νέτ.

## 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<sup>o</sup> Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ. 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

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

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

## 'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

'Η ύποθεσις τοῦ ἀ)π. «Μιχ. Μ. Μαρῆς»

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἶχομεν ἀναγράψει τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου τοῦ Λονδίνου, δι' ἡς ἐπεκυρώθη ὅτι ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἔδοθεσι πρὸς μηνὸν πρωτόδικος ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «ΜΙΧΑΗΛ Ν. ΜΑΡΗΣ» εἰς τὰ Δαλματικά παράλια σατὰ τὴν νύκταν τῆς 12ης Ιουνίου 1932. Οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ πλοίου εἶχον καταδικασθῆναν νὰ καταβάλλουν τὴν ἐπὶ 12.000 λιρῶν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους, τὸ δ' Ἐφετεῖον, μετὰ τὴν ἐπιζήσωσιν τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως, παρέσχεν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ δικαιώματα τῆς προσφυγῆς εἰς τὸ δικαστηρίου τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. Τὴν 13ην Ιουνίου οἱ συνήγοροι τῶν «Ἀγγλῶν Ἀσφαλιστῶν ἀνεξοίνουσαν εἰς τὸ Ἐφετεῖον, διὰ τὸ πελάτα τῶν δὲν ἐπιθυμοῦν νὰ φέρουν τὴν ἑπόθεσιν ἐνώπιον τοῦ Ἀνοτάτου Δικαστηρίου. Ὁ λόρδος δικαστὴς Greer, ἀπαντώντων εἰς τὴν ἀνωτέρῳ δήλωσιν, ἐτόνισε τὰ ἀπόλονθα: «Φρονῶ, διὰ οἱ Ἀσφαλισταὶ εἰνε ἀρχετά συνετοί, διότι παράμοια ἀποθέσεις ἀχθεῖσαν πατὰ τὸ παρελθόν πρὸ τοῦ δικαιοτηρίου τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων, κατέληξαν εἰς τὴν ἐπιζήσωσιν τῶν προηγουμένων ἀποφάσεων.»

### Τὸ συμβούλιον τοῦ E.N.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουρογοῦ τῶν Ναυτικῶν διὰ δευτέρουν ἥδη φορῶν ἐντὸς τοῦ ἔτους ἐπέρχονται μεταβολαὶ εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ Συμβούλου τοῦ E. N. Οὕτω ἀντικατεστάθησαν τὰ ἀπόλονθα ταπικά μόνιμα ἡ αἵρετη μέλη: 'Ο κ. 'Αθ. Πετεμῆς διὰ τοῦ κ. 'Ηλ. 'Αναστασιάδου, 'Ο κ. 'Αναστ. Ποταμάνου διὰ τοῦ κ. 'Ιω. Τόγια. Ὁ ἀπόπλοιαρχος κ. Σ. Μανωλᾶτος διὰ τοῦ πλωτάρχου κ. Λ. Δελτούν. Καὶ ὁ πλοίαρχος τοῦ E. N. κ. Ν. Μαλανδράκης διὰ τοῦ κ. 'Εμμ. Κουτσουδάρη. Εἰς τὸ δικαστήριον τμῆμα τοῦ Σ. E. N. ἀντικατεστάθη ὁ κ. Γ. E. Εμπειρίκος διὰ τοῦ κ. Γ. Δινοβούνιου καὶ εἰς ἀντικαταστάσιν τοῦ ἀπόβισσαντος ἐφοπλιστοῦ Τσορούναν ὄφεστα ταπικού μέλος ὁ κ. Γ. 'Εμπειρίκος.

'Αντικατεστάθησαν ἐπίσης καὶ τὰ κάτωθεν ἀναπληρωματικά μέλη: 'Ο κ. Γκίκας Κονιόρδας, ἀντιπρόσωπος τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» διὰ τοῦ κ. Νικ. Λυκαρδοπούλου. Οἱ κ. κ. 'Αθ. Μανούντιδης καὶ Δ. Πετρατζᾶς, ἀντιπρόσωποι τῆς «Πανελλήνιον Ἀποτοποίησις 'Ενώσεως» διὰ τῶν κ. κ. Πέτρου Ποταμάνου καὶ Ν. 'Αντωνίου. Οἱ πλοίαρχοι Γ. Βαρδαβᾶς καὶ Γ. Κοριαλός διὰ τοῦ κ. Ν. Μαλανδράκης, 'Ο κ. Γ. Στρίγκος, ἀντιπρόσωπος τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιῶς διὰ τοῦ κ. Πέτρου Θεοπούλου. Καὶ οἱ μηχανικοί τοῦ E. N. κ. κ. Ν. Ρωμάνος καὶ Φ. Γιαννίης διὰ τοῦ κ. Φ. Μανούσελᾶ.

### Η ἐν "Υδρα σχολὴ Ναυτιλίας

'Υπὸ τοῦ ἐπονοματίου τῶν Ναυτικῶν πορευηρόχθι θαγωνισμὸς πρὸς κατατάξιν μαθητῶν εἰς τὰς δύο πόρτας τάξεις τῆς ἐν "Υδρα σχολῆς Ναυτιλίας, ἡτοι δέκα εἰς τὴν πρότην τάξιν καὶ τεσσάρων εἰς τὴν δευτέρων. Οἱ διὰ τὴν α' τάξιν ἀπόφημι δέον νὰ εἴνει ἀπόφοιτοι τῆς α' τάξεως ἔξαταξίου γυμνασίου, ἴσανοι σωματικῶς καὶ νὰ ἔγουν ἥλικιαν οὐχὶ μεγαλυτέρων τῶν 16 ἔτῶν, οἱ δὲ διὰ τὴν β' τάξιν ἀπόφοιτοι τῆς β' τάξεως ἔξαταξίου γυμνασίου η ἰμαγινωσίαιν καὶ νὰ ἔχουν ἥλικιαν μέχρι 17 ἔτῶν. Οἱ διαγωνισθόμενοι διόφειλον νὰ ἀνοβάλουν μέχρι τῆς 20ῆς Λύγούντον τὸ δραδύτερον πιστοποιητικὸν ἔγγραφης τῶν εἰς τὰ μητρώα τῆς δημοτικῆς ἡ κοινωνίης ἀρχῆς τοῦ τόπου τῆς γεννήσεως τῶν, ἐνδεκτικὸν τῶν σπουδῶν τῶν, τὸ ναυτικόν φυλλάδιον καὶ τὸ φωτογραφίας διαπιστευτήριον. Διὰ τὴν κεκανονισμένην ὑγειονομικὴν ἔξετάσειν ὑποχρεοῦντα νὰ παρουσιασθοῦν ἐνώπιον τῆς 'Ανοτάτης Ναυτικῆς 'Υγειονομικῆς 'Επιτροπῆς τὴν 9ην προϊνὴν τῆς 3ης Σεπτεμβρίου. Η ἔναρξις τῶν ἔξετάσεων ώρισθη διὰ τὴν 9ην Σεπτεμβρίου εἰς τὴν ἐν "Υδρα σχολῆς.

### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ πολλήθεν εἰς "Ελληνας μιρόν 'Αγγλικὸν ἀ) π «Argyll» 259 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1906, περὶ τοῦ ὅποιον ἔγραφομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Μεταξᾶ καὶ 'Αλεξανδράτον, θὰ παραληφθῇ δὲ εἰς τὸ Πόρτ Σαΐδ.

— 'Επίσης τὸ πολλήθεν εἰς "Ελληνας 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Brunnel» 4707 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Κονστ. 'Ηλ. Λαμποῦ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Μάρκου Λύρα 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Treneglos» 4393 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, παραληφθὲν εἰς 'Αβούμανθ ὑψωσε τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΓΑΛΑΞΙΑΣ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ» τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γιαννουλάτον, 4389 (τοῦ 1901) ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 7700 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ήπειρουπίης.

— 'Επίσης τὸ φορτηγὸν «ΑΝΤΣΟΥΛΑΕΤΤΑ» τόννων γκρός 2693 καὶ ναυπηγήσεως 1907, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς κ. κ. ἀδελφῶν 'Αντ. Γιαννουλάτον τοὺς καὶ Σίαν ἀντὶ τιμῆς 6950 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ήπειρουπίης.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. Βλαβιανοῦ καὶ Γαλάνη Γαλλικὸν τάνκερ «Henri Desmarests» 5907 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, παραληφθὲν εἰς τὴν Βόρ. Γαλλίαν, μετωνομάσθη «ΦΟΙΝΙΞ», παραμένει δὲ ἐπὸ Γαλλικὴν σημαίαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Λέων Μ. Βαλμᾶς» 2080 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1914, μετωνομάσθη «ΓΕΡΜΑΝΙΑ».

— Τὸ φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΟΙΝΟΥΣΙΟΣ» 5804 τ. γκρός, καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἀνήκον δὲ εἰς τὸν κ. κ. Μ. I. Χατζηπατέραν, τῆς Χίου, ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 10.800 λιρῶν. Θὰ παραδοθῇ εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας.

— Τὸ φορτηγὸν «ΤΡΙΑΙΝΑ» τῶν κ. κ. Γ. Λαμποῦ καὶ Μ. Γεωργιαλῆ, 4358 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1900, ἀργοῦν δὲ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ τῆς 13ης Ιανουαρίου τῷ ἔτῃ, ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 7700 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Γένοβαν, Σπέτζαν ἢ Σαβόνναν.

— 'Επωλήθη ἐπίσης εἰς 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 1500 λιρῶν καὶ τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΚΥΡΑ - ΠΑΝΑΓΙΑ», τὸν κ. κ. Χάλαρη, τ. γκρός 701 καὶ ναυπηγήσεως 1875. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Γένοβαν.

— Τὸ ὑψώσαν ἐν Τεργέστῃ 'Αγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «ΜΟΝΙΤΩΡ», 3690 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1906, τῆς ἑταῖρας 'Ολαβίε, ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 6500 λιρῶν περίπου καὶ παρεδόθη ἡδη εἰς τὴν Τεργέστην.

— Εἰς Λίβερπολ, παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταρίας Βεργοτητῆ διὰ τὴν ἑταίρων «Aigain» A. E. 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Knoesigma», 5285 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ὑψώσαν δὲ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «ΑΙΓΑΙΟΝ».

— 'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Νομ. Σιγάλ. 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Aibas» 1430 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911, παραληφθὲν εἰς Σόντερλαντ καὶ τεθὲν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «ΚΑΛΙΩΣ».

— Τὸ ἐντὸν 'Αγγλικὸν σημαίαν φορτηγὸν «ΕΛΕΝΗ» 1138 τ. γκρός, διπλολιποκάντητον καὶ ναυπηγήσεως 1921, ὑψώσαν 'Ελληνικὴν σημαίαν.

— Τὸ μικρὸν ἐξ ἄλλου φορτηγὸν «ΒΑΛΤΙΚΗ» τ. γκρός 264 καὶ ναυπηγήσεως 1903, πωλήθη παρὰ τὸν κ. Βλασσοπούλου εἰς 'Αγγλικὸν πλοιοτήτας, παρεδόθη εἰς τὸ Γκούν, ὑψώσαν 'Αγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Kentbrook».

— 'Ο 'Αγγλικὸς ναυτικὸς Τύπος ἀναγράψει τὴν παραγγελίαν εἰς ναυπηγεία τοῦ Σόντερλαντ παρὰ τὸν ἐφοπλιστικὸν Οίζου Σταμ. 'Εμπειρίον ἐνὸς φορτηγοῦ χωρητικότητος 7800 τόννων. Τὴν εἰδησιν ταῦτην ἔγαριψος ἀνήγγειλεν τὰ Ναυτικὰ Χρονικά εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν, ἐν λεπτομερεῖα.

— 'Η διὰ δημιούρων πάλησις τοῦ φορτηγοῦ «ΚΩΣΤΗΣ» 3933 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἡδης ἐπρόσετο νὰ διεξαχθῇ τὴν 24ην Ιουνίου εἰς 'Αβούμανθ, ἡματιώθη, κατόπιν πληρωμῆς τῶν ἐκ χρεῶν βαρῶν τὸ πότι τοῦ κ. Ιω. Δ. Χανδροῦ, δῆστις καὶ ἀνέλαβεν ἡδη τὸ πλοίον ἐπὸ τὴν διέθενσιν τοῦ.

— Τὸ φορτηγὸν «Αρεμοία» 4343 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1906, μετωνομάσθη «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»

### Νέα ναυτικὰ διπλώματα

Κατόπιν ἐπιτυχῶν ἔξετάσεων ἔλαβον διπλώμα ναυαλήρου ἀτμοπλοίου οἱ κ. κ. Βρ. 'Αρενδρας, Γερ. 'Αλέσηγη, Λύ. Βλαζάκης, Στ. 'Αραπολούν, Δημ. Βαβάκης, 'Ιω. Βουτσινᾶς, 'Ιω. Λασκαράτος, 'Αν. Κατεζής, Κονστ. Κονσταντάκης, Γεώρ. Καλιβράσης, 'Αν. Γλυνός, Χρ. Μιούζης, Κονστ. Παπαζαφειράκος, 'Ιω. Πέττας, 'Αν. Οίζονόμου, Πέτρο. Σαρογῆς καὶ Δημ. Παφλάρας.

— 'Ελαβον ἐπίσης διπλώμα κυβερνήτων ιστιοφόρων οἱ κ. κ. Παν. Γκριζάς, Κερ. Γραμματᾶς, Δημ. Δημητριάδης, Δαν. Δανιηλίδης, Χρ. 'Εσπιτζόλου, Μιχ. Ζορμπάς, Μιχ. Καΐαφας, Χρ. Κασαλέτος, Κονστ. Κατέζης, Κοσμ. Μαζαράζης, Παν. Λεβῆς, Παν. Μιχαλέας, Χρ. Νιούτης, Κ. Παντελής, 'Αντ. Πεπόνης, Παν. Πικιάς, Κυρ. Τσαγάρης, Σωκρ. Πλούτιος, 'Ιω. Πατσουάκης, 'Ιω. Πελαράς, 'Ηλ. Πελαράς, Στ. Πεπονύλιας, Γεώργ. Ρούσσος, Δημ. Χάμπας, 'Αν. Τουρινάκης, Συν. Σεργιάδης, Εύτ. Χατζηαναστασίου, 'Απ. Λυκούργος, 'Ηλ. Χριστέας, Κονστ. Μαϊτιανός, Νικ. Μιτάδας, Βασ. Σπωριδάκης καὶ 'Αλέξ. 'Αλεξανδριδης.

## Νέαι άγοραι φορτηγών παρ' Έλλήνων έφοπλιστῶν

Παρ' Έλλήνων έφοπλιστῶν ήγοράσθησαν ἐξ τῆς ἀλλοδαπῆς τὰ ἀκόλουθα φορτηγά ἀτμόλοιοι:

«ABBAS» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Νομ. Σιγάλα ἀντὶ 3.000 λιόδων καὶ θὰ παραληφθῇ ἐξ Τάιν, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως. Εἶναι σκάφος 1430 τ. γκρός, 836 τ. νέτ. καὶ 2150 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 16.6' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1 καὶ κατεσκενάσθη τὸ 1911 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «S. P. Austin & Sons», τοῦ Σούντεφλαντ. "Ερμα" διάτοπος χρησιμοποιεῖ 580 τ. καὶ φέρει τὰς μηχανάς του εἰς τὴν πρώναν.

"Εχει διαστάσεις μήκους 240 ποδῶν, πλάτους 36.1 καὶ πλευρικοῦ ὄψης 15.6 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του δινάμειος 172 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 19', 31'', 51'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 36'' ἵντσαν.. Λέβητας φέρει ἓνα πέσσος 180 λιτρῶν καὶ ἓνα βοηθητικὸν (κατασκευῆς τοῦ 1927) πέσσος 100 λιτρῶν κατὰ τετραγ. ἵντσαν.

«TRENEGLOS» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Κ. Λαμποῦ ἀντὶ τιμῆς 18.000 λιόδων καὶ θὰ παραληφθῇ, ὡς ἐστὶ καὶ εὐφίσκεται. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1, εἶναι 4393 τ. γκρός, 2766 τ. νέτ καὶ 8150 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 24 ποδῶν, κατεσκενάσθη δι τὸ 1918 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «J. Readhead & Sons», τοῦ Σάουθ Σηλίδες. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χρήμα διαθέτει 477.000 κυβ. ποδῶν, διὰ δέματα 443.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνικες 15.844 κ. π., ἔχει δὲ διάτοπος χρησιμοποιεῖ 1056 τόννους.

Φέρει ἓν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ-ντέξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 52.1 καὶ πλευρικοῦ ὄψης 25.2 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δινάμειος 488 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 26'', 43'', 71'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 26'' ἵντσαν, λέβητας δὲ φέρει δύο, πέσσος 180 λιτρῶν καὶ ἓνα βοηθητικόν, πέσσος 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«KNOCKFIERNA» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν Οίκου Βεργοτῆ διὰ πελάτα τον, ἀντὶ 16.250 λιόδων. Εἶναι σκάφος 5285 τ. γκρός, 3208 τ. νέτ καὶ φορτίου 8150 τόννους, ἔχει κλάσιν «Μάρτιτς Κορπορέσιον» καὶ κατεσκενάσθη τὸ 1919 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Napier & Miller Co., Ltd» τῆς Γλασκώβης.

Φέρει ἓν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 400.1 ποδῶν, πλάτους 52.3 καὶ πλευρικοῦ ὄψης 28.5, μὲ πρόστεγον μήκους 39 ποδῶν, μεσόστεγον 112 καὶ ἐπίστεγον 49 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ δινάμειος 360 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσαν.

«TREGONELL» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ Έλλήνων ἀντὶ τιμῆς 17.000 λιόδων καὶ θὰ παραληφθῇ, ὡς ἐστὶ καὶ εὐφίσκεται. Εἶναι σκάφος 5249 τ. γκρός, 3178 τ. νέτ καὶ 8200 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3'' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1 καὶ κατεσκενάσθη τὸ 1918 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «W. Doxford & Sons» τοῦ Σούντεφλαντ. Χῶρον διὰ φορ-

τία γεννημάτων εἰς χρήμα διαθέτει 451.000 κ. π., διὰ δέματα 425.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνικες 18.540 κ. π., ἔχει δὲ διάτοπος χρησιμοποιεῖ 1431 τόννους.

Φέρει δύο καταστόματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 52 καὶ πλευρικοῦ ὄψης 24.3 ποδῶν, εἶναι δὲ ἔφοδιασμένον μὲ συστενὴν φαδιογονιομέτρον. Αἱ μηχαναὶ του δινάμειος 517 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48 ἵντσαν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσσος 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«MELVILLE» Νοοθηγικὸν δεξαιενόπλοιον, ἡγοράσθη παρὰ Έλλήνων ἀντὶ 22.500 λιόδων. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι 6987 τ. γκρός, 4421 τ. νέτ καὶ φορτίου 10.775 τόννους. ἔχει κλάσιν παρὰ τῷ Λόνδον 100A1, κατεσκενάσθη δι τὸ 1913 (Δεκέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Sir James Loring & Sons Ltd» τοῦ Σούντεφλαντ. "Ερμα" διάτοπος χρησιμοποιεῖ 713 τόννους καὶ εἶναι σκάφος εἰδίκων διὰ τὴν μεταφοράν πετρελαϊκῶν εἰς χρήμα.

Φέρει δύο καταστόματα καὶ τὰς μηχαναὶ εἰς τὴν πρώνην, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 425.5 ποδῶν, πλάτους 57.1 καὶ πλευρικοῦ ὄψης 33.1 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «G. Clark & Co Ltd», τοῦ Σούντεφλαντ καὶ δινάμειος 555 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 45'', 74'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 54' ἵντσαν. Λέβητας φέρει τέσσαρας, πέσσος 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ ἔφοδιασμένον μὲ τεχνητὸν ἐκλινημόν.

«WESTHOPE» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. 'Αντ. Κουλούθου καὶ νίνον ἀντὶ 17.500 λιόδων. Εἶναι σκάφος 5832 τ. γκρός, 3557 τ. νέτ καὶ φορτίου 8995 τ., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.8'' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1 καὶ κατεσκενάσθη τὸ 1918 (Απριλίου) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «W. Pickersgill & Sons, Ltd», τοῦ Σούντεφλαντ. "Ερμα" διάτοπος χρησιμοποιεῖ 1350 τόννους.

Φέρει ἓν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ-ντέξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 405 ποδῶν, πλάτους 52.3' καὶ πλευρικοῦ ὄψης 31.9 π. Αἱ μηχαναὶ του δινάμειος 452 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 26'', 43'', 72'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσαν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσσος 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«SOMERTON» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν Λεον. Καμπάνη ἀντὶ 20.450 λιόδων, παραλαβανόμενον δὲ εἰς Μπάρι πατόπιν ἐπιθεωρήσεος ἵνο τὸν μηχανισμὸν τοῦ Κ. Κινακίδη, θὰ μετονομασθῇ «ΕΙΜΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ». Εἶναι σκάφος 5227 τ. γκρός, 3139 τ. νέτ καὶ φορτίου 8450 τ., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3'' ποδῶν, κατεσκενάσθη τὸ 1920 (Φεβρουάριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «W. Pickersgill & Sons Ltd», τοῦ Σούντεφλαντ καὶ ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1, μὲ σέρβευ τοῦ 1934. "Ερμα" διάτοπος χρησιμοποιεῖ 1397 τόννους.

Φέρει ἓν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 52.3' καὶ πλευρικοῦ ὄψης 28.5', μὲ πρόστεγον 38 ποδῶν, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 49 π. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «G. Clark, Ltd» τοῦ Σούντεφλαντ καὶ δινάμειος 517 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44, 73'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσαν, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας, πέσσος 180 λιτρῶν κατὰ τετραγ. ἵντσαν καὶ ἔφοδιασμένον μὲ τεχνητὸν ἐκλινημόν. Επὶ τοῦ φορτηγοῦ τούτου, ἔχον ἔφαδιον δῆλω αἱ νεωτεραὶ τεχνικαὶ βελτιώσεις, εἰς τοὺς λέβητας καὶ τὰς μηχανάς, καταναλίσκει δέ, ὡς μᾶς ἀνεκτονόθη, 21 ἥως 22 τ. γιανθρώπων τὸ 24θρον, μὲ ταχύτητα 9.12 ἥως 10 μιλῶν τὴν δρα.

## “VERITAS”

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ·ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ·ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ·  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

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

ΕΔΡΑ EN SHANGAI { 133 YUEN MING YUEN ROAD  
ΤΗΛ. 16455 P. O. BOX 1874

ΥΠΟΚ)ΜΑ EN DAIREN { 131 YAMAGATA DORI  
ΤΗΛ. 27892-25255 P. O. BOX 117

CABLES & RADIOS: TRIAINA

Πάσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. διὰ ἀπαντας τοὺς λιμένας τῆς Απο. Ανατολῆς παρέχεται προδινώμενος καὶ μετὰ τῆς μεγαλειτέρας ἀκριβείας. Η 25ετής μας πείρα ἐγγνάται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῶς διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἐργασίας

Διευθύνων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι διὰ τηλεγραφούν πρὸ 24 ὡρῶν τὴν ἀφίξην των. Πάσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη διήμερον θέλεται παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως κατὰ τὴν ἀφίξην τοῦ πλοίου

Μεταχειρισθῆτε τὴν διεύθυνσίν μας ἐν Daïren σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «Via Siberia» διὰ τὴν ἑντός 17 ἡμέρας διεκπεραίωσιν τῶν εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς "Απο" Ανατολῆς

**BEPRO A. VIANELLI & C°**  
SHIPPING & COMMERCIAL AGENCY  
ESTABLISHED 1870  
VOLO

NAYTIKOI PRAKTOREIS EN BOΛΩI

PRAKTOREIS TΩN:

FURNESS, WITHY & Co. Ltd.  
Johnston Warren Lines Ltd.  
Prince Line  
SCANDINAVIAN NEAR EAST AGENCY S.A.  
Svenska Orient Linien  
Navigazione Libera Triestina  
SERVICE MARITIME ROUMAIN  
SOVTORGFLOT  
KHEDIVIAL MAIL LINE  
SOCIETÉ COMMERCIALE BULGARE DE  
NAVIGATION A VAPEUR

GRAFEIA EIS: ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΚΑΒΑΛΛΑΝ, ΣΤΥΛΙΔΑ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ | VIANELLICO-VOLO | VIANELLICO-PIAEUS | ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΒΟΛΟΥ | ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΒΑΡΙΑΣ | 4.60 | ΠΕΙΡΑΙΩΣ 42443

## 'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Η άγορα των μεταχειρισμένων πλοίων, παρά τας όλιγας σημειωθείσας πράξεις κατά τό 6' 15θήμερον τοῦ Ιούλιον, διετηρήθη εἰς ένα πλαίσιον ἀμειότον ἐνδιαφέροντος, προερχομένου ἀπό τὴν αἰσθητήν ζήτησιν γεωργιτώντος ἐν μέρον τῶν Ἰταλῶν πρωτίστων καὶ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν κατόπιν. Λί ἐπικείμενα πολεμικὰ ἐπιχειρήσεις τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν Ἀβραμίνιαν καὶ ἡ ἐπίτειχις πολλῶν πλοίων ἐν μέρον τῆς Ἰταλίας περιβολήσεως διὰ τὴν ἔξαστην πενήντα πενήνταν πλοίων μὲ τὴν Ἰταλίζην Σουαλίαν, γάριν τὸν πλήρους καὶ τακτικοῦ ἀνταριδισμοῦ τοῦ ἐπιστρατευτικοῦ σώματος, ἀπερχόνται τὰς Ἰταλίας ἑταφίας νὰ καλύψουν τὰ δημιουργηθέντα κενά εἰς τὰς ὑπερεσίας τῶν διὰ τῆς χρονικῆς ναυπλοσεως ἢ τῆς ἀγορᾶς ξένων πλοίων. Κρίων ζητοῦνται μεγάλα ἐπιβατήγα λάνερος πρός ἀγοράν, τὸ δὲ «Δόιδ Τριεστίνο» προέβη ἥδη εἰς τὴν ἀγοράν ἀντί 40.000 λιρῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀπομόλοιον «Fort St George» 7785 τ. γρούς καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σέρβεν No3 τοῦ 1934.

Εἰς τὴν διατήσιμην τοῦ ζητηροῦ τὸν τῆς ἀγορᾶς καὶ τὴν ἀνατίμησην τῶν πρός περιτέρῳ ἐξετάλλενσιν διατιθέμενων πλοίων, συνέβαλον κυρίως αἱ προβλέψεις περὶ μὲ εἰρηνικῆς ἐπιλύσεως τῆς Ἰταλο-Ἄβραμονιας διενέξεως. Δὲν ἴσαν ὅμως ἀμέτοχοι τῆς τοιαύτης ζωηφόρητος καὶ οἱ «Ἐλλήνες ἐφαντισταὶ, οἱ δόποι, παραλήπται πρός τὴν διάλυσην τῶν πλατοτέρας ἡλικίας σκαφῶν τῶν, προβάντων εἰς ἀγορᾶς νεωτέρους φορτηγού, ναυπηγηθέντων κυρίως, μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1918—1920.

Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ιούλιον παρελθόμεθαν παρ' Ἐλλήνων οιάφη τινὰ ἀγορασθέντα τὰς προηγούμενας ἐδομάδας, ἀπογιαματοποιηθέσαν δὲ ἀντὶ 114.700 λιρῶν ἐπτὰ νέα ἀγοραὶ πλοίων ὄλικῆς χωρητικότητος 34.258 τ. γρούς. Ἐξ ἀπότομος πέντε εἶναι φορτηγά 7.500 ἕως 9000 τ. ἔνστον, ἔνα δεξιμενόπλοιον 11.000 τ., περίον καὶ ἔνα μικρὸν φορτηγόν 1430 τ. γρούς. Η ζήτησις πλοίων παρ' Ἐλλήνων ξεπελούθει, συντόμως δὲ θ' ἀναγγελθοῦν ἡ προστήσεις προστῶν ἀσύμη ἄλλον φορτηγὸν σκαφῶν.

Παρὰ Γιογκοσλαβίκης ἐπίσης ἑταφίας ἥγοράσθη τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Pentland» (ex «Penningworth») ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 19.000 λιρῶν, παραληφθὲν δὲ εἰς Κάρδικ-μετωνυμάσθη «Όραο». Τὸ σάκος τοῦτο εἶχε πολλὴ πρὸ μηνὸς ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 15.000 λιρῶν καὶ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1917 ἀντὶ 200.000 λιρῶν. Εἶναι 5388 τ. γρού., 8.680 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σέρβεν No1 τοῦ 1934, ἀναπτίσσει δὲ ταχὺ·

τητα 11 μιλίων καὶ ἔχει οἰκονομικὴν κατανάλωσιν κανονίου ὅλης.

«Οσον ἀριστὸν τὰ Σοβίετ ἀνηγγέλθη ἡ παρ' ἀπότομοῖς μᾶς παραγγέλιας εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα «Furness Shipbuilding Co», τοῦ Τεες, διὰ τὴν κατασκευὴν ἐπτὰ πλοίων, ἀντὶ συνολικῆς διατάξης 400.000 λιρῶν, καταβλητέας εἰς δόσεις τοῖς μετόχοις. Η παραγγέλια αὕτη ἔξαστης εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ποὺ τὴν ἀνέλαβον, διετῇ ἐργασίαν, μὲ ἀπασχόλησην ὀλοκλήρων τοῦ προσωπικοῦ τον, εἶναι δὲ ἡ πρώτη διδομένη ἐν Ἀγγλίᾳ, ἵνα τὸν Σοβίετ καὶ συγχρόνως ἡ μεγαλύτερα ἀπό δεκαετίας παραγγέλια, η ἔξαστη πλούσιεσσα ἐπτὰ πλοία διὰ τὴν μεταφοροῦν ξυλείας καὶ θὰ κατασεναθοῦν μὲ μεζονά ἀντοχὴν τῶν χαλινδίων ἐλαμάτων τον, διότι θὰ ταξιδεύσουν καὶ κατὰ τὴν ψεμφερήν περιόδον διὰ μέσου τῶν παγῶν. Πλὴν τῆς παραγγέλιας ταῦτης, τὰ Σοβίετ ἥγόρασαν δεκάδα τινὰ ισχυρῶν μυριαλόνων ἐν Γερμανίᾳ καὶ Οὐλανδίᾳ, καθὼς καὶ τὸ Ἀγγλικὸν λάινερ «Arctic Queen» 10.78 τόννων γρούς καὶ ναυπηγήσεως 1909, ἀντὶ τιμῆς 25.500 λιρῶν.

Ἐξελεύθησαν τέλος καὶ αἱ ἀπόλουθοι ἀγοραπωλησίαι σκαφῶν:

«S.N.A.C.» Γαλλικόν, 2654 τ. γρούς, 3520 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σέρβεν No 3 τοῦ 1933, ἥγοράσθη παρ' Ἀγγλίου ἀντὶ τιμῆς 11.500 λιρῶν.

«SANKA MARU» Ἰαπωνικόν, 2495 τ. γρούς, 3800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς ἑτέραν Ἰαπωνικήν ἑταφίαν ἀντὶ 342.000 γινέν, ἵνοι πρός 90 γινὲν κατὰ τόννων φορτίου.

«ARKLESIDE» Ἀγγλικόν, 1567 τ. γρούς, 2575 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σέρβεν N. 2 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλίους ἀντὶ 8.750 λιρῶν.

«CORNESS» Ἀγγλικόν, 1553 τ. γρούς, 2430 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σέρβεν No 1 τοῦ 1931, ἥγοράσθη παρ' Εσθονῶν ἐποπλιστῶν ἀντὶ 8.750 λιρῶν.

«VECTIS» Ἀγγλικόν, 1152 τ. γρούς, 1650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, ἥγοράσθη παρ' Εσθονῶν ἐποπλιστῶν ἀντὶ 2.700 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς Μάλαρον μετωνυμάσθη «Keris».

«SONGDAI» Σουηδικόν, 1868 τ. γρο., 3.200 τ. φορτίου κατάλληλον διὰ γενικὸν φορτίου, ναυπηγήθεν τὸ 1917, μὲ σέρβεν τοῦ 1934, διαθέτον δὲ καὶ χώρων φυγείον, ἐπωλήθη ἀντὶ 11.250 λιρῶν.

## N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORSMAATSCHAPPY

(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

#### ΦΟΡΤΟΣΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ίδιοκτῆται ἥλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόννων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τὸν γιατάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χύμα φορτία.

Εὐδύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἥλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρητιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ως καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδούς.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εῖδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγυγημένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χύμα σιοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλός».

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

**NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ**

**ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ**

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΑΦΑ  
P. O. Box 775-XΑΙΦΑ

## Πωλήσεις πλοίων πρός διάλυσιν

"Η πορεία τῶν διαλύσεων κατά τὸ δεύτερον 150μηερον τοῦ Ἰουλίου ὑπῆρχε πτωχή, περιορισθείσα κυρίως εἰς τὴν Εγήσιον παλαιῶν σκαφῶν ἐκ μέρους τῶν Ἰταλικῶν μόνον ἔργοστασίων διαλύσεως. Οφείλεται τοῦτο εἰς τὰς ἀδρόας παραδόσεις μεγάλων λάνερος καὶ σεβαστοῦ ἀριθμοῦ μικτῶν σκαφῶν εἰς τοὺς Ἀγγλίους καὶ τοὺς Ἱάπωνας διαλυτάς, πολλήντον πρὸς καιροῦ, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς εὐρείας ἔξαγωγάς φορτίων παλαιωσίδηρον ἐξ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τε τὴν Εδρώπην καὶ τὴν Μεσόγειον, δούς καὶ πρὸς τὴν Ἀπο Ανατολήν. Ζωηρὰν Ἑγήσιον παλαιῶν ὄλικον ἐξ Βρε, Ἀμερικῆς παρουσίασεν ἡ Ἰταλία ἀγορα, αἱ δὲ ναυλώσεις σκαφῶν, ἐν οἷς καὶ ἀρκετῶν Ἐλληνικῶν, διὰ τῶν εἰς λιμένας τῆς Δυτ. Ἰταλίας, ἔχοντος μετά τὸν αὐτὸν ἐνδιαφέροντος.

"Ἐλληνικὰ παλαιὰ πλοῖα ἐπολήθησαν εἰς Ἰταλίας διαλυτάς πέντε ἐν ὅλῃ, ὅλικης χωρητικότητος 18.942 τ. γκρός, ἀντὶ τημῆς 34.200 λιρῶν, παραδόθη δὲ εἰς τοὺς Ἰταλίους ἀγοραστάς του, ἀποτέλεσαν ἐν Πειραιῷ διὰ Γένοβαν καὶ τὸ πρό μηνὸς πωλήθην ὑπερφορεάνιον «Εδισσών» 11.106 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσαντος 1896. Κατὰ τὸ 6' 150μηερον τοῦ Ἰουλίου ἐπολήθησαν γενικῶς πρὸς διάλυσιν 11 πλοῖα 40.226 τ. γκρός ἀνήκοντα εἰς τὰς ἀζολούνθους ομιλίας:

Ἐλληνικὰ	5 τ. γκρ.	18.942	Νορβηγικὰ	2 τ. γκρ.	7.953
Ἀγγλικά	3 >	12.073	Σουηδικά	1 >	1.252

Σύνολον πωλήσεων πρὸς διάλυσιν : 11 > 40.226

Τὰ ἔνδεκα ταῦτα πλοῖα ἥγοράσθησαν ἀντὶ 67.800 λιρῶν καὶ 48.000 Συνηδρῶν κορωνῶν ἀπὸ διαλυτάς τριῶν γωρῶν, ὡς ἔξης:

Ἴταλοί	7	29.667	52.950
Ἀγγλοί	3	9.307	14.850
Σουηδοί	1	1.252	—
Σύνολον :	11	40.226	67.800

ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἥγορασαν τὰ Ἐλληνικὰ φορτηγὰ «Οἰνούσιος» 5804 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 10.800 λιρῶν, «Κερά Παναγία» 701 τ. γκρός (τοῦ 1875) ἀντὶ 1500 λιρῶν, «Τριάνα» 4358 τ. γκρός (τοῦ 1900) περίπου καὶ «Χαράλαμπος» 4389 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἀντὶ 7700 λιρῶν. Τὰ τρία πρότα θά παραδοθοῦν εἰς ἓντα λιμένα τῆς Δυτικῆς Ἰταλίας, τὸ τέταρτον εἰς τὴν Τρογκότην, τὸ δὲ ἄπαντας «Χαράλαμπος» θά παραδοθῇ εἰς τὴν Βενετίαν, μετὰ τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου ἐν Καζαπιτάγας εἰς Ἀδριατικήν. Παρ' Ἰταλῶν ἐπίσης διαλυτῶν ἥγοράσθησαν καὶ τὰ φορτηγὰ «Νubian», «Ἀγγλιάν», 6384 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 10.750 λιρῶν, παραδοτέοντας Μπρίστολ Τσαννέλ καὶ «Ταύρος» 1252 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 8000 λιρῶν, παραδοτέοντας Στέττιν.

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἥγορασαν τὰ ἀγγλικὰ ἄπαντας «Salient» 3879 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 6.000 λιρῶν καὶ «Grace Harwar» 1816 τ. γκρός (τοῦ 1889) ἀντὶ 2150 λιρῶν καὶ τὸ Νορβηγικὸν «Otto Svendrup» 3612 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 6700 λιρῶν. ΤΕΛΟΣ ΣΟΥΗΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἥγορασαν τὸ Συνηδρόν ἄπαντας «Nora» 1252 τ. γκρός (τοῦ 1882) ἀντὶ 48.000 Συνηδρῶν κορωνῶν.

## Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ἀδέτησις συμβατικῶν ὑποχρεώσεων πλοιοκτήτου πρὸς πράκτορα.

Ἐνόπιον τοῦ Πρωτοδιείου τοῦ Ἀμβούργου ἔξεδικάσθη πρὸ τινῶν ἥμερῶν ἀγωγῆς τοῦ κ. Π. Γ. Καλλιμανοπούλου κατὰ τῆς ἐν Ἀμβούργῳ ἔδραινος ἀπομολούκης ἔταριας «Φλενομπούργερ» Λ. Ε. δι' ἀπατητοῦ ἀποτημασθέως λιρῶν Ἀγγλίας 4.000, ἔναντι συνολικῆς τοῦ ἐνάγοντος ζημίας 16.000 λιρῶν, λόγῳ ἀδέτησης οἵτων συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τῆς ἐναγομένης ἔταριας πρὸς τὸν κ. Καλλιμανόπολιν, ὡς πράκτορα ἀπῆς ἐν Πειραιᾷ.

Οἱ ἔναγόντες, κατὰ τὰ ἐν τῷ ιστορικῷ τῆς ἀποφάσεως ἀναφερόμενα, προσπατεῖ ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν νὰ δογματώσῃ ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὸ γνωστὸν «πούλι», τακτικῶν γραμμῶν τῆς Ἐγγὺς Ἀνατολῆς μίαν γραμμήν ἀπὸ τοῦ λιμένας τοῦ Κόντινεντ πρὸς τὴν Ἐλλάδα, Τουρκίαν καὶ Βουλγαρίαν. Πρὸς τὸν οἰκοπόλιν τοῦτον συνεβλήθη μετὰ τῆς ἐναγομένης ἔταριας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἴκου Τόδρη τῆς Κοπεγχάγης, τῆς ἔταριας «Seetran» τοῦ Ἀμβούργου, ὡς πρακτόρου τῆς ἐπὶ ιδρυσιν γραμμῆς καὶ τῶν κ.κ. Λάππο-

βίτς καὶ Σία τῆς Κονσταντινούπολεως, ὡς πρακτόρου τοῦ Τονορία καὶ Βουλγαρίας. Διὰ τῆς συμβάσεως προεβλέπετο ἡ μεταξὺ τοῦ Μαΐου 1934 καὶ Ἰουνίου 1935 ἐπέτειος 23 ταξιδίων μεταξὺ λιμένων Κόντινεντ—Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ Μαύρης Θαλάσσης διὰ σκαφῶν τῶν δύο ὡς ἄνω ἀπομολούκων ἔταριμων, εἰς δὲ οιτώς συμφωνηθῆται, διτι, πλοιοκτῆται καὶ πράκτορες, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως, ὄφειλον νὰ μὴ συναλλάσσονται μὲ τὸ «πούλι» τῆς Ἐγγὺς Ἀνατολῆς, οἱ δὲ πράκτορες ὃ ἀντεπφασάπειν τὴν συμφωνηθῆσαν μόνον γραμμήν καὶ θὰ μετείχον εἰς τὰς ζημίας κατὰ 50 ο.ο.

Τὴν οὗτον συναρμόθεισαν σύμβασιν ἡ ἐναγομένη ἔταρια τοῦ Ἀμβούργου κατηγόρειλεν ὅλως ἀντιτίσις διὰ τῆς ἀπὸ 12 Ἰουλίου πρὸς τὸν ἐνάγοντα ἐπιστολῆς τῆς καὶ διέκοψε τοὺς πλόους, λόγῳ τῆς μετέπειτα συμμετοχῆς εἰς τὸ «πούλι» τακτικῶν γραμμῶν τῆς Ἐγγὺς Ἀνατολῆς, προσεγγίσης δὲ ὡς ἀποζημίωσιν εἰς τὸν κ. Καλλιμανόπολιν Λίρας 200.

Ἡ ἐναγομένη ἔταρια ισχυρίσθη ἐνόπιον τοῦ Δικαστηρίου, διτι ὁ πληροφορίους αὐτῆς, ὑπογράφας τὴν σύμβασιν ἐν Πειραιῇ μετά τοῦ ἐνάγοντος, ναὶ μὲν ἦτο πληροφορίους τῆς, ἀλλὰ δὲν εἶχε δικαίουμα νὰ ὑποχρέωνῃ τὴν ἔταριαν, ἀσάμη δὲ ὅτι δὲν ἐπόφεκτο περὶ συμβάσεως, ἀλλὰ περὶ σχεδίου ταύτης, δεδομένου, διτι μετά πολὺ τοῦ πληροφορίου τῆς ἑπογαφαφήσεις συμβάσεως, ἀπορίποτον ὅλους τοὺς τοῦ ἐπόφεκτον ισχυρίσμοντας τῆς δευτέρας, παραδέχεται ὡς πανονικῶς καὶ νομίμως ἑπογαφεῖσαν παρὰ τοῦ πληροφορίου τῆς ἐναγομένης τὴν σύμβασιν καὶ τοῦτο τῆς τὸ ἀδιστού τῆς καταγγέλλας τῆς συμβάσεως, ἔνεκα τῆς ὅποιας ἑπογεούστα ἡ ἐναγομένη νὰ καταβάλῃ πρὸς τὸν ἐνάγοντα ἀποζημίωσιν.

Τοὺς ἀνωτέρους ισχυρίσμοντας τῆς ἐναγομένης κατέρριψεν ἐνόπιον τοῦ Δικαστηρίου δι' ἔγγράμφων ἀποδείξεων ὁ δικηγόρος τοῦ κ. Καλλιμανόπολιν, ὡς ἀβασίους καὶ ἀναζητεῖς. Τὸ Δικαστηρίου διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ ἀναγνωρίζει τὸ ισχυρίσμον τῆς μεταξὺ ἐνάγοντος καὶ ἐναγομένης ἑπογαφεῖσας συμβάσεως, ἀπορίποτον ὅλους τοὺς τοῦ ἐπόφεκτον ισχυρίσμοντας τῆς δευτέρας, παραδέχεται ὡς πανονικῶς καὶ νομίμως ἑπογαφεῖσαν παρὰ τοῦ πληροφορίου τῆς ἐναγομένης τὴν σύμβασιν καὶ τοῦτο τῆς τὸ ἀδιστού τῆς καταγγέλλας τῆς συμβάσεως, ἔνεκα τῆς ὅποιας ἑπογεούστα ἡ ἐναγομένη νὰ καταβάλῃ πρὸς τὸν ἐνάγοντα ἀποζημίωσιν.

Τέλος, τὸ δικαστηρίου ἀποφάνεται, διτι ἡ ἀπαίτησις τοῦ ἐνάγοντος εἰναι ταύτης δικαία.

## KHEDIVIAL MAIL LINE

TAXYDROMIKΗ ATMOPΛΟ·Ι·Α KΕΔΙΒΙΕ  
Γραμμὴ Ἀλεξανδρείας—Πειραιῶς—Νεαπόλεως—  
Γένοβας—Μασσαλίας, διὰ τῶν ὑπερωκεανείων

## KHEDIVE ISMAIL MOHAMED ALI EL-KEBIR

Αναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς διὰ ΝΕΑΠΟΛΙΝ—ΓΕΝΟΒΑΝ—ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ ἐκάστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ 10 π. μ. ἀκριβῶς

Κατ' εὐθείαν δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Ἐκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 4 π. μ.

Γενικοὶ Πράκτορες ΑΔΕΛΦΟΙ ΜΑΡΙΝΟΙ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: Ἀμερική 2 Μέγ. Μετ. Ταμείου. Τηλ. 22-213

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Ρέποντζη 1-3. Τηλ. 41-235

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

## ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

7/8 BURY COURT LONDON E.C. 3

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΗΣΗ: K. A. BOGIATZOGLOU

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING, ETC.  
OF STEAMERS

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

**«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΠΑΠΠΑ»:** Εἰς τὴν Γένοβαν ἔξεργάγη προκαὶ ἐπὶ φορτηγίδος χωρητικότητος 2.000 τ. μὲ φορτίον Πολωνικῶν γαλανθράκων, τὸ ὄποιον εἶχε μεταφερθῆ ἐν Γρίνιας διὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Αλέσπονι Α. Παππά».

**«ΔΕΣΠΟΙΝΑ»:** Προσφόρμενον ἐν Ροζάριο κατέπλευσεν εἰς Μόμπιλ καὶ ἔξεργάθωσε 50 τόννους βεβλαμμένον σιτηρόν. (Ιουλ. 12).

**«ΓΡΑΝΙΚΟΣ»:** Ἐν Νοτίῳ Αμερικῆς μὲ φορτίον ἀραβοσίτου διὰ Κοπεγχάγη ἔξωστελεν εἰς τὰ Δανικὰ παράλια, ἀλλ' ἀνειλκυσθῆ ἀνεν βοηθείας καὶ ἐπιχρόνισθε τὸν πλοῦν τοῦ. Προφανῶς, ἔπειτα ἥλαφράς τανας ζημιὰς τῶν ὑψάλων, διότι παρετηρήθη διαρροή εἰς τὸ ὅπιθι. 1 τάνας φθάνοντα τὴν μίαν ἵντσαν καθ' ὥραν. Τὴν ἐπομένην τὸ σχάφος κατέπλευσεν εἰς τὴν Κοπεγχάγην, ὅπου καὶ θύ ἐπιθεωρηθῆ. (Ιουλ. 13-15)

**«ΝΕΑ ΤΥΧΗ»:** Ἐπισκευασθὲν εἰς Ροζάριο καὶ ἐπιθεωρηθὲν, ἥλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοῖας καὶ ἀνειριθμῆσε διὰ τὸν προσφισμὸν τοῦ. (Ιουλ. 15)

**«ΦΙΛΟΜΗΛΑ»:** Κατέπλευσεν εἰς τὸ Δάντονικη, κενόν, προσφόρμενον ἐξ Ἀλγερίου. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ τὸ σκάφος συνήντησε σφρόδρων τριγυμίαν καὶ διὰ ν' ἀποφῆγῃ τὸν κίνδυνον νὰ ἔξοειλη παρὰ τὸ Φινιστέρων, ἐπλήρωσε τὰ κενά κύπεται τὸν ὅπιθι. 1, 3 καὶ 4 μὲ ὥδον. Ἐκ τῶν ὑδάτων ἐγένοντο ἀρκετά ζημιὰ τῆς τὸ ἐστερειδικὸν τὸν σκάφους, διὰ δὲ τὴν ἐπονεύην τῶν ἀπελογίσθη, ὅτι θ' ἀπατηθῆ δαπάνη 3500 φιορίνων. Αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἔξετέλεσθησαν ἀπὸ τοῦ πληρωματος. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην χωρεῖ η ὑποβολὴ δηλώσεως γενικῆς ἀβαρίας, διότι αἱ ζημιὰ προήλθον ἀπὸ τὴν καταβληθείσαν προσπάθειαν διὰ τὴν διάσωσιν τοῦ πλοίου. (Ιουλ. 17)

**«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»:** Κατέπλευσεν εἰς Ναγκασάρα μὲ ζημιὰς τὰς διοίας ἀπέστη ἐξ προσαράξεως εἰς τὰς Ιαπωνικὰς ἀκτάς. Τὸ σκάφος μετὰ τὴν ἐκπόρθωσιν τοῦ ἐδεξιωμένης πρὸς ἐπιθεώρησην, ἐνέθησαν βεβλαμμένα περὶ τὰ 15 ἔλασματα τῶν ὑψάλων τοῦ καὶ τινὲς νομεῖς, μετὰ δὲ τὴν ἐκτέλεσην προσωρινῶν ἐπισκενῶν ἔχορηγῆτη εἰς τὸ πλοῦν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοῖας δ' ἐν ἔξαμνον. (Ιουνίου 18-23)

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ»:** Κατεύθυνόμενον ἐν Σάννη Πέντρο μὲ γεννήματα Ἀργεντινῆς διὰ Λός "Αντέλες ἀπέστειλε τὸ κατιστέων φαδιστήλεγχόφιμα τὴν 21ην Ιουνίου: «Ἐθρανόθη ὁ ἄξων τοῦ μηχανήματος τοῦ πηδαλίου. Εἴρισονθεὶται εἰς θέσιν Νοτίου πλάτους 45°-30° καὶ Δυτικοῦ μήκους 64°-40°». Κατὰ νεώτερον φαδιστήλεγχόφιμα, ἔσπενσεν εἰς βούθημαν τοῦ «Αταλαντικοῦ» τὸ Ἀργεντινὸν ἀτμόπλοιον «Αστονιφάν». Συμπληρωματικὰ πλήροφορίαν διηγερίσαν, διότι εἶχε βλαβῆ ἔλαφρῶς τὸ μηχάνημα τοῦ πηδαλίου καὶ διότι μετὰ πρόσχειρον ἐπισκενήν ἡδυνήθη τὸ σκάφος νὰ ἔχασκονθεῖται τὸν πλοῦν τοῦ, ἀνεν βοηθείας, πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Magallanes, δι' ὄριστην ἐπισκενήν. (Ιουλ. 21-24)

**«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ»:** Αἱ ἀπολεσθείσαν δύο ἀγνωματικά πλοῖαν, εἰς τὸ Ροζάριο, ἀνεύθυνθαν καὶ ἐπανεποθετήθησαν εἰς τὴν θέσιν των. Τὸ σκάφος κατέστη ἡδη ναυσιπλοῦν. (Ιουλ. 22)

**«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ»:** Κατὰ πληροφορίας ἐκ Σάντος, ἐνῷ τὸ φορτηγὸν μας τὸντο εἰρίσκεται πλευρισμένον εἰς τὴν προσιμαίαν, πρὸ τῆς ὅπιθι. 22 λιμεναποθήκης, ἐκτυπήθη τὸ πηδάλιον τοῦ ὑπὸ τῆς στείρας τῆς προμήνης τοῦ ρυμουλκοῦ «Νερπίνο», καθ' ὃν χρόνον τοῦτο ἔξετέλει ἐλλιγόδες πρὸς ρυμουλκησιν ἐτέρου ἀτμοπλοίου ἐξ τῆς ἴδιας προσιμαίας. Ἀπὸ τὴν ἐπακολούθησασαν ἐπιθεώρησην εἴρεθη τὸ πηδάλιον τοῦ «Μιχαλάκης» λιγυσμένον ἐπὶ μήκους 10 ἵντσων καὶ μερικοὶ ἥλοι τῶν βραζιόνων τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς χαλαρωμένον. Ἐγένοντο αἱ δέονσαι ἐπισκεναί, εἰς δὲ τὸ πλοῖον ἔχορηγῆτη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοῖας. (Ιουλ. 23)

**«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ»:** Ἀγγέλεται ἐξ Χαδάννας, ὅτι κατέπλευσεν ἐκεῖ ἀπὸ Κοτσιτάγην τὸ φορτηγὸν «Ορος Ταύρος», ἐν τοῦ ὄποιον καὶ ἔξεργοτηθῆσαν 1863 σάκκοι ὄργανος, βεβλαμμένοι ἐξ πυρὸς καὶ ὑδατος. (Ιουλ. 24)

**«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»:** Τὴν 4.52<sup>o</sup> π.μ. τῆς 22 Ιουνίου ἐλήφθη ἀπὸ τοὺς Ἀγγέλους παρακτίους σταθμοὺς ἀσυρμάτου φαδιστήλεγχόφιμα τοῦ φορτηγοῦ «Ρόκος Βεργωτῆς», δι' οὐ ἀνηγγέλλετο, ὅτι τὸ σκάφος τοῦτο, χωρητικότητος 5637 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1919, κατεύθυν-

μενον μὲ Ἀργεντινὰ γεννήματα ἐκ Μπάριας Μπλάγκας εἰς τὴν Ἀμερικὴν συνεργούσθη μὲ τὸν «Caithness» 5286 τ. γκρός (τοῦ 1918), ὅπερ κατηγόρητο ἐν Τάϊν εἰς 'Οράν μὲ φορτίον γαλανθράκων. Ἡ σύγχρονας ἥλαβε χώραν εἰς θέσιν 48°-47° Βορείου πλάτους καὶ 4°-42° Δυτικοῦ μήκους, ὑπῆρξε δὲ ἀρκετὰ σφρόδρω. Ἀμφότερος τὰ σάριγη ἐστιμάτησαν, τὸ δὲ «Ρόκος Βεργωτῆς» ἔζητησε βοήθειαν διὰ ν' ἀπαλλαγῆ ἀπὸ μίαν ἀγνωματικήν τοῦ Ἀγγέλου, ἀπομεινάσαν μετὰ τὴν σύγχρονον εἰς τὸν 'Ελληνικὸν, μετ' ἀρκετῆς ἀλλούσεως, ἥπις ἐδύνετο. Βραδύτερον ὁ Ἀγγέλος πλοιάρχος ἀπέστειλε πρὸς τὸν πλοιοτήτας τοῦ τὸ κάστρον φαδιστήλεγχόφιμα: «Τὸ «Caithness» ἔχει σοβαρὰν ζημιὰν εἰς τὸ δεξιὸν μέτωπον τῆς πρόσθιας καὶ ἀνωθεὶ τῆς ισάλου γραμμῆς. Μία τῶν ἀγκυρῶν τοῦ ἀπέμενεν ἐπὶ τοῦ παταστόματος τοῦ 'Ελληνικοῦ, μεθ' ὀλοκλήρου σχεδὸν τῆς ἀλλούσεως, η ὥστα, συρρικένη, ἐμποδίζει τὴν ναυσιπλοῖαν τοῦ 'Ελληνικοῦ».

Μετὰ δεκάρων κοπιώδη ἐργασίαν τὸ πλήρωμα τοῦ «Ρόκου Βεργωτῆς» ἀπέστειλε τὸν ἀλυσίδαν καὶ ἔξηκολούνθησε τὸν πλοῦν τοῦ, χωρὶς νὰ ἔχῃ πλέον ἀνάγκην ναναγοστοστικοῦ. Διαρροὴ εἰς τὰ κέτη καὶ εἰς τὰ στεγανὰ διαμερίσματα δὲν παρετηρήθη, φέρει δημος τὸ πλοῖον μεγάλας ζημίας ἀνωθεὶ τῆς ισάλου γραμμῆς. Θύ ἐπιθεωρηθῆ καὶ θύ πισκενασθῆ εἰς τὴν Ἀμερικὴν. Τὸ Ἀγγέλον, ἀνακόφαν τὸ ταξίδιόν τοῦ, ἐπανέλευσεν εἰς τὰς ἀλλούσεως, η ὥστα, συρρικένη, ἐμποδίζει τὴν ναυσιπλοῖαν τοῦ 'Ελληνικοῦ». (Ιουλ. 24)

## Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ 'Ιούνιον

Αἱ παγκόσμιαι ἀπώλειαι πλοίων (500 τ. γκρός καὶ ἀνω ἔκστον) ἀνήλθον κατὰ τὸν παρελθόντα 'Ιούνιον, συμφένος πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Λόιδη», εἰς 6 στάρη 13.339 τ. γκρός, ἔναντι 9 πλοίων 40.896 τ. γκρός, ἀπίνα ἀπώλεισθησαν τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1934 καὶ 8 πλοίων 20.531 τ. γκρός, ἀπίνα ἀπώλεισθησαν τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1933. Αἱ ἐφετειναὶ ἀπώλειαι εἰς τὰς ἀκολούθων πέντε σημαίας:

Ἀγγλικά	2 τ. γκρ.	6616	Ιαπωνικά	1 τ. γκρ.	668
Έλληνικά	1 »	4395	Κινεζικά	1 »	663
Νορβηγικά	1 »	997			

Σύνολον: 6 » 13339

Τὸ ἀπολεσθὲν 'Ελληνικὸν ἦτο τὸ φορτηγὸν «Αλέξος», προσφρούσαν ἐπὶ βράχον Ἀνατολικῶν τοῦ Κέιτ Βιλλάνο καὶ καταποντισθὲν ἐντὸς δέλλιον λεπτῶν τῆς ὥρας. Τὸ σάρισος τοῦτο κατηγόρητο ἐν Μπάρον Μπλάγκαν πλοιάρχον μὲ φορτίον γαλανθράκων. Ως πρὸς τὰς ὄλικες ἀπολειαῖς καὶ τὰς μερικὰς ἀβαρίας, ἀνήλθον αἴτια τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1932, ἔναντι 305 τοῦ 'Ιούνιον π. ἔτους, 317 τοῦ 'Ιούνιον 1933 καὶ 746 τοῦ 'Ιούνιον 1932, ἀναφέρονται δὲ εἰς τὰς ἀκολούθων αἰτίας:

Ζημιὰ συνεπείᾳ τριγυμίας	15
Νανάγια καὶ ἔγκατελείγεις	1
Ζημιὰ κατόπιν προσαράξεως	70
Συγκρούσισις καὶ προσφρούσις	82
Πινακίσις καὶ ἐκρήξεις	22
Ζημιὰ μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ πηδαλίου	51
Ἐπ παντοῖον ἄλλων αἴτιῶν	91

Σύνολον ἀβαρίων μηνὸς 'Ιούνιον: 332

## ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΟΛΥΒΙΑΔΗΣ ΣΙΓΡΙ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Εἰδοποιούνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι τῶν ἔξω τοῦ Σίγρι διερχομένων σκαφῶν ὅτι δύνανται νὰ προμηθεύσωνται ἐν πλῷ, κατόπιν τηλεγραφικῆς εἰδοποιησεως, Σιγαρέττα τράνκτο Παπαστράτου, σφράγια, ἔλαια, ἔλαίας, τυρὸν καὶ ὄλα τὰ ἀνάγκαιοντα εἰς αὐτοὺς τρόφιμα, παραδοτέα ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ πετρελαιοκινήτων σκάφων καὶ εἰς τιμᾶς λογικάς.

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

### ΤΗΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :

### ΕΥΑΓΓΕΛΟΝ ΜΟΛΥΒΙΑΔΗΝ—ΣΙΓΡΙΟΝ

## ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

### ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

### ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

**W. J. PARNIS ENGLAND LTD**  
M A L T A

STEAMSHIP, PASSENGER, CHARTERING & BUNKERING AGENTS  
Agents for :  
**"SOVTORGFLOT,"**  
**"SWEDISH ORIENT LINE,"**  
**"SWEDISH AMERICA LINE,"**  
**"BULGARIAN MAIL LINE,, ETC.**

**"PROGRESS,, POLISH BUNKERING DEPOT LTD**  
HOLDING CONTINUAL STOCKS OF:  
*L arge, Double Screened, Polish Superior Steam Coals*  
*Bunkering day and Night Including Holidays*  
*(Without extra Charges)*  
AT COMPETITIVE PRICES

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπ' εἰνεῖς αἱ κάτωθι :

### —Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΘΕΟΦΑΝΟΣ» ἐξ Ροζάριο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξωφεος Ἰολανδίας) σελ. 16(9), ὄφιον Σκανδινανίαν ἡ Βόρ. Ἀμερικήν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἡ Κόλπον Μεξικοῦ) σελ. 18(3), Αὔγουστον 10—25.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.— Κοιν.) ἐξ Σὺν Λορέντζο 8200 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)—, ἐὰν Ρόττερνταμ 15(9), ὄφιον Ἀμβέρσαν 15(6), Σεπτεμβρίον 16—25.

«ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπὸ Νεκοτσέα 4800 τ. σίτον δι' Ἐλλάδα 18)—, ἐὰν φόρτωσιν ἀπὸ Μπονένος Ἀΐρες ἡ Μάλιαν Μπλάγκαν 13 ὀλιγότερον, ἀ. φ. (εἰς μεταφέρει εἰς Ηλέτη ἀλαζ.)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.— Κοιν.) ἐξ Σὺν Λορέντζο 8100 τ. δι' Ἀμετερνταμ 16(3), ἐὰν ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 15(9), ὄφιον Ἀμβέρσαν 15(6), Σεπτεμβρίον 15—28.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.— Κοιν.), ἐξ Σὺν Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν — «Αμετερνταμ 16(9), ὄφιον ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16(6), ἐὰν Ἀμβέρσαν 16)—, Σεπτεμβρίον 23—Οκτωβρίον 10.

### —Ἐξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Ἐμπεν 7200 τ. διὰ Καλάμας, Κέαν, Πειραιᾶ 9)—, ἐναὶ λιμένα, 9(6) δύο λιμένας, ἀ. φ.

«ΕΥΤ. ΒΕΡΓΩΤΗ» ἐξ Δάντοιγ 11 ἡ Γδύνιας 5000 τ. διὰ Μάλιαν 10(3), φόρτωσις 1—12 Αὔγουστον.

«ΒΑΣ. ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ» ἐξ Δάντοιγ 5800 τ. διὰ Πειραιᾶ 9(6), Αὔγουστον.

«ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» ἐξ Κάρδη 7500 τ. διὰ Ηλέτη 7)—, καντούλλο 12 Αὔγουστον.

«ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Δάντοιγ 5500 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην, Ἀγγάνα 10(7)½, Αὔγουστον 1—15.

### —Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 3200 τ. γωνιαθράκων διὰ Δούναβιν 4)—, Αὔγουστον.

«ΚΛΑΛΑΦΑΤΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων (μὲ ὄφιον μεταλλεύματα ἡ γαιάνθρακας) δι' Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον ἡ Βούλγον — Ρόττερνταμ φέντε 10)— κατὰ τόννον d.w., καντούλλο 5 Αὔγουστον.

«ΦΕΡΕΔΑ» 6500 τ., ὅμοιον ναῦλον μὲ τὸ ἀπ' «Καλαφάτη», ἀλλὰ μὲ χρόνον φορτώσεως 1—15 Αὔγουστον.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 7500 τ., ὅμοιον ναῦλον μὲ τὸ ἀπ' «Καλαφάτη», ἀλλὰ μὲ χρόνον φορτώσεως Σ(εβρίον).

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» (ἡ ἔτερον) 6500 τ., ὅμοιον ναῦλον μὲ τὸ ἀπ' «Καλαφάτη», ἀλλὰ μὲ φόρτωσιν Σ(εβρίον).

«ἈΠΟΚΟΥ» 6500 τ., ὅμοιον ναῦλον μὲ τὸ ἀπ' «Καλαφάτη», διὰ Βορείων Νοέρων.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» ἐξ Χερσόνησος 4600—4800 κ. μ. Σελείας διὰ Νεάπολην 6(7)½, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Ι. ΠΕΙΘΩΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 6600 τ. γωνιαθράκων δι' Τατλιαν 8(3), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 10)—, βάσιν ἐναὶ λιμένα, ὄφιον Ἀμβέρσαν — Βέζερ φέντε (ἔξωφεον τοῦ Βέζερ) σελ. 9(10)½, ἐὰν Ρόττερνταμ 3 πέννες ὀλιγότερον, ὄφιον μόνον Ἀμβέρσαν 4½ πέννες ὀλιγότερον, φόρτωσις Αὔγουστον 1—15.

### —Ἐκ Μεσογείου

«ΑΛΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Σπαλάτου 1350—1400 τ. τομέντων διὰ Λαδηράνησος 17 λιόστατας, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΝΑ Τ.» ἀπὸ Στρατονί 4000 τ. μεταλλεύματος διὰ Σούντοβαλλ 8)—, μὲ 700 τ. φόρτωσιν καὶ 450 τ. ἐκφόρτωσιν, ἀ. φ.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.» ἀπὸ Βάτικα 5500 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ 5(9), μὲ 800 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν, ἀ. φ.

«ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 360.000 κ. π. βαμβαγοσπόρου διὰ Χούντη 7(9) τοὺς 60 κ. π., ἀμεσος φόρτωσις.

«ΛΙΜΝΗ» ἀπὸ Πύλη, Καντονία καὶ Γερασανή 2100 τ. μεταλλεύματος διὰ Μασσαλίαν καὶ Καρόντε 10)— ἀ. φ.

### —Ἐξ Ἀπω Ανατολῆς

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Ἀδεν 7900 τ. ἀλατος διὰ Καλκούταν 10 απαντα, φόρτωσις 15—31 Αὔγουστον.

«ΟΡΟΣ ΠΙΝΔΑΟΣ» ἀπὸ Ηλέτη Κάρπατα καὶ Χόντευ 5500 τ. ἀνθρακίτον διὰ δύο λιμένας Γαλλίας 15)— Αἴγυστον.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΚΩΣΤΟΜΕΝΗΣ» ἀπὸ Μορφούν καὶ Οταροῦ 7800 τ. γωνιαθράκων διὰ Σιγκαπούρην 3.50 γένν., ἀ. φ.

«ΝΗ-Ι-ΟΝ» ἐξ Βλαδιμαστὸς 7500 τ. γεννιδῶν ἐμπορευμάτων διὰ Καρπάτων 10(6) φίο, (πέντε λιμένας ἐκφορτώσεως) ἀ. φ.

«ΟΡΟΣ ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ» (συμπλήρωσις φορτίου) ἀπὸ Χαϊδόγυ (αράβδωσιον) διὰ Ρούνεν 18(3), φόρτωσις 10—25 Αὔγουστον.

### —Ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς

«ΑΛΑΜΑΣ» ἐξ Κούβας 7000 τ. ζαχάρεως δι' Ἀγγλίαν 12(6), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΗΗΣΣΑ» ἀπὸ ἐναὶ δύο λιμένας Βορ. η Νοτίον Κούβας 8000 τ. ζαχάρεως διὰ Μασσαλίαν 13(3), ἀ. φ.

«ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ» ἀπὸ Σάντο Ντομάγο 6600 τ. ζαχάρεως διὰ Λονδίνον, Λίβερπολη, Γκρήνον, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἡ Ἀμετερνταμ 11(3), καντούλλο 1 Αὔγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΙΑΓΚΟΣ» ἐξ Πόρτλαντ—Νέας Υόρκης φέντε 7300 τ. παλαιοποδίουν διὰ Ρένη, Γαλάτη, Βραζιλίαν, δολ. 3.35 ἐναὶ λιμένα, μὲ 10 σεντς ἔξτρα διὰ δεύτερον λιμένα φορτώσεως καὶ 10 σεντς ἔξτρα διὰ δεύτερον λιμένα ἐκφορτώσεως, καντούλλο 10 Αὔγουστον.

### —Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΔΑΓΕΙΔ» (μότος-τάνκερ) ἐξ Καλλιφορνίας 9000 τ. φοτιστικοῦ πετρελαίου διὰ Θεσσαλονίκην, Πειραιᾶ καὶ Κονιούλον 16)—, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΒΕΑΥΛΙΕΥ» (μότος-τάνκερ) ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 9000 τ. φοτιστικοῦ πετρελαίου διὰ Θεσσαλονίκην, Πειραιᾶ καὶ Κονιούλον 11(6), φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΙΩΝΙΑ» (τάνκερ) ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 8500 τ. πετρελαίου δι' Αμέρισαν 12)—, καντούλλο 1 Αὔγουστον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ» ἐξ Βερταννικῆς Κολομβίας 4800 mille Σελείας δι' Ήνομ. Πολιτείας (ῷη Βορείωτερον τοῦ Ηαττερας) δολ. 8.75 κατὰ mille, ὅμοιό ἐναὶ λιμένας Ἀγγλίας 3000 δολάρια ἔξτρα, ἐναὶ δύο λιμένας Ἀγγλίας 4500 δολ. ἔξτρα, ὄφιον γεννιδῶν φορτίου δι' Ἀγγλίαν 16(3) φίο, δύο λιμένας, Λύγ. 5—15.

«ΦΑΙΑΞ» 6000 mille Σελείας, ὅμοιον ναῦλον μὲ τὸ ἀπ' «Ατλαντικός», ἀλλὰ μὲ χρόνον φορτώσεως 1—31 Αὔγουστον.

«ΟΛΥΜΠΟΣ» ἐξ Βερταννικῆς Κολομβίας 4800 mille Σελείας διὰ Φιλαδέλφειαν — Βοστόνη φέντε δολ. 8.75 κατὰ mille, ὄφιον γεννιδῶν φορτίου δι' Ἀγγλίαν 16(3) φίο, Αὔγουστον 15—31.

«ΘΕΜΩΝΗ» 4000 mille Σελείας, ὅμοιον ναῦλον μὲ τὸ ἀπ' «Ολυμπός», ἀλλὰ μὲ χρόνον φορτώσεως 10—30 Αὔγουστον.

## Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ελλάδος δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν ἐπίσης δεκτιά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φορτωτικῶν.

\* Απευθυντέον: **Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40-418

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας.

## Τό δεκαπεντήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

"Η ἀπὸ μηνὸς ἥδη ἐπικρατοῦσα χαλαρότης εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγορᾶν, ἔτι δέκτερα ἑσημειώθη κατὰ τὸ 6' 15θμερον τοῦ Ιουλίου. Η̄ θέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατέστη ἑξαιρετικῶς δυσχερής, ἀστάθης δὲ ἐμφανίζεται ἡ μελλοντικὴ αὐτῆς ἐργασία. Ἀπὸ δύτια τὰ κέντρα φορτώσεων ἡ ζήτησις χωρητικότητος ὑπῆρξε περιωρισμένη, οἱ δὲ πλοιοκτῆται μετὰ προφανοῦς δυσκολίας κατορθώνουν νότιον ἑξέρουν πτωχήν τινα διά τὰ σκάφη των ἐργασίαν. Τούναντίον πρὸς δύτια τὰς κατευθύνσεις ἡ προσφορὰ τονάς συνεχίζεται δυσανολόγως πληθωρική διά τὰς περιωρισμένας ἀνάγκας τοῦ ἔμπορου, ἥρχισε δὲ ν' ἀντιμετωπίζεται καὶ ὁ παροπλισμὸς ὡς διέξοδος διά τὰ σκάφη ἑκεῖνα τῶν ὅποιων ἡ ἐκκίνησις δφείλεται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διαφόρων σχεδίων καὶ τὴν ἐκ τούτων σταθερότητα τῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

Εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ συνεστρέψθη ἔνας σεβαστὸς ἀριθμὸς σκαφῶν ἑτοιμῶν ἡ παρεχόντων ἑγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως. Λόγῳ τῆς πλήρους ἐκπτώσεως τῶν ἑκεῖθυν ἑξαγωγῶν, ἡ χωρητικότης αὐτῆς πιέζει τὴν ἀγορὰν καὶ θά προκάλει τὴν πραγματικὴν αὐτῆς κατάρρευσιν, ἔαν δὲν διέσωζε τὴν κατάστασιν τὸ γνωστὸν σχέδιον κατωτάτων δρίων ναύλων. Τὸ σχέδιον τοῦτο, ἀπέδειξεν ἀξιόλογον ἀντοχὴν καὶ παρὰ τὴν σημειουμένην σπάνιτων ἑξ Ἀργεντινῆς φορτώσεως καὶ παρὰ τὴν ἑκεῖ διαθέσιμον χωρητικότητα, ἐπέτυχε νότιον συγκρατήσην τὴν ὑποτιμήτηκην πόρειαν καὶ νά προλάβῃ ἐνδεχομένων διαρροέας.

"Η ἀξητησία ἀραβοσίτου δι'" Εὐρωπαϊκὸν λογαριασμὸν καὶ ἡ περιωρισμένη προσφορά σίτου, λόγῳ τῆς ἐπικρατοῦσης ἡρασίας εἰς Ἀργεντινὴν καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ὑπό σποράν καλλιεργούμενῶν ἐκτάσεων ὑπῆρξαν αἱ κύριαι αἰτίαι τῆς τοιαύτης τοῦ Πλέιτ ἐκπτώσεως. Μία τυχόν εὑρυτέρα ζήτησις γεννημάτων ἀπὸ τὰ κέντρα καταναλώσεως θά ἦτο, πράγματι, εὐεργετικὴ καὶ ἀμεσον τὸν ἔξ αὐτῆς εὐεργετικὸν ἀντίκτυπον θά ἥσθαντο ἡ φορτηγὸς ναυτιλία. Γενικῶς ἡ ἀπραξία παρετάθη καθ' δόλον τὸ 15θμερον, δι' δύος τοὺς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ πλείστους ἔκ τούτων ἥσαν ὄνομαστικά. Τὸ Μόντρεαλ οὐδεμίαν ἀνάπτυξιν εἰς τὰς φορτώσεις παρουσίασε, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῶν οιτηρῶν καὶ τῆς μὴ εἰσέτι ἐκδηλώσεως τῶν κυθερητικῶν ἀποφάσεων διὰ τὴν πώλησιν τῶν ἀποθεμάτων. Ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, πλὴν τῶν φορτώσεων παλαιοσιδήρου δι'"!—ταλίαν, οὐδεμία ἀλλη ἐργασία ἑσημειώθη. Ἄλλα καὶ εἰς τὰς φορτώσεις παλαιοσιδήρου παρετηρήθη αἰσθητῇ ἀναστολή, λόγῳ τῶν ὑφισταμένων ἐν Ἰταλίᾳ δυσχερεών διὰ τὴν ἑξαγωγὴν συναλλαγμάτως. Ποιά τις ἐργασία ἑσημειώθη εἰς τὰς ζακχάρεις ἐκ Κούβας, μερικά δὲ πλοῖα ἐναυλώθησαν ἑκεῖθυν, μὲ τιμάς ὅμως χαλαράς.

"Η κατάστασις εἰς τὴν "Ἀπω Ανατολήν, ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος, παρουσίασε σχετικήν τινα ἀνακούφισιν. Τὸ εἰς τὰ ἑκεῖ ὕδατα πληθωρικὸν τονάζ ἀπερροφήθη ἔν τινι μέτρῳ κατόπιν τῶν τελευταίων ναυλώσεων διὰ μεταρρυθμίσεων ἀνθρακίτου, διὰ τὰς δοπίας ὅμως οἱ πλοιοκτῆται ἡναγκάσθησαν νὰ δεχθοῦν χαμηλοὺς ναύλους, ἵνα ἀποφύγουν δαπανηρούς εἰς τοὺς ἑκεῖ λιμένας παροπλισμούς τῶν σκαφῶν των. Παρὰ τὴν ἐκδηλώθεισαν τελευταίως σταθερότητα τῶν τιμῶν τῶν ἐλαιοιστόρων, δὲν ἑσημειώθη εἰσέτι ζήτησις φορτίων οὔτε ἀπὸ τὰ ἑξαγωγικά κέντρα τῆς "Ἀπω Ανατολής, οὔτε ἀπὸ τὰς Ἰνδίας. Προθλέπεται ὅμως, διὰ τοῦτο τούτη τοιαύτης τομεῖς τῆς ζήτησης χωρητικότητος, θέλει ἐπέλθει αὐτομάτως, ἡ ἀνατίμησις τῶν ναύλων. Ἀπὸ τὸν τομέα τῆς Αὐστραλίας, ἡ αὐτὴ ἐπικρατεῖ ἀπραξία, συνεπεία τῶν δυσχερειῶν, ποὺ συνατά ἡ πώλησις τῶν σιτηρῶν. "Οσον ἀφορᾷ τέλος τὴν ὥρυζαν ἀπὸ Σαΐγκον συνεχίζεται ἡ ἐλλειψις διαταγῶν. Διαταγαί τινες ἀνθρακίτου ἀπὸ Πόρτ Κάμφα κυκλοφοροῦν εἰς τὰς γνωστὰς χαμηλὰς τιμάς.

κάπως κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας ἡ ζήτησις χωρητικότητος, θέλει ἐπέλθει αὐτομάτως, ἡ ἀνατίμησις τῶν ναύλων. Ἀπὸ τὸν τομέα τῆς Αὐστραλίας, ἡ αὐτὴ ἐπικρατεῖ ἀπραξία, συνεπεία τῶν δυσχερειῶν, ποὺ συνατά ἡ πώλησις τῶν σιτηρῶν. "Οσον ἀφορᾷ τέλος τὴν ὥρυζαν ἀπὸ Σαΐγκον συνεχίζεται ἡ ἐλλειψις διαταγῶν. Διαταγαί τινες ἀνθρακίτου ἀπὸ Πόρτ Κάμφα κυκλοφοροῦν εἰς τὰς γνωστὰς χαμηλὰς τιμάς.

"Η πορεία τῶν ναύλων σημειοῦται ἀναλυτικότερον κατὰ τομέας ἀγορῶν ὡς κάτωθι:

**ΠΛΕΙΤ**: Προκειμένου διὰ τοὺς Εὐρωπαϊκοὺς προορισμοὺς διατηροῦνται αἱ ὑπὸ τοῦ σχεδίου προβλεπόμεναι τιμαὶ τῶν ναύλων, διὰ τὰς ἄλλας ὅμως κατευθύνσεις ὑπέστησαν σημαντικὴν ἐκπτώσην. Οὕτω, διὰ Βόρειον Αμερικὴν (λιμένας Ατλαντικοῦ ή Κόλπου Μεξικοῦ) σημειοῦται ἡ τιμὴ τῶν 17)—, διὰ λιναρόσπορου καὶ μὲ πόρτων ἀπὸ Σάντα Φέ, Αύγουστον. Ἀπὸ Σάντα Φέ ἐπίσης ἐκλείσθη ἀπότιμοιον συνήθους μεγέθους δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ σελ. 17)6, ἀμεσον φόρτωσιν. "Εναυλώθη ἐπίσης καὶ τὸ Ελληνικὸν φορτηγόν:

**ΦΩΤΗΣ**: ἐκ Σάντα Λορέντζο 5200 τ. διὰ Βόρ. Αμερικὴν (Κόλπον Μεξικοῦ ή λιμένας Ατλαντικοῦ) σελ. 17)6, καντσέλλο 10 Αύγουστου.

**BOR. ΑΜΕΡΙΚΗ**: Εξ "Αλμπανού ἐπανελήφθη ἡ τιμὴ τῶν σελ. 1)6 τὸ κουώρτερ (γεννημάτα δι' Ἀγγλίαν). Αἱ Καναδικαί φορτώσεις ἔν ἀπραξίᾳ, αἱ δὲ φορτώσεις ζακχάρεως ἐκ Κούβας, μὲ συνήθη ἐργασίαν, εἰς τὰς τιμὰς τῶν 12)— δι' Ἀγγλίαν. "Εναυλώθη καὶ τὸ Ελληνικὸν φορτηγόν:

**ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ**: Εξ "Αλμπανού 30.000 κ. σίτου διὰ Κόρκ-Λιμερικ 2)— τὸ κουώρτερ, καντσέλλο Αύγουστου 12.

**ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ**: Απὸ δύος γενικῶν τοὺς τομεῖς τῆς "Απω Ανατολῆς, οὐδεμία — οὐδιστικῶς — ζήτησις σκαφῶν παραπρεῖται, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ἔξ Αὐστραλίας, Νταλνύ καὶ Σαΐγκον ναύλων εἰνε δινομαστικαί. Διὰ μερίδας φορτίων ἐπληρώθησαν ἀπὸ Σαΐγκον διὰ Γαλλίαν 18)6 καὶ ἀπὸ Νταλνύ διὰ Ρότερνταμ — Αμβούργον 14)3. Διὰ ζακχάρεις Χαϊφόγκ άραιαὶ τινες ὑπάρχουν διαταγαί, μίαν τῶν διόπιν διὰ τρεῖς Γαλλικοὺς λιμένας ἐκλείσθη τελευταίως εἰς τὰ σελ. 19)—. "Απὸ Πόρτ Κάμφα ἀφ' ἐτέρου (ἀνθρακίτην) διὰ Μόντρεαλ—Γκαμπεκ (ἔνα λιμένα ἐκφορτώσεως) ἐπληρώθη ἡ χαμηλὴ τιμὴ τῶν 15)6 δελλινίων. Ποιά τις κίνησις σημειοῦται καὶ διὰ φορτίων ἀλατος ἔξ "Αντεν εἰς Ινδίας, πληρώνονται δ' εἰς μικρὰ σκάφη ρουπίαι 5.10 διὰ Καλκούταν.

Ναυλώσεις Ελληνικῶν ἐκλείσθησαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι:

**ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ**: έξ "Αντεν 3500 τ. ἀλατος διὰ Καλκούταν 5.10 ρουπίαις, Αύγ. 25—Σεπτ. 10.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΚΩΣΤΟΜΕΝΗΣ**: ἀπὸ Κοτσιτσάγκ 7500 τ. διὰ Κούβαν — Δυτ. Ινδίας 19)—, φόρτωσις τέλη Αύγουστου.

**ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ**: "Ανευ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος καὶ μὲ συνήθη ἐργασίαν διὰ μεταλλεύματα καὶ φωσφάτα εἰς τιμὰς ναύλων ἀμεταβλήτους. Διαταγαί τινες ὑπάρχουν διὰ μικρὰ πλοία πρὸς μεταφοράν τοιμέντων ἔκ Σπαλάτου εἰς Δωδεκάνησα καὶ Πλαστίνην, καθὼς καὶ σπόρων ἔκ Μερσίνας. Οἱ θαμβακόσποροι Ἀλεξανδρίεις μὲ δραπίας τινας διαταγάς, ἐναυλώθη δὲ ἑκεῖθυν καὶ τὸ Ελληνικὸν φορτηγόν:

**ΚΕΡΑΜΙΕΣ**: έξ Αλεξανδρείας 400.000 κ. π. θαμβακοσπό-

# LAMBERT BROTHERS

COAL SALE & PURCHASE OIL

LONDON E.C. 3. LIMITED

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 HARTEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR	PORT-SAID
CEUTA	SUEZ
ORAN	PERIM
ALGIER	BOMBAY
MALTA	COLOMBO
ISTANBUL	SINGAPORE
ZONGULDAK	BATAVIA
FAYAL-AZORES	ST. LUCIA
LAS PALMAS	ST. THOMAS
ST. VINCENT CV.	BERMUDA

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

ρου διά Χούλλ 8)3 τούς 60 κ. π. Οκτώβριον.

**ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ:** 'Αρκετά σκάφη έναυλώθησαν κατά τό 150ήμερον, διαφόρων μεγεθών, 'Ελληνικά και ξένα, διά την μεταφοράν γεννημάτων, μέ φόρτωσιν από Αύγούστου μέχρι καί 'Οκτώβριον. Διά σκάφος 6100 τόνων, 10 %, έπληρωθησαν δι' Αμέρερσαν — Ρόττερνταμ σελ. 9)7½, Αύγουστον. Διά φόρτωσιν 1-10 Σεπτεμβρίου α)π 7000 τόνων έκλεισθη δι' 'Αγγλίαν εις τά 10)— καὶ ἀπ' 5500 τόνων, 5 %, δι' 'Αγγλίαν έποισης εις τά 10)3. Δι' 'Οκτώβριον α)π 8300 τ. έπληρωθή 6 δι' 'Αγγλίαν ή δε ζήτησις έξακολουθεῖ εις μετρίαν κλίμακα. Κατά τάς ύφισταμένας ένδειξεις αἱ Σοβιετικαὶ έξαγωγαὶ γεννημάτων θά είνε έφετος εύρυτεραι καὶ θ' ἀπασχολήσουν χωρητικότητα μεγαλυτέραν τῆς περιουσινῆς.

Διά ξυλείαν καὶ μὲ φόρτωσιν Αύγούστου ζητοῦνται ἀτμόπλοια δι' 'Αλεξάνδρειαν καὶ 'Ερυθραίαν, αἱ κυκλοφοροῦσαι δικαὶα διαταγαὶ δὲν έκλεισθησαν ἐλλείψει διαθεσίμου χωρητικότητος. Διά μεταλεύματα ὑπάρχουν έποισης διαταγαὶ διά Κόντινεντ καὶ μία δι' 'Ιταλίαν, μὲ ναῦλον διὰ Κόντινεντ 9)6 καὶ 48 ωρας ἀναμονῆς εις την φόρτωσιν, ἀλλ' οἱ πλοιοκτήται έπιδιώκουν καλυτέραν τιμὴν. Διά γαιανθρακαὶς έπληρωθησαν δι' 'Ιταλίαν σελ. 8)3, μὲ φόρτωσιν Αύγουστον καὶ διά Ρουέν εις α)π 6600 τ. σελ. 8)10½, μὲ 800 τ. φόρτωσιν 6 πέννας καὶ 1000 τ. έκφορτωσιν 1)—.

Διά γεννικὰ φορτία ζητεῖται α)π 5500 τόνων 10%, διά Πλέιτ, μὲ φόρτωσιν Αύγουστον, προσφέρεται δὲ ή τιμὴ τῶν 10)—φίο. Διά φορτία πίσσης έπληρωθησαν δι' Αίγυπτον καὶ εις α)π 5000—5250 τ. σελ. 9)6 fob and stowed, διά δὲ Σεπτέμβριον καὶ δι' α)π 6000 τ. σελ. 9)6 fob and stowed, από Μαριούπολιν διά Σέπτεμν, μὲ 400 τ. φόρτωσιν φόρτη καὶ 400 τ. έκφορτωσιν 1)—. Διά τούς μῆνας 'Οκτώβριον καὶ Νοέμβριον ζητοῦνται σκάφη πρὸς μεταφοράν εις Σέπτεμν 15.000 τ. πίσσης.

'Ελληνικά σκάφη έκλεισθησαν καὶ τὰ κάτωθι:

**«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»** (πρώην «'Αρτεμισία») ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6400 τ. γεννημάτων δι' 'Αμέρερσαν ή Ρόττερνταμ 9)9, καντσέλλο 1 Αύγουστον.

**«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»** ἐκ Πότι ή Νικολάειφ 6000 τ. μεταλεύμαντος διά Κόντινεντ 9)6, δύψιλον Γκόττεμπουργκ 1)6 ξέτρα, Αύγουστον.

**«ΕΡΗΝΟΥΛΑ»** ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6600 κ. μ. ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 7)—, ἀμεσος φόρτωσις.

**«ΙΩΑΝΝΗΣ»** ἐκ Μαριουπόλεως 5600 τ. πίσσης διά Σέπτεμν 9)6 φόρτη, Σεπτ. 1-10.

**ΔΟΥΝΑΒΙΣ:** Διά γεννημάτα έπικρατεῖ ἀπραξία, μία δὲ διαταγὴ ὑπάρχει διά την μεταφοράν 5000 τ. κριθῆς εις Μασσάβαν καὶ διά την δόποιαν ζητεῖται ναῦλος 20)—. 'Εάν έκλεισθη ή δχι δέν έγνωσθη. 'Εξ ἄλλου αἱ φορτώσεις ξυλείας βαρὺν ὑπέστησαν τὸν ἀντικτιπὸν ἀπό τοὺς έπιθληθέντας ἐν 'Ελλάδι υψηλούς εἰσαγωγικούς δασμούς, εἰς ἔφαρμογήν ἀντιποίων, ἀπειλεῖται δὲ νὰ συμβῇ τὸ αὐτὸ καὶ ἐν Αίγυπτῳ, ἐάν δὲν ἀρθῇ μέχρι τῆς 15ης Αύγουστου — δτε λήγει ή 'Αγγλοαιγυπτιακὴ εμπορικὴ συμφωνία — ή ἐπιθληθεῖσα κατά 44 % αύδησις τῶν δασμῶν διά τὰ εἰσαγόμενα εις Ρουμανίαν Αίγυπτιακά προΐόντα. 'Ηδη, αἱ Αίγυπτιακαὶ παραγγελίαι ἀνεστάλησαν. Ζήτησις διά ξυλείαν σημειούται εις μικράν κλίμακα διά Σύριαν, Παλαιστίνην, 'Ιταλίαν καὶ 'Ερυθράν Θάλασσαν. Ναύλωσεις 'Ελληνικῶν έκλεισθησαν . αἱ κάτωθι:

**«ΤΡΙΤΩΝ»** ἐκ Δουνάβεως 350 φαγ. ξυλείας διά Βασσόραν λ. στ. 14 κατά Θαγόνιον, ἀμεσος φόρτωσις.

**«ΑΡΧΩΝ»** ἐκ Δουνάβεως 2000 τ. ἀραθοσίτου διά 3 ἔως 4 λιμένας 'Ανατ. ή Δυτ. 'Ελλάδος 11)— νέτ, ἀμεσος φόρτωσις.

Διά Σουηδικήν ξυλείαν καὶ διά Ρωσικά μεταλεύματα ἐκ

Μοῦρμανσκ, ἐναυλώθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα δύο 'Ελληνικά φορτηγά:

**«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ»** ἐκ Σουηδίας 2200 στάνταρτς ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 48)6, Αύγουστον.

**«ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ»** ἐκ Μοῦρμανσκ 6000 τ. ἀπατίτ δι' 'Αδριατικήν 12)6 φόρτη, καντσέλλο 31 Αύγουστον.

**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:** Αἱ φορτώσεις γαιανθράκων ἔξ 'Αγγλίας καὶ 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης ἔξηκολούθησαν μὲ ρυθμὸν αὐξόνυμης ζωηρότητος. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων δύμως διά την Νότιον Αμερικὴν καὶ διά την Μεσόγειον (έξαιρέσει τῆς 'Ιταλίας) παρέμεναν οἵας καὶ κατά τὸ προηγούμενον 150ήμερον. Αἱ δι' 'Ιταλίαν τιμαὶ ἀπό Ούαλλιαν ἔφθασαν εις τὰ σελ. 7)3 διά Γένοβαν ή Σαθόνναν, ἀπό Στέττιν εις τὰ 9)6 διά Δυτι. 'Ιταλ. καὶ ἀπό Δάνταιγκ ή Γδύνιας εις τὰ 10)3 διά Βενετίαν ή Τεργέστην. 'Αναλιτικῶτερον αἱ κρατουμέναι τιμαὶ διά τὴν μεταφορὰν γαιανθρακοφορτῶν, δείκνυνται ἀπό τὰς κατωτέρω διντηροσωπευτικάς ναυλώσεις 'Ελληνικῶν φορτηγῶν:

**ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ** ('Ελληνικόν) ἐκ Κάρδιφ 5000 τ. διά Θεσσαλονίκην 8)—, Αύγουστον.

**«ΑΙΝΟΣ»** ἐκ Στέττιν 6000 διά Δυτ. 'Ιταλίαν 9)6, Αὔγ. 1—15.

**«ΜΑΤΘΑΙΟΣ»** ἔξ 'Αμερέρσης 3500 τ. κώκ διά Σαθόνναν 11)3 Αύγουστον.

**ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ** ('Ελληνικόν) ἔξ Ούαλλίας 6500 τ. διά Μπουέννος 'Αύρες 8)9, ἀμεσος φόρτωσις.

**«ΘΕΤΙΣ Α»** ἐκ Δάνταιγκ ή Γδύνιας 6000 τ. διά Βενετίαν, Τεργέστην, 'Αγκῶνα 10)1½, μὲ 800 τ. κώκ 12)1½, φόρτωσις Αὔγ. 15—31.

**ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ** ('Ελληνικόν) ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τ. διά Ρίον 'Ισανέρον 7)9, Αὔγ. 7—18.

**«ΚΟΥΙΝ ΟΛΓΑ»** 'Αγγλικόν, ἐκ Δάνταιγκ ή Γδύνιας 7200 τ. διά Πειραιᾶ 9)1½ Αὔγ. 10—25.

**«ΚΑΤΙΝΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ»** ἐκ Δάνταιγκ 7000 τ. διά Πειραιᾶ 9)1½, Αύγουστον.

**ΕΥΘΑΛΙΑ** ἐκ Ντόθερ 6800 τ. διά Πειραιᾶ 7)—, ἀμεσος φόρτωσις.

## N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42-154

### ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ—Οἰκονομική Ηγγυημένη 8-15 ερ.

—Οἰκονομική Ηγγυημένη 8-10 ερ.

ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΕΡΘΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΛΟΓΟΔΑΡΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΓΥΠΕΡΘΕΡΜΟΝ ΑΤΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΙΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΕΒΗΤΑΣ

ΠΡΟΦΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΕΛΚΥΣΜΟΥ  
ΠΡΟΦΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΓΔΑΤΟΣ κλπ.

LIVERPOOL  
REALIMITED.  
*Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—*  
TUG OWNERS  
BIRKENHEAD





## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος  
ναυπ.Τόν.  
γνρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ	ΈΤΟΣ ΝΑΥΠ.	ΤΟΝ. ΓΝΡ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	Έφθ. Πειραιά 6 Ιουν.,
"Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρφώνη	95	1580	άνεγ. Λιβόρνο 16 Ιουν., καὶ Ηειραῖ 25 δι' Οδησσόν
"Αγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	εἰς Όσλο ἵνα παραλαβήν
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεγ. Ροζάριο 13 Ιουν., διὰ Μαδέρας.
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασποπούλου	12	3283	Έφθ. Μαριούπολην 17 Ιουν.,
"Αγία Βαρθλάμα	Δ. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ	13	4572	Έφθ. Ροζάριο 28 Ιουν.,
"Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεδάνη	11	3809	άνεγ. Μαριούπολην 27 Ιουν., διὰ Βόρ. Αμερικήν
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	Έφθ. Άλμπανη 21 Ιουν.,
"Αγίος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἐν πλῷ ἐν Ρωσίᾳ διὰ Γιβραλτάρ 19 Ιουν.,
"Αγίος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεγ. Στέττιν 6 Ιουν., Γιβραλτάρ 19 διὰ Τρογύλην, ἔφθ. 28
"Αγίος Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	92	1581	ἔφθ. Μετιλήνην 10 Ιουν.,
"Αγίος Σπυρίδων	"Ηλ. 'Αγγελή	89	1476	ἔφθ. Βενετίαν 22 Ιουν.,
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άνεγ. Ρόττερνταμ 16 Ιουν., Γιβραλτάρ 24 διὰ Πειραιᾶ
"Αγγελος Λ.	Ε. Σκαρδελή	04	3567	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν. 1934
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	ἔφθ. Άλεξανδρειαν 14 Ιουν., καὶ Γάρφαν 21.
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Άθ. Πειθῆ	08	4537	άνεγ. Τεργέστην 18 Ιουν., διὰ Μαρ. λιν
"Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	άνεγ. Νιούπορτ 15 Ιουν., Μαδέρας 20 διὰ Μοντεβίδεο
"Άθανάσιος	Ν. Αντιαρδοπούλου	07	4295	ἔφθ. Όδησσὸν 15 Ιουν., καὶ Κον. πολὶ 24 διὰ Πλάνουφ
Αίας	Πατέρας καὶ Σία	15	4729	άνεγ. Μπ. "Αἴρες 17 Ιουν., διὰ Μπάρμπαντος
Αίγαλον	'Ετ. «Άλγαίον» Α. Ε.	19	5285	εἰς Λίβερπουλ ὑπὸ παραλαβὴν 25 Ιουν.,
Αίγαλον	Πελοποννησίου Σκριβάνου	12	1735	διῆλθε Μαδέρας 14 Ιουν., διὰ Σάντος
Αίγενς	ἀδ. Πατέρα	17	3792	εἰς Τάνι, σερβεῖ 25 Ιουν.,
Αίκατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	ἔφθ. Μέμελ 19 Ιουν.,
Αίκατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζουν	17	2719	άνεγ. Μπάλιαν Μπλάγχαν 5 Ιουν., διὰ Πειραιᾶ
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	άνεγ. Μπάλιαν Μπλάγχαν 29 Ιουν., διὰ Πειραιᾶ
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	άνεγ. Μπάλιαν Μπλάγχαν 29 Ιουν., διὰ Ελφόπονη
Αίμιλιος	Στεριώτη καὶ Σία	98	3691	ἔφθ. Μαρ. λιν 15 Ιουν.,
Αίνος	Α. Λούζη	10	3554	ἔφθ. Μάντζεστερ 17 Ιουν.,
Αίολος	Ν. Ι. Λίρα π.λ. π.	02	3051	άνεγ. Βιλούνη 20 Ιουν., διὰ Στέττιν
"Αίς Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Καζαπιλάγχαν 19 Ιουν.,
"Άδαμας	Μιχ. Λαμπούν	18	4144	άνεγ. Ν. Υόρζην 14 Ιουν., καὶ Χάιπτον Ρόδες 16 διὰ Κούβαν
"Άκροπολις	Βασ. Μπρούσουν	13	4342	ἔφθ. Χαϊφάγχ 13 Ιουν.,
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες 19 Ιουν.,
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρρό	13	4355	διῆλθε Μαντζίουν 21 Ιουν., διὰ Νταζάνο
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	διῆλθε Σιγκαπούρην 7 Ιουν., διὰ Βορδό
"Άλκιμος	Σκριβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003	ἔφθ. Χάϊφαν 15 Ιουν., καὶ Πειραιᾶ 22, ἀνεγ. 25 διὰ Ρωσίαν
"Άλφιες	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	άνεγ. Γδνία 23 Ιουν., διὰ Μπ. "Αἴρες.
"Άναστασία	Π. Πρωτοπατά	05	2883	ἔφθ. Κάλιξ 15 Ιουν., (διὰ Πειραιᾶ)
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἔφθ. Ροζάριο 30 Ιουν.,
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	ἔφθα. Βλαδιβοστόκ 23 Ιουν.,
"Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	άνεγ. Μπάρουν 2 Ιουν., διὰ Μπ. "Αἴρες
"Άννα	Ν. Αντιαρδοπούλου	19	5173	διῆλθε Αρεντζό Μαρζές 9 Ιουν., διὰ Βόρ. Αμερικήν
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Ιουν.,
"Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ. 1934 ΕΠΙΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΑΥΣΙΝ
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Κων. πολὶ 24 Ιουν., διὰ Σπέτζαν
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἔφθ. Ρίτει 14 Ιουν., (δι' Αλεξανδρειαν)
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθε Σιγκαπούρην 16 Ιουν., διὰ Βλαδιβοστόκ
"Άννα Τ.	Α. Τεργάζουν	06	2728	άνεγ. Στρατόπεδον 26 Ιουν., καὶ Σύρον 27 διὰ Σούηδιαν
"Άνθιττη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άνεγ. Καντέλι 20 Ιουν., Κ. λιν 21 διὰ Γένοβαν
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν. 1934
"Άντωνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	ἔφθ. Λάρουμαν 14 Ιουν.,
"Άντωνιος Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμού	11	4410	άνεγ. Χάιπτον Ρόδες 13 Ιουν., διὰ Περναμπούκον
"Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	ἔφθ. Μαρ. λιν 15 Ιουν.,
"Άντωνης Γεώργιαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 Ιουν., Λάνδσετ 23 διὰ Θεσσαλονίκην
"Άντωνιος Σταθάτους	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεγ. Σαγγάνη 14 Ιουν., διὰ Τυνική Βαγ
"Άντζουλέττα	νιοί 'Άντ. Γιαννούνατου	07	2693	διῆλθε Περιά 24, Ιουν., διὰ Βορδό
"Άξιός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διῆλθε Κων. λιν 22 Ιουν., διὰ Ρίον Ιανέτρον
"Άποικια	Σ. Βαλάμη	05	3607	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Ιουν.,
"Άργεντινα	'Αντ. Ρόνσουν	12	4248	άνεγ. "Άλμπανη 17 Ιουν., καὶ Νόρφολκ 20 διὰ Μαζόρις
"Άργολικός	Μαρ. Έμπειρούν	21	4780	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουν.,
"Άρεθουσα	Νικ. Καυπούνη	11	3693	άνεγ. Κόλντιγχ 24 Ιουν., δι' Ολλανδίαν
"Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαμπού	12	4745	άνεγ. Δάντιγχ 13 Ιουν., Ούζαν 19 διὰ Βενετίαν
"Άριάδην Παντελή	έτ. «Μασμαρά»	10	4445	διῆλθε Νταζόλ 25 Ιουν., δι' Εύρώπην
"Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Ιουν.,
"Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	ἔφθ. Τσιτιταβένιαν 11 Ιουν., καὶ Πειραιᾶ 31 διὰ Ρωσίαν
"Άρτεμισία	Π. Μαρ. η	06	4343	άνεγ. Πειραιᾶ 27 Ιουν., διὰ Ρωσίαν Μετον. «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	ἔφθ. Καλλάσο 15 Ιουν., καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Χικάμα
"Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	ἔφθ. Θύνιγην 21 Ιουν.,
"Άσομίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	άνεγ. Πειραιᾶ 21 Ιουν., δι' Ιταλίαν.
"Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	διῆλθε Κων. πολὶ 15 Ιουν., διὰ Ρίον Ιανέτρον
"Άσπασια Νομικοῦ	M. Νομικοῦ	99	846	άνεγ. Βράιλαν 29 Ιουν., δι' Ελλάδα
"Άστηρ	Σταφυλοπάτη π.λ. π.	96	1335	διῆλθε Αντεν 20 Ιουν., διὰ Βασούραν
"Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε...	19	5446	άνεγ. Σάν. Πέτρο 12 Ιουν., Μαγιελάν 24 διὰ Λός "Αντζελες
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε...	09	4009	άνεγ. Πρέστον 17 Ιουν., καὶ Μπάρον 20, Ούζαν 26 διὰ Κ. ντζαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αττικός . . . . .	Α. Λούζη . . . . .	06	4078	έφθ. Βενετίαν 10 'Ιουλ.
'Αφρόδεσσα . . . . .	'Αδ. Κιρτάτα . . . . .	05	2485	άνεξ. Κάρδιφ 16 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 23 διά Πειραιᾶ
Βαλλιάνος . . . . .	Δ. Λούζη . . . . .	06	4734	άνεξ. Λιβόρον 16 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 22 διά Στέττιν
Βαρβάρα . . . . .	'Αθ. Ζοϊπούλου . . . . .	10	1354	έφθ. Γαλάτσι 14 'Ιουλ.
Βασ. Δεστούνης . . . . .	Π. Β. Δεστούνη . . . . .	12	3299	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
Βασ. Α. Πολέμης . . . . .	Γι. Γκούμα . . . . .	07	3429	έφθ. Μονμαρόν 14 'Ιουλ.
Βενιζέλος . . . . .	άδ. Σιφανίον . . . . .	10	1005	άργει Πειραιᾶ από μηνὸν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	19	3598	έφθ. Βραΐλαν 12 'Ιουλ., καὶ Γαλάτσι 27
Βιργινία . . . . .	'Αντ. Παπαδάκη . . . . .	17	1918	άνεξ. Γαλάτσι 14, 'Ιουλ., διὰ Κονν.) λιν 18 διά Κέπρου—Γιάφαν
Βιργινία Νικολάου . . . . .	Ν. Νικολάου . . . . .	20	6869	έφθ. Βλαδιβούτος 7 'Ιουλ.
Βιργινία Σ. . . . .	Z. Σαμοθράκη . . . . .	05	3885	έφθ. Λάζ Πάλμας 22 'Ιουλ. δι' "Ιψουτς
Βόλγας . . . . .	Παπαδημητρίου . . . . .	92	2505	έφθ. Vranje 18 'Ιουλ.
Βόρις . . . . .	έτ. «Βλάσσοβ» . . . . .	17	5166	άνεξ. Γένοβαν 11 'Ιουλ., Ντούτζενες 21 διὰ Γδίνια
Βύρων . . . . .	'Εθνικής . . . . .	14	9272	άνεξ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Υόρογην
Γαλαδίας . . . . .	Μάρκου Λύρα . . . . .	18	4393	έφθ. Κάρδιφ 15 'Ιουλ.
Γαρδελάκι . . . . .	Ε. Θεοφιλάτου . . . . .	88	2282	άργει Πειραιᾶ από 9 'Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά . . . . .	Σπυρ. Λαυμού . . . . .	14	4708	έφθ. Κότζα 11 'Ιουλ.
Γερμανία . . . . .	Μιχ. Βαλμά . . . . .	14	2080	άνεξ. Αμβέρσαν 21 'Ιουλ., καὶ Γιβραλτάρ 28 διά Πάτρας
Γεώργιος Γ. . . . .	Δ. Δάμπαση . . . . .	18	4289	άνεξ. Κάρδιφ 29 'Ιουλ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον
Γεώργιος Π. . . . .	Θ. Έπιφανιάδη . . . . .	03	4052	άργει Πειραιᾶ από 27 Οκτωβρ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς . . . . .	Ν. καὶ Γ. Σίμπουρα . . . . .	96	2187	έφθ. Λιβόρον 13 'Ιουλ., καὶ άνεξ. 25 διὰ Ρωσσίαν
Γεώργ. Κυριακίδης . . . . .	Ν. Γ. Κυριακίδη . . . . .	11	4201	άνεξ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ., καὶ Τάιν 25 διὰ Λάζ Πάλμας
Γεώργ. Μάντακας . . . . .	Β. Γ. Μάντακα . . . . .	21	3246	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. διὰ Μονμαρόν
Γεώργ. M. Έμπειρικός . . . . .	Σ. Γ. Έμπειρικού . . . . .	21	5728	έφθ. Μανίλαν 24 'Ιουν., φορτώνει
Γεώργ. M. Λιθανός . . . . .	άδ. Λιθανοῦ . . . . .	28	3831	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. ἐξ Βαλεντίας
Γεώργ. Νικολάου . . . . .	Ν. Νικολάου καὶ Σία . . . . .	30	4108	έφθ. Ναγκασάκι 16 'Ιουλ.
Γιάννης . . . . .	Γ. Ανδρέου π.λ.π. . . . .	05	4391	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουλ.
Γιαν. Γούναρης . . . . .	Γ. Ζ. Γούναρη . . . . .	01	2238	έφθ. Σούντσβαλ. 15 'Ιουλ.
Γρανικός . . . . .	Μ. Λύρα . . . . .	16	3689	έφθ. Κοπεγχάγην 12 'Ιουλ., καὶ Ρουμ. 24
Γρηγόριος Κ. Π. . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	19	2546	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. δι' Αιθέρσαν
Δανάς . . . . .	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ . . . . .	06	4419	έφθ. Πειραιᾶ 12 'Ιουλ.
Δάρμας . . . . .	άδ. Πήγτα . . . . .	83	1595	άργει Πειραιᾶ από 6 'Ιουλ.
Δάφνη . . . . .	Ν. Ανικαρδοπούλου . . . . .	18	3798	άνεξ. Κάρδιφ 11 'Ιουλ. διὰ Βίλλαν Κ) τούσιον
Δελφίν . . . . .	Λώ καὶ Άνδρεαδη . . . . .	06	3816	άργει Πειραιᾶ από 15 Μαΐου
Δελφοί . . . . .	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαυμού . . . . .	15	4739	άνεξ. Μ.π. "Άγρες 23 'Ιουλ. διὰ Λάζ "Αντζέλες
Δέσποινα . . . . .	Κοσμά καὶ Γεωργιλή . . . . .	09	4461	άνεξ. Μοντάλ 11 'Ιουλ. διὰ Βίλμαγκτον, έφθ. 17
Δέσποινα Γλύπτη . . . . .	Γ. Γλύπτη . . . . .	04	3313	άργει Πειραιᾶ από 17 Μαρτ.
Δέσποινα . . . . .	έτ. Μιχαλινού . . . . .	06	3016	έφθ. Γδίνια 15 'Ιουλ.
Δέσποινα A. Παπᾶ . . . . .	A. Παπᾶ . . . . .	04	4649	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διὰ Νεάπολην
Δημήτρης . . . . .	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ . . . . .	05	3338	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης . . . . .	A. Μ. Τατάκη . . . . .	06	4271	διήλθε "Ανδρον 22 'Ιουλ. διὰ Ρίον 'Ιανέρων
Δημ. N. Βογιατζίδης . . . . .	N. Δ. Βογιατζίδη . . . . .	08	3444	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 14 'Ιουλ.
Δημ. Ιγγλέσης . . . . .	νίων Δ. Ιγγλέση . . . . .	18	5275	άνεξ. Σαγίγον 17 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Δημ. Ν. Ράλλιας . . . . .	N. Δ. Ράλλια . . . . .	99	3534	έφθ. Γένοβαν 22 'Ιουλ. ΕΙΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Δημ. Νομικός . . . . .	Λουκά Νομικοῦ . . . . .	03	1171	έφθ. Κονν) ντζαν 18 'Ιουλ.
Δημ. Χανδρῆς . . . . .	Ίω. Χανδρῆ . . . . .	10	4643	έφθ. "Εμδεν 18 'Ιουλ. καὶ άνεξ. 27 διὰ Βηρυττούν
Διαμαντῆς . . . . .	Διαμ. Πατέρα . . . . .	17	4990	έφθ. Μπ. "Αϊρες 11 'Ιουλ.
Διαμάντω . . . . .	άδ. Τσατσόμουρον . . . . .	03	2281	έφθ. Νεάπολην 9 'Ιουλ.
Διονύσιος . . . . .	E. Α. Καραβία . . . . .	03	2018	έφθ. Θεσ) νίγην 17 'Ιουλ.
Διον. Σ. Σταθάτος . . . . .	έτ. Δ. Α. Σταθάτου . . . . .	19	5168	έφθ. Γιοζοζάμαν 26 'Ιουν.
Δίρφυς . . . . .	Βασ. Πατέρα καὶ Σία . . . . .	06	2795	έφθ. Κύπρον 9 'Ιουλ. καὶ Γιβραλτάρ 23 διά Κόντινεντ
Διώνη . . . . .	Γ. Φ. Ανδρεάδη . . . . .	06	4181	έφθ. Πότι 19 'Ιουλ.
Δούναθις . . . . .	Λεων. Α. Έμπειρικού . . . . .	15	5604	έφθ. Θ) νίγην 14 'Ιουλ. καὶ Κ) πολιν 22
Δύο Φίλοι . . . . .	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου . . . . .	03	3547	διήλθεν "Ανδρον 22 'Ιουλ. διὰ Βουλόνιν — Ρόττερνταμ
Δωρίς . . . . .	Ηλ. Χατζηλία . . . . .	17	4604	άνεξ. Λονδίνον 10 'Ιουλ. δόκι Μπ. "Αϊρες.
"Εβη . . . . .	N. Γ. Λιθανοῦ . . . . .	13	4521	έφθ. Ρίον 'Ιανέρων 17 'Ιουλ.
"Εδισων . . . . .	'Εθνικής . . . . .	96	11103	άνεξ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Ειρήνη Κυριακίδου . . . . .	N. Γ. Κυριακίδη . . . . .	22	3781	άνεξ. Σάν Νικολάς 27 'Ιουν. δι' Ενόροπην
Ειρήνη N. Ράλλιας . . . . .	N. Δ. Ράλλια . . . . .	08	3860	διήλθε Λάζ Π.Πάλμας 19 'Ιουλ. διὰ Λαντοντερού
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού . . . . .	Στ. Έμπειρικού . . . . .	27	4164	άνεξ. Μπ. "Αϊρες 19 'Ιουλ. διὰ Λάζ Πάλμας
Έκαπονταρχος Δρακούλης . . . . .	Γεώργ. N. Δρακούλη . . . . .	18	5329	διήλθε Σαμπάγκ 17 'Ιουλ. διὰ Calicut
Έλεγκω A. Κυδωνιέως . . . . .	Π. Κυδωνιέως . . . . .	16	4129	έφθ. Όζάκα 29 'Ιουν.
Έλένη . . . . .	A. Καλλινίκου . . . . .	18	5655	έφθ. Σαν Λορέντζο 15 'Ιουλ.
Έλένη . . . . .	Δ. Λώς . . . . .	01	1882	έφθ. Βατούμ 14 'Ιουλ.
Έλένη Δ. . . . .	Ρεθύμνη-Κουλουκουντῆ . . . . .	21	1138	διήλθε Κονν) πολιν 22 'Ιουλ. διὰ Γαλάτσι
Έλένη T. . . . .	Δημοσθ. Δάμπαση . . . . .	19	5260	έφθ. Μπ. "Αϊρες 10 'Ιουλ.
Έλένη Νικολάου . . . . .	Λ. Τεργιάζου . . . . .	97	3039	έφθ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ. καὶ Ζονγκούλδαν 30
Έλένη Νικολάου . . . . .	N. Νικολάου . . . . .	20	4528	άνεξ. Μπ. "Αϊρες 11 'Ιουλ. διὰ Τενεριφαν
Έλισσετ . . . . .	άδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	διήλθε 'Αλγέριον 17 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Έλλας . . . . .	έτ. «Έλληνικη» Α.Ε. . . . .	16	2081	έφθ. Κονν) πολιν 18 'Ιουλ.
Έλλην . . . . .	Στ. Έμπειρικού . . . . .	13	4577	άνεξ. Σάν Νικολάς 13 'Ιουλ. διὰ Λάζ Πάλμας
Έλληνικό . . . . .	Παπαδημητρίου . . . . .	04	3059	έφθ. Χερσόνα 11 'Ιουλ.
Έλπις . . . . .	I. N. Γούλανδρη . . . . .	12	3651	έφθ. Ροζάριο 12 'Ιουλ.
Έπαμ. K. Έμπειρικός . . . . .	νίων 'Επ. Έμπειρικού . . . . .	27	4385	άνεξ. Νιούπορτ 29 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
Έρηνούλα . . . . .	N. Τσατσόμουρον . . . . .	05	2715	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουλ.
Έύδοϊκός . . . . .	Μαρη̄ Έμπειρικού . . . . .	22	4792	έφθ. Λονδίνον 23 'Ιουλ.
Εύγενα Καμπάνη . . . . .	Γ. N. Έμπειρικού . . . . .	98	3470	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουλ.
Εύγ. Σ. Έμπειρικού . . . . .	Στ. Έμπειρικού . . . . .	20	4882	άνεξ. Ντάριον 9 'Ιουλ. δι' Ενόροπην
Εύγενια Χανδρῆ . . . . .	'Ιω. Χανδρῆ . . . . .	20	4862	διήλθε Μαδέρας 28 'Ιουλ. διὰ Δουγκέζογην
Εύηνος . . . . .	Σ. Λιθανοῦ . . . . .	19	5627	διήλθε Τενεριφαν 17 'Ιουλ. διὰ Γάνδην, έφθ. 27
Εύθαλιά . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	3553	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουλ.
Έθρος . . . . .	άδ. Λιθανοῦ . . . . .	18	5283	έφθ. Χαϊφόγκ 2 'Ιουλ.
Εύρυμέδων . . . . .	Π. Δ. Μαρκεσίνη . . . . .	04	3564	διήλθε Κονν) λιν 18 'Ιουλ. καὶ Γιβραλτάρ 28 διὰ Ρουέν
Εύτυχιά . . . . .	Γεωργ. Βεργωτῆ . . . . .	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτεμβρ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχη, Βεργωτή .....	Γερ. Βεργωτή .....	09	2993	άνεξ. Φολλόνιτα 9 'Ιουν., Ντούτζενς 21 διά Κένιζμπεργκ
"Εψιλον .....	Λεων. Ν. Έμπειρικούν .....	11	4120	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιου 7 'Ιουν. διά Μρ. "Αϊρες
Ζάννες Γούναρης .....	άδελφοι Γούναρη .....	07	4407	έρθ. Πότι 16 'Ιουν..
Ζανής Λ. Καμπάνης .....	κληρ. Λ. Καμπάνη .....	20	5298	άνεξ. Γραμπέτε 11 'Ιουν.. διά Σάντο Ντομίγκο
Ζερμαίν .....	Στυλ. Καστάνου .....	11	5217	άνεξ. Τιμιγάζα 3 'Ιουν.. διά Μοντεβίδεο
Ζεύς .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	20	4279	άνεξ. Νεζοτόσα 20 'Ιουν.. διά Λάς Πάλμας
Ζέφυρος .....	Α. Λούζη .....	09	4796	έρθ. Θεσ/νίζην 6 'Ιουν.. και Πειραιά 19
Ζηνοβία .....	έτ. «Μιχαλινού» .....	06	2947	άνεξ. Τσιτιταένιαν 13 'Ιουν.. διά Μαρ/λιν, έρθ. 21
Ζωγραφιά Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	21	7156	έρθ. Γένοβαν 10 'Ιουν..
"Ηρων .....	Δημ. Ν. Κουφός ελπ. .....	06	1516	άνεξ. Αμβέρσαν 16 'Ιουν.., Όραν 25 διά Μάλταν
"Ηφαιστος .....	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου .....	12	3793	έρθ. Ομεα 20 'Ιουν.. και Μό 26
Θάλεια .....	'Ηλία Συλά .....	17	4574	άνεξ. Μπ. "Αϊρες 6 'Ιουν.. διά Γιοζοχάμαν
Θάσος .....	«Πατριωτικής» .....	19	1565	έρθ. "Άλεξάνδρειαν 28 'Ιουν..
Θεμώνη .....	«Κάσος» Α. Ε. .....	29	3859	έρθ. "Άγ. Φραγκίσκον 19 'Ιουν..
Θεοδώρα (τάνκερ) .....	Παπάς και Σία .....	17	1054	άνεξ. Πειραιάν 25 'Ιουν.. διά Κονστάντζαν
Θεόδωρος Τ. .....	Α. Τεριάζον .....	12	3409	έρθ. Θεσ/νίζην 9 'Ιουνίου και Βάτια 25
Θεοφανώ .....	άδελφοι Λιβανού .....	17	4240	διηλθε Κορούννα 6 'Ιουν.. διά Μπ. "Αϊρες
Θεομήτωρ .....	Μιχ. Σπ. Πολέμη .....	10	4427	έρθ. Σάντος 20 'Ιουν.. και άνεξ. 23 διά Πλέιτ
Θεοσκέπαστη .....	Β. Μανύσου—Σ. Μενδρινού .....	11	3726	έρθ. Βενειάν 12 'Ιουν.. και Πειραιά 30
Θέτις .....	Ε. Χατζηλία .....	30	4123	εις Κούβαν 15 'Ιουν.. έπει φόρτωσην
Θέτις Α. .....	Γ. Άνδρεάδου .....	10	4111	διηλθε Κον/λην 21 'Ιουν.. διά Γιβραλτάρ
Θράκη .....	Δ. Τεριάζον .....	17	982	έρθ. Γαλάτσι 16 'Ιουν..
Θρασύθουλος .....	Δ. Βογιατζίδη .....	12	3693	άνεξ. Μπάρεντσπεργκ 17 'Ιουν.. διά Μούρμανον
"Ια .....	Π. Χατζηλία .....	17	4860	άνεξ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουν.. διά Ρίον Ιανέτρον
"Ιάκωβος .....	Γ. Αγγελίδη .....	01	2107	έρθ. εις Χάιφαν 18 'Ιουν..
"Ιθάκη .....	Σ. Βλασποτούλου .....	11	4916	άνεξ. Ηενσαρόλαν 5 'Ιουν.. διά Γαλάτσι
"Ιθακος .....	Γ. Δρακούλη .....	06	3916	εις Λένινγκραδ 20 'Ιουν.. έπει φόρτωσην
"Ιλισσός .....	'Ιο. Γ. Λιβανού .....	15	4724	έρθ. Μπ. "Αϊρες 25 'Ιουν..
"Ιουλία .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	14	4352	άνεξ. Ροζάριο 24 'Ιουν.. διά Λάς Πάλμας
"Ιουλία Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	15	3729	έρθ. Κολόμπο 11 'Ιουν.. και Καλκόνταν 18
"Ισμήνη .....	Στεριώτη και Σία .....	90	2399	έρθ. Θινίζην 6 'Ιουν..
"Ιωάννα .....	'Ελ. Βελλιότη .....	01	1192	έρθ. Σούλινα 21 'Ιουν..
"Ιωάννης .....	Δ. Δάμπαση .....	09	3667	έρθ. Ούνουρας 12 'Ιουν..
"Ιω. Βάτης .....	Θεοφ. Βάτη .....	12	4418	διηλθε Φλωσιγκ 24 'Ιουν.. διά Μπέργκεν
"Ιω. Καρράς .....	άδελφ. Καρρά .....	17	3527	διηλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν.. διά Ελλάδα
"Ιω. Μ. Έμπειρικος .....	Στ. Έμπειρικού .....	24	3734	άνεξ. Ροζάριο 13 'Ιουν.. διά Λάς Πάλμας
"Ιω. Νομικός .....	Λ. Νομικού .....	99	640	έρθ. Πόρτ Σάιδ 19 'Ιουν..
"Ιω. Π. Γουλανδρής .....	άδ. Γουλανδρή .....	10	3750	έρθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουν..
"Ιω. Φράγκος .....	Μάρκ. Φράγκου .....	12	3442	άνεξ. Ντιμαντάν 9 'Ιουν.. διά Ντιέππην
"Ιωνία (τάνκερ) .....	'Ομ. Ιωσηφόγλου .....	16	5845	άνεξ. Πόρτ Αρθούρ 23 'Ιουν.. διά Αμβέρσαν
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ) .....	'Ομ. Ιωσηφόγλου .....	13	4680	έρθ. Σάιν Λούν (Ροδανού) 15 'Ιουν.. και άνεξ. 16 'Αλγέριον 20 διά Λαύριον
Κ. Κτιστάκης .....	Γ. Κτιστάκη .....	07	4291	έρθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν.. και Γδενία 18
Κ. Λύρας .....	Π. Λύρα .....	02	3091	έρθ. Νεάπολιν 21 'Ιουν..
Καδιώ .....	Νομ. Σιγάλα .....	11	1430	εις Σούντερλαν έπει παραλαβήν 25 'Ιουν..
Καίτη Χανδρή .....	I. Δ. Χανδρή .....	18	3061	διηλθε Στάβαγκερ 27 'Ιουν.. διά Ελλάδα
Καθαριώτισσα .....	νίοι Γεωργ. Καραβία .....	13	1877	άνεξ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν.. διά Πόρτ Αλμπόνα
Καλαφάτης .....	Κ. Καλαφάτη .....	17	4213	έρθ. Θεοδόσιαν 29 'Ιουν..
Καλλιόπη .....	Δ. Πατέρα .....	10	4948	έρθ. Ιγνούτ 24 'Ιουν..
Καλλιόπη Σ. .....	'Ιω. Σταύρου και Σία .....	18	5152	έρθ. 'Αμβέρσαν 17 'Ιουν.. και Ρόττερνταμ 24
Καλυψώ Βεργωτή .....	Γερ. Βεργωτή .....	18	5686	έρθ. Ρίον Ιανέτρον 13 'Ιουν..
Καπετάν Στρατής .....	Δ. Κουμπή .....	06	3574	αγωγεί Πειραιά από 11 Μαρτ. 1932
Καρλόβασι .....	Yioi Δ. Ιγγλέση .....	20	707	έρθ. Γιάφφαν 17 'Ιουν..
Καρράς .....	άδ. Καρρά .....	18	5234	άνεξ. Μπ. "Αϊρες 6 'Ιουν.. διά Αγγλίαν
Κάσος .....	«Κάσσος» Α. Ε. .....	19	5685	άνεξ. Νέγκρος 2 'Ιουν.. διά Ήνωμενας Πολιτείας
Κάστωρ .....	έτ. Γράτσου .....	21	5497	διηλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν.. διά Πλέιτ
Κάτε .....	N. Λυκαρδοπούλου .....	18	5197	έρθ. Βιζαγκατάμ 22 'Ιουν..
Κατερίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Πετρέλαια» .....	87	2495	άργει Πειραιά από 19 Μαρτ.
Κατίγκω .....	Κ. Χατζηπατέρα .....	96	2578	διηλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν.. διά Χάιφαν, έρθ. 30
Κατίνα Βούλγαρη .....	Νικ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4567	έρθ. Βέζλε 14 'Ιουν.. και Χάντερσολεβ 26
Κέιπ Κόρσο .....	'Αθ. Κονλόύρα & Κ. Σένου .....	05	3890	έρθ. Γιβραλτάρ 18 'Ιουν.. διά Πειραιά
Κεραμές .....	N. Λυκαρδοπούλου .....	17	5085	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουν.. διά Πέτελ
Κεχρέα .....	Θ. Επιφανιάδη .....	12	1968	έρθ. Χερσόνα 18 'Ιουν.. και Ελευσίνα 27
Κλεανθής .....	Α. Βογιατζίδη .....	11	4153	έρθ. Γάνδην 19 'Ιουν..
Κονδύλης .....	Γ. Κονδύλη .....	14	4439	άνεξ. Λάς Πλάταν 6 'Ιουν.. διά Μπάριμπαντος
Κονίστρα .....	Θωμάς 'Επιφανιάδη .....	07	3530	έρθ. Γένοβαν 9 'Ιουν.. και Σαλέρνο 29
Κορινθιακός .....	Μαρή Έμπειρικού .....	10	3562	έρθ. Π. Σάιδ 13 'Ιουν.. και Πειραιά 22
Κόρθιον .....	Γ. Ν. Λουλούδη .....	09	2116	έρθ. Βενετίαν 9 'Ιουν.. και Νοβοροσίσκην 29
Κουλούρας — Ξένος .....	'Αθ. Κονλόύρα-Κυρ. Σένου .....	15	4914	έρθ. Πειραιά 1 'Ιουν..
Κουμουνδούρος .....	Yioi Έπ. Έμπειρικού .....	25	3598	έρθ. Πειραιά 18 'Ιουν..
Κύθηρα .....	Πολυχρ. Κατάρκη .....	02	1070	έρθ. Βενετίαν 14 'Ιουν.. και άνεξ. 20 διά Αλεξάνδρειαν
Κύμα .....	I. Χαδούλη — M. Στινά .....	12	3994	έρθ. Ροζάριο 14 'Ιούν..
Κύμα .....	N. Λιβανού .....	11	3959	άνεξ. Μανίλαν 16 'Ιουν.. διά Γιοζοχάμαν
Κυριακούδλα .....	A. και Δ. Λαμπού .....	18	4340	άνεξ. Ροζάριο 11 'Ιουν.. διά Μπάριμπαντος
Κωνσταντίνος Η. .....	'Ηλ. & 'Αθ. Ήλιοπούλου .....	05	2527	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουν.. διά Αλεξάνδροιπολιν
Κωνσταντ. Λουλούδης .....	άδ. Γουλανδρή .....	22	4697	έρθ. Βραΐλαν 3 'Ιουν..
Κωστής .....	Μουσούρα και Βενειδάκη .....	19	5438	έρθ. Τυτιοερίου 25 'Ιουν..
Κωστή .....	N. Πίσση και Weisman .....	05	3933	εις Αθηναϊου από 21 Μαΐου ΕΠΩΛΗΘΗ
Λάκης Νομικός .....	P. Νομικού .....	01	927	άνεξ. Βενετίαν 19 'Ιουν.. και Σπαλάτο 29 διά 12νησα
Λακωνικός .....	Μαρή Έμπειρικού .....	14	3803	έρθ. Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουν..
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	κληρον. Λ. Καμπάνη .....	17	4274	έρθ. Μασσαλίαν 16 'Ιουν.. και άνεξ. 20, Γιβραλτάρ 23 διά Κέρυ
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	"Ιδε: «ΓΕΡΜΑΝΙΑ» σημαία 'Ελληνική
Λιλή .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	έρθ. Ζουγκουλάν 21 'Ιουν..

Λίμνη .....	Γ. & Α.Α. Φώκια & Σία .....	96	1346	άνεγ. Σπαλάτο 17 Ιουλ. διὰ Κέρπον
Λουκία, (τάνκερ) .....	I. Μαυρή καὶ Σία .....	10	2143	άνεγ. 'Άλεξάνδρειαν 19 Ιουλ. διὰ Κ)ντζαν
Μαίανδρος .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19	4581	άνεγ. Σούντερλαντ 13 Ιουλ., Μαΐου 20 διὰ Μοντεβίδεο
Μαίνητ δφ Σάμος .....	Κουλούθρου - 'Εμπειρίκου .....	01	1190	άργει Πειραιά ἀπὸ 27 Νοεμβρ. 1934
Μαίρη .....	N. Λιβανοῦ .....	09	1459	ἔφθ. Πειραιά 23 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Ρωσσίαν
Μαίρη N. .....	Δῆμ. Πατέρα .....	09	4330	διῆλθε Κονπόλιν 19 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανέζιον
Μαίρη Δευτεραίου .....	Βασ. Δευτεραίου .....	03	1383	ἔφθ. Πόρτ Σαῦδ 23 Ιουλ.
Μαϊώτις .....	A. Συνοδινοῦ .....	88	1709	ἔφθ. Μαργ'λιν 26 Ιουλ.
Μάκης .....	E. K. Βλασσοπούλου .....	06	3546	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Ιουλ. δι' Ελλάδα
Μαλιακός .....	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	12	3903	ἔφθ. Χάιφαν 14 Ιουλ. καὶ Κων(πολίν 21
Μανούλλα .....	νιοί Γεωργία. Καραβία .....	20	2012	ἔφθ. 'Άλεξάνδρειαν 16 Ιουλ. καὶ Βιρτζτόν 20
Μάξ Βόλφ .....	G. Πορτόλου .....	17	6694	άνεγ. Μπ. "Άργεις 3 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Μαρή Χανδρή .....	I. A. Χανδρή .....	04	2331	ἔφθ. Μασάδαν απὸ 27 Ιουν.
Μαργαρίτα .....	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ .....	89	2187	ἔφθ. Νοβορωσίσην 10 Ιουλ. καὶ Χάιφαν 24
Μαργαρίτης .....	άδ. Περιβολάρη .....	13	4584	άνεγ. Γιαβάτα 7 Ιουλ. διὰ Ντουγκούν
Μαρία .....	S. Βλασσοπούλου .....	07	4225	άργει εἰς Newchwaning ἀπὸ 24 Απριλ.
Μαρία .....	K. Λευοῦ .....	01	3090	ἔφθ. Τσιτατσέιαν 17 Ιουλ.
Μαρία .....	S. Περή-Δ. Τσατασάρην..	00	1216	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Απριλ.
Μαρία Νομικοῦ .....	Λουκά Νομικοῦ .....	99	1165	εἰς πλόας Πειραιῶς — Κ)ντζαν
Μαρία Σταθάτου .....	έταιρ. Δ. A. Σταθάτου .....	19	5269	ἔφθ. Βαζανάτσου 15 Ιουν.
Μαριέτ Νομικοῦ .....	P. Νομικοῦ .....	19	5241	άνεγ. Μπλάδορτ 18 Ιουλ. διὰ Μόζι
Μαριέττα .....	N. Εύσταθίου .....	13	6042	άνεγ. Μπ. "Άργεις 6 Ιουλ. διὰ Μπάρμπλαντος
Μαρίκια Πρωτοπαπά .....	P. Πρωτοπαπά .....	15	4447	άνεγ. Σιγκαπούρην 11 Ιουλ. διὰ Μαντούς
Μαριόγκα .....	άδ. Προύσου .....	12	4236	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	άδελφῶν Κιρτάτα .....	04	4784	διῆλθε Κων(πολίν 28 Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
Μαριόγκα I. Καΐρη .....	'Ιω. Δανιόλου .....	13	5143	εἰς Πλέι 20 Ιουλ. ἐπὸ φόρτωσιν
Μαριώκω Πατέρα .....	Δ. Πατέρα .....	17	4269	ἔφθ. Σουντέρλαντ 18 Ιουν.
Μάριος T. .....	A. Τερψάζου .....	04	1128	ἔφθ. Κοζλού 23 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 29 διὰ Πειραιᾶ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου .....	Κουλούθρου - 'Εμπειρίκου .....	07	3556	άνεγ. Νέαν 'Υόρκην 20 Ιουλ. διὰ Γένοβαν
Μαρουσιώ Λογοθέτη .....	άδ. Γούλανδρη .....	12	4669	άνεγ. Ν. 'Υόρκην 20 Ιουλ. διὰ Γένοβαν
Μάρπησσα .....	N. Εύσταθίου .....	19	5476	άνεγ. Ν. 'Υόρκην 13 Ιουλ. καὶ Χάμπτον Ρόδες 15 διὰ Κούβαν
Ματθαίος .....	H. M. Λώς .....	04	2434	ἔφθ. Γένοβαν 8 Ιουλ. καὶ Φολλόνιζα 23
Ματρόνα .....	N. Βογιαζέδη .....	02	2846	ἔφθ. Βενετίαν 14 Ιουν.
Μεμάς .....	«Αίγαιον» A.E. .....	00	4359	ἔφθ. 'Αιμέρσαν 16 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Λάντσιγ
Μέντωρ .....	G. Δρακούλη .....	02	3050	ἔφθ. Τάραντα 13 Ιουλ. καὶ Βεντίαν 22
Μερόπη .....	'Ανδρ. Παππά .....	11	4181	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Ιουλ. διὰ Γένοβαν
Μίμης .....	G. Γεωργαντῆ .....	07	3227	διῆλθε Ρόττερνταμ 23 Ιουλ. δι' 'Άλεξάνδρειαν
Μιμιάζα .....	έτ. «Βλάσσος» .....	05	3071	ἔφθ. Αιβόρο 21 Ιουλ.
Μίνα .....	'Ανδρ. Βεστάρχη .....	22	6067	ἔφθ. Βαλλάρο 6 Ιουλ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός .....	Στ. Έμπειροκου .....	18	5202	διῆλθε Λάζ Πάλμας 22 Ιουλ. διὰ Λονδίνον
Μιχαλάκης .....	N. Εύσταθίου .....	19	5234	άνεγ. Μπ. "Άργεις 12 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Μιχάλης .....	Δ. Φατοή .....	12	3646	άνεγ. Κάρδιφ 13 Ιουλ. διὰ Ροζάριο
Μιχαλίος .....	άδ. Σύλλα .....	08	3742	άνεγ. Κοντοφένον 20 Ιουλ. καὶ Λά Πλάταν 23 διὰ Ντιέπτον
Μιχαλίδης Ξυλάς .....	άδ. Σύλλα .....	06	3828	άργει Γένοβαν ἀπὸ 2 Ιουλ. 1934
Μόσχα Λ. Γουλανδρή .....	άδ. Γούλανδρη .....	18	5199	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ιουλ. διὰ N. 'Υόρκην
Μύκονος .....	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική .....	99	1802	ἔφθ. Λαύριον 18 Ιουλ.
Ναγός .....	I. Λιβανοῦ .....	12	1926	άνεγ. Πειραιᾶ 26 Ιουλ. διὰ Μερσίναν
Ναντίν .....	έτ. Βλάσσος .....	04	3582	ἔφθ. Τσιτατσέιαν 17 Ιουλ.
Ναύαρχος Σαχτούρης .....	P. Σαχτούρη .....	02	1953	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 31 διὰ Ρωσσίαν
Νάρκισσος .....	G. N. Σταθάτου .....	06	4313	διῆλθε Κων(πολίν 18 Ιουλ. δι' Όραν
Ναυσικά .....	Κυρ. E. Βενιζέλου .....	22	5005	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαρτ. 'Υπὸ κατάσχεσιν
Ναυτίλος .....	Δ. I. Γουλανδρή .....	04	3531	ἔφθ. Ζουγκουνδάκ 14 Ιουλ.
Νέα Τύχη .....	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ .....	12	3451	ἔφθ. Ροζάριο 5 Ιουλ.
Νέδων .....	A. Καλλινίκου .....	19	5263	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 23 Ιουλ. δι' Εὐρώπην
Νέλλου .....	I. Μαργαρώνη .....	13	4826	ἔφθ. Λονδίνον 12 Ιουλ. καὶ Μπλάσθ 24
Νεράδια .....	έτ. Π. Νομικοῦ .....	03	2759	άνεγ. Νοβορωσίσην 23 Ιουλ. Λαύριον 27 διὰ Τσιτατένιαν.
Νεμές .....	G. N. Σταθάτου .....	19	5101	διῆλθε Νιούζαστ (Άνστρ.) 11 Ιουλ. διὰ Ντάρεν
Νέστος .....	N. Λιβανοῦ .....	19	4399	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Ιουλ. δι' 'Άλεξάνδρειαν
Νήτον .....	A. Καλλινίκου .....	18	5154	άνεγ. Σαγγάνη 17 Ιουλ. διὰ Βλαδιβούτος
Νηρέυς .....	'Εμμ. Χατζηλία .....	13	6694	άνεγ. Αιμέρσαν 22 Ιουλ. διὰ Μπ. "Άργεις
Νήριτος .....	G. Δρακούλη .....	07	3854	ἔφθ. Βενετίαν 14 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 20 διὰ Κων(πολίν
Νίκη .....	'Ανδρ. Βαλσαμάκη .....	17	958	εἰς πλόας Πειραιῶς — Ρογκανίας
Νικοκλής .....	N. Γ. Μωραΐτη .....	21	3576	διῆλθε Ηπιάνον 23 Ιουλ. διὰ Ρουέν
Νίκος .....	A. Γρυπαίου .....	14	3892	ἔφθ. Βίλλαν Κοντοτούσιον 24 Ιουλ.
Νίκος T. .....	'Ελευθ. Τρικόγλου .....	19	5175	ἔφθ. Μπ. "Άργεις Ρόδες 23 Ιουλ.
Νικόλαος Αθανασούλης .....	άληρ. Αθανασούλη .....	01	3575	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής .....	έτ. 'Ατλαντικός .....	17	3201	ἔφθ. Νεζοτέα 21 Ιουλ.
Νικ. Μπαΐκας .....	Ποθ. Μπαΐκα .....	20	2012	ἔφθ. Ζουγκουνδάκ 26 Ιουλ.
Νικόλαος Νομικός .....	Α. Νομικοῦ .....	99	625	ἔφθ. Σφάξ 21 Ιουλ.
Νικ. Πιάγκος .....	M. Πιάγκου .....	12	4499	ἔφθ. Γκάιμπετ 11 Ιουλ. καὶ Πόρτλαντ 22
Νικόλαος Φιλίνης .....	Μική Φιλίνη .....	04	3111	ἔφθ. 'Άλεξάνδρειαν 10 Ιουλ. καὶ Μαργ'λιν 24
Νικόλας .....	B. S. Ρωσολύμου .....	10	4540	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Ιουν.
Νικόλας "Αγγελος .....	'Ιω. 'Αγγελού .....	12	4351	άνεγ. Νιαμάντ 2 Ιουλ. διὰ Δουγκέζεων
Νίτσα .....	άδ. Γιανναγά .....	15	4732	ἔφθ. Μπάρμπλαντος 25 Ιουλ.
Νύμφη .....	N. Λυκαρδοπούλου .....	21	4504	άνεγ. Βιζαγκαλατάμ 20 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Οινούσιος .....	N. Πατέρα καὶ νίνων .....	04	5804	άνεγ. Μπ. "Άργεις 13 Ιουλ. δι' Αιμέρσαν
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικου .....	νιῶν 'Επ. Έμπειροκου .....	22	4677	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Ιουνίου διὰ Πειραιᾶ
"Ολυμπος .....	Kouλούθρου - 'Εμπειρίκου .....	18	5249	διῆλθε Κόρονελ 9 Ιουλ. διὰ Λός "Αντζέλες
'Ομόνοια .....	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου .....	08	3699	ἔφθ. 'Άλεξάνδρειαν 16 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Κων(πολίν
"Ορος "Αθως .....	Ρεθύμνη-Κουλουκοντή .....	13	3578	άνεγ. Κάρδιφ 18 Ιουλ. διὰ Βίλλαν Κ)τούσιον
"Ορος Δίρφυς .....	«Ατλαντικός» A. E. .....	18	5242	ἔφθ. Μουτζή 22 Ιουλ.
"Ορος Ελικών .....	«Τράπη, Co» .....	18	5525	διῆλθε Μαδέρας 5 Ιουλ. διὰ Μπάζ Μπλάγκαν
"Ορος Ιδη .....	Kοσμέτου-Κουλουκοντή .....	20	5210	άνεγ. Μπ. "Άργεις 12 Ιουλ. διὰ Μπάρμπλαντος
"Ορος Κιθαιρών .....	«Τράπη, Co» .....	12	3876	άνεγ. Νέαν 'Υόρκην 16 Ιουλ. διὰ Γένοβαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188	άνεξ. Μπατουπαζάτ 10 Ιουν. διά Σιγγαπούρην
"Ορος Μυρτώ	Κουσμέτου — Κουλουκουντή	19	5658	διήλθε Περναμπούντο 17 Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
"Ορος "Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	διήλθε Σάντα Λοντούρια 20 Ιουν. διά Μπάριμπαντος
"Ορος "Ορθρος	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	19	4817	άνεξ. Ρόττερνταμ 13 Ιουν. διά Ρίον Ιανέζον
"Ορος "Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	έφθ. Αβρούμανθ 26 Ιουν.
"Ορος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη καὶ Σία	15	3660	άνεξ. Πονέρτο Ομπλιγύαντο 20 Ιουν. διά Μαδέρας
"Ορος Πέρα	Κουσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	έφθ. Νεζοτσέα 8 Ιουν.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.	17	4592	διήλθε Ρίον Ιανέζον 17 Ιουν.. διά Λάς Πάλμας
"Ορος Πίνδος	«Τράμπ, Σο»	14	4810	έφθ. Μονφράρ 8 Ιουν.
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5791	διήλθε Μήτρε 21 Ιουν. διά Ηρότ Ρεντόν
"Ορος Πρίνας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	εἰς Μπούνον "Αϊρες 30 Ιουν.
"Ορος Ροδόπη	«Τράμπ, Σο»	19	5182	διήλθε Μαδέρος 11 Ιουν. διά Μπ. "Αϊρες
"Ορος Ταύρος	«Άτλαντικός» Α. Ε.	20	6696	έφθ. Αιθερόπολη 26 Ιουν.
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	άνεξ. Μόντρεαλ 18 Ιουν. καὶ Σίδνει 20 διά Ηλέτ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	άνεξ. Καστελλαμάρε 16 Ιουν., Νίτον 26 διά Δάντογκ
Παγασητικός	Μαρή Έμπειρικου	14	3477	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Απριλ.
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός κλπ.	20	2012	έφθ. Ρουέν 14 Ιουν.
Παναγῆς	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	άνεξ. Χούλη 18 Ιουν. Ελσινορ 21 διά Βαλτικήν
Παναν. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5839	έφθ. Πειραιᾶ 14 Ιουν.
Πανάχραντος	B. καὶ I. Κοντσούκου	15	4661	άνεξ. Πρόδιντες 28 Ιουν. διά Ρομανίαν
Πάνις	A. Αναστασάτου	06	1781	έφθ. Σφάλξ 19 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 26
Παντελῆς	K. Λαυμοῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	άνεξ. Σονάρς 6 Ιουν. διά Ρίον Ιανέζον
Παντιάς	άδελφ. Μαργαρώνη	12	5146	άνεξ. Χάμπτον Ρόδης 13 Ιουν. διά Μπ. "Αϊρες
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	έφθ. Ροζάριο 22 Ιουν.
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτη	06	3435	έφθ. Πειραιᾶ 22 Ιουν.
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	έφθ. Αμβέρσαν 15 Ιουν. καὶ Ντούτζενες 26
Πάτρα	Τσαμιτιάνη—Κοννίδη	96	3256	έφθ. Γόδνια 15 Ιουν. καὶ άνεξ. 20 διά Πειραιᾶ
Πέντε Άδελφοι	M. Διακάκη	10	4362	έφθ. Θεοδόσιαν 13 Ιουν.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεξ. Ροζάριο 15 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Περσέν	A. Ανδρεάτου	18	5172	έφθ. Ροζάριο 21 Ιουν.
Πεσσάδες	Δ. Βαλούμακη	17	1957	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαΐου
Πεταλιοί	Μαρή Έμπειρικου	17	5126	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Ιουν. διά Λίβερπουλ, ἔφθ. 24
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γοηγοιάδη καὶ Σία	10	657	εἰς πλόας Κυπρίας — Ελλάδος (πετρόλια)
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόύλ»	03	4634	άνεξ. Λονδίνον 18 Ιουν. καὶ Δονγκέρον 24 διά Μπέρφαστ
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	άνεξ. Εμδεν 19 Ιουν. διά Καλάμας
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γούλανδρη	23	4693	άνεξ. Μανύλλαν 27 Ιουν. διά Τανονίαν
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	άνεξ. Μπάχ Μπλάγκαν 28 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεξ. Τύνιδα 27 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	άνεξ. Αμβέρσαν 17 Ιουν. διά Μπ. "Αϊρες
Πηγελόπη	Σπ. Παραμιθιώτη	19	4786	έφθ. Ν. Υόρζην 22 Ιουν.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	έφθ. Μπονγκάς 12 Ιουν. καὶ άνεξ. 13 διά Giresun
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97	2861	έφθ. Λαύριον 8 Ιουν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεξ. Αλεξανδρείαν 15 Ιουν.. διά Μαροκούν, ἔφθ. 19
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	άνεξ. Σίδνει (Καναδᾶ) 14 Ιουν.. διά Δυτ. Ιταλίαν
Πόντος	νιοί Γ. Γράτσου	12	4013	διήλθε Σαμπτάγκ 15 Ιουν.. διά Σουέζ
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Μαροκούν 10 Ιουν.. καὶ Κατάρ 21 διά Μεσόγειον
Ποσειδῶν	άδ. Πήγα	09	3895	έφθ. Γδύνια 23 Ιουν.. καὶ άνεξ. 29 διά Γένοβαν
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	έφθ. Μαροκούν 18 Ιουν.. καὶ Πειραιᾶ 31
Προμηθεύς	νιών 'Αντ. Γιαννούλατου	12	4340	άνεξ. Πειραιᾶ 30 Ιουν.. διά Μαροκούν
Ρήνος	Λεων. Έμπειρικου	11	4346	έφθ. Αλεξανδρείαν 10 Ιουν.. Πειραιᾶ 18 καὶ Κοννήιν 26
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	έφθ. Βενετίαν 18 Ιουν..
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	έφθ. Μασσάβαν 22 Ιουν.. Εξφροτόνει
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	άνεξ. Βενετίαν 15 Ιουν.. καὶ Γίβραλτάρ 23
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	έφθ. Αμβέρσαν 24 Ιουν..
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Βονιδήσιον 20 Ιουν..
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρικου	12	3548	άνεξ. Αλεξανδρείαν 10 Ιουν.. Γιβραλτάρ 21 διά Χούλη.
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	έφθ. Βενετίαν 15 Ιουν..
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Καβάλλαν 12 Ιουν.. καὶ Βατούμι 18
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	διήλθε Φλώστρην 25 Ιουν.. διά Γκόττερμπουργκ
Σούνιον	Μαρή Έμπειρικου	19	3054	άνεξ. Αμβέρσαν 16 Ιουν.. Γιβραλτάρ 24 διά Πειραιᾶ
Σπύρος	«Αίγαιον» Α. Ε.	18	5153	διήλθε Σαμπτάγκ 10 Ιουν.. διά Λορέντζο Μαρκές
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	έφθ. Ροζάριο 18 Ιουν..
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5528	άνεξ. Μπάχ Μπλάγκαν 27 Ιουν.. διά Ελλάδα
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντῆ	11	5409	άνεξ. Όταρον 19 Ιουν.. διά Σιγγαπούρην
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	έφθ. Μπάχ Μπλάγκαν 15 Ιουν..
Στυλιανή	άδ. Πειθῆ	93	1828	έφθ. Μασσάβαν 29 Ιουν..
Σύλια	A. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	άνεξ. Γκάλλεστον 13 Ιουν.. διά Κούβαν
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04	1698	έφθ. Νοβορωσίσιον 24 Ιουν..
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειρικου	14	3942	άνεξ. Ν. Υόρζην 18 Ιουν.. διά Γιάφαν
Τάναις	άδελφοι Συνοδινοῦ	07	1545	έφθ. Στυλίδα 11 Ιουν.. Είτα Πρέβεζαν
Ταξιάρχης	άδελφοι Λεμού	13	4221	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν.. διά Σάντα Φέ
Τάσις	«Μυρτών» Α.Ε.	13	4706	άνεξ. Βίλλαν Κυπρίου 18 Ιουν.. διά Μαδέρας
Τάσσος Κ.	Έμμ. Καραβία	01	3634	άνεξ. Αιθαρόν 12 Ιουν.. καὶ Ζουγκουλάκ 28 διά Ρόδον
Τζέννυ	Ίω. Αιθανού	12	1859	έφθ. Αμβέρσαν 23 Ιουν..
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διήλθε Κοννήιον 20 Ιουνίου διά Μπίρεντιντ
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	έφθ. Αμβέρσαν 22 Ιουν.. καὶ Αμβούδηον 28
Τρίσινα	Γ. Λεμού & Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν. ΕΠΙΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Γαλάτσι 8 Ιουν..
Ταιροπινᾶς	Κ. Α. Τσιροπινᾶς καὶ Υἱοί	14	3895	άνεξ. Χέρνοσαντες 16 Ιουν.. διά Αλεξανδρείαν
Τώνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	04	2689	διήλθε Χούζ δρ Χόλλαντ 29 Ιουν.. διά Γιάφαν
Υδραίος	A. Κουλούρα καὶ K. Ξένου	02	4476	άνεξ. Μπάχ Μπλάγκαν 11 Ιουν.. διά Λάς Πάλμας
Υδρούσσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνεξ. Ρόττερνταμ 13 Ιουν.. διά Αλγερίου 23 διά Τεργέστην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ .....	13	4168	ἔφθ. Βενετίαν 16 'Ιουλ. Είτα Ηπειρωτική
Φαίξε	Σπ. Παραμυθιώτη .....	15	7188	ἔφθ. Κόμπε 14 'Ιουλ. και Γιοζογάμαν 21
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη .....	08	3501	ἔφθ. Σάντα Φέ 13 'Ιουλ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη .....	98	3175	ἔφθ. Δάντσιγκ 15 'Ιουλ.
Φιλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ .....	04	2980	άνεγ. Πειραιᾶ 19 'Ιουλ. διά Τεργέστην, ἔφθ. 26
Φιλώρα Νομικού	Λουκά Νομικοῦ .....	21	2012	ἔφθ. Χάϊφαν 20 'Ιουλ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ .....	18	5304	άνεγ. Μήτρε 15 'Ιουλ. διά Βνάλλα
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07	4043	διηγήθει Γιβραλτάρ 10 'Απριλ. δι' Αλεξανδρείαν, ἔφθ. 19
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλουν .....	12	3507	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες Ρόδες 2 'Ιουλ.
Φωφώ Μακρῆ	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη .....	03	1013	ἔφθ. Γαλάτσι 17 'Ιουλ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. ....	29	4386	ἔφθ. Βοιμβάνη 14 'Ιουλ. και άνεγ. 18 διά Μαυλμάιν
Χαράλαμπος	νιοί 'Αντ. Γιαννούλατου ..	01	4389	ἔφθ. Λιβόρνο 18 'Ιουλ. ΕΠΙΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΑΙΑΛΥΣΙΝ
Χατζηπατέρας	νιόν Κ. Χατζηπατέρα ..	19	3511	ἔφθ. Κόρφου 25 'Ιουλ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	14	3489	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 'Ιουλ.
Χίος	Σ. Περοή—Δ. Τσατσαρώνη ..	88	1356	ἔφθ. Γαλάτσι 16 'Ιουλ.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλουν .....	28	4641	άνεγ. Μπ. "Αὔρες 16 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βιζέντιουν
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ .....	13	5367	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
Χρυσόπολις	Έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	14	5292	ἔφθ. Χούλι 21 'Ιουλ. πρός παραλαβήν
Ωκεανία	Μ. Καρδίβαλη .....	07	4843	ἔφθ. Λίβερπολ 24 'Ιουλ.
Ωνάση Μαρία	'Αριστ. 'Ωνάση .....	15	4305	άνεγ. Σαβάνναν 20 'Ιουλ. διά Γένοβαν
Ωνάση Πήνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση .....	16	5404	ἔφθ. Ροζάριο 6 'Ιουλ.
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση .....	19	5439	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδες 19 'Ιουν.
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	13	3475	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. και 'Αμβέρσαν 26

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον ('Αγγλικόν) .....	άδ. Κουρούκλη-'Αθίνη & Σία .....	10	1673	ἔφθ. Λεμήσον 11 'Ιουλ. Είτα Χάϊφαν
Μαρία Ν. Ρούσσου .....	Β. Ι. Β. Σ. ....	09	3729	εἰς Πλάνηνθι ἀπὸ 21 'Ιουλ.
Μαρτῆς ('Αγγλικόν) .....	Γ. Μ. Κουλουκούντη .....	94	2483	ἔφθ. Οδησσόν 18 'Ιουλ.
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν) .....	Μινακούλη και Σία .....	05	2539	ἔφθ. Παλέρμο 14 'Ιουλ.
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	Β. I. B. C. ....	21	7012	εἰς 'Αγγλίαν 27 'Ιουλ.
Νέλσων, ('Αγγλικόν) .....	Σταύρ. Χριστοφορίδη .....	96	1437	ἔφθ. Σουέζ 8 'Ιουλ.
Νικόλαος Πήττας, ('Αγγλ.) .....	άδ. Πήττα .....	12	1864	ἔφθ. Νεάπολιν 28 'Ιουλ.
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.) .....	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου .....	95	2499	ἔφθ. Σπέτζιαν 23 'Ιουλ.
Όλτύλ, (Ρουμανικόν) .....	Α. Βλάσσος .....	20	4308	ἔφθ. Γένοβαν 14 'Ιουλ.
Πράχοβα (Ρουμανικόν) .....	Α. Βλάσσος .....	22	3609	διηγήθει Ντόντζενες 10 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.) .....	Ν. Σταματίου .....	79	677	εἰς πλάσιον 12νήσου — Αίγαλπτον
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) .....	Α. Βλάσσος .....	12	3629	άνεγ. Γδύνια 11 'Ιουλ. διά Λιβόρνο
Τουσσίκα ('Αγγλικόν) .....	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα .....	03	1828	άνεγ. Γαλάτσι 11 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
Τρεγκόδναν (Αίγυπτ.) .....	Κ. Ξεδιά και Υιόν .....	03	3075	άνεγ. Αλεξανδρείαν 12 'Ιουλ. διά II. Σάδ—Μασσάβαν, ἔφθ. 24
Φοῖνιξ (Γαλλ.—τάνκερ) .....	Γαλάνης κλπ. ....	20	5920	εἰς Βόρ. Γαλλίαν ὑπὸ παραλαβήν
Abbas, ('Αγγλ.) .....	Νομ. Σιγάλα .....	11	1430	"Ιδε : «ΚΑΛΙΩ», σημαία 'Ελληνική
Benlomond, 'Αγγλ. ....	έτ. «Κάσσος» .....	14	5292	"Ιδε : «ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΙΣ», σημαία 'Ελληνική
Brynmel, ('Αγγλ.) .....	Κ. Η. Λαμπού .....	12	4707	εἰς Μπλαγχονούτερο 25 'Ιουλ. Παρελήφθη
Corbeach, 'Αγγλ. ....	Α. Λούζη .....	13	1569	ἔφθ. 'Οπόρτο 18 'Ιουλ.
Henry Desmaraix, (Γαλλ.) .....	Γαλάνη κλπ. ....	20	5920	"Ιδε : «ΦΟΙΝΙΞ», σημαία Γαλλική
Knockfierna ('Αγγλ.) .....	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε. ....	19	5285	"Ιδε : «ΑΙΓΑΙΟΝ», σημαία 'Ελληνική
Melville, (Νορβ.—τάνκερ) .....	Έλληνες ἄγορασται .....	13	6987	εἰς Τόνσιτεργκ, ὑπὸ παραλαβήν
Nordeflinge, 'Αγγλ. ....	Έλληνες ἄγορασται .....	13	3146	άνεγ. Μπάρον 16 'Ιουλ. διά Λισσαβώνα
Somerton, ('Αγγλ.) .....	άλπρον. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	εἰς Μπάρον. Θά μετονομ. «MINA Α. ΚΑΜΠΑΝΗ»
Tregonell ('Αγγλ.) .....	Έλληνες ἄγορασται .....	18	5249	εἰς Τρούφον ὑπὸ έπιθεώρησιν
Treneglos, ('Αγγλ.) .....	Μάρχου Λύρα .....	19	4393	"Ιδε : «ΓΑΛΑΞΙΑΣ», σημαία 'Ελληνική
Tysla, Νορβηγικόν .....	Ίο. Δ. Χανδρῆ .....	14	4297	"Ιδε : «ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Wearpool, 'Αγγλ. ....	άδ. Γεωργαντῆ .....	13	4929	"Ιδε : «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ», σημαία 'Ελληνική
Westhope, ('Αγγλ.) .....	Α. Κουλούθουν .....	18	5687	εἰς Σούντερλαντ ὑπὸ παραλαβήν

**FR. PLATEN,**  
ANTWERP, BELGIUM.

**STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER**

ESTABLISHED 1903.

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

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.

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

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

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