

NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1935

Αρ. Φύλλου 115

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 115

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1935

Tο δεκαωνδήμερον

Μετά τὴν ματαίωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως

Ἐνῷ αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἔνιαίου μισθολογίου είχαν καταλήξει εἰς αἰσιον ἀποτέλεσμα, χάρις εἰς τὰς ἀγαθάς προσπαθείας ἐφοπλιστῶν τινῶν καὶ ἐκπροσώπων τῶν πληρωμάτων, ἐνῷ ἡ σύμβασις ἐνὶ σχεδίᾳ εἶχε μονογραφῆσθαι καὶ ἐπόρκειτο τὴν παρελθόνταν. Δευτέραν νά τὸ ὑπογραφῆσθαι τὸ δριστικὸν κείμενόν της, δὲν ἐπετέχθη ἀτυχῶς τοῦτο, οὐχὶ ἐξ ὑπαιτιότητος τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες προέθησαν εἰς πᾶσαν ὑποχρήσιν διὰ νά ἀποφευχθῶν αἱ ἀνωμαλίαι ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλ' ἐκ τῆς κακῆς καὶ ἀκατανοήτου συσχετίσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἐργατικῶν ἀντιπροσώπων τῶν ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ διεκδικήσεων τῶν πληρωμάτων μὲ τὸ μισθολόγιον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Διὰ τῆς οὕτω μὴ ὑπογραφείσης συλλογικῆς συμβάσεως παρετείνετο ἡ ισχὺς τοῦ μισθολογίου μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ 1936, παρείχετο αὖτης εἰς δῆλους τούς κλάδους τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, κατὰ 10 σελλίνια καὶ ἀνελατόντεντο τῆς ῥῆτως ἡ ὑποχρέωσις, ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, δύπως, εὐθὺς ὡς ὁ ναυλοτιμάριθμος ἡθελεν ἀνέλθει εἰς ἀνώτερα ἐπίπεδα, παραγωρῆθη καὶ νέα αὔξησις, ὡστε μὲ τὴν προϊούσαν θελτίωσιν τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας νά ἐπανέλθῃ ἡ μισθοδοσία εἰς τὴν κατά τὸ 1929 κρατοῦσσαν κατάστασιν. Ἀνεγνωρίζετο ἐξ ἀλλού ἐν τῇ συμβάσει, ὅτι οἱ παρεχόμενοι ἡδη μισθοὶ ἀπετέλουν τὸ κατώτατον δρίον συντηρήσεως τῶν πληρωμάτων καὶ ὅτι δὲν εἶχον τὸ δικαίωμα οἱ ἐφοπλισταὶ νά καταγγείλουν αὐτὴν, ἔστω καὶ ἀν αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἔξεπιπτον κάτω τῶν σημερινῶν ὄριων.

Παραμένει οὕτω καὶ πάλιν τὸ φορτηγὸν πλοῖον καὶ κυρίως τὸ ἔργαζομενον πέραν τῶν ἔθνικῶν ὄσεων εἰς τὰς μακρώνας θαλάσσας, ἔκθετον εἰς τὰς γνωστάς ἐκ τοῦ παρελθόντος διαταραχάς καὶ τὰ ἀπεργιακὰ κρούσματα, ἔρμαιον τῶν δλίγων ταραχοποιῶν, οἵτινες καὶ πάλιν θὰ εύρουν τὴν εὐκαιρίαν νά διεγείρουν τὰ πληρωμάτα εἰς πράξεις, ποὺ τὴν φοράν αὐτὴν θὰ θέσουν εἰς ἄμεον κίνδυνον τῶν ὑπόστασιν τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὸ διεθνὲς.

Πρὸ τῶν ἀπεταίλουντων τὴν ναυτιλίαν μας κινδύνων, ἐφοπλισταὶ καὶ Κράτος ἔχουν αὐτοὶ τὸ συμφέρον καὶ τὴν ὑποχρέωσιν νά λάβουν τὰ ἐνδεικνύόμενα μέτρα πρὸς ἀποτροπὴν αὐτῶν. Οφείλουν πρῶτον οἱ πλοιοκτήται ν' ἀνακοινώσουν εύρυτερον πρὸς τὰ πληρωμάτα, τὰ ἄμοιρα εὐθυνῶν διὰ τὴν ματαίωσιν τῆς συμφωνίας μὲ τοὺς ἀκτοπρόσωπους τῶν, ὅτι θὰ παράσχουν δι' ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ πλοῖα, παρὰ τὴν μὴ ὑπογραφῆ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τὴν αὔξησιν τῶν 10 σελλίνων ἀπὸ σήμερον. "Οτὶ δὲν θὰ ἐπιδιώξουν νά ἐπωφεληθοῦν τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ὅπου ὑψηρῶς δύνανται νά τὸ πράξουν, ἀλλ' ὅτι θὰ ἐφαρμόσουν τὸ ηγέημένον μισθολόγιον, ὡστε νά καταδείξουν πρὸς τοὺς ναυτεργάτας καὶ ἐμπράκτως τὰς καλάς ἔναντι αὐτῶν διαθέσεις. Μόνον οὕτω θὰ δυνηθοῦν ν' ἀποσοβήσουν τὰς δυσαρεσκείας τῶν πληρωμάτων, τὰς διαμαρτυρίας καὶ τὰς ἀπεργιακάς ἐκδηλώσεις. Εἶνε ὑποχρέωσις τιμῆς διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς νά μὴ ὑπαναχρήσουν, χάριν τῆς ἔξοικον μήσεως δλίγων σελλινῶν, ἀπὸ δσα συμβατικῶν θὰ ἀνελάθων ἔναντι τῶν πλοίων τῶν ἐργαζομένων. Ή σημερινὴ ἄλλως τε θέσις τῆς ναυτιλίας μας δύναται ἀκινδύνως διὰ τὴν συναγωνιστικήν της δυναμικότητα νά δικαιολογήσῃ τὴν πρόσθετον ταύτην ἐπιθέρμανσιν.

Ακόμη θὰ ὑπεδεικνύμεν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, δύπως, παρὰ τὴν μὴ ἐπίτευξιν τῆς ὑπογραφῆς τῆς συλλογικῆς μισθολογίου μὲ τὰ κατωτέρω πληρωμάτα, χωρῆσουν εἰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἔνιαίαν μισθοδοτικήν κατάστασιν καὶ τῶν ἀξιωματικῶν. Γνωρίζομεν καλῶς, ὅτι ή ὑπόδειξις μας θὰ προκαλέσῃ δια-

μαρτυρίας ἀπὸ μέρους ἐνίων ἐφοπλιστῶν. Δὲν παύει, δῆμως, ἐκ τούτου νά είναι αὔτη ἡ δριθοτέρα κατεύθυνσις διὰ τὴν καλὴν συνενόησιν καὶ συνεργασίαν τῶν ναυτικῶν μας πρὸς τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον. "Έχουν ὑποχρέωσιν οἱ πλοιοκτήται νά ἐπιδείξουν καὶ ἔναντι τῶν ἀνωτέρων πληρωμάτων τὰς αὐτὰς καλάς διαθέσεις. "Αν παρ' ἐλπίδα εύρεθοῦν πρὸς τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας μας θὰ ἀρνηθοῦν θεσαίως τὴν ἀποδοχὴν των, ἀλλὰ θὰ ἔχουν καὶ τὴν συνεδρήσιν ἡρεμούν, ὅτι ἐπεζήτησαν τὴν συνενόησιν καὶ δὲν εῦρον τὰς αὐτὰς διαθέσεις ἀπὸ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν δργανώσεων τῶν ἀξιωματικῶν.

Πρέπει δοῖ νά τὸ ἀντιληφθῶμεν καλῶς, δοῖ τὸ μέλλον καὶ ἡ συντελουμένη οήμερον ἀναδημιουργία τῆς ναυτιλίας μας ἐπιθάλλουν τὴν ἀνευ προστριθῶν καὶ διαταραχῶν γενικωτῶν συνενόησιν τῶν ἔξ αὐτῆς ἀποζῶντων. Χωρὶς αὐτὴν οὔτε ἡ θελτίωσι τῶν ναύλων, οὔτε ὁ δύκος τῆς ναυτιλίας θὰ καταστήσουν ἀποδοτικὸν τὸ ἐπιμοχθόν τῶν ναυτιλλομένων μας ἔργον καὶ τὰς ἀξιας πάσης ἐκτιμήσεως προσπαθείας τῶν ἐφοπλιστῶν μας.

"Ἀλλὰ καὶ τοῦ Κράτους αἱ ὑποχρεώσεις δὲν εἰνε δλιγώτεραι, ἐφόσον τοῦτο θέλει καὶ πρέπει νά ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ὁμαλήν τοῦ διου τῆς ναυτιλίας μας δργανισμοῦ λειτουργίαν. "Έχει εἰς τοῦ διου τῆς ναυτιλίας μας δργανισμοῦ λειτουργίαν. "Έχει εἰς τοῦ διηράς του δλην τὴν δύναμιν τὴν τάξιν καὶ τὴν πρὸς τοὺς κείμενους τὸν μόνους προσήλωσιν. Κανεὶς δισταγμός δὲν ημπορεῖ νά δικαιολογηθῇ, δπως ἀποτραποῦν αἱ ἀδικαιολόγητοι ἀπεργίαι ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ Ν. Διάταγμα, τὸ τροποποιοῦν καὶ συμπληρῶν τὰς περὶ μισθολογίους καὶ συνθέσεως διατάξεις, ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυθερήσεως»—εύτυχῶς ἔγκαιρως—καὶ ἀποτελεῖ δηδη Νόμον, τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δποίου πιστῶς καὶ ἀπαρεγκλίτως ὑποχρεούται η Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ νά ἐπιδιωξῃ. Μὲ τὴν πρώτην ἐκδήλωσιν τῆς στερρᾶς θελήσεως τοῦ Κράτους δπως ἀποκατασταθῇ η ησυχία ἐπὶ τῶν πλοίων, αὐτομάτων θὰ κατασιγάσουν αἱ ἀδικαιολόγητοι διαμαρτυρίαι καὶ θὰ καταπαύσουν αἱ ἀνωμαλίαι. Δὲν ημπορεῖ νά χωρήσῃ καμμία ἐπιείκεια διὰ τοὺς καθαπτομένους τῆς καλῆς τῆς ναυτιλίας μας παραστάσεως, διὰ τοὺς κακῶς πιστεύσαντας, δοῖ τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον δύναται ν' ἀποτελέσῃ πεδίον τοῦ οίκτρού ἀνταγωνισμοῦ τῆς πάλης τῶν τάξεων.

"Αν, δῆμως, ζητοῦμεν τὴν ἐπιθολήν τοῦ κράτους τοῦ Νόμου διὰ τοὺς παρεκτρεπομένους, δὲν ἔπειται δοῖ δὲν πρέπει τοῦτο ἔξ ίσου αὐστηρᾶς νά στραφῇ καὶ κατὰ τῶν καταχρωμένων τοῦ δικαίου καὶ τῶν δικαιωμάτων τοῦ ναυτεργάτου καὶ δοῖ δὲν πρέπει νά πατάῃ πάσαν ὑπέρβασιν διποθενήτη περεχομένην.

"Η κοινὴ παρά πάντων ἀναγνώρισις τῶν δικαιωμάτων, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑποχρέωσεων, δφείλει νά είνε δό κατευθυντήριος γνώμων τῶν ἐνεργειῶν τῆς Κρατικῆς ὑπηρεσίας, τῆς τεταγμένης τὴν παρακολούθησιν τοῦ ἔργου τῆς ναυτιλίας μας.

Αὐτὴ είνε, τούλαχιστον καθ' ήμας, η ἐπιθαλλομένη ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ κράτους τακτική μετὰ τὴν ματαίωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τοῦ μισθολογίου.

Ματαιοῦται διὰ λόγους οίκονομίας.....

Καὶ ὅταν ἀκόμη εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος διετυποῦτο ἡ ὑπόνοια, δοῖ η Κυθέρησις διὰ ν' ἀποφύγῃ τὴν παροχὴν ἐπιχρημάτων εἰς τὴν γραμμὴν Κύπρου ἐσκεμμένων παρείλκει τὰς διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, ὁμολογοῦμεν, δοῖ δὲν ηδημάτεια νά πιστεύσωμεν, ούδ' ήμεις αὐτοί, οἱ τόσας καὶ τόσας κρατικάς ἀσυνεπέιταις ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολουθήσαντες, δοῖ τὸ Κράτος θὰ μετήρχετο τοιαῦτα μέσα διὰ νά παραπλανήσῃ τὴν ἔξεγερθεῖσαν ἐκ τῆς διακοπῆς τῆς γραμμῆς Κοινὴν Γνώμην, ἔγκαταλεῖτον τὸν Κύπρον χωρὶς κακιμάν ἄμεον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν Ἐλλάδα. Όμολογοῦμεν, δοῖ ἀπεδώσαμεν πίστιν εἰς τὰς κυθερητικάς ὑποσχέσεις περὶ τῆς ταχείας ἐπιλύσεως τοῦ ζητήματος, ἀφοῦ καὶ η προκηρυχθεῖσα δημοπρασία διενηργήθη καὶ ἐπανειλημμένων συνεζητήθη μὲ τὸν

"Υπουργόν των Οίκονομικών ή παροχή της σχετικής πιστώσεως. Κατόπιν τούτου, θεσαίως, κανεὶς δὲν ήδυνατο ν' ἀναμένη τὴν πρό τινων ἡμερῶν ἀπόφασιν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, διὰ τὸ γραμμῆ δὲν δύναται νά ἐπιχορηγηθῇ διὰ λόγους οἰκονομίας.

Τοιαύτην ἔξαθλίωσιν αὐτῆς τῆς Κρατικῆς ἀξιοπρεπείας καὶ τόσην ἔλλειψιν ἐπιγνώσεως στοιχειωδῶν ὑποχρέωσεων πρὸς τὰ ζωτικώτερα τῆς ἔθνικῆς μας παραστάσεως καὶ τῆς Οἰκονομίας τῆς χώρας συμφέροντα δὲν ήδυναμεθα, πράγματι, νά φαντασθῶμεν. Η μόνη δικαιολογία, που δύναται νά ὑποδεῖται ν' ἀποτελέσῃ ἔλαφυντικὸν διὰ τὴν Κυθέρην εἶναι ἡ ἀπὸ μέρους αὐτῆς παχυλὴ ἄγνοια, παρὰ τὰ σχετικῶς ἀπὸ τὸ σηλῶν ὄλοκλήρου τοῦ Τύπου ἀναπτυχθέντα, τῆς ιδιαζούσης ἔθνικῆς καὶ οἰκονομίκης σημασίας, τὴν ὅποιαν ἐνέχουν διὰ τὴν Ἐλλάδα ή Κύπρος καὶ τὰ Δωδεκάνησα καὶ ἡ παντελῆς ἔλλειψις ναυτιλιακῆς συνεδρίσεως ἀπὸ τοὺς πλείστους τῶν ὑπουργῶν τῆς σημερινῆς Κυθερήσεως, ἀκόμη καὶ ἀπὸ τοὺς ἀρμοδιώτερους ἐκ τούτων.

"Οταν ἔνα Κράτος, μὲ προύπολογισμὸν δεκάδος δισεκατομμυρίων, περιέλθῃ εἰς τοιούτον κατάντημα, δύτε νά σπαταλᾶ ἔκατομμαρία δλα διὰ τὰς διδασκαλικὰς μεταβολὰς καὶ νὰ ἀρνηται ἡ ἀλλο τὴν μικρὰν ἐπιχορηγήσιν, θάσει τῆς ὅποιας θὰ δησφαλίζετο ἡ τακτικὴ διὰ τῆς σημασίας μας ἐπαφή μὲ τὴν Κύπρον καὶ τὰ Δωδεκάνησα, πρέπει ν' ἀπελπισθῶμεν πλέον, διὰ τὸ Κράτος αὐτὸ δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ τὸν προορισμόν του καὶ διὰ εἰνεὶ ίκανὸν νὰ ἐνασκῆῃ καὶ τὴν ἐλαχίστην ἀγάθοποιὸν παρέμβασιν εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας μας καὶ τῆς καθολού ἔθνικῆς παραγωγῆς. Διότι ἡ πρὸς τὴν Κύπρον καὶ τὰ Δωδεκάνησα γραμμῆ δὲν ἀπετέλει ἀπλῆν αἰσθηματικὴν ὑπόθεσιν τῶν ἔκει ὑποδούλων ἀδελφῶν μας. Ἐπρόκειτο διὰ τῆς τακτικῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὰς Ἐλληνικὰς αὐτὰς νήσους νὰ καρπωθοῦν πολλαπλάσια ὁφελήματα τὸ ἐμπόριον καὶ ἡ θιομηχανία τῆς χώρας, ἐπρόκειτο νὰ διευκολύνωμεν τὴν ἔκειθεν τουριστικὴν κίνησιν, τὴν συγχοντέραν ἐπίσκεψιν καὶ συναλλαγὴν τῶν Κυπρίων μὲ τὰ ἐμπορικὰ μας κέντρα καὶ τὴν πρωτεύουσαν. Ἐπρόκειτο, ἀκόμη, νὰ διευρύνωμεν τὴν δρᾶσιν τῆς ναυτιλίας μας πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὸ Κράτος νὰ ἀποκομίσῃ ἐκ φόρων καὶ εἰς συνάλλαγμα πολὺ περισσότερα τῶν δσων ἐν τῇ πραγματικότητι δλίγων θὰ διέθετε.

"Ἀλλως, δῶμας, ἔδοξεν εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον. Δὲν ειοηκούσθησαν αἱ ἐν προκειμένῳ εἰσηγήσεις τῶν Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων, αἱ ὑποδείξεις τοῦ Τύπου καὶ αἱ εὐλογοὶ τῶν Κυπρίων διαμαρτυρίαι. Η ἐκτέλεσις τῆς γραμμῆς δριστικῶς ματαίσθηται, ἀφοῦ δὲν θὰ εὑρεθοῦν ἀφοπλισταὶ, ὡς ἐπράξεις τὸ παρελθόν ή Ἀκτοπλοίας τῆς Ἐλλάδος, νὰ καταθάλουν ἡ ἰδίων τῶν τὰ ἔλλειμματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς.

"Οι Κύπροι αἱ ἀναμείνουν ἐν τῷ μεταξὺ τὸ τέλος τῆς Ἰταλο-Αἰθιοπικῆς διενέξεως, δτε, ἀποκαθισταμένων εἰς τὸν πρότερον αὐτῶν ρυθμὸν τῶν Ἰταλικῶν γραμμῶν, θ' ἀποκτήσουν συγκοινωνίαν μὲ τὴν Ἐλλάδα, Ἰωας, δῶμας, καὶ ἡ Βουλγαρικὴ Ἀτμοπλοΐα — ὑπάρχουν σχετικαὶ πληροφορίαι — πυκνώνουσα τὰ πρὸς τὴν Μεσόγειον δρομολόγια τῆς, νὰ περιλάβῃ εἰς αὐτὰ καὶ τὴν Κύπρον. Τὰ Ἰταλικὰ καὶ Βουλγαρικὰ οὕτω σκάφη θὰ ὑποκαταστήσουν τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος εἰς τὰς στοιχειωδεστέρας τῶν ὑποχρεώσεων του...

Πρὸ τοῦ συντελουμένου ἀφανισμοῦ

"Ἄλλη" η ματαίωσις τῆς πρὸς τὰ Δωδεκάνησα, τὴν Κύπρον καὶ τὴν Παλαιοτίνην γραμμῆς ἔρχεται ἀκόμη ν' ἀποδεῖξῃ, διὰ τὸ Κράτος στερεῖται ίδιας ἐμποροναυτικὴς πολιτικῆς καὶ δὲν ἔχει ἀπῆτην συνείδησην τῆς ἀποστολῆς, που θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπιτελέσῃ καὶ λόγω τῆς γεωγραφικῆς της θέσεως καὶ λόγω τῶν Ιστορικῶν της παραδόσεων η Ναυτικὴ Ἐλλάς ἐν τῇ Μεσογείῳ. Τὸ Κράτος, μὴ διανέμονται ν' ἀντιληφθῇ τὴν ἐπερχομένην καταστροφὴν παραμένει ἀσυγκίνητον πρὸ τῆς ἀπὸ ἔτων ήδη συντελουμένης ἐκτοπίσεως τῆς σημασίας μας ἀπὸ τὰς γειτονικὰς θαλάσσας. Κάθε περαιτέρω πρὸς αὐτὸ ὑπόδειξης τῶν κινδύνων ἀφανισμοῦ τῆς ναυτιλίας μας ἀπὸ τὰ Μεσογειακά κέντρα καθίσταται ματαία. Δὲν ὑπάρχουν ἀτυχῶς, παρὰ τῇ Κυθερῆσι οἱ ἀρμόδιοι ἔκεινοι, οἵτινες θὰ δύναντο, ἔστοι καὶ σημειοῦν ἀκόμη, νὰ χαράξουν καὶ νὰ κατεύθυνουν μίαν πολιτικὴν ἐπιτρέπουσαν τὴν ὑποδεῖται διατήρησην τῆς θέσεώς μας ἐν τῇ Μεσογείῳ. Μετ' οὐ πολὺ, η Κρατικὴ ἀστοργία καὶ ἡ ἐγκληματικὴ ἀδράνεια τῶν διοικούντων θὰ παραδώσουν τὴν ὅλην τῶν λιμένων μας πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν κίνημαν πρὸς τὰς σημασίας. Διότι ἡ ἀπέμεινε πλέον ἀπὸ τὴν προπολεμικὴν ἀκόμη ναυτιλίακην μας δραστηριότητα ἐν τῇ Μεσογείῳ; Η γραμμὴ τῆς Μασσαλίας ἔπαινον οὐσιαστικῶς νὰ ψύσταται, μετά τὴν πώλησιν τῆς «Πατρίδος II». Αἱ γραμμαὶ Δωδεκανήσου, Κύπρου καὶ Παλαιοτίνης, τὰς ὅποιας η πρωτόσουλος τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἐλλάδος» ἐνέργεια εἶχεν ἐγκαθιδρύσην πρὸ διετίας, διεκδῆσαν, ἀφοῦ τὸ Κράτος ἡρήθη τὴν παροχὴν μικρᾶς τινὸς ἐπιχορηγήσεως διὰ τὴν συντήρησιν των. Αἱ γραμμαὶ πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, που ἐπιτυχέστατα ἔξεμεταλλεύετο η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία προπολεμικῶς, δὲν ἐπανελήφθησαν καὶ μετά τὸν πόλεμον. Οι λιμένες τῆς Σμύρνης καὶ τῆς Κωνσταντινούπολεως ἔπαινον ἀπὸ πολλοῦ νὰ όλεπον τὴν Ἐλληνικὴν σημασίαν ἐπὶ πλοίων γραμμῶν. Δὲν ἀπέμειναν παρὰ αἱ πρὸς τὴν Αἴγυπτον καὶ τὸ Βρινδήσιον συγκοι-

νωνίαι, αἵτινες καὶ αὐταὶ, δεχόμεναι τὰ πλήγματα τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς πληθωρικότητος τῶν πλοίων τῶν ὄλλων σημαίων, μεγαλυτέρων καὶ πολυτελεστέρων τῶν ίδιων μας, θάτον ή θράδιον θὰ ἀνασταλοῦν, ἀφοῦ τὰ οἰκονομικὰ μέσα τῶν ἐπιχειρήσεων δὲν ἐπιτρέπουν οὔτε τὴν ἀνανέωσιν τῶν σκαφῶν, οὔτε καὶ τὰς ζημίας. Καὶ ιδού η λιμεῖς, η θαλασσινή Ἐλλάς, μετά τὴν διακοπὴν καὶ τῆς πρὸς τὴν Β. Ἀμερικὴν γραμμῆς, ἐστερημένοι πάσης μετά τοῦ ἔξωτερού καὶ ἀπαφῆ! Θά ἐξυπηρετούμεθα θεσαίως, ἐπαρκῶς καὶ ἀνέτως ἀπὸ τὰ Ρουμανικά, Βουλγαρικά, Τουρκικά, Γιουγκοσλαβικά, Αίγυπτια, Ιταλικά, Πολωνικά καὶ πάσης ὄλλης σημαίας πολυτελεῖ θαλαμηγά, ἐκτὸς τῶν Ἑλληνικῶν, θά καταβάλλωμεν, δῶμας, θαρύταν τὸν φόρον τῆς τοιαύτης ἐξυπηρετήσεως. Εἰς ἑκατοντάδας χιλιάδων λιρῶν θ' ἀνέρχωνται οἱ ναῦλοι, ποὺ τὰ ἀλλοδαπά σκάφη θὰ ἀποκομίζουν ἐκ τῆς Οἰκονομίας τῆς χώρας εἰς συνάλλαγμα διὰ τὰς μεταφοράς ἐπιβατῶν καὶ φορτίων καὶ τὸ ἔξαγωγικὸν μας ἐμπόριον, υπότελες ήδη διὰ τοὺς πέραν τῆς Μεσογείου προορισμούς, θὰ καταστῆ πλέον ὑποχειρίσεων τῶν ἔνων σημαίων καὶ διὰ τοὺς ἔχοντας θαλάσσιες λιμένας, θὰ προτιμᾶται τὸ Ελληνικὸν πλοίον, μέχρι τῆς ή Σοβιετικὴ Ρωσία θὰ καταστῇ αὐτὴ ναυτιλιακῶς αὐτάρκης.

Αύτοπαρηγορούμεθα.....

Δὲν μᾶς ήρκεσαν αἱ θρυληθεῖσαι προτάσεις διὰ τὴν ἐπὶ συμβάσει δρομολόγησιν δύο ὑπερωκεανίων τῆς «Κιούναρ — Ούάτ Στάρ Λάϊν» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Β. Ἀμερικῆς, μετά τὸ ναυάγιον τῶν διαπραγματεύσων μὲ τὴν Ἐθνικὴν Ἀτμοπλοίαν καὶ ήδη ἐκ σχετικῶν ἀνακοινώσεων τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πληροφορούμεθα, διὰ τοὺς ὄλμος Λαμερικανῶν ἐφοπλιστῶν υπένθαλεν εἰς τὴν Κυθέρην νέας προτάσεις διὰ τὴν παραπέμφθησαν πρὸς τὴν Κυθέρην τὸ σχετικὸν πόρισμα.

Διὰ τῶν προτάσεων αὐτῶν ἀναλαμβάνεται η ὑποχρέωσις τῆς ἐκτελέσεως τῆς γραμμῆς διὰ δύο νεοναυπηγήτων η τούλαχιστον ἡλικίας μέχρι 5 ἐπῶν ὑπερωκεανίων, χωρητικότητος 22.000 τόννων ἔκαστον καὶ μέσης ταχύτητος 20 μιλίων. Ο ὄλμος δέχεται νὰ ιδρύσῃ Ἐλληνικὴν Ἐταιρίαν, δρᾶσαν ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν Ἐλληνικῶν νόμων καὶ νὰ προσλάθῃ "Ἐλληνας ὑπαλλήλους, ἀξιωματικοὺς καὶ κατώτερα πληρώματα. "Ἐνατὶ τῶν υποχρεωτικῶς ἐκτελεσθομένων 12 ταξιδίων, κατ' ἀλάχιστον ὅριον ἑτησίων ζητοῦνται ἀπὸ τὸ Κράτος ἐνιαυσίᾳ ἐπιχορηγησίς ἐκ 10.000.000 δραχμῶν, ως καὶ διάφοροι ἀλλαγές σημαντικούς διευθύνονται πρὸς τὴν Κοινῆς Γνώμης ἐκ τῆς ἐπικειμένης πωλήσεως τοῦ «Βύρωνος» θὰ διαρραγῇ μίαν ήμέραν, διὰ ν' ἀπομείνων καὶ χωρὶς τὴν Ἐλληνικὴν ὑπερωκεανίων γραμμῆς. Υπάρχει, δῶμας, καὶ η παρήγορος πρόθλεψις, διὰ της οὐσιωρούσα τὰς ἀναγκαῖας ἐντυπώσεις πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐξεγέρσεως τῆς Κοινῆς Γνώμης ἐκ τῆς ἐπικειμένης πωλήσεως τοῦ «Βύρωνος» θὰ διαρραγῇ μίαν ήμέραν, διὰ ν' ἀπομείνων καὶ χωρὶς τὴν Ελληνικὴν ὑπερωκεανίων γραμμῆς. Υπάρχει, δῶμας, καὶ η παρήγορος πρόθλεψις, διὰ της οὐσιωρούσα τὸν δέκανον δέκατομμαρίων λιρῶν διὰ τὴν ναυτιλιακήν της ἀνακοινωρότησιν, μελετᾶ ἀυτή, κατὰ σχετικὸν τηλεγράφημα τοῦ Ρώτερ, τὴν σύστασιν γραμμῆς πρὸς τὴν Β. Ἀμερικήν. Δυνάμεια, τότε, ἐκτενόντες τὰς οὐσιωρούσας μας σχέσεις, νὰ θεωρήσωμεν ήμᾶς ἀναποτιμένους ἀπὸ τὴν πρόθυμον ἐξυπηρέτησιν τῶν Τουρκικῶν ὑπερωκεανίων, τὴν ὅποιαν εἰμεθα θέσαιοι διὰ λίαν προφρόνων θὰ μᾶς παράσχῃ η οὐσιωρούσα σημαία!

Τὸ αἰώνιον πρόβλημα

"Ανεξαρτήτως τοῦ τρόπου, καθ' ὅν ἐπεδίωξαν οἱ μηχανικοὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας τὴν θελτιώσιν τῆς μισθοδοσίας των, κατερχόμενοι εἰς ἀπεργιακὸν ἀγῶνα ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς θερμαστάς καὶ τὰ λοιπά κατώτερα πληρώματα, ὀφείλομεν νὰ δηλογήσωμεν, διὰ τὸ δύκον δὲν εἰνεὶ ἀπολύτως μὲ τὸ μέρος των. Αἱ κατὰ καιρούς παρασχεθεῖσαι εἰς αὐτοὺς αὐξήσεις ήσαν αἱ μικρότεραι ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τῶν λοιπῶν πληρωμάτων τῆς

'Ακτοπλοίας, εύλογος δέ ήτοι έπομένως, ή άξιωσις διά την αύξησην τής μισθοδοσίας των, αν μή κατά ποσοστόν 40%, άλλα κατ' ισότιμον, τούλαχιστον, άναλογίαν πρός τάς άποδοχάς των άλλων κλάδων. Δέοντας άκομη νά σημειωθή, ότι οι ναυτεργάται τής 'Ακτοπλοίας, λόγω τής έκ της συστάσεως τής Κοινοπραξίας δημιουργηθείσης εύνοϊκης υπέρ αυτών καταστάσεως, έπειτα χον τά τά δύο τελευταία έτη, όχι μόνον την θελτιώσιν τής μισθοδοσίας των, άλλα και τών λοιπών αυτών ζητημάτων τής ικανοποιητικήν ρύθμισιν, κατά τρόπον, ώστε, παρά το διλιγώτερον έπίπονον τής έπι τών άκτοπλοϊκών σκαφών έργασίας, νά διαθιούν ούτοι ύπο συνθήκας εύνοϊκωτέρας τών συναδέλφων των τής φορτηγού ναυτιλίας.

'Αλλ' έαν τά αιτήματα τών μηχανικών ήσαν έν τινι μέτρω δικαιολογημένα, έξεταστέον κατά πόσον και ή οίκονομική κατάστασης τών άκτοπλοϊκών έπιχειρήσεων ήδύνατο νά έπιτρέψῃ τήν άποδοχήν των.

Τά πράγματα είνε άρκετά γνωστά, ώστε νά παρέλκη ή έπανάληψης των. Δίκαιον έχουν οι μηχανικοί και τά άλλα άκομη πληρώματα, πρώτοι δ' έξ άλλων οι άξιωματικοί καταστρώματος, νά έπιδιώκουν τήν θελτιώσιν τής οίκονομικής των θέσεως. 'Εν δικαίῳ, ομως, εύρισκονται και οι πλοιοκτήται τής 'Ακτοπλοίας, άρνούμενοι — παρά πάσαν έπιθυμιάν των, όπως πάντοτε τελούν είς άγαθάς σχέσεις με τά πληρώματά των — τήν ικανοποίησιν τών αιτημάτων των. Περισσότερον παντός άλλου γνωρίζουν καλῶς οι έπι τών άκτοπλοϊκών σκαφών έργαζούντο, ότι ο συναγωνισμός, λόγω τής πληθωρικότητος τών πλοίων, έχει έξιχθη είς τό άκροταν τημένον, ότι κατά τό τρέχον έτος, ίδια μετά τό άπαντατικόν κίνημα, ή κίνησις τών έπιθατών και φορτών έμειώθη σημαντικώς, έν συγκρίσει πρός τό 1934, ότι τό θεντινόπλοιον τείνει ύποπλως νά ύπονομεύση αύτην τήν ύποδασιν τών άτμοπλοϊκών έν τή 'Ακτοπλοία, ότι οι πλοιοκτήται ούδεν άποκοκμίζουν κέρδος έκ τών έπιχειρήσεων των και ότι τό Κράτος, παρά πάσαν ύπομνησιν τών ύποχρεωσεών του, ήνεκχετο μέχρι σημερον τών κατάστασιν τού συναγωνισμού και τών έκπτωσεων τών ναύλων, χάριν τής έξυπηρετήσεως τού κοινωνικού συνόλου, ώς έπανειλημμένος οι έκπρόσωποι αύτού έδήλωσαν.

"Επρεπεν, ομως, νά άπειληθή μία πανναυτική άπεργια διά νά συγκινηθή τό Κράτος, έκβιαζούντον και καλυπτόμενον, ώς ουνήθως συμβαίνει, άπο αύτά τα γεγονότα. "Επρεπεν ύπό τάς δυσκόλους στιγμάς, πού διερχόμεθα, λόγω τής πολιτειακής έκκρεμότητος νά άντιληφθή ή Κυβέρνησις τόν κίνδυνον έκ τής άπειληθείσης διακοπής τών θαλασσίων συγκοινωνιών, διά νά τεθή και πάλιν έπι τάπτος τό άκτοπλοϊκόν πρόθλημα και ύπό έπανασυζήτησιν τό ζήτημα τού συναγωνισμού. 'Απο τάς ουζητήσεις, πού θά διεβαθύνουν δέν διαβλέπουν κανέν θετικούν άποτελέσμα. 'Ο συναγωνισμός άποτελεί πλέον παράδοσιν έν τή 'Ακτοπλοία. 'Οσονούπω, διά τής διαλύσεως τής Κοινοπραξίας θά ένταθη ούτος είς σημείον ώστε νά άπειληθούν άνεπανόρθωτοι οίκονομικαί καταστροφαί και αύτή ή ύποστασιος τών έπιχειρήσεων. Τό Κράτος δέν έχει τήν διάθεσιν, μέ μέτρα άπλα και πρακτικά, τά μόνα έφαρμοσιμα, πού πολλάκις ύπεδειχθησαν είς τούς άρμοδιούς, νά περισώση και έπιχειρήσεις, άξιας καλλιτέρας τύχης, άπο τόν μαρασμόν και τήν πτώχευσιν και νά συντελέση είς τήν άνψωσιν τού θιωτικού έπιπεδου χιλιάδων άλων οίκογενειν ναυτεργάτων, ύπαλληλων και πρακτόρων, πού άποζούν έκ τής 'Ακτοπλοϊκής Ναυτιλίας. 'Εφ' θόσον τό πρόθλημα τής έπιθατηγού ναυτιλίας μας δέν άντιμετωπίζεται μέ θέλησιν και μακράν προκαταλήψεων, ή αύτή κατάστασις τού μαρασμού και τής άπογνώσεως θέλει συνεχισθή. 'Εφοπλισται και ναυτεργάται θά διαμαρτύρωνται, θά άπεργούν και θά έπιοτρατεύωνται, χωρίς ποτέ νά έπιτύχουν τήν οίκονομικήν των χειραφέτησιν.

'Επί μιᾶς «έκτρωματικής» ένεργειας τής Δ.Ε.Ν.

Εις τό τελευταίον «Δελτίον τοῦ Εμπορικοῦ και Βιομηχανικοῦ Επιμελητηρίου Πειραιῶς», δ. κ. Π. Κάντζιας, Πληρεξούσιος Πειραιῶς και Πρόδρομος τοῦ Επιμελητηρίου, σχολιάζων τό ύπό τής Επιτροπής Έξουσιοδοτήσεως κυρωθέν έσχατως Ν. Διάταγμα περί μεταφορῶν διά ρυμουλκούμενων πλωτῶν ναυτηργημάτων» και τήν έκτος τής άρμοδιότητος τής είς άλλοτρια έργα παρέμβασιν τής Διευθύνσεως τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, γράφει μεταξύ άλλων τά έξης:

«Έκείνο, ομως, τό όποιον θεωρούμενον έντελως άκατανόητον και άσυγχρόητον διά τήν άπτρεσίαν τής Διευθύνσεως τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, είνε οτι, ώς έκ τού τελευταίον τούτου ίσχυριμού της καταφάνται σαφῶς — ο άρθρογράφος άναφέρεται είς τό έν τή εἰσηγητική έκθεσι τού Διατάγματος προβαλλόμενον έπιχειρηματία οτι οι παρά τό αιτημότοιν και και ίστιοφόρων άξιοντειον ουφηλοί ναύλοι καθιστανται καταβλητικοί και άσυμφοροι διά τήν παραγωγήν — τό μέτρον τούτο δέν λαμβάνεται διά τήν έξυπηρέτησιν τών άναγκων τοῦ Ναυτικοῦ κόσμου, τό διόπον και μόνον έταζθη νά παρακολουθή και έπιπτηρετή, άλλα διά τήν διευκόλυνσιν άλλων πλουτοπαραγωγικών κλάδων τής Έθνικής μας Οίκονομίας, διά τήν παρακολούθησιν τών έγγημάτων τών ούτοίν ουδεμίαν άρμοδιότητα ή είδικεύτητα δύναται νά έχη ούτε και αυτή, άλλοι δέ είνε οι άρμοδιοι νά μελετήσωσι και λάβωσι μέτρα ύπερ αιτημάτων, έκαν και έφ' θόσον άπαιτούνται τοιαύτα.

»Φρονούμεν τούτ' έστιν, οτι διά τάς τοιαύτας περιπτώσεις, διάκις δηλαδή παρακολύνεται ή έκμετάλλευσις ώριμενων πλουτοπαραγωγικών πηγών τού τόπου, άρμοδιον είνε τό Υπουργείον τής Έθνικής Οίκονομίας, τό διόπον συμβούλευμενον τά Εμπορικά και Βιομηχανικά Επιμελητήρια, τούς φυσικούς και έκ τού Νόμου συμβούλους του, θά ήδηνται, έκαν τυχόν παρημοδίζετο πράγματι ή έκμετάλλευσις και ή πρόδοσις ώριμενων κλάδων τής Έθνικής μας Οίκονομίας, και άν έτι τούτο οφείλεται είς τό κόστος τών μεταφορών, νά έξενήρ και λάβη τά ένδεικνυμένα μέτρα χωρίς νά πλήσσεται έξ αιτημάτων έτερος σπουδαιότατος πλουτοπαραγωγικός κλάδος τής χώρας — ή Ναυτιλία μας.

»'Ανεξαρτήτως ομως τού περιέγον τούτου φαινομένου, έν ούδεμια περιπτώσει άναγνωρίζομεν τό δικαιώμα τής παρεμβάσεως τής Διευθύνσεως τής Εμπορικής Ναυτιλίας είς τοιαύτης φύσεως ζητήματα, διότι δέν είνε δυνατόν παρά ή τοιαύτη άναρμοδίων παρέμβασις είς καθήκοντα αλλότρια νά προκαλέσῃ άναστατώσεις, ζημίας και καταστροφάς».

Ο. Κ. Κάντζιας έρχεται πράγματι, νά διαπιστώσῃ τήν θιλιθράν κατάστασιν, ήτις έπικρατεῖ είς τήν Διεύθυνσιν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, άφ' ης ήμέρας προίσταται αύτής δ. κ. Χρηστοφής, και τής διόποιας τάς καταστρεπτικάς διά τήν ναυτιλίαν συνεπίας κατ' έπανάληψιν έκειθεσμενεν έν πλάτει από τών σηλων αιτημάτων. 'Ο ίδιον διευθυντής τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, συγκεχυμένην έχων άντιληψιν τής παροπολής του, ήτις, ώς δρθών παραπτηρεῖ δ. κ. Κάντζιας, δέν είνε άλλη παρά ή προάσπισις και έξυπηρέτησιν τών συμφερόντων τής ναυτιλίας μας και μόνον αιτημάτων, έπιστευσεν άτυχώς, οτι από τής θέσεως, είς ήν έταχθη, δύναται νά καταστήθη φρουρός και συνήγορος τών έπιδιώκεων δλων τών άλλων παραγωγικών κλάδων και στοργικών νά μεριμνή διά τήν είς τής θέρας πάντοτε τής ναυτιλίας έξυπηρέτησιν, ώς διατείνεται τούλαχιστον, τοῦ κοινωνικού συνόλου. Κανείς, θεοβαίως, δέν θά ήδυνται ν' άπαιτηση άπό τόν προϊστάμενον μιᾶς ύπηρεσίας εύρυτέρου κοινωφελούς χαρακτήρος νά θυσιάση και τά καλῶν ένουμενα συμφέροντα τής Κοινωνίας, τοῦ Εμπορίου και τής Βιομηχανίας, χάριν τής Ναυτιλίας. Δέν έπεται, ομως, έκ τούτου, οτι η Ναυτιλία είνε ύποχρεωμένη νά παρέχῃ τάς ύπηρεσίας τής, χωρίς και νά δικαιούται ν' άπαιτηση τήν δικαιάν και ίσορροπον άνταμοιθήν τών ούτων προσφέρει. 'Έργον άκριθῶς τής Κρατικής ύπηρεσίας τοῦ Ε. Ν. είνε η διακρίθωσις τών δρίων, μέχρι τών ούποιων νά έξικνούται τά δικαιώματα και αί ίποχρεώσεις τής Ναυτιλίας έναντι τών λοιπών τής παραγωγής κλάδων και τού κοινωνικού συνόλου και ή θεραπεία τών δικαιών τής Ναυτιλίας αίτημάτων διά τήν άναπτυξιν και πραγγωγήν αύτής. Τήν άντιθετον, άτυχώς, άκολουθεῖ σήμερον πολιτικήν δ. κ. Χρηστοφής. Δέν παρέχεται συνεδρίασις τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε. Ν., που νά μή περιλαμβάνη είς τά πρός ουσιάτησιν θέματα και αίτησεις ποικιλωνύμων δργανώσεων και έπιχειρήσεων διά τήν έκπτωσιν τών ναυλολογίου. Ο κ. Διευθυντής τοῦ Ε. Ν. άσμένως άποδέχεται τάυτας και καθίσταται αύτός έν τῷ Συμβουλίῳ ή θερμός συνήγορος διά τήν έγκρισιν τών.

Θυμόσσοφος και θαθύς τών ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων μελετήτης, ουμετέχων άλλοτε, ώς είδικός περί τά ναυτιλιακά, τού Συμβουλίου τοῦ Ε. Ν., και παρακολουθών τήν τοιαύτης έκτροπήν άπό τά κύρια έργα και τήν άρμοδιότητα τής ήπηρεσίας τοῦ Ε. Ν., προσφύστατα ήπειρησην είς τόν παρισταμένους έν τώ Συμβουλίῳ λιμενικούς άξιωματικούς, οτι έργον κύριον αύτων δέν είλο, παρά ή προάσπισις τών ναυτιλιακῶν συμφερόντων και ούχι τής σιτοπαραγωγής και τών λαχανοκήπων τού Αργολικού πεδίου.

Άλλ' δ. κ. Κάντζιας, τό πρώτον έρχομενος είς έπαφήν με τά έργα τής Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν., ύπο τήν ιδιότητά του ώς Πρόδρου τοῦ Επιμελητηρίου Πειραιῶς, δικαιώς έκφράζει τήν έκ-

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

23, τ. MARY AXE,
LONDON E.C. 3

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELUSI, TEL. AVENUE 3466 & 3467 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

πληρίν του διά την «έκτρωματικήν», ώς την χαρακτηρίζει, ένέργειαν της ύπηρεσιας ταύτης, την μόνη, ήτις περιέπεσεν εἰς την άντιληψίν του. Όπόσην, θμως θά εδοκίμαζε κατάπληξην και ύπο πόσης θά κατελαμβάνετο πικρίας διὰ τὴν κακήν και ἄδικον ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους μεταχείρισιν τῆς Ναυτιλίας μας, ἀν παρηκολούθει, ὅπως ήμεῖς, ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὰ ἔργα καὶ τὰς ήμέρας τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν.

Η Ναυτιλία καὶ ή 'Ιταλο-Αίδιοπική διένεξις

'Η Ναυτιλία έθεωρείτο ἀνέκαθεν ώς ή εὐπαθεστέρα τῶν θιομηχανῶν, ώς τὸ θαρρόμετρον τῶν ἑκάστοτε διειθνῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν διακυμάνσεων. Κινουμένη καὶ ἀντλοῦσα τὴν ἐργασίαν τῆς ἀπὸ τὸ εὐρύτερον πλαίσιον τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ὑπόκειται καὶ ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰς ἑκάστοτε πολιτικάς διαταραχάς καὶ τὰς οἰκονομικής φύσεων ἀνωμαλίας. Ἐλάχιστα εἰνεὶς τοῦ διεθνῆ ἐκεῖνα γεγονότα, ποὺ δὲν ἐνασκοῦν τὴν ἐπιδρασίν τῶν εἰς τὴν γενικήν τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς κατάστασιν. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ἀκριβῶς καὶ ή δύντης τῆς 'Ιταλοαιδιοπικῆς διενέξεως ἔσχεν ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπον τῆς εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, οὐκ δλίγον δ' ἀπησχόλησε καὶ ἀπασχολεῖ, λόγῳ τῆς ἑκτάσεως τῶν 'Ιταλικῶν παρασκευῶν, τούς μεγάλους ἔξαγωγικούς τομεῖς τῆς 'Υδρογείου καὶ τὰ κέντρα τῶν ναυλώσεων.

Πρώτη ἐκδήλωσις, χρονολογουμένη, ήδη, ἀπὸ πολλοῦ, τῶν πολεμικῶν παρασκευῶν τῆς φασιστικῆς 'Ιταλίας, ήτο ή ἀνάπτυξις τῶν διαλύσεων παλαιῶν πλοίων καὶ τῆς ἀγορᾶς παλαιοσιδήρου ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτὴ δύο κυρίων χώρων, ή 'Ιταλία καὶ ή 'Ιταπωνία, ἡγόρασαν τεραστίας ποσότητας παλαιοσιδήρου ἐξ Ἀμερικῆς, διόπου τὸ ἐμπόριον τοῦτο εἶχε προσλάθει εὐρύτατας διαστάσεις. Εἶνε, σχετικῶς χαρακτηριστικοὶ οἱ κάτωθι ἀριθμοὶ τῶν ἔξαρχέντων φορτίων παλαιοσιδήρου ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Τὸ 1931 ἔξήχθησαν 136.000 τ., διὰ νὰ φθάσουν τὸ 1933 εἰς 781.000 τ., καὶ ν' ἀνέλθουν τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 1.836.000 τόνους. Η καταπληκτική αὕτη ἀνάπτυξις ἔξηκολούθησε μὲ τὸν ίδιον προοδευτικὸν ρυθμὸν καὶ κατὰ τὸ α' διηνον τοῦ 1935, ὅτε ἔξήχθησαν 1.115.942 τόνοι παλαιοσιδήρου 23.145 τ. παλαιοῦ κασσιτέρου καὶ 15.139 τ. ἀπορριμμάτων παλαιοῦ λευκοσιδήρου. Τὸ σύνολον οὕτω τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ α' διηνού ἔφθασε τὸ 1.154.226 τόνους, ἀξίας 12.502.120 δολαρίων, ἔναντι ἀντιτοίχων ἔξαγωγῶν τοῦ α' διηνού π. ἔ. ἔξ. 738.848 τόνων, διλήκης ἀξίας 7.655.906 δολαρίων.

Εἶνε ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλέον τῶν 2)3 ἀπὸ τὰς ἔξαρχεισας ἐντὸς τοῦ α' διηνού τρ. ἔ. ποσότητας πρωρίζετο διὰ την 'Ιταπωνίαν καὶ τὴν 'Ιταλίαν. Η 'Ιταπωνία εἰσήγαγεν 724.246 τ., ἔναντι 407.592 τ. τοῦ ίδιου περισσοῦ ἔξαμηνου καὶ ή 'Ιταλία 145.923 τ., ἔναντι 94.308 τ. μόνον τοῦ α' διηνού τοῦ 1934. Τὸ ὑπόλοιπον τῶν Ἀμερικανικῶν ἔξαγωγῶν κατενεμήθη εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς 'Αγγλίας, Καναδᾶ, Πολωνίας, Μεξικοῦ καὶ Κίνας.

Κατὰ τὰς τελευταῖς, θμως, ἔθοδοι μάρας, εὔθυς ώς ἐπεκρώθη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας δ' Νόμος δ' ἀπαγορεύων τὴν διάθεσιν πολεμικοῦ υλικοῦ καὶ πρώτων ωλῶν εἰς 'Ιταλίαν καὶ 'Αθησούνιαν, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τόσων ἐτῶν, ἐπῆλθε πάραστα μία ἀπότομος ἀνάπτυξα εἰς τὴν Ἀμερικανικήν ἀγοράν τοῦ παλαιοσιδήρου. Ἀμεσος τοῦ γεγονότος τούτου συνέπεια ὑπῆρχεν ή ζήτησις φορτίων ἀπὸ ἄλλας ἀγοράς καὶ ή τόνωσις τῆς ζητήσεως παλαιᾶς χωρητικότητος πρὸς διάλυσιν. 'Ως δευτέρα ἐκδή-

λωσις ἐπηκολούθησεν η ἀφαίρεσις μεγάλου σύγκου 'Ιταλικῶν λάινερς καὶ τράπτης ἐκ τῶν θαλασσῶν ἐμπορικῶν καὶ συγκοινωνιακῶν δόδων, πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν στρατιωτικῶν πρὸς τὴν 'Ιταλικήν Σομαλίαν καὶ τὴν Ἐρυθραίαν μεταφορῶν καὶ ή ἀγορά ὑπὸ τῆς 'Ιταλικής κυβερνήσεως καὶ τῶν 'Ιταλικῶν ἔταιρῶν, μεγάλων ὑπερωκεανῶν, ἵνα χρησιμεύσουν ταῦτα ώς μεταγωγικά ἀφ' ἐνός καὶ διὰ νὰ καλύψουν ἔξ αλλού τὰ δημιουργηθεῖσα ἐκ τῶν ἀθρών ἐπιτάξεων κενά, εἰς τὰ τακτικά 'Ιταλικά δρομολόγια.

Τὰς δύο ταύτας ἐκδηλώσεις τοῦ ἀντικτύου τῶν στρατιωτικῶν παρασκευῶν εἰς τὴν ναυτιλιακήν ἐργασίαν, ήκολούθησε μία ἑκτεταμένη 'Ιταλική ζήτησις σκαφῶν ἀπὸ τὴν ἐλευθέρων ναυλαγοράν διὰ μεταφοράς μικτῶν φορτίων πρὸς τὴν Μασσάθην καὶ τὸ Μογκαντίσιον. Η ἐργασία αὕτη περιελάμβανε φορτία θρώμης, ήμιονων καὶ φορθῆς ἐκ Ρίθερ Πλέεϊτ, γεννημάτων, ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, γενημάτων χόρτους αχύρων ἐξ Ἀγγλίας, λαραντίνου, αχύρων καὶ νιτράτων ἐκ Χιλῆς, καθὼς ἐπίσης χόρτου, κριθῆς καὶ καμῆλων ἀπὸ διαφόρους τῆς Βορ. Αφρικῆς λιμένας, τελευταίως, ἀνεστατώθη κυριολεκτικῶς καὶ τὸ ἐμπόριον τῶν γαιανθράκων, ἐξ αφορμῆς τῆς ἀρνήσεως τῶν 'Αγγελών ίδιοκτητῶν ἀνθρακωρυχείων, διόπως δεχθούν 'Ιταλικάς παραγγελίας, ἔστω καὶ ἐάν ἐπηρώνοντο τοῖς μετρητοῖς, ἀξιούντες προηγουμένην δόλοκληρωτικήν ἔξδηλησιν τῶν παλαιοτέρων 'Ιταλικῶν χρεῶν πρὸς τὴν Βρετανικήν γαιανθράκων προπληρωμὴν τοῦ ναύλου.

Η τελευταία ἐν 'Ιταλίᾳ ἐπίσχεσις τῶν εἰς χείρας 'Ιταλῶν ξένων χρεωγράφων καὶ ή διάθεσις χρυσοῦ ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέματα τοῦ 'Ιταλικοῦ Θησαυροφυλακίου, ἐπέτρεψαν εἰς τὴν φασιστικήν κυβερνησίου νὰ προπληρώσῃ τὸν ναύλους διὰ ποικίλας μεταφοράς. Ἐπωφελουμένη ἐπίσης ή 'Ιταλία τῆς μετά τῆς Γερμανίας ἐμπορικῆς τῆς συμβάσεως δι' ἀμοιβαίας ἀνταλλαγάς, ἥρχισε τοποθετοῦσα καὶ ἐκεὶ παραγγελίας γαιανθράκων καὶ χρησιμοποιοῦσα διὰ τὴν μεταφοράν των τὰ προσφερόμενα διαθέσιμα Γερμανικά σκάφη, διὰ ναύλους τῶν δποίων θὰ καταθάλλεται ἀπὸ τὰ ἐνεργητικά υπόλοιπα τοῦ 'Ιταλογερμανικοῦ «κλῆρης».

'Άλλα δὲν ὑπῆρχεν ἀμοιρος γενικωτέρων εὐεργετικῶν συνεπιδίων ή 'Ιταλο-Αίδιοπική διένεξις καὶ διὰ τὴν φορτηγών μας ναυτιλίαν. Η 'Ιταλία, κατέχει, ώς γνωστόν, ἔνα στόλον φορτηγῶν σκαφῶν, περὶ τὸ ἔκατονμέριον τόνων γκρός. Εἶνε ή μόνη Μεσογειακή ναυτική Δύναμις, ήτις, μετά τὴν 'Ελλάδα, διαθέτει μίαν τὸσον δύγκωδη φορτηγῶν χωρητικότητα. Τὰ 'Ιταλικά σκάφη, ἀπασχολούμενα κατὰ σεβαστὸν ποσοστὸν εἰς Μεσογειακάς μεταφοράς ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, τοῦ Δουνάβεων καὶ τῆς Βορείου Αφρικῆς καὶ γενικώτερον εἰς τὰς μεταφοράς γαιανθράκων δι' 'Ιταλίαν ἐκ τοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς 'Αγγλίας καὶ πρώτων ωλῶν διὰ τὴν θέμηκήν της θιομηχανίαν, εἰνε ἐκ τῶν σοσφαρωτέρων συναγωνιῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ, λόγῳ καὶ τῆς Κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως. 'Ηδη, μετά τὴν ἐπίταξην σεβαστοῦ ἐκ τούτων δύγκου διὰ τὰς πρὸς τὴν 'Ανατολικήν Αφρικήν στρατιωτικάς μεταφοράς, ή διεθνής ναυλαγορά καὶ κυρίως ή τῶν Εύρωπαικῶν τομέων ἀμεσον ἥσθιαντη τὴν ἀνακούφισιν ἐκ τῆς τοισάντης ἔξδου σηματικῆς χωρητικότητος, μὲ εὐεργετικὸν ἀντίκτυπον εἰς τὴν καθόλου κι-

YANNOULATOS BROS (CHINA)

STEAMHIPS 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, HONGKOG, and KOBE.

Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

νησιών της φορτηγού ναυτιλίας και αίσθητήν πως άνατιμησιν τῶν ναύλων.

Η ζωροτέρα ἄλλως τε κίνησις, πού προσέλαθον τελευταίως αἱ μεταφοραὶ εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ λόγω τῆς ἐποχῆς, ἀλλὰ καὶ ἔκ τῶν ἑκτάκτων ἀναγκῶν τῆς μεγάλης ἀποικιακῆς ἐκτρατείας, εἰς ἡνὶ ἀπεδόθη ἡ Ἰταλία, ἐδημιούργησεν εὐεξήγητον ζῆτην χωρητικότητος, τῆς δοπίας κυρίων ἐπωφελεῖται ἡ φορτηγὸς οἰναὶ ναυτιλία. Ἀπὸ δὲ τὰ Εὐρωπαϊκὰ καὶ Μεσογειακά ἔξαγωγικά κέντρα οἱ ναῦλοι ἀνετιμῆθησαν, ἡ δὲ ἴσορροπος κατανομὴ τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς ἀνὰ τοὺς διαφόρους τομεῖς ἐπέφερε τὴν σπάνιαν χωρητικότητος καὶ τὴν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν στροφὴν τῆς δῆλης κατεύθυνσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

Κανεὶς, θεοσίως, δὲν δύναται νὰ προεικάσῃ τὴν ἔξελιξιν τῶν γεγονότων καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς Ἰταλο-Αἰθιοπικῆς ρήξεως. "Αν τὰ πράγματα χωρήσουν πρὸς μίαν ἐμπόλεμον κατάστασιν, ἐντοπιζομένην εἰς τὰ Ἀθηναϊκά ὑψίπεδα, εἶναι ἀναμφισθῆτον, ὅτι τὰ μικρὰς καὶ μέσης χωρητικότητος, κυρίων, σκάφη ἐπὶ ικανὸν χρόνον θέλουν ἀντλίσαι ἐργασίαν ἐκ τῆς πολεμικῆς ταύτης δισταραχῆς καὶ τῆς ἑκτάκτου μεταφορικῆς κινήσεως. "Αν, δῆμως, παρὰ πᾶσαν πρόδλεψιν, ἡ ἔξελιξις τῆς καταστάσεως ἀναπτυχθῇ πρὸς γενικωτέρας περιπλοκάς διὰ τῆς ἐπιβολῆς τῶν προβληπομένων κυρώσεων καὶ τοῦ ἀποκλεισμοῦ πάσης ἐμπορικῆς ἐπαφῆς πρὸς τὴν Ἰταλίαν, ἡ κίνησις τῆς ναυτιλίας ἐν τῇ Μεσογείῳ θὰ καταστῇ προβληματική, δεδομένου, μάλιστα, ὅτι τὰς κυρώσεις ταύτας θὰ θεωρήσῃ ἡ Ἰταλία ὡς προκλητικούς πολέμου.

"Ολαὶ αἱ πιθανότητες δὲν δύνανται νὰ δικαιολογήσουν τὴν τοιαύτην τροπὴν τῆς καταστάσεως. Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ὅχι μόνον δὲν θὰ ἔχῃ ἐπικομίσης οἰστήποτες ὀφελήματα ἀπὸ τὴν ἔκτασιν αὐτῆς τῆς πολεμικῆς περιπτείας, ἀλλὰ τούναντίον διαρυτάτας μέλλει νὰ ὑποστῇ ζημίας, διὸ δοσαὶ σκάφη ήθελον εὔρεθῆ ἐν τῇ Μεσογείῳ, ἀπειλούμενα ίσως καὶ εἰς ἀναγκαστικὸν παροπλισμόν, λόγῳ τῶν ἐπιθέσεων τῶν ὑποθρυχίων καὶ τῆς γενικεύσεως τῶν ἔχθροπραξιῶν.

Πρόκειται, θεοσίως, περὶ ἀπιθάνων ἔξελιξεων, τὰς δοπίας ὅλοι ἀπεύχονται. Τὸ γεγονός πάντως εἰνε, ὅτι ἡ ναυτιλία καὶ μετὰ τὴν εἰρηνικὴν ἐπίλυσιν τῆς προκυψάσης διεθνοῦς διαφορᾶς θὰ δυνηθῇ ἐπὶ ἔξαμηνον εἰσέτι, τούλαχιστον, νὰ ἀπασχοληθῇ ἐντατικῶς, ἔφοδον ἡ Ἰταλικὴ χωρητικότης ἥθελεν ἀνάλαβει τὰς ἐκ τῆς Ἀ. Ἀφρικῆς εἰς τὴν Ἰταλίαν μεταφορὰς στρατευμάτων καὶ πολεμικοῦ ωλικοῦ.

Αἱ ἀσφάλειαι κατὰ κινδύνων πολέμου

"Ἡ ἀπειλὴ μιᾶς νέας πολεμικῆς τοῦ Κόσμου περιπτείας ἐξ ἀφορμῆς τῶν πιθανοτήτων Ἰταλοαιθιοπικῆς συρράξεως, ἐδημιούργησεν μεταξὺ τῶν ἄλλων πολλαπλῆς ἐκδηλώσεως ἀντικτυπῶν καὶ περιπτώσιν ἀνάθεωρήσεως τῆς βάσεως τῶν ἀσφαλίστρων κατὰ τὸν κινδύνον πολέμου. "Υπὸ τὴν ἀδεβαίστητη τῆς αὐγοῦν καὶ τὴν πίεσιν τῆς κεκορεομένης πολιτικῆς ἀτμοσφαίρας, οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λόνδον καὶ αἱ λοιπαὶ Βρετανικαὶ ναυτασφάλειαι προηλθον εἰς τὴν ἀπόφασιν ἐφαρμογῆς ὑψηλοτέρων ἀσφαλιστρῶν ἐπὶ ὥρισμένας περιοχάς παρέσχον δὲ τὴν 16ην Σεπτεμβρίου σχετικὴν προειδοποίησην διὸ ἡ τὸ Ισχύοντα συμβόλαια τῶν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, δόσον καὶ εἰς τὸ ἔχετερον.

"Ἐν συνεχείᾳ τῆς δοθείσης προειδοποίησεως, κατέστη δυνατὸν νὰ σταθμοθῶν αἱ πιθαναὶ κατεύθυνσεις τῶν τιμῶν πρὸς κάλυψιν τῶν κινδύνων πολέμου ἐπὶ ἡσαυλισμένων φορτώσεων «ἀλευθέρων συλλήψεων ἡ καταστάσεως», διότι, ἐνῷ ἡ προθεμά ταῦτας καταστάσεις τῶν μεροὶ τοῦδε τυπικῶς ὑψηλοτάτων εἰς τὰς ἀσφαλίστρες «κινδύνων πολέμου» δι᾽ ἀνοικτῶν ἡ ἄλλων ὄριστικῶν συμβολαίων δὲν ἔξεπνεις πρὸ τῆς παρελθεσεως δεκαπέδου, ὑπῆρχεν ἐν τούτοις εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν ποσότης ἐργασίας ἐπὶ ιδιωτικῶν φορτώσεων.

Οὕτω, ἡ πιθανὴ κατωτάτη τιμὴ διὰ φορτώσεως πρὸς τὴν Μεσ-

γειον, Μαύρην Θάλασσαν καὶ προορισμοὺς μέσω Σονὲτ (ἔξαιρουμενὸν τῶν φορτώσεων, ἐκφορτώσεων ἡ προεγγύσεων εἰς Ἰταλικὸς λιμένας) εἶναι σελ. 2) 6 τῆς % διὰ τὰς ἀμέσους ἀναχωρήσεις. Δι᾽ ἀπόπλους ἀρχῶν Ὁκτωβρίου ζητοῦνται μέχρι 5), δι᾽ ἀποτέρας δὲ ἡ μερομηνίας φορτώσεως αἱ τιμαὶ ἀκολουθοῦν μίαν καὶ ἀναλογίαν ὑψηλοτέραν κλίμακα. Ποιά τις ἐργασίαν διεγίχθη καὶ ἐπὶ ταξίδιον πρὸς ἄλλας κατεύθυνσεις, λ. χ. διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἡ ἑτέρων θαλασσῶν, αἱ δοπίαι οὐδόλως ἀναμένεται νὰ περιληφθοῦν εἰς τὰς «επικινδύνους περιοχάς». Διὰ τὰ ταξίδια ταῦτα οἱ ἀσφαλισταὶ ἀφούνται εἰς τὴν ὄνοματικὴν τιμὴν 1) — τοῖς %.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὅλαι γενικῶς αἱ ζητούμεναι τιμαὶ ἑνέχουν καθαρός πολληπτικὸς χαρακτῆρα, λόγῳ τῆς ἐπιχρεωτόντος διεθνοῦς πολιτικῆς ἀριστίας. Εἰς ἄλλας δημοσιεύσης — πλὴν τῆς Ἀγγλικῆς — ἀσφαλιστικὰς ἀγορὰς, αἱ ζητούμεναι τιμαὶ ἀσφαλιστρῶν κατὰ κινδύνων πολέμου δὲν ἔποκενται εἰς καμμίαν εὐνοϊκὴν σύγκρισιν καὶ εἶναι χαρακτηριστικὰ τὸν εἰς τὰς ἀγορὰς αὐτὰς ἐκδηλωθέντων συμπτωμάτων πανικοῦ. Ἔγγνωσθε συναφώς, διὸ οἱ Ἰάπωνες ἀσφαλιστροὶ ζητοῦν τιμὰς μέχρι σελλινίων 7) 6 τοῖς % διὰ τὴν κάλυψιν φορτίων μὲν Ἰαπωνικά πλοῖα, ἀπότινα δὲ διέλθουν ἐξ εἰπικινδύνων θαλασσῶν περιοχῶν, ἐνῷ δι᾽ ἀποστολὰς εἰς Ἰταλικὸς λιμένας ζητοῦν τιμὰς ἀσφαλιστρῶν διττασίας τῶν ἀνοτέρων, εὖν ἡ φόρτωσις γίνεται ἐπὶ Ἰαπωνικῶν σπαφῶν καὶ κατὰ τὴν ὑψηλοτέρων, εὖν ἡ τὴν μεταφορὰν προκειται πάλια πλοΐα.

Ἡ σύγκρισις μεταξὺ Ἀγγλικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν τιμῶν εἶναι ἀδύνατος, διότι τὰ Ἀμερικανικὰ συμβόλαια κινδύνων πολέμου καλύπτονται τὸν εἰς τὰς ἀγορὰς αὐτὰς ἐκδηλωθέντων συμπτωμάτων πανικοῦ. Ἔγγνωσθε συναφώς, διὸ οἱ Ἰάπωνες ἀσφαλιστροὶ ζητοῦν τιμὰς μέχρι σελλινίων 7) 6 τοῖς % διὰ τὴν κάλυψιν φορτίων μὲν Ἰαπωνικά πλοῖα, ἀπότινα δὲ διέλθουν ἐξ εἰπικινδύνων θαλασσῶν προσομοιού. Διαφέρει ἐπίσης οὐσιωδῶς καὶ ὁ τρόπος τῆς ἀνανεώσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων εἰς τὰ ἀναθεωρούμενα Ἀμερικανικὰ συμβόλαια. Οὕτω αἱ τιμαὶ τῶν ἀσφαλιστρῶν διὰ τοὺς κινδύνους πολέμου δρίζονται απὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, εὑρὼν δόταν ἡδη ἐκπλήνη εἰς τὰς ἀνοικτές συμβόλαια τὴν περίοδον τῆς προειδοποίησεως, αἱ τιμαὶ διὰ τὸν ἀνασύντασιν θὰ κανονισθοῦν μὲν προειδοποίησην 48 ὥρων. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ θαλασσασαφαλιστροὶ τῶν Ἕνων πολιτεῶν πηγέσσαν τὰ διὰ τὸν χρυσὸν πολεμικὰ ἀσφαλιστρα πάπλων ἀπὸ 4½ εἰς 7 σεντς τὰ 100 δολλάρια. Ηδησθαν ἀκόμη καὶ τὰ ἀσφαλιστρα πολέμου ἐπὶ τὸν γενικῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ 5 εἰς 12½ σεντς δι᾽ αἱ ἀξίες 100 δολλαρίων, προκειμένον διὰ Μεσογειακῶν προσφορῶν η διὰ λιμένων, προκειμένον διὰ Θαλασσῆς Κτήσεων. Τὰ δι᾽ Ἀγγλίαν καὶ λοιπῶν Εὐρωπῶν πολεμικὰ ἀσφαλιστρα πήγεσσαν ἀπὸ 1½ σεντς περίπου εἰς 2½. Προστίθεται εἰς ταῦτα, διό αἱ ἀναφερούμεναι τιμαὶ ἀφοροῦν μόνον τὰς ἀμέσους φορτώσεως ἐπὶ σκαφῶν οἰασθήπατε σημαίας, πλὴν τῆς Ἰταλικῆς.

"Οσον ἀριστὰ πολλαπλῶν τὴν ἐν προκειμένῳ στάσιν τῶν Γερμανῶν ἀσφαλιστῶν, ἀπεφάσισαν οὗτοι νὰ ἀκολουθήσουν τὴν ὑπὸ τοῦ Λόνδον ἀσφαλιστρα πολλαπλῆς ἐπὶ 4½ εἰς 7 σεντς τὰ 100 δολλάρια. Ηδησθαν ἀκόμη καὶ τὰ ἀσφαλιστρα πολέμου τῶν γενικῶν συμβολαίων αἱ προειδοποίησεις ἐδόθησαν ἡδη μὲν δεκαπέδων προθεσμίαν, αἱ δὲ διαπραγματεύσεις μεταξὺ ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων καὶ τῶν ἐνδιαφερούμενων, πρὸς ἀπότινα πολέμου, τῶν νέων ἀσφαλιστρῶν κατὰ κινδύνουν πολέμου, ηδησθαν πάραντα.

Νεώτεραι πληροφορίαι ἐκ Λονδίνου ἀγγέλλουν, διότι οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λόνδον καὶ αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι αἱ ἀνεκοίνωσαν τὰς ταῦτας συμβολαίων τιμαὶ τῶν ἀσφαλιστρῶν πολέμου τῶν γενικῶν πολεμικῶν συμβολαίων κατατάσσονται αἱ τιμαὶ αὐτὰς ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀμέσους φορτώσεως καὶ ὑπόκενται εἰς μεταβολὰς ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, ἀναλόγως τῆς ἔξελιξεως τῶν πολιτικῶν γεγονότων, εἰνὲ δὲ αἱ ἔξης:

Διὰ ταξίδια μὲν προορισμὸν καὶ προέλευσιν τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἐρυθραῖαν Θάλασσαν η μέσω αὐτῶν διὰ φορτία σελλ. 5. Διὰ χρηματαποστολὰς 2) 6. Δι᾽ Αντόλαταν, Ἰνδίας καὶ Ἀπο Ανατολήν, μέσω Ἀκρωτηρίου Καλῆς Ἐλπίδος σελλ. 1) 6 διὰ φορτία καὶ 1 σελ. διὰ χρηματαποστολάς. Διὰ τοὺς λοιποὺς προορισμούς, μὴ θεωρουμέ-

KHEDIVIAL MAIL LINE

TAXYDROMIKΗ ATMOPAΛO·I·A KΕLIVIE

Γραμμὴ 'Αλεξανδρείας—Πειραιῶς—Νεαπόλεως—
Γένοβας—Μασσαλίας, διὰ τῶν ὑπερωκεανείων

KHEDIVE ISMAIL

MOHAMED ALI EL-KEBIR

'Αναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς διὰ NEAPOLIN—GENOBIA—MASSALIAN ἐκάστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ—HN 10 π. μ. ἀρχιβίδως

Kat' eύθειαν δι' AΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

"Εκαστον SABBATON 4 μ. μ.

Γενικοὶ Πράκτορες AΔΕΛΦΟΙ MAPINOI

EN AΘΗΝΑΙΣ : 'Αμερικῆς 2 Μέγ. Μετ. Ταμείου. Τηλ. 22-213

EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ : Ρέπουλη 1-3. Τηλ. 41-235

W. J. PARNIS ENGLAND LTD

MALTA

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:

Large, Double Screened, Polish Superior Steam Coals
Bunkering day and Night Including Holidays
(Without extra Charges)

AT COMPETITIVE PRICES

νους ως έπικινδύνους ζώνας, αι τιμαι είνε χαμηλότεραι, μή υπερβαίνουσαι τάς δέ πέννας.

"Οσον άφορά τάς δι' Ιταλίαν και δι' Ιταλικών σκαφών φορτώσεις ή Έπιτροπή έπαριεται εις τὴν ἀτομικὴν τῶν ἀσφαλιστῶν κρίσιν διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ἀσφαλιστρῶν.

Πλεῖσται Αγγλικαὶ ἀτομοπλοῖκαι ἔταιραι, λόγῳ τῆς ἐπιθυμῆς τῶν ἀσφαλιστῶν πολέμου, ἀπεφάσισαν τὴν ἀλλαγὴν τῆς κατευθύνσεως τῶν σκαφῶν τῶν, τῶν προοριζομένων δι' Απο Ανατολὴν καὶ Αὐστραλίαν. Θὰ ἀκολουθήσουν ταῦτα τὸν γῆρον τῆς Αφρικῆς. Η «Ε» & Ο συμβεβλημένη διὰ τῶν ταχυδρομικῶν συμβάσεων μὲ τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν δὲν ἀπεφάσισε τὴν μεταβολὴν τῶν δρομολογίων τῶν υπερωκεανίων τῆς, ἐφ' οσσον δὲν δὲν ηθελε ληφθῇ σχετικὴ Κυβερνητικὴ ἀπόφασις.

Ιταλικαὶ ἀνησυχίαι

Τοὺς Ιταλικοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους ἀπασχολεῖ ζωρὸς ἡ ἀπὸ τίνος χρόνου ἐκδηλουμένη τάσις τῶν Βαλκανικῶν ιδίᾳ χωρῶν, ὥπως ἐπιτύχουν τὴν δόσον ἔνεστιν εὔρυτέραν συμμετοχὴν τῶν ἔθνηκῶν τῶν πλοίων εἰς τὴν ιδίαν αὐτῶν ναυτιλιακὴν κινησιν καὶ ὅπως διεκδικήσουν ὑπὲρ τῶν σημαιῶν τῶν τμῆμα τῆς Μεσογειακῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἐπιθατῶν καὶ φορτίων. Αἱ χῶραι αὖται ἐμφανίζονται διατεθεῖσαι νὰ προωθήσουν τὴν ἐμπορικήν τῶν ναυτιλίων καὶ νὰ ίδρυσουν νέας τακτικὰς γραμμάς, ἡ διατήρησις τῶν ὅποιων, ὡς είνε εὐνόητον, ἔξαρτᾶται ἐκ τῆς ἀφαιρέσεως ποσοστοῦ ἐργασίας ἀπὸ τὴν μονοπωλίσασαν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη τὰς θαλασσίας μεταφοράς τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου Ιταλικὴν Ναυτιλίαν.

Αἱ τοιαύται τάσεις παρακολουθοῦνται μετά προσοχῆς καὶ ποιᾶς τίνος ἀνησυχίας ὑπὸ τῶν Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν, διότι γνωρίζουν καλῶς πόσον δύσκολον είνε νὰ ἐπανακτήσουν τὴν προτέραν αὐτῶν κίνησιν ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰς ἑθνικὰς κατὰ χώρας ναυτιλίας, ὑποστηριζομένας, μάλιστα, πλὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ὑπὸ τοῦ κρατοῦντος ἑθνικιστικοῦ πνεύματος τῶν Βαλκανικῶν λαῶν.

Αἱ Ιταλικαὶ Ἐταιρίαι διαθέλεπον τὸν κίνδυνον τῆς ἀπωλείας τῶν κεκτημένων καὶ λόγῳ τῆς ἐνδεχομένης ἐπιδεινώσεως τῆς πολιτικῆς καταστάσεως ἐκ τῆς πρὸς τὴν Αθηνασινὰν ρήξεως. Η προσπάθεια τῆς ἐπιτυχοῦς ἀντιμετωπίσεως τοῦ δευτεροῦ ἀνταγωνισμοῦ θ' ἀποθῆ ἀπεριγράπτως δυσχερής διὰ τὴν Ιταλικὴν ναυτιλίαν ὑποχρεωμένην νὰ ὑλεπή ἐπίτακτα τὰ σκάφη τῆς διὰ τὰς στρατιωτικὰς ἀνάγκας καὶ νὰ παρακολουθῇ χωρὶς νὰ δύναται καὶ ν' ἀντιδράσῃ, εἰς τὴν διειδυσιν τῶν ἔνεων πλοίων εἰς τὸ πλάσιον τῆς ιδίας αὐτῆς ἐργασίας. Τὰ διαθέμιτα, ἐν τῇ περιπτώσει πολεμικῆς περιπτείας Ιταλικὰ πλοῖα διὰ τὴν ἐξυπέρτησιν τῶν τακτικῶν ἐμπορικῶν γραμμῶν θά περιορισθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον, αἱ δὲ ξέναι ναυτιλίαι θὰ εὑρουν τότε πρόσφορον τὸ ἔδαφος, ὥπως ἀκόπως ἔδραισουν τὴν θέσιν τῶν εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφοράς.

Αἱ ἐνδιαφέρομεναι Ιταλικαὶ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις, εἰς σχετικὰς ἀνακοινώσεις τῶν, ἀναφέρουν συγκεκριμένα γεγονότα διὰ νὰ καταδείξουν τὸν ἐπαπειλοῦντα τὴν Ιταλικὴν ναυτιλίαν κίνδυνον εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς Εγγὺς Ανατολῆς, ἐκ τῆς προσπάθειας, ποὺ καταβάλλεται δχι μόνον ἀπὸ τὰς Βαλκανικὰς χώρας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς Βορειοπειρατικὰς τοιαύτας διὰ τὴν εὔρυτέραν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφοράς. Οὕτω τελευταίως η Βουλγαρικὴ κυβέρνησις παρεχώρησε μίαν πιστωσιν ἔξ 23. ἔκ. λέθα εἰς τὴν «Ἐμπ. Βουλγ. Ἀπομποῖαν» διὰ τὴν ἀγοράν τριῶν φορτηγῶν γραμμῆς μετὰ χώρου ψυγείων, χωρητικότητος 2.500, 3.500 καὶ 6.000 τόννων ἔκαστον. Τὰ σκάφη ταῦτα πρόκειται νὰ διατεθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν Μαύρης Θαλάσσης — Μεσογείου καὶ Κόντινετ. Αναφέρονται ἔξ ἀλλου ή ἔναρξης μᾶς νέας Γιουγκοσλαβικῆς γραμμῆς ἐκ τῆς Δαλματίας πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπην καὶ αἱ ὑπὸ τῆς Εθνικῆς Ἀπομποῖας τῆς Ελλάδος ὑποθήθεισαι πρὸς τὴν Κυβέρνησιν προτάσεις διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς γραμμῆς τῆς Βορείου Αμερικῆς καὶ τῆς πρὸς τὴν Μασσαλίαν τοιαύτης.

Η ἐμφάνισις ἀφ' ἔτερου τῆς Πολωνικῆς σημαίας εἰς τὴν

W. KUNSTMANN,

STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

Μεσόγειον ἐπὶ φορτηγῶν γραμμῆς, ἐν συνεργασίᾳ πρὸς τὴν «Σέβενσκα Οριεντ Λαΐν», εἰνε χαρακτηριστικὴ τοῦ πληθωρισμοῦ τῶν ξένων γραμμῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ, διότι καὶ θαίνει ἡμέρᾳ τῇ μέρᾳ ὄγκούμενος.

Ἄν εἰς τὰς ἀνωτέρα πληροφορίας ἥθελε προστεθῆ ὁ ἀπό τίνος τόσον ἐπιτυχῶς διενεργούμενος ἀνταγωνισμός τοῦ «Γιουγκοσλαβικοῦ Λόδυ» ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς Ἀδριατικῆς, διὸ τῶν δρομολογηθέντων εἰς τὴν Ανατολικὴν Μεσόγειον ὑπερωκεανῶν του, ἡ ἀπὸ τίνος ἐγκαθιδρυθεῖσα ἐκ Τεργέστης γραμμῆς τῆς Παλαιστινιακῆς ἀπομολοδίας, καὶ αἱ δημέραι ἐνισχυμέναι Σκανδιναϊκαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ ἐκ τῶν Ιταλικῶν λιμένων πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπην, καταδεικνύεται ἐναργῶς, διτέ δὲν εἴνε καὶ τόσον ἀδικαιολόγητοι αἱ ἀνησυχίαι τῶν Ιταλικῶν Εταιριῶν.

Μία ἄλλη ἀκόμη ἐνδιαφέρουσα πλευρά τῆς σημειωνῆς ναυτιλιακῆς θέσεως τῆς Ιταλίας είνε ἡ σημειωθεῖσα, μετά τὴν ἀπασχόλησιν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ρώμης διὰ τὰς πρὸς τὴν Ανατ. Ἀφρική μεταφοράς σεβαστοῦ ποσοστοῦ χωρητικότητος, ἐλειψις σκαφῶν διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν ἀπαρατήτων καὶ ζωτικῆς σημαίας τακτικῶν Ιταλικῶν γραμμῶν.

Η Ιταλία ἤρχισεν, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τινῶν ἐτῶν ἐφαρμόζουσα πρόγραμμα ἐξυγιάνσεως τῆς χωρητικότητός της καὶ ὄρθολογιστικῆς κατανομῆς τῶν διαφόρων θαλασσῶν ὑπηρεσιῶν τῆς διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν μεγάλων ναυτικῶν τῆς ἔταιριων, πρόγραμμα ἐξικνούμενον μέχρι παροπλισμοῦ καὶ διαλύσεως τοῦ πληθωρικοῦ τονάζ, Η τελευταία, διμοσιεύση, διαταραχή ἐπὶ τῆς πρὸς τὴν Αθηνασινὰν διενέξεως, ὑπερχέωσε ταύτην ἐν ἀναθεωρήσῃ ἀρδην τὴν πολιτικὴν τοῦ περιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος τῆς καὶ νὰ στραφῇ πρὸς τὴν σύντονον ἐξεύρεσεως τῶν μέσων διὰ τὴν θετικωτέραν καὶ διλοκληρωτικήν ἐν τῷ μέλλοντι ἐξυπέρτησιν τῶν ναυτιλιακῶν τῆς συμφερόντων. Υπενθυμίζεται ἐν προκειμένω, διτέ ἀπὸ τὸ 1930 μέχρι σήμερον, η Ιταλικὴ ναυτιλία ἐμειώθη κατὰ 743.167 τόννους γκρος καὶ διτέ είχε πέραν τοῦ δενοτος προχωρήσει εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐξυγιαντικοῦ τῆς προγράμματος.

Η σημειωμένη, ἡδη, μεταστροφὴ δὲν ὀφείλεται, κατὰ τοὺς Ιταλοὺς ἐφοπλιστάς, εἰς τὰς ἀπατητοῖς μᾶς ἑθνικιστικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἀλλ' εἰς τὴν διαπίστωσιν, τὴν ἐμβάλλουσαν εἰς σοθαράς ἀνησυχίας, διτέ τὸ ὑπάρχον Ιταλικὸν τονάζ εἰνε ἐντελῶς ἀνεπαρκές, ὥπως καλύψῃ οἰανδήποτε αἰφιδίαν καὶ ἐπείγουσαν ἐθνικήν ἀνάγκην. Ἐκδηλωσις δὲ τῆς τοιαύτης μεταστροφῆς είνε ἡ περιτώδεια προσπάθεια, τὴν ὅποιαν καταβάλλεται ἀπὸ τίνος η Ιταλία, διμοσιεύση περιόρωση τὰς ἐκ τῶν ἀθρόων ἐπιτάξεων δημιουργηθέντα κενῶν εἰς τακτικὰς γραμμάς τῆς, διὰ τῆς ἐν σημεδῇ ἀγορᾶς εἰς εύρειαν κλίμακα μεταχειρισμένων πλοίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

Πάντως ἀξίζει νὰ ἔχαρηται ιδιαιτέρως ἡ, παρὰ τὴν πολεμικὴν περιπτέταιν, εἰς τὴν πιθανῶν ν' ἀποδυθῆ η Ιταλία, καταβαλλούμενη ἐντατική προσπάθεια, διμοσιεύση διατηρήσῃ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς θέσιν, τὴν κτηθεῖσαν κατόπιν τόσων ύλικῶν θυσιῶν χάριν τοῦ κρατικοῦ αὐτῆς γοήτρου καὶ τῶν γενικωτέρων τῆς Οίκονομίας τῆς συμφερόντων.

HEMPEL'S SHIPS' PAINTS

Ο Επιτυχέστερος Συνδυασμὸς Ανωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Υφάλων καὶ Εξάλων.

Δεδοκιμασμέναι Συνδέσεις Ασφαλοῦς Συντηρήσεως εἰδικαὶ δι' ἔκαστον μέρος τοῦ πλοίου.

Ίδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοία.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ: HEMPEL'S - COPENHAGEN
WOOD - HEMPEL, LONDON

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξ διαφόρους χώρας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ
61, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3.

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

**Τὸ διεθνὲς ὑπερβαλάσσιον ἐμπόριον
καὶ ἡ Ναυτιλία κατὰ τὸ 1934**

'Ενδιαφέροντες στατιστικοὶ ἀριθμοὶ

Ἡ ὑπηρεσία τῶν Οἰζουνωικῶν Μελετῶν τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν ἐδημοσίευσε τελευταῖς εἰς ἴδιατερον τόμον συνοπτικὴν ἀνασκόπησιν τῆς κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ τὸ 1934. Λόγῳ τοῦ γενικότερον ἐνδιαφέροντος παραλαμβάνομεν εἴς αὐτῆς τοὺς ἀριθμοὺς, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ ὑπερβαλάσσιον ἐμπόριον καὶ τὴν καθόλου τῆς Ναυτιλίας κινήσιν.

Διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ πίνακος τῶν αὐξομειώσεων τῆς παγκομίου ναυτιλιακῆς κινήσεως ἐλήφθησαν αἱ στατιστικαὶ τῆς κινήσεως 42 χωρῶν, ἀτίνες ονεκτέντωσαν τὰ 830) τῶν ὑπερβαλάσσιων μεταφορῶν καὶ δίναται συνεπῶς νὰ δώσουν μίαν σαφῆ εἰκόνα, ἀντιποσηπεντυίην τῶν σημειωθεισῶν μεταβολῶν. Εἰς τὴν οὕτων καταρτισθείσεν μελέτην προσετέθησαν, γάριν τῆς συγχρόσεως, αἱ διασυνάσσεις τῆς ἐν ἐνεργείᾳ παγκομίου χωριτζότης, ἔξαιρετε, δηλαδή, τῶν παροπλισμένων πλοίων καὶ ἡ κατ' ὄγκον πορεία τοῦ Παγκομίου ὑπερβαλάσσιου ἐμπορίου. Τὸ σύνολον τῆς Παγκομίου ναυτιλίας ἀπὸ 64.6 ἐκατ. τ. γκρός κατὰ τὸ 1923, ἐφθασεν τὸ 1931 εἰς τὰ 70.1 ἐκατ. τ., διὰ νὰ μειωθῇ τὸ 1934 εἰς 65.5 ἐκατ. τ. γκρός. Ἀντιστοίχως δὲ ἡ ἀργοῦσσα χωριτζότης, ἀπὸ 6.6 ἐκατ. τ. τὸ 1925, κατῆλθεν εἰς 3.4 ἐκατ. τ. 1929, ἐψήθη εἰς 14 ἐκατ. τόννους τὸ 1932 καὶ κατέπεσεν ἀκολούθως εἰς τὰ 7.7 ἐκατ. τ. γκρός κατὰ τὸ 1934.

Οἱ ἐν προκειμένῳ συγχριτικῷ πίνακῃς τοῦ μέσου ὅρου τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν λημένων 42 χωρῶν (μὲν βάσιν 100 διὰ τὴν περίοδον 1925—29) ἔχει ὡς ἔξης:

ΠΟΣΟΣΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ
(Ἀπόλοι ἐξ τῶν λημένων)

	1925	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Εὐρώπης	89.—	112.5	113.—	103.5	95.5	99.5	103.—
Βρ. Ἀμερικῆς	91.—	106.—	105.5	97.—	87.5	87.—	87.—
Νοτ. Ἀμερικῆς	87.—	114.1	108.5	100.—	88.—	94.—	95.—
Αφρικῆς	92.5	112.5	114.—	108.—	107.—	113.5	124.—
Ασίας	87.5	113.—	113.—	102.5	99.—	103.5	112.—
Ουεανίας	100.—	101.5	101.—	101.—	104.—	109.—	103.—
"Αθροισμα	89.—	111.5	112.5	102.—	94.—	98.—	101.5

TONNAZ EN ENEΡΓΕΙΑ τῆς Παγκομίου Ναυτιλίας κατὰ Ιούνιον:

95.5	106.—	105.—	97.5	91.5	92.5	95.—
"Ογκος Παγ. Εμπορ.: 91.5	110.—	102.5	94.—	81.—	82.5	85.5

Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1929 καὶ 1932 τὸ τοννᾶς τῶν ἀναχωρούντων πλοίων ἐμπορίῃ κατὰ 16 ο). τὸ δὲ ἐν ἐνεργείᾳ Παγκόδιμου τοννᾶς κατὰ

14 ο), ἐνῷ ὁ ὄγκος τοῦ Παγκομίου ἐμπορίου ἐμειώθη κατὰ 26 ο). Αἱ μεταφοραὶ βιομηχανικῶν προϊόντων κατέπεσαν — εἰς ὄγκον — σημαντικῶς, ἐνῷ ἀἱ μεταφοραὶ πρότοιν ὥλων παροντίσαν, κατὰ προσέγγισιν, τὴν ιδίαν ἀναλογίαν ἐκπτώσεως, οἵαν εἶχε τὸ τοννᾶς τῶν ἐν κινήσει πλοίων ἡ τὸ σύνολον τοῦ τοννᾶς τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἐμπορικῶν σκαφῶν. Εἶνε φυσικόν, ὅτι ἡ ποσότης, καρίως, τῶν ἀπατεργάστων πρότοιν ὥλων, τῶν διποίων ὁ ὄγκος εἶνε σημαντικός ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀξίαν των, καθορίζει τὴν ζωηρότητα τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως, ἐφόσον ἡ μεταφορικὴ πτώσης τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων ἐπηρεάζει τὴν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μέσην διὰ τὰς προελεύσεις τῶν πλοίων ἐκ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, καὶ ἀντανακλᾷ ωρίζει τὸν κινηματισμόν, ἀλλ' ἐπὶ τῆς ἐκτάσεως τοῦ μὲ φρούτων χώρων, ὅταν ταῦτα ἀπολένονται ἐκ χωρῶν βιομηχανικῶν πρότοιν χώρας ἔξαγωγικάς πρότοιν ὥλων.

"Οτι εἶ ἄλλον κατέπεσεν ὁ μέσος ὅρος τῆς χρηματοποίησεως τοῦ διαθέσιμου χώρων τῶν πλοίων, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐτῶν τῆς κρίσεως, καταφαίνεται ἐκ τῶν διελεύσεων ἀπὸ τὰς διώρυγας Σονέζ καὶ Παναμᾶ καὶ ἀπὸ τὸ βάρος τῶν διακομισθέντων φορτίων.

Οἱ κατωτέρῳ ἀριθμῷ ἀναφέρονται εἰς τὸν μέσον ὅρον τοῦ βάρους τῶν φορτίων, κατὰ τὸννον φέτιστεο, τῶν διελθόντων τὰς διώρυγας ταῦτας σκαφῶν, διαρκούσης τῆς τελευταίας πενταετίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ὃς βάσιν λαμβανόμενον ἦτος 1929 (100).

1930	Σονέζ	870)	Παναμᾶ	920)
1931	>	82.—	>	83.—
1932	>	81.—	>	77.—
1933	>	85.—	>	81.—
1934	>	87.—	>	86.—

Προσώπτει ἐκ τῶν ἀριθμῶν ἀπτῶν, ὅτι αἱ κατὰ τὸννον φέτιστεο μεταφερθεῖσαι ποσότητες ἐμπορευμάτων τὸ 1932 ἱσαν μικρότερα τῶν τοῦ 1929, κατὰ ἓνα μέσον ὅρον 20 ο), ἀλλ' ὅτι ἡ βάσις τοῦ 1932 ἡρξῆθη διὰ τὸ 1934 κατὰ 70), προσεμένων διὰ τὸ Σονέζ καὶ 120) διὰ τὸν Παναμᾶν. Ἡ αὐξήσις αὕτη δὲν ἀπτικαποτρίζεται πιστῶς ἀπὸ τὸν πρότον τῆς ναυτιλιακῆς πίνακα, διον μέσον ἐμφανίζεται αὐξησης μεταξὺ τοῦ 1932 καὶ 1934 κατὰ 8 ο), δεδομένον ὅτι αἱ τελευταῖα γεωγραφικαὶ κατανομαὶ τῶν προμηθειῶν εἰς πρότας κινήσεως ὑλας ἀπὸ διαφόρους κακωνούς τομεῖς προεργάζεσαν ζητησιν ναυτικῶν ἐπηρεσιῶν, ὑπερβαίνοντας τὸ πρότον τῆς αὐξήσεως τοῦ παγκομίου ἐμπορίου κατὰ τὰ αὐτὰ ἔτη. "Ἄς σημειωθῇ ἀσώμη" ὅτι, ἐνῷ μεταξὺ τοῦ 1932 καὶ 1934, ὁ ὄγκος τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ἐμπορίου παρέμεινεν ἀμετάβλητος (αἱ εἰσαγωγαὶ ἐμπορίους κατὰ 2.6 ο) καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ ηρξῆθησαν κατὰ 2.4 ο), εἰς τὰς ἄλλας ἡπείρους ἀνήλθε σπουδαῖος, καθόσον αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ τῶν ηρξῆθησαν κατὰ 14 ο) καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ τῶν κατὰ 7 ο). Οφειλεται ἀσώμη ἡ πτώσης τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ἐμπορίου εἰς τὸν περιοδισμὸν κινήσεως τῶν ἐνδοευρωπαϊκῶν μεταφορῶν. Ἀντιθέτως, τὸ μεταξὺ τῶν λοιπῶν ἡπείρους ἐμπόριον ἀνεπτύχθη, συντέλεσαν εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ μέσου ὅρου τῶν μήρους τῶν ὑλασσῶν ὅδων, ἐνῷ ἡ ἀκτασίας εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ μέσου ὅρου τῶν ἐμφρότων χώρων τῶν πλοίων ἡτο μικρότερα τῆς ἐμφανίζομένης ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς τῶν ἐπ Σονέζ καὶ Παναμᾶ διελεύσεων.

METALLA LEYKA KOYZINETON SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἰναι εἰδικαι ὡς ἀκολούθως:

AMERICAN MARINE Genuine, διὰ ἀτμομηχανὰς μεγάλων καὶ

ταχέων ἀτμοπλοίων ως καὶ Τονομπίνας.

DIESEL MARINE Genuine, διὰ μεγάλων καὶ πολυνστρόφους πε-

τρελαιομηχανὰς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

GOVERNMENT Genui ne, διὰ μεγάλων καὶ πολυνστρόφους πετρε-

λαιομηχανὰς ἔηρας, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμὸ καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιά-
σῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔξυπητεήσῃ ἀσφα-
λῶς καὶ ἐπὶ μακρὸν χρόνον Μῆχανὰς μεγάλας, πολυνστρόφους καὶ
μὲ ισχυροὺς δονισμοὺς καὶ πιέσεις ὅσον τὸ ἀγωτέρω — τούτων ὑ-
πολογιζομένων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηνότερα δλων.

SYRACUSE SMELTING WORKS, BROOKLYN U.S.A.

KENTRIKON PRAKTOREION
KAI APOTHEKKI ELLADOS

N. Θ. KAMMENOΣ

ΛΕΦΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ & ΝΙΚΗΤΑ 21
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-566 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



Η ἀργούσα χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

Στατιστική τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν"

Εἰς τὸ τέλος τοῦ γ' ζημένου τοῦ τρ. ἔτους εἰδίσκοντο παροπλισμένα εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Εσωτερικοῦ 17 φορτηγά μαζ (500 τ. γραφός καὶ ἄνοι ξαστον) συνολικής χωρητικότητος 57.696 τ. γκρός καὶ εἰς λιμένας τοῦ Εξωτερικοῦ ἔτερα 4 φορτηγά 18.838 τ., οὕτως ὅστε εἶχοντες συνολικήν ἀργούσαν χωρητικότητα 21 φορτηγῶν σκαφῶν 76.534 τόννων γκρός. "Ἐναντὶ τοῦ δέ ζημένου τρ. ἔτης η παροπλισμένη αὔτη χωρητικότης δεινώσιν μείωσιν κατὰ 25 πλοῖα καὶ 59.721 τόννους, ἐναντὶ τοῦ α' ζημένου μείωσιν ἐπίσης κατὰ 53 πλοῖα καὶ 134.371 τ. καὶ ἐναντὶ τοῦ ἀντίστοιχου γ' ζημένου τοῦ παρελθόντος ἔτους ἑτέραν μείωσιν κατὰ 7 πλοῖα καὶ 22.047 τ. γκρός. 'Ο ἀπόλονθος πίνακας ἐμφανίζει τὴν ἡδη ἀργούσαν χωρητικότητά μας κατὰ λιμένας ἀργίας καὶ ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὸ γ' ζημένον τοῦ 1934.

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ Ι'' ΖΗΜΝΟΥ 1935				
Λιμένες ἀργίας	Α') π	Τ. γκρός	Ἐναντὶ γ' ζημένον 1934	
Πειραιεὺς	15	49.411	16	τ. γκρός 52.587
Σύρος	2	8.285	4	» 16.689
Θεσσαλονίκη	—	—	1	» 3.076
Έσωτεριζὸν	17	57.696	21	» 72.352
Έξωτεριζὸν	4	18.838	7	» 26.229
Σύνολον:	21	76.534	28	» 98.581

"Η χρονική ἀργία" ἐτέρου διάσκεψια τοῦ παροπλισμοῦ τῶν 21 αὐτῶν φορτηγῶν σημειοῦται εἰς τὸν ἀπόλονθον πίνακα, ἐν συγχρίσει καὶ πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τριμήνου τοῦ π. ἔτους:

Ο ΧΡΟΝΟΣ ΤΗΣ ΑΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΑΡΓΙΑΣ ΤΩΝ

	I'' ΖΗΜΝΟΝ	I'' ΖΗΜΝΟΝ	
	1935	1934	
Πειραιεὺς	Α') π	Τ. ΓΚΡ.	Α') π Τ. ΓΚΡ.
Διαρκοῦντος τοῦ Αγρίου	1	4.643	1 4.921
Διαρκοῦντος τοῦ Ιονίου	4	14.484	4 9.622
Πρὸς 3 ἔτος 6 μηνῶν ἀργούσα	4	19.286	2 6.625
Πρὸς 6 ἔτος 12 μηνῶν ἀργούσα	4	12.905	8 33.159
Πρὸς 6 ἔτος 12 μηνῶν ἀργούσα	3	7.705	4 10.331
Ἀργούσα πλέον τοῦ ἔτους	5	17.511	9 33.923
Σύνολον :	21	76.534	28 98.581

"Ἀποδειγμένεται ἐξ τῶν στατιστικῶν αὐτῶν δεδομένων, ὅτι ἡ ἀπό τῳ πλέον μηνῶν ἀργούσα χωρητικότης περιλαμβάνει μόνον 12 πλοῖα 38.121 τ. γκρός, μὲ σημαντικὴν ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰν ἐναντὶ τῆς ἴδιας περιόδου τοῦ π. π., ὅτε ἐπτήροχον ἀργούσα, πλέον τῶν τριῶν μηνῶν, 21 ἐν ὅλῃ φορτηγά καὶ ὀλιζῆς χωρητικότητος 77.413 τόννων γκρός. "Ἐναντὶ τοῦ δέ τριμήνου τοῦ τρ. ἔτης παρονοῦμεται διαφορὴ ἐπὶ ἔλαττον κατὰ 20 πλοῖα καὶ 56.915 τόννους γκρός. 'Ικανὸν ἡδη τημῆμα τῆς ἀργούσας χωρητικότητος μας ἐπανῆλθεν εἰς τὴν ἐνεργὸν ἐποχὴν, μολονότι καὶ ἀρχετά σώμην κατὰ τὸ γ' ζημένον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλευσιν μείωσαντα σύντο τὸν ὅγκον τοῦ πέραν τῶν τριῶν μηνῶν παροπλισμένου τοννάς:

"Η ἐναντὶ τῶν δύο προηγούμενῶν τριμήνου μείωσις τῆς ἀργούσας Ελληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος δέοντα κυρίοις ν' ἀποδοθῇ εἰς τὴν σταθεράν καὶ ἀμείωτον ζωηρότητα τῶν ἐπί Πλέιτ φορτησεων καὶ εἰς

τὴν ἐπιδειγμένεταιν κίνησιν φορτίον καὶ δὴ γεννημάτων ἀπὸ τὸν λιμένας τῆς Νοτίου Ριόσσιας. "Η προσώπασια ἐξ ἄλλον ἔκτατος μεταφορᾶς κίνησις, λόγῳ τῆς Ιταλοαυτοκίνης διενέξεως, καὶ τῆς ἐντατικῆς ἀπασχολήσεως δύχωδους Ιταλικῆς χωρητικότητος εἰς στρατιωτικάς ἀνάγκας, ἐδημοφγγησεν αἰσθητὴν κενὰ εἰς τὴν Μεσογειακὴν ναυτιλίαν πρὸς κάλυψιν τῶν ὁποίων ἀπασχολήθησαν πολλὰ διαβέσμα καὶ στεφόμενα ἔργατας 'Ελληνικὰ φορτηγά μετοίας καὶ μικρᾶς χωρητικότητος. "Ἐντὸς πενταετίας δύο μόνον φοράς, πλὴν τῆς σημερινῆς, ἐνεργανίσθη ἡ ἀργία τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας εἰς τὸ σύνολον περιωρισμένη ἀκτίνα, τὸ γ' ζημένον τοῦ 1931, ὅτε εἶχομεν μόνον 26 παροπλισμένα φορτηγά 75.933 τ. γκρός καὶ τὸ δέ ζημένον τοῦ 1933, ὅτε εἶχομεν ἐν ἀργίᾳ 22 φορτηγά 74.552 τόννων. Δέοντος ἐν τούτοις νά σημειωθῇ, ὅτι ὁ σημερινὸς δύχος ἀργίας ἐξ 21 πλοίου καὶ 76.534 τ. γκρός είναι κατὰ πολὺ μικρότερος τῶν ἀνωτέρων κατοπτάτων ἐπιπέδων, ἐάν ληφθῇ ἐπ' ὅμην πόσον ηὲξθῇ ἐν τῷ μεταξὺ τῆς χωρητικότητος μας ἐναντὶ τοῦ 1933 καὶ τοῦ 1931.

Εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα ἐμφανίζεται ἡ πορεία τῆς παροπλισμένης ἀνά τοιμῆνα 'Ελληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν:

A'. ΖΗΜΝΟΝ	B'. ΖΗΜΝΟΝ	C'. ΖΗΜΝΟΝ	D'. ΖΗΜΝΟΝ
Α') π Τ. ΓΚΡ.	Α') π Τ. ΓΚΡ.	Α') π Τ. ΓΚΡ.	Α') π Τ. ΓΚΡ.
		ΕΤΟΣ 1931	
		124 379.900 97 300.133 26 75.933 33 101.351	
		ΕΤΟΣ 1932	
		92 292.781 164 562.062 112 376.651 43 164.579	
		ΕΤΟΣ 1933	
		69 206.458 73 238.508 36 125.094 22 74.552	
		ΕΤΟΣ 1934	
		45 129.029 64 224.290 28 98.581 31 99.082	
		ΕΤΟΣ 1935	
		74 210.905 46 136.255 21 76.534 — —	
		Σύνολον : » 21 » 76.534 28 » 98.581	
		Γ'. ΖΗΜΝΟΝ 1935	Γ'. ΖΗΜΝΟΝ 1934
		Ναυτ. 1930—20 ἀ) π 2 τ. γκρ. 8.384	τ. γκρός
		» 1919—15 » 3 » 12.605 2	» 7.250
		» 1914—10 » 5 » 21.611 5	» 17.460
		» 1909—05 » 4 » 15.081 9	» 34.933
		» 1904—00 » 3 » 11.294 8	» 29.789
		Πέραν τοῦ 1899 » 4 » 7.559 4	» 9.149

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἥλικαν τῶν ἀργούστων φορτηγῶν μας δεικνύεται ἀετή ἀπὸ τὸν κατοπέρ παρατιθέμενον πίνακα:

Γ'. ΖΗΜΝΟΝ 1935	Γ'. ΖΗΜΝΟΝ 1934
Ναυτ. 1930—20 ἀ) π 2 τ. γκρ. 8.384	τ. γκρός
» 1919—15 » 3 » 12.605 2	» 7.250
» 1914—10 » 5 » 21.611 5	» 17.460
» 1909—05 » 4 » 15.081 9	» 34.933
» 1904—00 » 3 » 11.294 8	» 29.789
Πέραν τοῦ 1899 » 4 » 7.559 4	» 9.149
Σύνολον : » 21 » 76.534 28 » 98.581	

"Σκάπη, ἥλικας 25 ἐτῶν καὶ ἀντί θαυμαστέαν κατὰ τὸ γ' ζημένον 11 μόνον 33.934 τ. ἐναντὶ 21 φορτηγῶν 73.871 τ. τοῦ δέ ζημένον π. π. καὶ 33 φορτηγῶν 94.307 τ. τοῦ δέ ζημένον τρ. τρ. ἔτους. "Η μείωσις αὕτη είναι ζωαπτιστική διστοχώς ὅμως δὲν προέρχεται ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ μίαν ἐπαθηματήν ἀπαλλαγήν τῆς ναυτιλίας μας ἀπὸ τὴν πεπλαισμένην χωρητικότητα της. Αἱ πρὸς διάλευσιν πολλήσιες ἐνεργίες, περιφορισμένην ζωαπτήφα, λόγῳ, κυρίως, τῶν Ιταλικῶν συναλλαγμάτων δροσερεῖν, η δὲ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀργούστων πλοίων μας μεγάλης ἥλικίας, δέοντα μᾶλλον ν' ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἐπαρξήν ἀπορρόπτων ἔργασίας.

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



Trade Mark

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΩΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

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

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΔ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD BABAN

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "DONETZCOAL,, - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΩΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

"F,, δι' ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

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



Γαλλία

Η αντικατάσταση του «L'Atlantique»

Το ζήτημα της ναυπηγήσεως έντος νέου μεγάλου Γαλλικού ήπειρου προσφέρεται νά τίμηση την πρόστιμη την Νότιον Αμερικήν γραμμήν, εις αντικατάστασην τοῦ ἀποτελεσμάτος τους «Ατλαντικού», φαίνεται ὅτι ἀπασχολεῖ ἡδη σοβαρῶς τὴν Γαλλικὴν κυβερνησίην, ητού εἶναι διατελειώνενον νά παράσχῃ τὴν ὑλικὴν ἀφορμήν της. Τάξ κυβερνητικὰς ταύτας διαθέσεις ἔχεισθαι πρὸ ἡμέρων ἐπὶ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπονομής κ. Μπροτφάν, δοτικαὶ κατὰ τὴν μετάβασιν του εἰς Βορδό, ὅπως παραστῇ εἰς τὸν δοσιμωτικὸν πλοῖον τοῦ νέου ἀποτοποίου «Ville d'Alger», εὐφρέ τὴν εὐκαιρίαν νά τονίσῃ τὴν ἀνάγκην διερχήσεως ὑπὲ τῆς Γαλλικῆς σημαίας τῆς ὑπεροχῆς καὶ εἰς τὸν Νότιον Ατλαντικόν. «Πρέπει ν' ἀποτίσσουμεν — εἰπε — καὶ πρὸ τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἔνα ταχύτερον ὑπεροχεάνιον, τὸ δὲ ζήτημα ἀντὸν ἀποτελεῖ σήμερον τὸ ἀντικείμενον μελέτης διὰ τὴν ταχητέραν πραγματοποίησιν του. Εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ σχεδίου νέας ναυπηγήσεως θέλει μᾶς διευκολύνει σπουδαῖος καὶ ἡ διοικητικὴ διευθέτησης τῆς μεταξὺ ἀσφαλίστων καὶ «Εταιρίας τοῦ Νότιον Ατλαντικοῦ» διαφοράς, διότι ἔχομενται ἐξ αὐτῆς οἰκονομικὰ ζητήματα, οὐχὶ δευτερευόντης σημαίας.

Προσέθυνεν ἀκόμη ὁ Γάλλος ὑπορρόγος, διότι τὸ ἑπό μελέτην νέον σκάφος τῆς γραμμῆς Γαλλίας — Νοτίου Αμερικῆς πρέπει νά τὸ διακρίνῃ ἡ ταχύτης, χωρὶς ὅμοιον νά παρασαθῇ καὶ ἡ ἐνδιάμεση τῶν ἐπιβατῶν. Παραδείγμα — εἰπε — ἡς χοντσιένης τὸ σύντερο — λάινερ «Νορμανδία» οἱ ἐπιτεχεῖς συνδεσμοῖς τοῦ δόποιον δύναντα νά ἐργασιούσθων καὶ διὰ τὴν πρόστιμην τὸ ἔτερον σκέλος τοῦ Ατλαντικοῦ ἐπιφερεῖσαν.

Βελτιώσεις εἰς τὰ λάινερς τῆς «Μεσσαζερή»

Η κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παφατηφθεῖσα ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, τοῦ ἀπασχολούμενον εἰς τὸ ποχύν τὸ πρόστιμη τὴν Ανατ. Μεσσάγειον καὶ τὴν Έγγυς Ανατολήν δικτυον τὸν Ιταλικὸν γραμμῶν, ἡ ἐξ παρατάληνος ἰδινοῖς τακτοῖς ὑπερεστῶν ἀπὸ τὰς Βαλκανίας ναυτιλίας, ἡ ἀνασύσταση τῆς Αιγαίου τῆς γραμμῆς καὶ ἡ ἰδινοῖς Πολωνίας τοιάτης, δὲν ἀργήσαν ἀσυγκίνητον τὴν Γαλλικὴν «Μεσσαζερή», ἡ δούια ἐγκαίρως προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν φιλικῆς ἀνακαίνισεως τῶν πρὸς τὴν Ανατολικὴν Μεσσάγειον γραμμῶν της. Αναγγέλλεται ἡδη, διότι τὸ λάινερ «Champrillion», ὑπόστατος σοβαρᾶς ταχύτωσης εἰς τὸ σύκαρος καὶ εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐπιμεχνήνεντα κατὰ τὴν πρόσθιαν, κάρον ἐπανήσησε τῆς ταχύτητος του, ἐπανήδημε πρὸ τοῦ εἰς τὴν ἑποντούσα Μασσαλίας — Αιγαίου — Συρίας, πρόκειται δὲ λιαν προσεχῆς νά ἑποτῆς παρομοίας μετατροπᾶς καὶ βελτιώσεις καὶ τὸ λάινερ «Mariette Pauchet».

Πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀφ' ἔτερον τοῦ ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὰς πρός τὴν Κίναν καὶ τὴν Ιαπωνίαν γραμμάς, ἀφ' ὅποιον ἰδιοὶ ἐνεργανούμενοι εἰς τὰ ὕδατα τῆς «Απω Ανατολῆς τὰ νεότερητα Γερμανικὰ ὑπεροχεάνια, τοῦ τέλους «Πότσδαμ», ἀπερασίσθη ἵπο τῆς «Μεσσαζερή», ἐν συμφονίᾳ καὶ μετὰ τῆς Γαλλικῆς κυβερνησίας, διότις αὐτῆς ἡ ταχύτης τῶν διατηρούντων τὴν πρόστιμη τὴν Απω Ανατολῆς Γαλλικὴν γραμμῆν ὑπεροχεάνιαν. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀπόν τοῦ ἀκτελεσθεῖσαν σύντοχον ἀλλαγὴν ἀνέδεινον μεταξὺ τῶν λαίνερων τῆς «Αράκες», «Πρέδερος Ντουμέρ», «Μαρεσάλ Ζόρφος», «Ζάν Δαμπρόντ» καὶ «Άθως Η.». Τὸ πρόγραμμα τοῦτο τῆς «Μεσσαζερή» ἥρθατο ἐργασιούσθων ἀπὸ τοῦ ὑπεροχεάνιον «Φέλιξ Ρονσέρ», τὸ δόποιον εἰσῆλθε πρὸ τοῦ εἰς τὰ ναυπηγία τοῦ Λα Σιοτά.

Η κατὰ 10 ο.ο. περικοπὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων

Η ἑπό τῆς Γαλλικῆς κυβερνησίας, χάριν οἰκονομιῶν, ἐφαρμογὴ τῶν γραμμῶν μέτρων περικοπῆς κατὰ 10 ο.ο. δόποιον τῶν κρατικῶν δαπανῶν, εἰχε προγειλεῖ τὸ ἐρώτημα, ἐὰν δὲ ἴσχεν καὶ ἐπὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων τὴν τοῦ θαλασσού τῶν τοῦ πρόστιμην τοῦ εἰς γραμμάς δημιουρίας ἀνάγκη. Ή περιπτώσις αὕτη ἀφενός κυρίων τὰς ἱταρίας «Μεσσαζερή» «C.G. T.» καὶ «Φραστίνε», αἵτινες διατηροῦν ἐπιχορηγημένας ταχηδρομίας γραμμάς, καθὼς καὶ ἐλευθέρας τοιάτας πρός μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίων.

Πρὸς ἄρσην τῆς δημιουρογηθείσης ἀμφιβολίας ἀγγέλλεται ἡδη, διότι κατηρτισθῇ ὑπὲ τοῦ ἐποργείου τῶν Οἰκονομικῶν συντηληφοριατικῶν διάταγμα. Ορίζεται δι' αὐτοῦ, διότι καὶ αἱ δημοσίαις ὀψελείαις ναυτικαὶ ἔταριαν δύνανται τοῦτον τοῦ 10 ο.ο., ὅποταν αἱ ἐπιχορηγήσεων τοῦ εἰς γραμμάς τῶν ἀντιπροσωπεύοντων ποσοστὸν ἀντότερον τῶν 50 ο.ο. ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων αὐτῶν εἰσπράξεων, ἀπολογιζούμενον ἐπὶ τοῦ μέσου δόρου τῶν εἰσπράξεων τῶν δύο προηγουμένων ἔτῶν.

Ἐπὶ τοῦ ἐποργείου τῶν Ναυτικῶν ἐξ ἄλλου ἀνενούνθη, διότι πρόσκει-

τα νὰ ἐποδοθοῦν ἔννεα ἐν δόλῳ διατάγματα, διά τῶν ὅποιων ἐπέρχονται κρατικὰ οἰκονομίαι εἰς τὰς πρόστιμης τὴν ναυτιλίαν δαπάνας, εἰς διά τῶν ἐπαγγειατοποιήθησαν τοιάτατα καὶ διά τοὺς ἄλλους κρατικοὺς ὄργανοις. Τὰ ἐν λόγῳ διατάγματα τείνοντα κυρίως εἰς τὸ περιορισμὸν τῆς πεντάτητης τοῦ διστίνου μερικῶν δευτερευόντης σημαίας γραμμῶν, βάσει τῶν τροποποιήσεων, τὰς πρόστιμα δέοντα εἰπεῖ τὸ σύνολον τῶν ἐπιχορηγημένων θαλασσού τῶν Γαλλικῶν ὑπεροχεών, ἡ ὑπὲ τοῦ πλουτογείου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καταποιούσεων εἰδικὴ Επιτροπή. Η ἐφαρμογὴ τῶν μέτρων τούτων θύμησεν τὸν θάνατον τῆς συντελεσθῆ ἐπόπτη τοῦ Οκτωβρίου καὶ ὑπὸ αὐτῆς τοῦ θάνατον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Αντσαλίαν, τὴν Ἰνδονησίαν καὶ τὴν Βόρειον Μεσσάγειον. Προσβλέπεται, δηλαδή, ὁ παροπλισμὸς 10 σκαφῶν τῆς «Μεσσαζερή», συνέπεια τοῦ δόποιον θάνατον ἐπειδὴ εἶναι η ἀναγκαστικὴ ἀργυρία 300 ἀξιωματικῶν καὶ 1200 ναυτεργατῶν, μὲ αὔξησιν τοῦ ἡδη τελούντος τοῦ πλαφολίσμου Γαλλικοῦ τοννάς κατὰ 100.000 τ. γκρός καὶ μὲ νέρωσιν κεφαλαίων 2.750.000 λιρῶν, οὐαὶ εἰναι ἡ σημερινή, βάσει τοῦ ἀρχικοῦ κόστους των, ἀξιὰ τῶν 10 σκαφῶν, ποὺ θά ἀποσυνθοῦν τῆς ἐνεργειακῆς ὑπεροχείας. Τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰναι τὰ «André Lebon», «D'Artagnan» καὶ «Sphinx» τῆς γραμμῆς Ινδονησίας, «Eridan», «Cephée» καὶ «Commissaire Ramel» τῆς γραμμῆς Αντσαλίας καὶ «Lamartine», «Patricia», «Providence» καὶ «Theophile Gautier» τῆς γραμμῆς Βηρυτοῦ — Κονιόπλεως — Κονιόπλεως — Κονιόπλεως.

Η προταθημένη περιορισμὸν δρομολογίου ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, διότι ἡ ἐμετάλλευση τῶν ἐπιχορηγημένων γραμμῶν τῆς «Μεσσαζερή» ἀπέδοκε τὸ πιστελλόν ἔτος ἐναὶ ἔλειμμα 3.677.000 λιρῶν. Τὸ ἔλειμμα τοῦτο, βάσει τῶν ὑγιαίνουσῶν μετὰ τῆς «Μεσσαζερή» σημαντικῶν, ἐποχεοῦται νὰ καληφῇ τὸ Γαλλικὸν δημιουρίον, δὲν θέλεται μὲν κατηρτισθῆ τὸ σύντομον ἐπέργοντα βάρον, ἀνέθημεν εἰς μίαν ἐπιτροπήν, προσδεσμούνται ἀπὸ τὸν ἐποντούσαν ἐπὶ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, νὰ ἐξενήσημενα μέτρα περιορισμῶν τῶν ζημιῶν. Σημειωτέον, διότι ἡ περιστολὴ δρομολογίου προειδίεται ἐξεγερσίας εἰς τοὺς ναυτεργατούς καὶ ἐπαγγελματικής ὀργανώσεως τῆς Μασσαλίας. Τονίζεται, ἐν προσεμένῳ, παρ' αὐτῶν, διότι πλὴν τῆς ἀνεργίας, θὰ μειωθῇ καὶ ὁ κύριος ἐργασιῶν τῆς αγορᾶς τῆς Μασσαλίας κατὰ ἐναὶ ποσοῦ ἀνώτερον τῶν 500.000 λιρῶν ἐπηρίσιως, δοὺς συνήσθιαν ἀδαπανάτο διὰ τὰς παντοίας προμηθείας τῶν παραπλευρούσθων ἡδη δέκα σκαφῶν. Εἰς ἐνίσχυσιν τῶν γενικῶν αὐτῶν παραπόνων ἀναγέρεται, διότι διεμαρτυρούμεναν πρὸ τῆς τοῦ Λημούς καὶ τῆς Εμποροδιομηχανικῆς Επιμελητηρίας τῆς Μασσαλίας.

Γερμανία

Τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα

Εἰς τὸν Γερμανικὸν Γύπτον ἐδημοπεύθησαν πρὸ τοῦ θέματος ὁ εἰπόμενος στατιστικοὶ πίνακες τῆς «Ενώσεως τῶν Γερμανῶν Εφοπλιστῶν», οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὸ εἰσόδημα τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1934. Οὗτοι, τὸ σύνολον τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων ἐπι ναῦλων ἐπειστῶν τὰς φορτίους ἀπὸ τὰ ἐπετελεσθέντα ταξίδια μεταξὺ Γερμανίας καὶ ζένων λημένων καὶ μεταξὺ ζένων τοιούτων — ἐξαρουμένης τῆς Ακτοπλοίας — εργασίεν εἰς 426 ἔκατ. χρυσῶν μάρκων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, μὲ δύναμιν ναυτιλίας 3.691.000 τ. γκρός, ἔνατι 986 ἔκατ. μ. τοῦ 1929, μὲ δύναμιν τότε ναυτιλίας 4.093.000 τόννων. Λί αὐτοτοποιεῖσθαι τοῦ 1933 ἴσων 407 ἔκατ., καὶ τοῦ 1932 477 ἔκατ., μάρκων, αἱ δὲ δαπάναι τῶν Γερμανικῶν πλοίων εἰς λιμένας τοῦ ἐξοτερικοῦ κα-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

τηλέφων το 1934 ως 193 έξατ, μάρκου, έναντι 214 τοῦ 1933, 237 τοῦ 1932 καὶ 441 έξατ, χρ. μ. τοῦ 1929.

Τό περισσευμα των εισπράξεων τοῦ 1934, τό όποιον ώς καθαρὸν εἰσόδημα ἕπο μορφὴν συναλλάγματος εἰσήχθη εἰς τὴν Γερμανίαν, ἀνήλθεν εἰς 233 ἑκατ. χρ. μάρκων, ἀνότερον κατὰ 21 οἱ τοῦ ἔτους 1933, δὲ ἀνήλθεν εἰς 193 ἑκατ. μάρκων, κατὰ πολὺ ὥμοις κατώτερον τοῦ 1929, ὅτε ἔβασεν εἰς τὰ 545 ἑκατ. μάρκων. Ἡ παρατηρηθεῖσα τὸ παρελθόν ἔτος αἴξησις ἀποδίδεται ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν μειούσιν τῶν εἰς τοὺς ἔξωτερούς λιμένας δασιανῶν τῶν πλοίων, καὶ εἰς τὴν σημειωθεῖσαν ἀνατιμητικὴν πορείαν τῶν ναῦλων, καὶ ἀφ' ἔτερον εἰς τὴν ἐνοιτέρων σημειετογῇ τῆς Γερμανικῆς σημιαῖς εἰς τὸ Γερμανικὸν ἔξωτερον ἐμπόρουν καὶ τὸν τάξιον ἵπποτερῶν κίνησιν τοῦ δόνου ὅρκου τῶν φορτίων. Τὸ προσῆναν ἐνοιτοῖς ἀποτελεσμα ἀνάλογει εἰς 63 μάρκα κατὰ τόννου γυρού, ἔναντι 50 μάρκών τοῦ 1933.

Είς τὰ σχόλιά τοῦ ὁ Γερμανὸς Τόπος ἐπὶ τῶν ἀνωτέρῳ ἀφιμῶν, ἔξαιρε τὰς σημαντικὰς ἴντησίας τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν βελτίωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῆς χώρας καὶ διεργάτης ποιὸς θά ἦτο ἡ θέσις τῆς Γερμανικῆς Οἰκονομίας μὲν ἔλεγμα 2 δισεκατομμύριών μάρκων, ποιὸν παραστάσις κατὰ τὴν τελευταῖαν ἔξαπτίαν τοῦ ἐμπορικοῦ αὐτῆς ισοζυγίου, ἐὰν ή Ναυτιλία, ὅχι μόνον δὲν ἐπετίγχανε νὰ συμβάλῃ διὰ τὴν ισοσχέσιον του καὶ μάλιστα εἰς τόσον αισθητὸν βαθμὸν, ἀλλὰ τούναντιον ἑπεργένεον τὴν ἐμπορίαν βιομηχανίαν νὰ καταβάλῃ σεβαστή ποσού ναύλων εἰς τὰς ἔξαπτις σημιάς διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν εἰσαγομένων ποιώντων ὄντων καὶ τῶν ἔξαγονένων προϊόντων.

Τονίζεται άπόμιν δηλαδή αύξησης της Γερμανικής ναυτιλίας και τὸ ἐκτάκτως ἔθνικὸν εἰσόδημα, ἀπολογιζόμενον κατὰ τόννον γκρός, είναι κατὰ πολὺ ἀνώτερον πολλῶν ξένων ναυτιλιῶν, διότι τὰ Γερμανικὰ πλοῖα δαπανῶν εἰς τὸ ἔξτερον μόνον τὰ ἀπολέτοις ἀναγκαῖα εἰς ἴλικά, ἔφδαια καὶ λοιπά ἔσοδα διὰ τὴν κίνησθαι τον. Ή τοσαῦτα, η καύσιμης ὅλη καὶ τὰ περισσότερα ἡλικία, προέρχονται ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴν παραγωγὴν, ἐνῷ παραλλήλως καὶ δῆλα αἱ ἐπισκεναὶ διασφαλίζονται ἑπέρ τῶν Γερμανικῶν νωπηγείων. Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνοτέρω η «Ἐνωσις τῶν Γερμανῶν Ἐφοπλιστών» πατήστησε τὸν ἀσύλουνθον πίνακα, ἐμφανίστηκαν τὰς καθαρίας εἰσόφαξεις, εἰς ἀκτομῷνα χυνθανοῦ μάρκα, τὴς Γερμανικῆς Ναυτιλίας μετὰ τὴν ἀφάρεστην τῶν εἰς τοὺς ξένους λιμένας δαπανῶν καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀντιστοιχους εἰσόφαξεις τῶν ναυτιλιῶν Ἀγγλίας, Οὐλλανδίας καὶ Ιαπωνίας κατὰ τὰ ἔτη 1934 καὶ 1929. Ἀποδεινύνεται ἐν τοῖς δύο πίνακος πόσον ἀναποράστως είναι ουνδεδεμένη η Γερμανικὴ Οἰκονομία μὲ τὴν Ἐθνικὴν Ναυτιλίαν καὶ πάσον η τελεταία αὕτη ἔχει ἐναρμονίσει τὴν θέσην τῆς πορείας τὴν διῆλην ἐξόδηλωσιν τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς Γερμανικῆς διωστηριότητος.

E T O Z 1 9 2 9

ΧΩΡΑΙ	ΚΑΘΑΡΑΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ	ΑΝΑΛ. ΕΙΣ 1000 Τ. ΓΚΡΟΣ
Γερμανία	545 έκατ. χρ. μάρκα	133 χιλ. χρ. μ.
Μεγ. Βρετανία	130 > λίρα στερλ.	129 > χρ. σελ.
Ιαπωνία	159 > γιέν	38 > γιέν
Όλλανδία	196 > φιορίνια	67 > φιορίνια
	Ε Τ Ο Σ 1 9 3 4	
Γερμανία	233 έκατ. χρ. μάρκα	63 χιλ. χρ. μ.
Μεγ. Βρετανία	70 > λίρα στερλ.	80 > σελ. χάρτ.
Ιαπωνία (1933)	126 > γιέν	29½ > γιέν
Όλλανδία	73 > φιορίνια	27,9 > φιορίνια

'Iaπωνία

Διὰ τὴν συγκρότησιν στόλου Δεξαμενοπλοίων

Ιαπωνικαὶ τινὲς ναυτικαὶ ἔταιφαί, ἐνθαρρονόμεναι ὑπὸ τοῦ ὑπονομέγειον τῶν Ναυτικῶν, προσέβησαν τελενταῖος εἰς τὴν παραγγελίαν δεξαμενοπλοίον μεγάλης χωρητικότητος καὶ ὅλως ἔξαιρετικῆς, διὰ τὸν ἐν λόγῳ τύπον, ταχύτητος. Ὁ Ιαπωνικὸς στόλος τῶν τάνκερς εἶναι πολὺ μικρός, περιλαμβάνον 20 μόνον ἐν ἐνεργείᾳ σκάφη καὶ ἔτερα πέντε τελοῦντα ἥδη ὑπὸ κατασκευήν, ὅλαις δὲ σχεδὸν αἱ μεταφοραὶ πετρελαιού διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, καλύπτοντα τὰ 2/3 τῶν Ιαπωνικῶν τοῦ εἰδούς τούτων εἰσαγωγῶν, διενεργοῦνται ὑπὸ τῶν ξένων πλοίον. Σημειώτεον ἀγώνη, διὰ μὲ τὴν ἐζδηλουμένην ἔντασιν τοῦ Ιαπωνικοῦ ναυ-

πικοῦ προγόραμματος καὶ μὲ τὰς ὑφισταμένας ἐν τῇ "Απο 'Ανατολῆ ἀνάγκας, εἰνε· πιθανόν, διτὶ ἡ ἐντατικὴ μεταφορὰ θεωτῶν φοιτίουν δια συνεχισθῆ ἐπ' ἀρχετὸν εἰσέτι χρονικὸν διάστημα.

Έπο τὸν ἐνδιαιρεσομένων ἐφοπλιστικῶν κέρλων συζητεῖται ἀσύρητη
ἔναν δέον νά προσῳδῆ ή ναντήγησης δεξαιεντολίον ἐν Ταπονίᾳ εἰς
εὑρετέραν κλίμακα ή νά θεωρηθῇ συμφερότερον ή ἀγορὰ φοιτήτων ἐπάν
της ἀλλοδαπῆς, διώς ἀριθμὸς ἔγεντο μὲ τὰ συνήθη φοιτηγά, σταν
πρό τινος παρουσιάσθη αἰσθητὴ ἥλλεψις Ἐθνικῶν «τράμπες». Ἀναφέ
ρετα σχετικῶς ότι συμπληρώνεται κατ' αὐτὰς εἰς τὰ Νοθρηγά καὶ
Γερμανικά ναντηγεῖνα ἀρκετά «μότορ-τάνκερος», νεοτάτου τεπον, τὰ
ὅποια ήταν δύνατον τὴν ἀγορασθίσθην ἀπό Ταπονας καὶ μάλιστα εἰς
τιμᾶς κατοτέρας τοῦ κόστους τῆς ναντηγήσεως τον.

Η ἀγορά ἐν τούτοις ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς παρεμποδίζεται ἀπό τὴν Κρατικὴν ἐπινυμάν, ἣντις εὐνοεῖ τὴν νωπήγησιν τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων εἰς τὰ Ἐθνικά ναυπηγεῖα, ποὺ δὲ περισσότερον τῶν τάκεφις, εἰσιτέφορον τύπου, ἔχει προτείνοντος μᾶλλον τὰς ἀνάγκας τοῦ πολεμικοῦ στόλου, παρὰ τὰς ἐπιποκάλις μεταφοράς, διὰ τὰς ὅποιας προορίζονται τὰ νωπήγημα. Νοθηρικά δὲ ξανθενόλοια.

‘Η ναύλωσις ξένης χωρητικότητος

'Υπὸ τῶν Ἰαπωνικῶν ἐποπλιστικῶν κύκλων καταβάλλονται, ὡς γνωστόν, ἀπό τυνος προσπάθεια, ὅπως περιοσισθοῦν αἱ χρονικαὶ ναυλώσεις ξένων σκαφῶν, διότι κρίνονται ἀττάντις ὡς ἐπιζήμια εἰς τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τῆς χώρας. Ή ἐφαρμογὴ τῶν σχεδίων «διαλύσεως» – ναυπηγήσεων καὶ ἡ πώλησις τῶν μεγάλῃς ἡλικίαις καὶ διαταγῆρος πλαταῶν Ἰαπωνικῶν πλοίων, προεκάλεσαν αἰσθητήν μείωσιν τοῦ ἔθνους τοννάς τῶν τραμπ, τὰ δὲ πλείστα τῶν νεοναυπηγούμενών σκαφῶν, ἔχοντα ταχέτη περίπου 14 μιλίων, δὲν δύνανται, λόγῳ τοῦ πολυδιπλάνου καὶ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεώς των, νὰ διατεθοῦν εἰς μεταφορὰς ποτιζόνων φροτίων τῆς ἀποκλειστικῆς ἀρμοδιότητος τῶν καθαρῶν φροτιζόνων πλοίων.

Η Ιαπωνική ναυτιλία, άφιμωσε το 1913 δύναμην 1.500.014 τ. γραδός, άνεπτυγμένη σημαντικώς μετά τὸν πόλεμον καὶ σήμερον κατέχει πλοία 4.085.650 τόννων, μεταξὺ τῶν δύοποιού καταλέγοντα καὶ ἀκετά καινονοργῆ μεγάλης ταχύτητος, δυνάμενα ἐν καῷ φῷ νῦν χρηματούντα καὶ ὡς βοηθητικὰ τὸν πόλεμον στόλον. Πάντως, παρ' ὅλη τὴν ἴδιαιτιήν πρωτοβουλίαν πρὸς ἀνάνεωσιν τοῦ πλωτοῦ ἔλεους καὶ τὴν ἐν προ-
κειμένῳ ἀξιόλογην ὥλιζην ἀφοργὴν τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο, τὰ
250 οἱ καὶ πλέον τῆς Ιαπωνικῆς χωροτάξητος ἀναφέρουντα εἰσέπι εἰς
πλοία ἡλίκιας μεγαλύτερας τὸν 20 ἑπτῶν, ἵνα δὲ μῆι αὐξῆθῃ τὸ ποσο-
στὸν αὐτὸν τὸν πλατύτερον πλόιον ἐλπιδησθανεῖ ἐπὸ τὸν Κράτος μέτρα πα-
ρεμποδίσεως τῆς εἰσαγωγῆς μεταζειρισμένων σκαφῶν ἐν τῇ ἀλλοδα-
πῆς. Αἱ ἀγοραὶ παλαιωτέρων πλοίων εἰς εἰδικάς τινας μόνον περιπτώ-
σεις ἐπιτέλουνται, ἐπιβαλλομένους δῆμος εἰσαγωγικοῦ τέλους 20.25 γιὲν
κατὰ τὸν τὸν γροῦς διὰ τὴν νηολόγησιν τοῖν καὶ ἐφαρμοζομένουν συγχρό-
νοις ἀστόνητον μέτρον ἐπιθεωρήσεως, ἄτινα ἀποτελοῦν μίαν ἀκόμη πρόσ-
θετον ἐπιδάμνουν τῆς ἀξίας τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀγοραζομένων
πλοίων. 'Υπὸ τοιάτας συνθήκας, ἀτόχοημα ἀπαγορευτικάς, ἡ ναυγά-
σθησαν μεριοῖ Ιάπωνες ἐφοπλισταὶ νῦν νηολόγησουν τὰ παρ' αὐτῶν
ἀγορασθέντα σκάφη εἰς ξένους λιμένας καὶ νῦν ὑψώσουν τὴν Ἀγγλικήν,
Νορθρήμην ἢ Κινεζικήν σημιάαν, ὥπο τὴν δύοπιν καὶ τὰ ἐναέλισσαν
κατόπιν μὲν ικανοποιητικάς τιμᾶς εἰς Ιάπωνας ἐμπόρους. Η Ιαπέτις αἴ-
τη προεκάλετος, ὃς ἦτο ἐπέμενον, τὰ παράπονα ἐτέθησαν Ιάπωνων ἐ-
φοπλιστῶν, κυρίως δὲ ἐκείνων, οἵτινες προέβησαν εἰς ναυτηρήσεις φο-
τηγῶν ἐν Ιαπωνίᾳ ὑπὸ τὰς τρεχούσας ὑηράς τιμᾶς καὶ δὲν δύνανται
ἥδη νῦν συναγωνισθῶν τὰ ξένα πλοῖα, τὰ ἔχοντα εὐθυτέρων διατεί-
ρουσιν ὑπὸ τὴν Κινεζικὴν σημιάαν καὶ ἀπασχολοῦσσα πλήρωμα ἀπὸ Ιά-
πωνας ἀξιωματικούς καὶ Κινεζοὺς γείτας καὶ θεωρατάς.

πλοιας ισχυραιτάκων και κινέζους ναυτών και νεφάδων.
Τελείωντας, ή τημ ἐπί ταῦτα στάθετος δι' Ἰαπωνία πλοῖα ἦτο
ὑψηλοτέρα τῆς ζητουμένης ἀπό τὰ ξένα σκάφη, δι' ὃ καὶ οἱ Ἰάπωνες
ναυλοταὶ προετίμουσαν ἀρκετὸν ἀριθμὸν ἀπό τὰ δεύτερα. Ἡδη διως
τὰ Ἰαπωνία πλοῖα λέγεται ὅτι δεχθόν γειτονιτέρων τιμάς, ἥτοι
170 γεννικά τόνον φροτίον βάρους, οὗτος δύστος θὰ καταστῇ ἀδύνα-
τος ἡ προτίμησις τῶν ξένων φορτηγῶν. Ἐπιδιόκουν ἄκουμ οἱ Ἰάπω-
νες ἐφοπλισταὶ, όπως ἐπιτύχουν ἔξαρσεσιν τῶν ξένων πλοίων ἀπό τὴν
ἐφαρμοσμένην, διὰ τὴν δύοπαν θὰ προσφέρονται Ἰαπωνίας σκάφη,
ἀπομένει διως νῦν γνωσθῆναι κατά πόσον θὰ είνει διατεθεμένη ἡ Ἰαπωνίκη
κυριεύοντος να καθιερώσει. Νομοθετικῶς πλοιούσι διάσποντα σημαῖας.

ΝΙΚΟΛΑΓΙΔΗΣ & ΣΙΑ

EN AMBERSEN,

•Ο ἀρχαιότερος Ἑλληνικὸς Οἶκος ἐν Βελγίῳ

NICOLAÏDIS & C°
ANVERS (BELGIQUE)
SHIPBROKERS AND AGENTS

Telegr. NICOLA'I'DIS—Anvers

Teleph: 21039 & 28834

Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΝ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νοοθηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

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

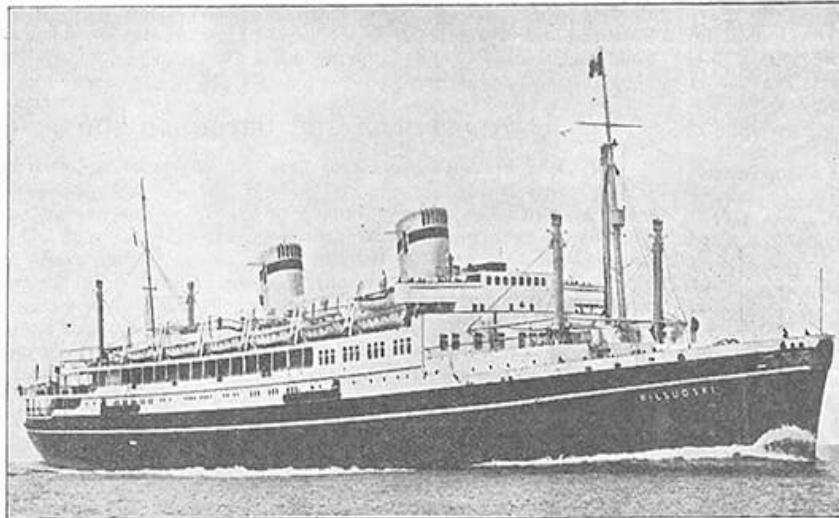
Πληροφορία: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'.δροφος, Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

Ίταλία

Συγχρονίζεται ο στόλος της «Λίμπερα Τριεστίνα»

Μία πλήρης τεχνική ανάδιοργάνωσης τοῦ στόλου τῆς «Liberia Triestina», τοῦ ἀπασχολούμένου εἰς τὰς ἑκατόντα μετρικά τόνους τοῦ λιμένας τοῦ Ειρηνικοῦ, πρόσεται ν' ἀναληφθῇ προσεχῶς. Νέω μηχαναὶ «Ντιζέλ», τένον «Φίατ», παρηγγέλθησαν ἡδη, ἵνα ἐν καῷ ἔγκατασταθοῦν εἰς τὰ πέντε ἓν ὑπηρεσίας μότοροπις τῆς ἑταῖρας, πρὸς ἐπωξῆσιν τῆς ταχύτητός τοῦ. «Ἐναρξεῖς τοῦ προγράμματος δὲ γίνη ἀπὸ τοῦ μότοροπις «Fella», θ' ἀκολούθουν δὲ τὰ μότοροπις «Rialto», «Feltre», «Cellini» καὶ «Leme».

Τὸν πλοίον τούτον ὁ ἀρχηγὸς καὶ οἱ χόροι φυγείων, διὰ νὰ ἐπωξέσουν εἰς τὴν αὔξουσαν ἔργασιν τῆς μεταφορᾶς εὐπαθῶν φορτίων καὶ κεριώς ὀπωρῶν ἐν τῆς Μεσογείου εἰς τὸν Ειρηνικόν, δὲ συντελεσθοῦν δὲ ταῦτοχρόνος καὶ ὀρισμένα ἀπαραίτητοι βελτιώσεις εἰς τὰ παρ'



Τὸ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης ναυπηγηθέν, ἐπ' ἀνταλλαγῆ γαιανθράκων, Πολωνικὸν υπεριωκέανιον «Πιλσούδσκου», τόννον γκρός 14.400, ταχύτητος 20 μιλίων. Αἱ γραμμαὶ τοῦ χαρακτηρίζουν τὴν προέλευσιν τοῦ. Τὰ σχέδιά του προέκλινταν εἰς τὸν «Ρέξ» καὶ «Κόμης τῆς Σαβοΐας».

ἀπὸ τῶν διατιθέμενα ἐπιβατικά διαιρείσματα. Ὑπολογίζεται, ὅτι τὸ ὄλον τοῦτο πρόγραμμα τῆς «Liberia Triestina» θὰ ἔχῃ πραγματοποιηθῆ μέχρι τοῦ προσεχοῦ Ιουλίου, ὅποτε ἡ Ίταλικὴ πρὸς τὸν Ειρηνικὸν γραμμὴ δὲ προσωπισθῇ τελείως συγχρονισμένη.

Μεγάλη Βρεταννία

Τὰ οἰκονομικὰ φορτηγά

Παρατηρεῖται τελευταίως μεταξὺ τῶν Ἀγγλίων ἐφοπλιστῶν τὰς πρὸς παραγγελίαν φορτηγῶν σκαφῶν ὀρισμένων τύπου, ὡς πρὸς τὸ σχέδιον τοῦ σκάφους καὶ τὴν χωρητικότητα. Ὁ εὐνοούμενος τύπος ἀφορᾷ σκάφη 9000 τόννων μὲ μηχανάς ἑσωτερικῆς καθεσεως, ἀτίνες — σημειωτέον — ἐπιμόνως συναγωνίζονται τὰς παλινδρομίας μηχανᾶς βελτιωμένων τύπου. Τὰ νέα ταῦτα «τρόμπες» μὲ τὰ ἀνωτέρω γενικά χαρακτηριστικά μεγάθεος καὶ πρώσεως, θεωροῦνται τὰ πλέον οἰκονομικά καὶ κατάλληλα. ίδιο δὲ τὰ ἔξ αὐτῶν κατασκευασμένα εἰς τὰ ἀποκτήσαντα σειδικότητα ναυπηγεῖα τῶν κ. κ. William Duxford & Sons, τοῦ Σούντεφλαντ. Τὰ ναυπηγεῖα αὐτά, εἶναι σίμηροι ἐκτάκτως ἀποστολικέμενα μὲ τὴν ἐπέτειον ἀφετοῦντα παραγγελίων φορτηγῶν, ἐφοδιαζόμενων διὰ τὴν πρώτην τοῦ μηχανᾶς ἑσωτερικῆς καθεσεως, μὲ τὰς βάσεις αὐτῶν ἐγκατεστημένας δι'. ὁξεγονοκόλλησεως. ήτις περιορίζει τὸ δάρος τῆς μηχανῆς καὶ τὸν παρ' αὐτῆς καταλαμβανόμενον χόρον.

Τὰ ἄποτα ναυπηγησιν φορτηγά είναι ὅλα 9200 τόννων βάρους, μὲ μηχανάς δρυνάμεως 1800 ἥπιπον ἔξονος (b.s.p.), ἐν δ' ἔξ αὐτῶν συμπληρωμάντεον καὶ παραδοθὲν ἀνέπτυξεν— ἐμφόρον — ταχύτητα 11 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 6.19 τ. πετρέλαιον τὸ 24ιορον δ' ὅλας αὐτὸν τὰς ἀνάγκας, ἀνεν δὲ φορτίον ἐπραγματοποίησεν 11.6 μιλία, μὲ κατανάλωσιν 6.42 τόννων. Τονίζεται ὑπὸ τῶν εἰδικῶν, ὅτι μεγαλύτερα ικανότητας καὶ οἰκονομία δινοκόλως δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ καὶ συνεπῶς δὲν εἴναι περίεργον διατὰ πολλοὶ ἐπιφανεῖς Βρεταννοὶ ἐφοπλισταὶ τῆς Ἀνατ. Ἀγγλίας καὶ ἄλλων κέντρων παραπολιθῶν μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς τὴν ἐν προσεχείσιν προτοβούλιαν τοῦ λόδφον Ράνονιαν μετὰ τοῦ σέρι «Αρθορ Σάνδερλαντ», οἵτινες παρεδέχθησαν τὸν ἐν λόγῳ τύπου τοῦ φορτηγοῦ μότοροπις. «Οταν κατέγει— λέγοντας οἱ εἰδικοὶ — τοιαῦτα σκάφη ὁ Βρεταννικὸς στόλος τῶν ετράπτες, ὅτι μόνον δὲν θὰ φοβήται ἀνταγωνισμὸν τῶν ξένων, ἀλλὰ καὶ θὰ δηνηθῇ εὐκόλως καὶ διὰ πολλὴ ἀζύμη ἔτη νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν του εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς».

Ο' σέρ «Αρθορ Σάνδερλαντ» μάλιστα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς προσφάτου καθελκύσεως ἐνὸς ἔξ των τελευταίων πλοίων τοῦ τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας, προέβη εἰς σαμῆνα ὑπαντιγμὸν τονίσας ὅτι «πολλοὶ ἐπὶ τῶν συναγωνιστῶν τῶν Ἀγγλίων ἔχουν σήμερον εἰς χειράς των σκάφη, ἄτινα πρὸ πολλοῦ ἔπειτε νὰ είλησαν μεταβληθῆ εἰς σωρὸν παλαιοποιήσουν. Η

διατήσιμος τῶν παλαιῶν ὀσαφῶν, προσέθικεν, ὅπειλεται εἰς τὰς παροχημένας ἄποτα τῶν ἐνδιαφερομένων κερδεούσεων ἐπιχορηγήσεις».

Η πρόοδος τοῦ σχεδίου διαλύσεως-ναυπηγήσεων

«Αναφοριζός μὲ τὴν πορείαν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «διαλύσεως—ναυπηγήσεων» ἐγνώσθη ὅτι αἱ μέχρι τῆς συμμορίης ὑποβληθεῖσα αὐτήσεις εἰς τὸ «Board of Trade» κατέλυπτον τὴν ναυπηγήσην 12 σκαφῶν 57.000 τόννων γκρός καὶ συνολικῆς ἀξίας 1.070.000 λιρῶν. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι χαρακτηρίζονται ἐπὸ τῶν Ἀγγλίων, ὡς ἀποτελούντες σοβαράν πρόσδοτον τοῦ σχεδίου, ἀφ' ἣς ἐποχῆς — κατὰ τὸν παρέλθοντα Ιούνιον — ὁ Sir W. Runciman είχεν ἀνακοινώσει εἰς τὴν Βορλήν τῶν Κοινοτήτων, ὅτι είλησαν ὑποβληθῆ αἴτησις δι' ἐπτά μόνον φορτηγὰ τράπες καὶ δι' ἔνα φορτηγὸν γραμμῆς, ὅπις ἡ χωρητικότητας 39.470 τ. γκρός.

Κατὰ τὰ «Οίζονομικὰ Νέα», τοῦ Λονδίνου, οἱ κύριοι τοῦ «Board of Trade» καὶ ἡ ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου Ἐπιτροπὴ είναι ἀρχετὰ ικανοποιημένοι ἐπὶ τῆς σημειωθείσης πρόσδοτον, καθ' ὅσον μάλιστα αἱ αὐτήσεις πληροφοριῶν πρὸς σημειωτήν καθίστανται αἱ τὴν πάραδον τῶν ὑμερῶν πολναριθμοτέρα, ὡστε δασίμως νὰ ἐπλιπέσται, ὅτι πολὺ συντόμως θὰ ἔχῃ φορτηγὸν καὶ νέα αὐτήσεις διὰ ναυπηγάδαν χλιαρῶν λιρῶν. Ἐπὶ τῶν διώρεσιν σαράντα, τῶν ὅποιων η ναυπηγήσης ἐνεργήθη, ἔνα δέντρο μότοροπις, πάντα δὲ τὰ ὑπόλοιπα θὰ ἔφοδισθον διὰ τὴν πρόσδοτον τοῦ μὲ ἀτμομηχανάς.

Αἱ ἀνωτέρω ναυπηγήσεις πλοίον 57.000 τ. γκρός προϋποθέτουν τὴν ἐποχερευτικὴν διάλυσην παλαιῶν σαφῶν διπλασίας χωρητικότητος, ἰητού 114.000 τ. γκρός. Μέγαν τιμῆς ἐκ τοῦ τοννᾶς αὐτοῦ δὲν διελύθη ἀκόμη, λόγῳ τῆς δινοχεοῦδης καταστάσεως ἄποτα τῶν ποιῶν εἰστε τέλει ἡ ἀγορά τοῦ παλαιοποιήσουν. Η ἀπὸ μέρους τῶν Ιταλῶν διαλυτῶν ζήτησις κατὰ τὴν ἐμφινήν περίοδον ὑφίσεις τὰς πιμάς τοῦ παλαιοποιήσουν μέχρι τῶν 35— κατὰ τὸν τόννον, ἐνῷ ὁ «Ἀγγλός» διαλυταὶ δὲν προσέχειν πέρα τῶν 23). — Τὸ Ἀγγλικὸν σχέδιον ἀπήτει, ὅπως ἡ διάλυσης γίνεται εἰς τὰ Βρεταννικά καταστήματα, οἱ δὲ πλοιοπτήται, οἵτινες ήσαν ἀντιόμονας νὰ κατοπινῶν τῶν ἐνεργητημάτων πρὸς ναυπηγήσην, ἐποχεούμενοι ν' ἀγοράσουν τοννᾶς πρὸς διάλυσην, ιψισταντο σπουδαῖς ζημίας ἐκ τῆς ἀνωτέρως τοῦ σχεδίου, εἰνὲς ἄμα τῇ ἐνάρξει τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ, παρέστη ἡ ἀνάγκη νὰ τροποποιηθῇ τοῦτο ἐλαφρός καὶ νὰ ἐπιτραπῇ, πλος ἡ διάλυσης γίνεται οὐχὶ μόνον ἐν Ἀγγλίᾳ, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

Η κατάστασις ὅμως ἐβεβίωθη τελευταίως, διότι οἱ Ίταλοί διάλυται ὑπεβίασαν τὰς προσφοράς τον εἰς 28) — 29 — σελλίνια καὶ διότι οἱ πλοιοπτήται δείγνυνταν ἀπόδημοι νὰ πολήσουν τὰ σπάρη τον εἰς Ίταλίαν, λόγῳ τῶν δινοχοῦδην τῆς πληρωμῆς τον. Προστίθεται εἰς τὰ ταῦτα, ὅτι ἐδημοποιήθη πρὸ πέμπτων ἐν τοῖν ιμερῶν ἐν Ίταλίᾳ Διάταγμα, διὰ τοῦ ποιῶν ὑποβιάζεται ἀπὸ 32) — εἰς 27) — κατὰ τὸν τόννον, τὸ ἀνώτατον διόρον, διὰ τὴν ἀγορὰν ἄποτα τῶν Ιταλῶν ζένουν τοννᾶς πρὸς διάλυσην. Τὸ μέτρον ἀποφασεῖται εἰς τὴν ἀποφεγγὴν διαφορῆς ζένουν συναλλάγματος ἀπὸ τὴν Ίταλίαν.

Οἱ ἀγγλικοὶ κύριοι ἐποιοῦνται ὅτι ἡ καθιερωθεῖσα ὑποβίασης θὰ διεικολύνῃ τὴν ποιηδαῖς τὰς προσφοράς τον εἰς 28) — 29 — σελλίνια καὶ διότι οἱ πλοιοπτήται δείγνυνταν ἀπόδημοι νὰ πολήσουν τὰ σπάρη τον Ίταλίαν. Δέον νὰ σημειωθεῖας πιμῆς ἐποστέοντι ὅτι ἡ διάρκεια τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «διαλύσεως — ναυπηγήσεων» διὰ δύο μόνον ἔτη, κοίνων ἡδη ἀνεπαργήτης καὶ καλλιεργεῖται τὸ ἔδαφος διὰ τὴν ὑποβολὴν προτάσεως παρατάσεως τῆς, καθὼς ἐπίσης καὶ ἀνανεώσεως τοῦ σχεδίου ἐπιχορηγήσεων πρὸ τὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν, τὸ ὄπιον, ὡς γνωστόν, λόγει τὸν 31ην Δεκεμβρίου το. ἔτους.

Η ταχεία κατασκευὴ προσωρινῶν πηδαλίων

Η κατὰ τὴν παρέλθονταν γεμερινήν περίοδον ἀπώλεια Ἀγγλίων τίνων φορτηγῶν εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, προεκάλεσεν — ώς γνωστόν — τὴν προσοχὴν τῆς Αγγλίας κατερνήσεως, τὸ δὲ «Board of Trade» πατητούσεν ὑπὸ τὴν προσδέσμειαν τοῦ δικαστοῦ Λόρδου Merrivale εἰδικὴν ἐπιτροπὴν ἐφεντές πρὸς ἐξαρτίσεως τῶν αἴτων, εἰς τὰ ὅποια μεγειλοῦτο αἱ ἀπώλειαι. Τὸ πόρισμα τῆς Ἐπιτροπῆς διεπίστωνεν, ὅτι ἡ ἀρχετερούσις τοῦ πηδαλοῦ ἀπετέλεσεν οὐσιώδη παράγοντα συντελέσαντα

ΤΗΛΕΦ. 38939
15809 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS Ltd.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND
ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΑΖΑ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

εἰς τὴν ἀπόλειαν τῶν πλοίων. Ἐτέρᾳ ἐπιτροπῇ προέβη εἰς ἀστηραῖαν ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἔργεναν, τὸ δὲ *Board of Trade* συνέστησεν, εἰς τοὺς Βρετανοὺς πλοιοκτήτας νὰ προσδοθῆται τοῦ μηχανήματος τοῦ πληδαίλιον τῶν σκαφῶν των, πρὸ τῆς παρ' αὐτῶν ἀναζήψεως γειτεούντων ταξιδίον.

Ἐπ' εἰςαριό τὸν ἀνωτέρῳ, ἡ «North of England Protecting & Indemnity Association», ὑπενθύμισεν εἰς τὰς ναυτικὰς ἔταιρις καὶ τοὺς πλοιάρχους τὴν ἥπαξιν ἐνὸς πολυτίμου πλάωσιν βιβλίον τοῦ ἀποθανόντος πλοιάρχου Williams Balls, ὑπεδεινώντος τὴν χρησιμοποίησιν παρὰ τίνος ἀκμήνητον πλοίον, προσωνοῦν πρδάλιον, εὐχρόνην, ἀποτεληματικοῦ καὶ δημάσιου εὐζόλιος καὶ ταχέως νὰ κατασκευασθῇ, ἐφόσον τὸ σκάφος θὰ είνε ἐφοδιασμένον μὲ τὰ ἀπαραίτητα ἴδια.

Εἰς τὸν πόλον τοῦ βιβλίου τοῦ ἀναφέρει ὁ συγγραφεὺς ὃτι ἐπολλὰ πλοιαὶ παραμένουν συχνὰ κατά τοὺς ζεψειρινοὺς μῆνας ἀκυνθέ-
ντα εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ἄσκενὸν καὶ εἰς ἄλλας θαλάσσας, ἔχοντα ἀ-
νάγκην ἀμέσων βοηθείας διὰ νῦν φάσοντα εἰς λιμένα. Ἡ σωτηρία τῶν
πλοίων αὐτῶν, δόκιμος δὲν ἔχεται εἰδικῶν ἐπὸν τοῦ πληρώματος τού,
ὅπερ πολλάκις συμβαίνει εἶναι λιαν δολαρινὴ διά τε τὰς πλοιοκτητοῖς
ἔταιοίς, καθὼς καὶ διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς.

Ο αστόματος περιέστειλε βεβαίως τὸν χώρον, καὶ ὃν ἔνα πλοίον παραμένει ἔργων τὸν ζεμάτον, διότι ἡ ταυτάτη εἰδοποίης περὶ τοῦ κινδύνου καθιστᾷ ἔγκαιρον τὴν ἀποστολὴν βοηθείας. Πάντοτε, ὁ κίνδυνος τῆς ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας παραμένει ἀρέως καὶ θὰ ἰδούντο νά μειωθῆ μόνον, ἐάν πετυνούντο παρ' ὅλων καὶ ἐφημούζοντο αἱ ὁδηγίαι τοῦ πλωμάρχου Ball.

Ο Αγγλικός ναυτικός Τόπος σχολιάζει ειμενώς τήν ἐπόδειξην ταύτην της «North of England», της όποιας καὶ ἔχαιρε τήν προτοβουνάνιαν καταστήσην προστόπων εἰς ὅλους τοὺς πλοιάρχους τὸ μισθόν βιβλίον τοῦ Ballis. Κάποτε— γράφει τὸ «Δόνιο Λιτό» — ἐνός ἐξηρασθῆ οἱ φόβοι διτι, ή ἀδιάκοπος ἐπικοινωνία μεταξὺ πλοιάρχων καὶ πλοιοστήτων διὰ τοῦ ἀσυρμάτου, περιοδιέτε τὴν προτοβουνάνιαν τῶν πρώτων, μέχρι τοιούτων πολλάκις σημειον, ὃστε εἰς περιπτώσεις κανδόννον νὰ βασιζωνται ἐπὶ τῆς ἀποστολῆς εἰς αὐτοὺς βοηθείας, ἀντὶ νὰ μεριμνοῦν οἱ ἴδιοι διὰ τήν κοινὴν ποθησίαν. Τοῦτο ἐλέγχεται ἀναφορίες, ίδια δὲ διὰ τῶν γνωστῶν ἀνωτερότητος καὶ πειραὶ πλοιάρχους. Όπωσδήποτε, ή ἄξια τοῦ ἐπόδειξινούμενον βιβλιον ἐίναι προφανῆς, διότι ἐπόδειξινέι πρακτικαῖς διεγόδους ἀπὸ τὴν δένσοτον θέσιν των, εἰς τὰ ἀκυβέρνητα πλοία, καὶ διότι παρέχει ἀξιοσημειώτων συμβουλάς πρός τε τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς πλοιοτήτας, αἱ γαραγητησικωτέρα τῶν όποιών δύνανται νὰ συνοικισθῶν εἰς τὸ ἄξιομα: «Μὴ ἀφίνετε τίποτε εἰς τὴν τύχην. Προτιμέτον ἡ πλάνη νὰ ἔχειται εἰς τήν λῆψιν περισσότερον μέτρων ἀσφαλείας».

‘Ολλανδία

‘Η κρατική πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐνίσχυσις

Κατά τὴν διεζαχνίσιαν τελευταῖς συνήπησιν εἰς τὴν Ὀλλανδίκην Βουλὴν διὰ τὴν ἔγχροισιν τῆς πιστώσεως πρὸς παροχὴν δανείων εἰς τὴν Ἐθνικὴν Ναυτιλίαν, εὑρε τὴν εὐωνίαν ὁ ἀρχόδιος ὑπουργός, δόκτωρ *Gelissen*, γὰρ δηλώση, ὅτι αἱ διαπολιτισμέναις διὰ τὴν ναυπηγίσιν ἐνὸς δευτέρου ἀπεργοεπανίου, ἀδελφῷ πρὸς τὸ *Statendam* σημειώνουν ἄκρετην πρόσδοσην. Εἴην ἀποφασισθῆν τελικῶς νάννανηθῆ τὸ σκάφος εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, ὃν συνεργασθεῖν τὰ κυριωτέρα *Ἐθνικὰ ναυπηγεῖα*, ὥστε τὸ νέον λάινερ νάννανη τὸ πάσις ἀπόφεως τέλειον. Περιεπέφερον δὲ Ὁλλανδὸς ἐπουργὸς παρέσθε τὴν διαβεβαίσιν ὅτι ἡ κυβερνήσιμη τῆς Χάγης ἀνάγνωσθισσα ὅτι δὲν προσέφερε εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἐνίσχυσιν ἐπαρξῆ κατ' ἵση μισθίων πρὸς τὴν παρεχομένην ἀπὸ Ἀλλαζ κώρως, ὃν πρᾶξῃ πᾶν τὸ δυνατόν, ὅπως τὴν ἀνάσυρψιην ἐντὸς τῶν ὄριων τῆς δημαρκότητος τοῦ Κρατικοῦ Θησαυροφυλακίου. Συνασθάνεται ἀπολύτως — εἰπε—ὅτι ἡ διδομένη σήμερον βοήθεια, δὲν είνει ὀριστική. Θά
ἐνέχει αὕτη τὸν καραπατάρα τῆς προσωρινήτητος, εἰς τὸ προσεχεῖς ὅμιοι μετ' αὐτῷ ἀποτελέσθη ἀντικείμενον ἴδιωτερας ἐρευνῆς τὸ ξητήμα τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἐμποριοῦ στόλου τῆς κώρως, η ὑπαρξίας τοῦ διοικού ἀν-

γνωμογέται, ὅτι ἀποτελεῖ σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ὑλλαδίκης Οἰκονομίας.

Συνεχίζον ό δόξιο *Gelissen* διεψώνησε πρὸς τὸν βουλευτὰ τὸν ὑποστηριζοντας, ὅτι ή ἐποτέμησις τοῦ φιορινίου θὰ ἐπέτρεψεν εἰς τὴν Ἐθνικὴν Ναυτιλίαν νὰ συναγωνισθῇ ἐπιτυχῶς τὰς ζένας. Δὲν ἀντιμετωπίζουν — εἰπε — τὰ 'Οὔλανδρινά πλοῖα τὸν συναγωνισμόν, τὸν, τὸ προερχόμενον ἀπὸ τὴν ὑποτίμησιν τῶν ζένων νομιμάτον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῶν σοβαρωτέρων παράγοντας, οἷος είνε η πλήθωρικότης τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ τὰ διάφορα προγράμματα προστατεύσιμοι. 'Αποδεικνύεται τοῦτο καὶ εἰς τὸν γεγονότος, ὅτι ή πτώσις λ. χ. τῆς Ἀγγλικῆς στεφλίνας δὲν ἀπεσύρθη τὴν δι' ἐπαναφήσιον ἔνσιγνην τῆς Βρετανικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Καταλήγον δὲ 'Οὔλανδρος ὑπουργὸς ἐτόνισεν ὅτι, πάντως, ἀποφασιστικότερα μέτρα τῶν ἡδη προτεινομένων θέλουν ἀπασχολήσει ἐν καιρῷ τὴν κυβέρνησιν. Πρὸς τὸ παρὸν λαμβάνεται πρόνοια δι' ἐπιχορηγίσεις, βάσει μιᾶς άλιμακος, ἣντις ποικιλλεῖ ἀναλόγως τοῦ μεγέθους καὶ τῆς κατηγορίας τῶν πλοίων. Οὕτο, φορτηγά 1000 τ. γραῦσός θὰ λαμβάνουν 1000 φιορίνια μηριάως, δταν τελούν ἐν ἵπτερειά, ἐνῷ διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ τῆς ιδίας χωρητικότητος θὰ διδωταν 2000 φιορίνια. Τὰ ποσὰ ταῦτα δ' αἰχάνωνται ἀναλόγως πρὸς τὸ μεγέθος τῶν πλοίων μέχρις ἀνωτάτων δόσιον 2200 φιορινίων μηριάων διὰ τὰ φορτηγὰ καὶ 5.700 φιορινίων διὰ τὰ ἐπιβατηγά τῶν 8000 τ. καὶ ἄνω.

Ἡ ναυπήγησις τοῦ ὑπερωκεανίου

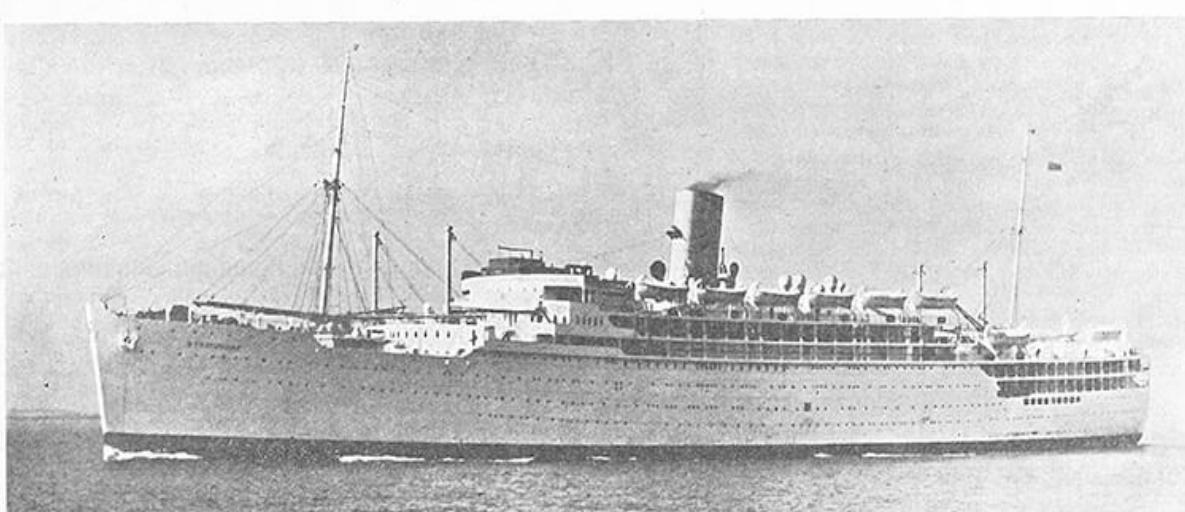
'Ως πρὸς τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς δευτέρου ὑπερφορεανίου, τόπου «Statendam», ἀνεκανονθῆ εἰς τὴν 'Ολλανδίκην Βούλήν, ὅτι διάφορα ξένα ναυπτεγεῖα ὑπέβαλον εἰς τὴν ἑταῖριν «Holland — America» τὰς προσφορὰς των, κατὰ πολὺ μικροτερές τοῦ ἐν 'Ολλανδίᾳ κόστους τοῦ σχετικοῦς. 'Εξδηλοῦνται, οὖτις, σοβαροὶ φόβοι μῆτρος ἡ παραγγελίαι δοθῆσι τὰ 'Αγγλικά ναυπτεγεῖα, ἐάν δὲν ἔξενεθοιν κατάλληλοι συνδυασμοὶ πρὸς ἐλάττωσιν τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους. 'Η 'Ολλανδίκη κυβερνητοῖς, ἐν τῷ μεταξύ, παρέσχε μίαν προσωπινὴν ἔγγυησιν πρὸς τὴν ἐνδιαφρομένην ἑταῖρην περὶ παραχωρήσεων εἰς αὐτῆς ἀπό τοῦ κρατικῆς ποτούς καὶ ἁνές δανείου μὲν ἐλαφρῶν τόκων, ἐάν τοῦ σχάρους της καταστεναῦθῇ εἰς τὴν 'Ολλανδίαν. 'Αντιθέτος, ἐάν ἡ ἑταῖρια τελικῶς ἥψει λειτουργεῖαν σύμφεροτέραν τὴν ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ναυπήγησιν, είνει ἀπίθανον, ἐάν ἐντύχῃ τῆς κυβερνητικῆς βοηθείας.

Αναφέρεται έξι ώραν, ότι η Ολλανδίκη κυβέρνησης είνε διατεθει-
μένη νά έναντισθή ιδιωτέως τάς έτωρις τάς διατηρούσας τακτικής
γραμμάς πρός τους λιμένες της Νοτίου Αμερικής, έχει δέ πρός τό-
πονταν αέτον ταυτάλια μέχρι φιμερού εἰς την Βασιλικήν Ολλανδί-
κην Αποπλοΐαν 9 ¼ έρατα, σημειώνοντας την πορφύρην άποκριά δανειον.
Προσεμένον τέλος διά την άποκριάν τονίζεται, ότι έκ τῶν 330 πλοί-
ον, οἵτινα ήπαρχολούνται εἰς άποκριάς μεταφοράς ἐπιβατών και
φορτίων, τὰ 300 ἀπότελον ίδιοτητίσια τῶν πλοιάρχων τον, ο δῆμος
τῶν όποιων δὲν έχηταισεν οίκονομακήν βοηθείαν ἀπό την κυβέρνησιν. Α-
ριθμούνται μόνον μικρός τις ἀριθμός ἀποπλοΐσην ἔταιρων, ἀντί-
τροποιούντων τὰ 10 οὐρανά της ἀποπλοΐκῆς χωρητικότητος.

Σοβιετική Ρωσσία

‘Η ναυσιπλοΐα εἰς τὴν Ἀρκτικὴν Θάλασσαν

Κατόπιν μιᾶς ένταξης κατά τὰ τελευταῖα ἔτη προσπαθείας τῶν Σοβιέτ, φάνεται ὅτι ἐπραγματοποιήθη πλέον ἡ ἐγκατάστασις τακτικῆς καναπιλοίας κατά μῆκος τῆς Ἀρκτικῆς Θαλάσσης. Κατὰ πρόσφατον ἀγαπούντων τοῦ καθηγητοῦ σ. Σμίθ, διενθυντοῦ τῆς εμεγάλιας διὰ τῶν ἐπερχοδείων Ρωσισμῶν δαλασσῶν πόρου, πρόσκεται ἀπὸ τοῦ προσεγούς θάρρους νῦν καθεισθοῦν τακτικαὶ δι' ἐπιβάτες καὶ φροτία ἐπηρεσία μεταξὺ Μοδηνανας καὶ Βλαδιμερού διὰ μέσου τῆς Πολικῆς περιοχῆς. Ήρός τὸν σοζόντων αὐτὸν κατασκεψάζονται ἡδη εἰδικὰ πλοια καὶ ισχυροὶ παγοθραῦστα, συμπληροῦνται δὲ οἱ κατά μῆκος τῆς Σιβηρικῆς ἀπτῆς νεοϊδύντοι εἰς τὰς ἐπερχολὰς τῶν ποταμῶν λιμένες.



Το νεοαναπτυγμένον έπειρωσεάνιον της «P & O» «STRATHMORE» τόν. ψηκός 23.000, ταχύτητος 22 μαλίων, προοριζόμενον διά την γαλατική Αντστολία. Φέρει και αντό, όπως και το «ORION» μίαν καπνοδόχον, άλλα με δύο μικρούς ίστούς.

γάνωσιν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν ἀπὸ τὰς ἑρμηκάς ὑπερβορείους περιοχάς. Τὴν ὅλην προσπάθειαν ἐνίσχυσεν ἡ παρὰ τῶν Σοβιέτ διάθετη ισχυρῶν παγιδαφαντικῶν σκαφῶν μὲν ἔμπειρα καὶ τεχνικῆς κατηγοριαῖς πληρούματα, ἡ ὕδρων σταθμῶν αύριμπαν εἰς τὰ ἐπικαρότερα σημεῖαν κατὰ μῆρος τῆς Σιβηρικῆς διαδρομῆς καὶ ἡ πολύτιμος σημειώση τῆς ἀεροπορίας, ἥτις διὰ τῶν συγχρόνων παρατηρήσεων τῆς διεγυρώντες καὶ διασυναίζει τὴν διὰ μέσου τῶν πάγων ναυσιπλοίων τῶν νηποπομῶν.

Σχετικά Σοβιετικά ἀναγνωρίσεις ἀναφέρουν ὅτι ἐξαποντάδες ἐπιστημόνων ἐκτελοῦν ὥδη εἰδίκας μελέτας εἰς τὸν Βόρειον Παγανένον Ωκεανὸν καὶ ὅτι τὰ ἀρχικά ὕδατα φιλοξενοῦν 50 σκάφη μεταφέροντα 200,000 τ. ἑπτοειδάτον. Διὸ ἀτμόπλοια, τὸ «Αλαδύρ» καὶ τὸ «Stalingrad», ἀποπλεύσαντα ἐξ Βλαδιβοστόκ με 4100 τ. φορτίον, διέπλευσαν τὴν μεγάλην βορειάν ὁδὸν ἐντὸς 14 ἡμερῶν καὶ προσήγγισαν εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Κολίμα. Τὸ ἐν ᾧ ἀπότον κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα Ἰγκάρκα όποθεν, φορτῶσαν ἔντειν, κατηνθύνθη εἰς τὸ Λούδνικον, πραγματοποιήσαν σύτον ἔνα σεχόν διαδρομῆς κατὰ τὴν ἐφετεινή περίοδον τῆς ναυσιπλοίας. Τρία ἄλλα σκάφη, ἀναφορήσαντα ἐξ Μονογιανῶν καὶ ταξιδεύοντα πρὸς Ἀνατολὰς με 7500 τ. φορτίον διὰ Κολίμα καὶ Βλαδιβοστόκ, διῆλθον ὥδη τὴν θάλασσαν Λαρτεΐ, ἐνῷ τρίᾳ ἔτερᾳ ἐπόμισαν εἰς Κολίμα 6500 τ. φορτίον, καὶ ἀπέπλευσαν ἐκεῖθεν διὰ τὸν Βερίγγειον πορθμόν. Μετεφέρθησαν ἐξ ἀλλού 8500 τ. ἑπτοειδάτον διὰ τὸν ἀνεψιδιαύρων χειμερινῶν καταστημάτων τὴν ἐπιστημονικῶν ἀποστολῶν εἰς Τσιλοκό, τὸ δὲ ἐνεργήσαν τὴν μεταφοράν ταῦτην φορτηγὸν κατηνθύνθη ἀρολούνθως εἰς τὸ Βλαδιβοστόκ. Ἐτέρᾳ νηποπομῇ ἐξ πέντε σκαφῶν, ἀναχωρήσασα ἐξ Λένινγραδ, μετέφερε τελευταῖς εἰς τὸ στόμον τοῦ ποταμοῦ Λένα 126 ἐπιβάτας καὶ 13.000 τόνους ἑμπορευμάτων. Οἱ ἀρχιτόκοι Ωκεανὸς καὶ ἡ διάστοιν ὑπερβορεία δόδος ναυσιπλοίας διασχίζεται σήμερον ἀπὸ τόσα σκάφη, δύσα ποτὲ ἀλλοτε δὲν ἔφθασαν εἰς τὰ ἀπότομα αὐτὰ τῆς Ύδρογείου σημεῖα. Ἐπεταμένενας διαδρομᾶς δι' ἐπιστημονικὰς ἔρεννας ἐκτελοῦνται οἱ παγιδαφαντισταίς «Sadko», «Malygin» καὶ «Rusanoj», ἔτερος δὲ στολίσκος παγιδαφαντικῶν, μὲ ἀρχηγίδα τὸ Ισχυρότατον «Krasin», ἀπασχολεῖται εἰς τὴν διάνοιξην ὁδὸν εἰς τὰς νηοπομάτας διὰ μέσου τῶν αἰονίων πάγων. Σμήνη ἀεροπλάνων ἐνεργοῦντων κανονικάς πτήσεις ἐπιθεωρήσεως ὑπεράνω τῶν Βορείων περιοχῶν, πρὸς διευκόλυντον τοῦ ὅλου ἔργου τῶν ναυτιλλομένων.

Η ναυσιπλοία εἰς τὴν Θάλασσαν τοῦ Kara

Ἡ μεγαλύτερα πάντως καὶ σπουδαιωτέρα διὰ τῶν ἀρχιτόκων θαλασσῶν ὑπερβορεία παραμένει ἡ μέση τῆς θαλάσσης τοῦ Kara ναυσιπλοία διὰ τὴν μεταφοράν σεβαστῶν ποστήτων Σιβηρικῆς ἔντειας ἐκλεκτῆς ποιότητος ἀπὸ τὸν λιμένα Ἰγκάρκα πρὸς διαφόρους Εὐρωπαϊκοὺς προορισμούς. Κατὰ τὴν ἐφετεινήν περίοδον ἀνεψιδιαύρων ἀρχηγός ἀπὸ τὸν Ἰγκάρκα ἐξ φορτηγάς με 5500 στάνταρτος δι' Ἀγγλίαν, δέκα δὲ ἄλλα σκάφη ἐφόρτωνται εἰς τὸν ἀπότομο λιμένα, δύσθενον ὑδάτινον διαδρομοῦν, ἐντὸς τοῦ ἔποντος τοῦτον, ἀσκεταὶ ποστήτες ἔντειας εἰς Γερμανίαν, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὸν Νότιον Αφρικήν.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ πόλεις καὶ τὰ λιμενικά κέντρα τῆς θαλάσσης τοῦ Kara ἀδημογόνησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη, ὁ δὲ νέος λιμὴν εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ «Οθί» ἀριθμεῖ λιμήν ἐνός μόλις ἑτοῖς. Αἱ ἐκ τῶν Πολικῶν Σοβιετικῶν διαμερισμάτων ἐξαγωγαὶ ἔντειας αὐξάνουν κατ' ἔτος καὶ ἀπὸ 757 στάνταρτος τοῦ 1924, ἔφθασαν τὸ 1931 εἰς 17.500 στάνταρτος. Ἐπότε, ἀξιόλογοι ἐπηρούλοι μέσουν, πρόσδοτοι, ἐπὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν ὅποιων ὅμως δὲν ἀνεκοινώθησαν γεώτερα στατιστικά.

Θανατική καταδίκη πλοιάρχου

Ἡ αισθητὴ ἀπό τίνος αἴτησης τῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος καὶ

ἡ σημειούμενή συμμετοχὴ τῶν πλοίων τῆς «Σόβιτρογκαφλοτ» εἰς τὸν στίβον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἐν συναγωνισμῷ ἀκόμη καὶ πρὸς τὰ πλοία τῶν λοιπῶν χωρῶν, ἐφεύλωσαν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων Ρωσσικῶν κύκλων ἐπὶ τῆς ἐπιβαλλομένης ἀνεψιδιαύρων μεταφορᾶς τῶν φορτίων καὶ τῆς τηρούσσεως εἰς τὸ ἀνότατον δενατόν ἐπίπεδον τῆς ἀσφαλοῦς ναυσιπλοίας τῶν Σοβιετικῶν σταθμῶν. Διὰ κάθε θαλάσσην ἀτύχημα ἐφαρμόζονται ὑπὸ τῶν Ρωσσικῶν δικαστηρίων αἰσθηταὶ ποινικαὶ κυρώσεις τῶν τυχόντων ἐπειθύμων. Αἱ κρησίσεις αὗται δὲν περιορίζονται μόνον εἰς τοὺς πλοιάρχους καὶ τὸ πλήρωμα, ἀλλ' ἐκτείνονται καὶ μέχρις αὐτῶν ἀκόμη τῶν διευθυντῶν τῶν ναυτικῶν ὅργανησιμῶν, εἰς τοὺς ὅποιοις ἀνήκει τὸ πλοίον καὶ σίτινες κατηγοροῦνται δι' ἀμέλειαν εἰς τὸν καταπομόνων πλοιάρχον.

Πρὸς καιροῦ ἔνα Σοβιετικὸν τάνκεον ἐναντίην εἰς τὰς Ισπανικὰς ἀπάτας, τὸ δὲ ἀτύχημα ἀπεδόθη εἰς ἀμέλειαν τοῦ πλοιάρχου, ὅστις καὶ κατεδίκασθη εἰς διωδεκήτη εἰρητή. Διὰ τὸν ἴδιαν ἐπόθεσιν κατεδικασθησαν εἰς μικροτέρους ποινάς οἱ ἀξιοματικοί καταστορόματος καὶ μηχανῆς τοῦ σκάφους, ἀνεζητηθῆ δὲ εἰνθένη καὶ ἀπὸ τὸν ὑπόλογον διευθυντή, ὅστις καὶ κατεδίκασθη εἰς διετὴ φιλάσκων, διότι εἶχε ναυτολόγησε ἀνίκανον πλοιάρχον καὶ ἀξιοματικούς. Μία ἄλλη βαρεῖα καταδίκης ἀνηγγέλθη ἐξ Βασού. Τὸ ἐξεῖ ἀνότατον δικαστήματος διεπίπεδον διότι εἶχε ποτὲ πολιορκήσει τὸν Κριβονόσωφ, διότι ἀπέτυχε νὰ διασώσῃ τὸν παρελθόντα Μάιον τὸ φλεγόμενον εἰς τὴν Κασπίαν θάλασσαν δεξαιενόπλοιον «Σοβιέτ 'Αξεμπατάζαν». Ὁ καταδίκασθείς, ἐνισβένα τὸ ψυμεύλον «Σοβιέτ», φονθεῖς δὲ εἰς μίαν στιγμὴν ἀνατίναξην τοῦ δεξαιενόπλοιον, διέκοψε τὴν ψυμούλησίν του, ἐγκαταλείψας ἐπὶ τοῦ καιωμένου τάνκεον καὶ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ. Διὰ τὸν ἴδιαν ἀπότομην περίπτωσιν, πλὴν τῆς καταδίκης εἰς θάνατον τοῦ πλοιάρχου τοῦ ψυμούλου, κατεδίκασθησαν ἐπίσης εἰς δεκατητὴ εἰρητήν ὁ διευθυντής τῶν ναυτικῶν γραμμῶν τῆς Κασπίας Θαλάσσης, εἰς δικτατητὴ εἰρητήν ὁ μηχανικός τοῦ ψυμούλου καὶ εἰς τοὺς τρεῖς φιλάσκους ὁ δὲ πλοιάρχος.

Αἱ βαρεῖαι αὗται ποιναί, διὰ πράξεις ποὺ δὲν ἡδύνωνται εἰς τὰ ἀστικὰ κράτη νὰ ἐπισύρουν τοιωτήν αἰσθητότητα, εἰνες χαρακτηριστικαὶ τῆς Σοβιετικῆς προσπάθειας διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς πειθαρχίας εἰς τὰ Ρωσσικά πληρώματα καὶ τῆς εὐρύθμου λειτουργίας τῶν κρατικῶν πλοίων.

Σουηδία

Η οἰκονομία καυσίμου ύλης

Κατὰ τὴν «Ναυτικὴν Ἐφημερίδα», τοῦ Γρόττεπλουργκ, προεκάλεσαν αἰσθητούς εἰς τὸν ἀποπλιστικὸν κύκλους τῆς Σουηδίας οἱ δημοσιεύθετοι προσφάτοις ἀριθμοί ἐπὶ τῆς ἐπερχομένης σπουδωτάτης οἰκονομίας καυσίμου ψῆλης διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς συνήθεις παλινδρομικῆς αὐτομογανάς τοῦ νέου στροβιλοσυμπεστοῦ, συστήματος Gotaverken. Η μέθοδος αὕτη, ἔγκειται εἰς τὸν κρονομοποίησην τοῦ ἀτμοῦ ἐξαιτίασεως ἐπὶ τῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν πρὸς ὑποβιβασμὸν τῆς καταναλώσεως τοῦ γαλάνθρακος. Ἐφημόσθη τὸ πρῶτον ἐπὶ τὸ Σουηδικὸν ἀπομπόλιον «Βραχελόνη» κατά τὸ 1931, ἔκπτοτε δὲ ἐγένετο δεκτὴ ἐπὶ 21 ἐν δῶλο σκαφῶν (νεοτεύκτων ή μεταφοράτων). Ἡδη, δέκα νεοτεύκτεων ἔγκαταστάσεις σημειοῦνται εἰς διάφορα ναυτηργεῖα κατέχοντα τὸ πρόνοιαν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου συστήματος.

Πρὸς ἐνδέκα καὶ πλέον ἔτους Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ προέβησαν εἰς παφομοίαν μεταποτήν ἐπὶ τῶν ἀπομπόλεων τῶν «Hellen» καὶ «Hektor», ἀπρόθυμων δὲ τελευταῖς εἰς τὰ ἐγγονοτάπια Gotaverken, τοῦ Γρόττεπλουργκ ἀποπλιστικὸν διατυπωνόντες τὴν ίανοποίησίν του ἀπὸ τὰ ἐπιτευχόντα ἀποτελέσματα. Οἱ πλοιοστήται παρέσχουν τὸν ἀπόλιτο ἐνδι-

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, [HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοιών ἐξ Ελλάδος δι' δι' AMBOΥΡΓΟΝ - POTTERDAM - ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδιναντίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας καὶ ἐνδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

‘Απευθυντέον: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ BATH

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας.

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

αφέροντας άριθμούς:

'Α) π «HEKTOR» ΑΠΟ 21 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1934 ΕΩΣ 31 ΙΟΥΛ. 1935
ΗΜΕΡΑΙ 344

1933 1934—35

"Ωραι ταξιδίον	5.095	5.022
Ταξήντης εἰς μᾶλια	9.5	9.64
"Ολική καλυψθεσαί απόστασις, μᾶλια	48.400	48.400
Κατανάλωσις γαμάνθρακος, μᾶλια	7.579.000	5.784.000
Κατανάλωσις καλύπτοντας κατά μῆλον	156.60	119.50
75 δώραι διλγυθέρειαν ἐν τῇ θαλάσσῃ κατά τὸ 1934—35. Οίζονομά 1795 τόννων γαμάνθρακον.		

'Α) π «HELLEN» ΑΠΟ 21 ΙΟΥΝΙΟΥ 1934 ΕΩΣ 31 ΙΟΥΝ. 1935
ΗΜΕΡΑΙ 375

"Ωραι ταξιδίον 6.355 | 5.739 |

Ταξήντης εἰς μᾶλια 8.2 | 9.08 |

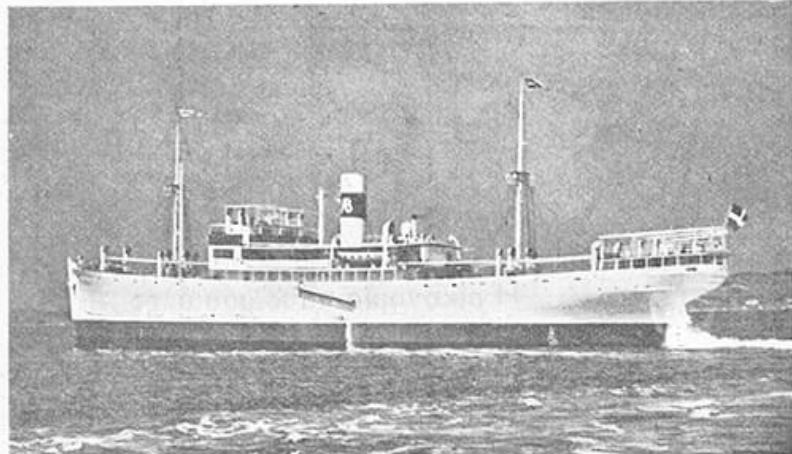
"Ολική καλυψθεσαί απόστασις, μᾶλια 52.111 | 52.111 |

Κατανάλωσις γαμάνθρακος, μᾶλια 8.291.000 | 6.527.000 |

Κατανάλωσις καλύπτοντας κατά μῆλον 159.1 | 125.2 |

"Ητοι εἰς 616 δόραι διλγυθέρειαν ἐν τῇ θαλάσσῃ κατά τὸ 1934—35 ἐκάλυψε τὸ «Hellen» τὴν ιδίαν, ἵνα καὶ κατά τὸ 1933, απόστασιν εἰς μᾶλια, μὲ οίζονομά 1764 τ., γαμάνθρακον ἔγνωντι τοῦ ἐπού σύγχρονον ἔτος.

Εἰς τὴν περιπλοισσον τοῦ ἀτμόπλοιον «Hektor» ἡ πρωγματοποιηθεῖσα οίζονομά ἀνήλθεν εἰς 23.7 οἱονάδα τὴν κατανάλωσιν καρσίμων ὥλης καὶ εἰς 3 ἡμέρας, ὡς πρὸς τὸν χρόνον. Διὰ τὸ «Hellen» ἡ οίζονομά χρόνου ἀνήλθεν εἰς 25½ ἡμέρας διὰ τὴν απόστασιν καὶ



Τὸ ἐποκεφθὲν πρὸς τὸν ἡμερῶν τὸν Πειραιῶν λιμένα νεότευκτον Σουηδικὸν φροτηγὸν γραμμῆς «VINGALAND» τῆς «Σουηδικῆς Ἀνατολικῆς γραμμῆς». Πρόσερται περὶ τοῦ τελευτέον τύπου φροτηγοῦ γραμμῆς, 4.700 τόνων φροτίου, μὲ χώρων ψυγείου, ἐπηρεσιαὶ ταξέντητα 14 μῆλον καὶ ἄνετα διαμερίσματα δι' ῥίζαν εἰς ἐπιβάτας.

οίζονομά καρσίμων ὥλης εἰς 21 οἱονάδα. Ἐτέρα οίζονομά, σημειοτέον, προῆλθε καὶ ἀπὸ τὴν ἐλάττωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν θερμαστῶν κατὰ τρεῖς. Πρὸ τῆς μετατροπῆς τῶν τὰ δέοντα ἀτμόπλοια δὲν ἦδηντο νῦν ἐργασθεῖσαν ἐπικερδῶς, ὥστε τὰς κρατούσας χαμηλὰς τιμὰς τῶν ναύλων, μετὰ τὴν εἰς ἀντὸν δημοσίαν ἐγκατάστασιν τῶν στροβιλοσυμπεστῶν διετήρησαν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ικανοποιητικῶν ἀποδοτικῆς.

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ναυτιλίας τῆς

Προσεκτέμενον ἡ Σουηδικὴ κυβερνήσις νῦν προσέλθη εἰς τὰ ἐνδεικνύμενα, οίζονομοι χαρακτήρος, μέτρα πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας τῆς, συγκεντρώνεις ἡδη ὅσας πληροφορίας ἔχοντες ἀπαραίτησις πρὸς διαμόρφωσιν, βάσεις αὐτῶν, σαφῶς ἀντιλήφεις τῆς ἐπιτάσεως, τὴν ὥποιαν πρέπει νῦν λάβῃ ἡ κρατικὴ βοήθεια, ἀνάλογος τῆς οίζονομῆς καταστάσεως τῆς Ναυτικῆς βιομηχανίας. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐξητήθη ἀπὸ τὸν πλοιοστήτηας καὶ τὰς ἑταῖρις νῦν ἐποβάλλουν δύο, ώριμέστερον τύπου, δηλώσεις. "Η μία θὰ ἐμφανίζῃ τὸ σύνολον τῶν ἐποχεσίων εἰς τὸ τέλος τῶν ἑπτάντα 1933 καὶ 1934, ἡ δὲ ἄλλη θὰ παρέχῃ λεπτομερεῖαν περὶ τῶν ἀκαθαρτίστων εἰσπράξεων καὶ τῶν ἔξοδῶν τῶν κατὰ τὸ 1934, μετ' ἀντηγόρων τῶν καθαρῶν κερδῶν ἡ ζημιῶν τῶν.

Τοιαῦται δηλώσεις ἐξητήθησαν ἀπὸ 200 πλοιοστήτηας, ἐνῷ δὲ ἡ πρὸς ἀλάτησιν προθεσμία ἐλήγε τὴν 30ην (Σ) δεκατίαν, ποσοστὸν 50ον ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοιοστῶν ἡ ἑταῖριν ἀπίντησαν ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς ἐποβολῆς τῶν ἑπτάντων δηλώσεων. Δεινόντως τοῦτο πόσην σπουδαιότητα ἀπέδοκαν εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν κυβερνήσιμην ἔρευναν, ἀλλὰ καὶ πόσον θετικὴ είνει ἡ ἀπόφασις τῆς κυβερνήσεως, ἡπειρούμενη νῦν παράσχει τὴν ἀριθμὴν τῆς, βάσεις συγχρημάτων στοιχείων καὶ οὐρή μὲ ἀνεπαρφεῖς ἀπλᾶς δηλώσεις. "Οταν αἱ ἀπαντήσεις συγκεντρωθοῦν, θὰ τεθῶν ὑπὸ τὴν κοίσιν ἀνωτάτης τομελοῦς ἐπιτροπῆς, ἡπειρούμενης καὶ θὰ ἐποβάλῃ εἰς τὸ Σουηδικὸν ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου τὸ πόρισμά της.

Τουρκία

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κωνυπόλεως

Τὸν παρελθόντα λίγονταν ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς

Κωνυπόλεως περιέλαβε 766 ἀτμόπλοια καὶ μότοφοις 1.648.362 τ. νέτ, ἐκ τῶν ὥποιων 372 σκάφη 835.110 τ. προήρχοντο ἐκ Δαρδανελλίων καὶ 394 τ. νέτ 813.252 ἐκ Βοσπόρου. Ἐξ αὐτῶν 220 μόνον πλοιά προσήγγισαν εἰς Κωνυπόλεων προσφεύγοντας ἐμπορικῶν πράξεων, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 546 διῆλθον ἐπειθεν τράνσιτο. Ἡ δὲ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Αὐγούστου κατανέμεται εἰς 21 σημείας, ἐκ τῶν ὥποιων αἱ δέκα πρῶται κατὰ σειρὰν είναι αἱ ἀκόλουθοι:

'Αγγλική	134 τ. νέτ 316.035	Σοβιετική	57 τ. νέτ 123.276
'Ιταλική	101 » 283.643	'Ολλανδική	28 » 81.954
'Ελληνική	173 » 264.878	Ρομανική	30 » 56.514
Νορβηγική	49 » 168.793	Γαλλική	20 » 51.133
Τουρκική	104 » 134.698	Γερμανική	20 » 48.909

"Ἐναντὶ τοῦ Τουρκίου τῷ ἔτος ἐσμηίσαν αἴσησιν τῆς διελθουσίης χωριτικότερός τον ἡ 'Αγγλικὴ σημαία κατὰ 40 σκάφη καὶ 127.555 τ. νέτ, ἡ 'Ιταλικὴ μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν σκαφῶν, ἀλλὰ μὲ 25.937 τ. ἐπὶ πλέον, ἡ Νορβηγικὴ κατὰ 18 πλοιά καὶ 73.701 τ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 10 σκάφη καὶ 26.054 τ., ἡ 'Ολλανδικὴ κατὰ 6 πλοιά καὶ 26.058 τ. καὶ ἡ Βονιγαφούη κατὰ 3 σκάφη καὶ 1619 τ. νέτ. Μείονται ἐξ ἄλλουν ὑπεστησαν ἡ Ρομανικὴ σημαία κατὰ 8 πλοιά καὶ 9886 τ. νέτ, ἡ Γαλλικὴ κατὰ 6 πλοιά καὶ 7340 τ., ἡ Γερμανικὴ κατὰ 6 πλοιόν ἀλλὰ μὲ αἴσησιν κατὰ 7266 τ., ἡ 'Ελληνικὴ κατὰ 15 σκάφη καὶ 4735 τ. καὶ ἡ 'Ισπανικὴ κατὰ 739 τ. νέτ. Εἶνε ἐνδιαφέρον γὰρ σημειωθῆντος ὅτι ἡ 'Ελληνικὴ σημαία ἔρχεται πρώτη εἰς ἀριθμὸν διελθόντων σκαφῶν, μολονότι κατέχει τὴν τρίτην θέσιν νῦν πρὸς τὴν χωριτικότητα. Ἡ αἴσησις τῶν ἄλλων σημαῖων διεβίλεται κυρίως εἰς τὰ ἐκτελοῦντα κατὰ τὴν ἐποχήν ταύτην ἐξόφρως ὑπεροκεάνια καὶ εἰς τὰ δεξιαινέπλοια τὰ πορτώντα πετρέλαια ἐκ Κωνσταντζῆς καὶ Βατούμη.

Τὸ σχέδιον διὰ τὴν ναυτιλίαν

"Αναφορικῶς μὲ τὴν διάθεσιν ποτώσεως 10 ἔτος, τονορικῶν λιμῶν διὰ τὴν ἐντὸς πενταετίας ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Τοροκοποῦ 'Εμποριού στόλου καὶ τὴν ἀπόκτησιν νεοναυαπτηγήτον σκαφῶν πρὸς ἰδρυσιν νέων γραμμῶν ἐξ Κωνσταντινούπολεως πρὸς τὴν Τεργέστην, τὴν Γένοβαν καὶ τὴν Μασσαλίαν, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν Νέαν Υόρκην, παρατηρεῖται ἐπό τινων πέντεν, ὅτι καὶ εἰς τὸ παρελθόν παρόμοια σχέδια είχοντας καταρτισθῆνται νῦν ἐφαρμοσθῆναι. Προσέρχονται κατὰ κανόνα ταῦτα εἰς τοὺς τιθέμενους ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν βαρεῖς καὶ ἀπαραδέκτους ὄφεις. Ἀναφέρεται ἐν προειπέμένῳ, ὅτι διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ Τοροκοποῦ σχεδίου ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως προτείνεται ἡδη σκέψης παρὰ τῇ κυβερνήσει τῆς 'Αγκύρας νῦν ἀκολούθηθη ἡ τακτικὴ τῶν ἀμυναίων ἀνταλλαγῶν, ὡς ἔποιαν ἡ Βραζιλία ναυπηγήσασα σκάφη τινὰ ἐπ' ἀνταλλαγῆς παραφέδων καὶ ὡς προτίθενται νῦν πράξειν 'Ελληνες πλοιοστήται ἐπ' ἀνταλλαγῆς καπνῶν. "Ηδη, αἱ Τουρκιαὶ προσπάθειαν προνοῦνται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην στρεφόμεναι.

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

**ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ**

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΟΙΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: 1 ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Ι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

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

'Από τήν κίνησιν τής ναυτιλίας μας

'Ο νόμος περὶ ἀποτοπλοϊκῶν δρομολογίων

'Υπὸ τοῦ κ. ἐπονοργοῦ τῶν Ναυτικῶν ἑπεργάφη Ν. Δ. τροποποιοῦν τὰς § 1 καὶ 6 τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Νόμου 6059. Διὰ τὸν τροποποιοῦντα ὅριζεται, ὅτι ἐπιβατηγά ἀτμόπλοια ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 50 κόρων, ἔχουσσην τὰς οἰσαδήποτε δρομολογιακάς γραμμάς, δὲν ἀπολαμβάνουν, ἔναντι τῶν ἐπιβατηγῶν ἀτμόπλοιων ὀλικῆς χωρητικότητος μεγαλυτέρας τῶν 75 κόρων, τῆς δρομολογιακῆς προστασίας, περὶ ἣς προβλέπουν αἱ ἀνωτέρῳ παράγραφοι τοῦ ὁρίσθεντος Νόμου.

'Ως γνωστόν, ἐπιβατηγά ἀτμόπλοια μὴ ἔχουσσην τὰς ἀνελλιπῶς, ἀπαξιώντας τῆς ἑδονώδος, συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν λιμένων κατὰ τὴν χειμερινὴν περιόδον, ἀπαγορεύεται νὰ δρομολογηθῶν κατὰ τὴν θερινὴν τοιωτίνη τῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς ἡ τιμῆμα ταύτης μὲν συναναρώσιμην πρὸς πλοῖον ἔτερον ἐφοπλίστου, τὸ ὅποιον ἔχουσσεται τακτικῶς τὴν ἐν λόγῳ γραμμήν, διαφοροῦντος τοῦ τεμπών. Καθεοῦντο, δηλαδή, ἐν προσεμένον ἔνα δίκιων προνόμιον ὑπέρ τῶν ἐργαζομένων καὶ κατὰ τὸν τεμὼν ἀτμόπλοιον καὶ τὸν πρὸς αὐτὰ ἔχομένοντας δενεικονίτων καὶ πετρελαιοκινήτων ἐπιβατηγῶν σκαμῶν.

Παρετηρήθη ὅμως, ὅτι εἰς τινὰς τοπικὰς γραμμάς, ὅπου ἐντοπιστοῦ μεγάλη κίνησις ἐπιβατῶν τὸ θέρος, μηδενὶσμένη σχεδὸν τὸν τεμῶνα, μικρὰ δενινόπλοια καὶ πετρελαιοκινήτων, ἔποιποδῶς ἔχουσσην τὴν τεμερινὴν συγκοινωνίαν, ἀπέξειν τῆς δρομολογιακῆς προστασίας κατὰ τὸ θέρος σχάρη ἐπιβατηγά, μεγαλυτέρα τῶν 75 κόρων, πρὸς βλάβην τῶν τοπικῶν συμφερόντων καὶ τοῦ τονισμοῦ. Πρὸς ἀποτοπήν τοῦ ἀπόλου τούτου ἡ Δ. Ε. Ν. ἐπέφερε τὴν ἀνωτέρῳ τροπολογίαν εἰς τὸν νόμον 6059.

— Δι' ἑτέρου Ν. Διατάγματος ὅριζεται ὅτι, μετ' ἀπόφασιν τοῦ κ. ἐπονοργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ εἰς διοικητικὰς περιφέρειες, ὡς λ. χ. ὁμαδικῆς μεταφορᾶς ἔκδομένον, πανηγυριστὸν ἡ προσυνητῶν, εἴτε ἐπιτάκτον καὶ σοβαρᾶς κοινωνίης, ἔνθικης ἡ δημιουρίας ἀνάγκης, ἐπιτρέπεται εἰς ἔνα πλοῖον νὰ παρεχαλλίνῃ τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Νόμου 6059, προσεμένον νὰ διευσύλληψῃ ἡ πύνωσις τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων. 'Οριζεται ἀπόμη ὅτι ἑτέρᾳ περιττωτικῇ Νομοθετικῇ προνοίᾳ διὰ τὴν ἀριστοτέραν συγκοινωνιακὴν ἔχουσσην την εἶναι ἡ ἐν λόγῳ τυχαίων ἡ ἀνωτέρας διά. χ. θαλασσοπαραχῆς, βλάβης πλοίου ἡ μηχανής κ.π.), δεδικασθεῖμεν — κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἐπονοργοῦ — καθιστέονται ἐπιβατηγῷ πλοίοιν ἐκτελοῦντος ἀνελλιπῶς τακτικῶν δρομολογίων. Κοίνεται ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη ἀπαραίτητον, ἐφόσον θὰ συνέτρεψε καὶ συγκοινωνιακὴ ἀνάγκη, νὰ ἐπιτρέπεται εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοιον νὰ ἐπελῇ τὸ δρομολόγιον του καὶ εἰς ἑτέραν τῆς κεκανονισμένης ἵμεραν, ἔστι καὶ αὐτὸς εἰς τὸν συναναρώσιμην προσωρινὸν διπλόμα πλοηγοῦ, ταπόν της τελείας. Τὸ προσωρινὸν αὐτὸν διπλόμα θὰ ἔναι μόνον ἔτος καὶ δι' ὥρισμένον λιμένα.

— Διὰ Διατάγματος τοῦ ἐπονοργού τῶν Ναυτικῶν διοικητικῆς περιφέρειας, ὡς λ. χ. διανέντα νὰ λιμένων προσωρινὸν διπλόμα πλοηγοῦ, ταπόν της τελείας. Τὸ προσωρινὸν αὐτὸν διπλόμα θὰ ἔναι διατάγματος πολλάκις ἀνέντικτο.

— Κατὰ τὰς ἐνεργηθείσας τελευταίως ἔξετάσεις μηχανικῶν τοῦ Ἀθηναϊκοῦ Ναυτικοῦ ἐπέτυχον οἱ ἀδέλιοι: ΔΙΑ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ Α'. ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ οἱ κ.α. Παν. Βάνιος, Γεώργ. Βαλσαμάκης, Παν. Γιαννίδης, Αθαν. Καποδίσ., Ιω. Καπατοκής, Κονστ. Καθαρίδης, Φώ. Λαμπρίνος, Γεώργ. Μαρούτης, Έμμ. Μανωλέσκος, Παναγιώτης Πατασσιανός, Γεώργ. Παπαδόπουλος, Δημ. Στεφάνος καὶ Νικ. Τζανετῆς.

ΔΙΑ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ Β'. ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ οἱ κ.α. Κονστ. Αιβαλιώτης, Αν. Ανέστης, Στυλ. Βεντούρης, Ιω. Βῆζος, Σπυρ. Γιούργας, Ιω. Δήμας, Πέτρος Λεμενέγας, Ενάγγ. Ιωάννου, Μιχ. Ενθατιάδης,

Ζαννῆς Κατσουλάκος, Δημ. Κρονστόπουλος, Ιω. Κροκιδᾶς, Παν. Κυπριαδῆς, Γ. Κονσταντίνος, Γεώργ. Μαρούλης, Κονστ. Μητροζόλλιας, Μηνᾶς Μυλωνόπουλος, Δημ. Μονάρχης, Χρ. Μουράτης, Στυλ. Νίκας, Ηλ. Νικολαΐδης, Γεώργ. Οιζονούδης, Ιω. Παπαδόπουλος, Δημ. Συνιάδης, Λριστ. Συρακόπουλος καὶ Κήφυνος Σπινόρης.

Oἱ ἀπεργοὶ τοῦ φυρτηγοῦ «Αννα»

Μετεφέρθησαν εἰς Πειραιᾶ ἐν Βαλτιμόρῃ, μέσω Βρέμης, 15 ἀνδρες τοῦ πληρώματος τοῦ φυρτηγοῦ «ΑΝΝΑ», οἵτινες ἀπέργησαν, ὅταν τὸ σκάφος εὑρίσκετο εἰς Αντορίλιαν. Οἱ ἀπεργοὶ παρεδόθησαν ἐπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὰς προξενικὰς ἀρχὰς τῆς Βαλτιμόρης, ὅποιον ἀπεστάλησαν εἰς Βρέμην, συνοδευθέντες κατόπιν μέχρι Πειραιῶς ὑπὸ ὅμαδος Γερμανῶν ἀστηνομικῶν. Οὗτοι θὰ παφεμένοι, ὡς ἀνενοιώθη, εἰς δίκιον ἐπὶ τάσει, εἰνὲ δὲ οἱ ναῦται, θερμασταὶ καὶ ἀνθρακεῖς Π. Φραντζαλᾶς, Γερ. Ανδρέατος, Κ. Ματαάγκος, Θερ. Κατέχης, Ι. Μαυρογεώργιος, Γερ. Παγούλατος, Δημ. Σαβατάκης, Δημ. Γονατᾶς, Διον. Μουσούρης, Παν. Βασιλάτος, Στέφ. Βιτσούρατος, Κονστ. Τούγκας, Νικ. Μενδρινός, Διον. Μιχαλιτσίνος καὶ Χαρ. Τζάκης.

Ραδιοφωνικὴ διάλεξις περὶ τῆς ναυτιλίας μας

Τὴν 23ην π. μ. Σεπτεμβρίου ὁ ραδιοφωνικὸς σταθμὸς Μπάρι μετέδωκεν ἐνδιαφέροντας διάλεξιν τὸν μετὰ τὸσης θέρμης καὶ ἀγνοῦ ἐνθουσιασμοῦ προπαγανδῆζοντος καὶ μελετῶντος τὰ ναυτιλιακὰ ἡμῶν πράγματα ἐπὶ πλιμενάρχου κ. Γεωργ. Γεωργακοπούλου περὶ τῆς διὰ μέσου τῶν αἰώνων ἔξελλησεως τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τῆς ἀγάπης τοῦ «Ἐλλήνος πρὸς τὴν θάλασσαν, τῆς ναυτικότητός του καὶ τῆς ἐπιπλοιτιστής δράσεως τῶν ναυτιλῶν μας καὶ πέραν τῆς Μεσογείου. 'Ανεφέρετο ἀκόμη ἡ διάλεξις εἰς τὴν ἀνάπτυξην τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῆς νεοτέρεας Ἐλλάδος, ποικιλομένη μὲν ἐνδιαφερούσας στατιστικὰς τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος καὶ κατέληγε μὲ τὴν ἀνασκευὴν τῶν γνωστῶν ἀδίκων κατηγοριῶν κατὰ τῆς ναυτιλίας μας.

Ο Νόμος περὶ συνθήσεως καὶ μισθολογίοις

Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κρεβενήσεως» τὸ Νομοθ. Διάταγμα «περὶ συνθήσεως τῶν πληρωμάτων Ἐμπορικῶν ἀποτοπλοίων καὶ περὶ μισθολογίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης». Ἀντίτυπα τοῦ Διατάγματος μετὰ σχετικῶν ὀδηγιῶν ἀπεστάλησαν ἡδη ἐπὸ τῆς Διενθύνσεως τοῦ Ε. Ν. εἰς τὰς κατὰ τόπους λιμενικὰς ἀρχὰς καὶ εἰς τὰ «Ἐλληνικά προξενεῖα τῶν κυριωτέρων λιμένων τοῦ Εξιστερίου». Εἰς τοὺς λιμενάρχους καὶ προξενούς συνεστήθη ἡ αὐστηρὴ ἡμέτρηση ἡ ἀστηρούμια ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ νομοθετή.

Διὰ τὴν Δεξαμενὴν Σύρου

Τὸ ποσὸν τοῦτο θὰ ἔξειφεθῇ ὡς ἔξης: Υπὸ τοῦ ὑπονοργοῦ τῆς Συγκοινωνίας καὶ Π. Ράλλη καταρτισθὲν κατετέθη εἰς τὴν κοινοβούλευτην ἐπιτορούν ἐξουσιοδοτήσεως νομοθετικῶν διάταγμάτων περὶ κατασκευῆς ποιόνιον διπλόματον.

— Η κατασκευὴ τῆς εἰς λόγῳ δεξαμενῆς θ' ἀπατήση διατάνην 50 καὶ πλέον ἐκπατουμαρίων δραχμῶν. Τὸ ποσὸν τοῦτο θὰ ἔξειφεθῇ ὡς ἔξης: 1) Ο Δῆμος Ἐμποριόλεως θὰ διαθέσῃ 20 ἑκατομ. δραχμῶν. 2) Η λιμενικὴ Ἐπιτροπή Σύρου θὰ διαθέσῃ 10 ἑκατομμαρίων δραχμῶν καὶ 3) Ζ θανατικὴ παρὰ διαπόρων ναυτικῶν διεμητρίων δραχμῶν.

Τὸ δάνειον τοῦτο θὰ ἔξειφεται ἐπὶ τὸν πόρον οἵτινες θὰ προσεύχωνται τὴν εἰσιτήριον δραχμήν.

Η κατασκευὴ τῆς Δεξαμενῆς θὰ ἔχει τὴν ἀπατήσην της περιποτήσεως.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Μεταξὺ τῆς Γαλλικῆς Εταιρίας Φάρων καὶ τοῦ τμήματος μελετῶν τῆς Διενθύνσεως τοῦ Ε. Ν. διεξάγονται ἀπὸ τίνος διαπραγματεύσεις διὰ τὴν τελῶν τῶν φαρικῶν εἰς τὸν λιμένας τῶν νέων χωρῶν, ὅπων ὡς γνωστόν, τὰ φαρικὰ τέλη εἰνὲ διπλάσια τῶν ισχύντων εἰς τὴν Παλαιὰν Ελλάδα.

— Διὰ Διατάγματος τοῦ ἐπονοργού τῶν Ναυτικῶν διοικητικῆς περιφέρειας, ὡς λ. χ. διανέντα νὰ λιμένων προσωρινὸν διπλόμα πλοηγοῦ, ταπόν της τελείας. Τὸ προσωρινὸν αὐτὸν διπλόμα θὰ ἔναι ισχύντι διά. μόνον ἔτος καὶ δι' ὥρισμένον λιμένα.

— Τὸ Διατάγμα «περὶ ἀποστολῆς ἀνέργων ναυτεργατῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν της ναυτολόγησην» ἐτροποιήθη, δύον ἀροφῆ τὰς ζητούμενα προσόντα τοῦ τόπου της τελείας. Τὸ προσωρινὸν διπλόμα πλοηγοῦ ταπόν της τελείας εἰνὲ διαπόρων εἰς τὸν παρασχεθεῖσῶν εὐζολίδων θὰ καθίστανται εὐχερεστεῖσαν καὶ παντόντεραι αἱ ἀποστολῆς ἀνέργων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, αἵτινες, μὲ τὰ λιμενικά προσόντα προσόντην, δραχμήν.

— Κατὰ τὴν τηλεγράφημα τοῦ Ἀθηναϊκοῦ Πρωτοφείου, δι' «Ἐλλήν ναύτης Γεώργ. Κονστέλος, ἐπὸν 35, ἐπηρεστής τοῦ φυρτηγοῦ «ΝΙΚΟΛΑΣ» παρεσύθη ἐπὸ μιᾶς ἀμάξοστους, καθ' ὃν χρόνον διησχετεῖται τὰς προσωρινάς Γρηγορινέστερεν, διὰ τὸ Πλήνωνθ. 'Ο ἀτυχῆς ναυτεργάτης μετεγέρθη εἰς Νοσοκομεῖον, δύον ἐπέστη ἀροφητημασμὸν τοῦ δεισιδείου δραχμίουν καὶ τῆς δεξιᾶς κνήμης.

— Εἰς τὴν Δ.σιν τοῦ Ε. Ν. ἀπεστάλη τηλεγράφημα ἐξ Ἰνδονησίας δι' ὃν ἀνακοινώθη, δύτε οἱ παρομένων εἰς Χαϊδύρου ἀνεργοὶ διαλαμπόλος Φλαμπονιφάρης ἐτραμάτισε διὰ μαχαίρας εἰς τὸ στήθος τῶν πλοιάρχου τοῦ φυρτηγοῦ «ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΤΟΜΙΚΟΥ» κ. Μάρ. Μανολέσσον. 'Ο δράστης συλληγθεῖς ἀπὸ τὴν ἀστηνομίαν παρεπέμψθη ἐνόπιον τῶν τοπικῶν διαστημάτων.

— Πληροφορούμενα, δύτε οἱ κ. Η. Ρ. Ήνττ, παρατηθεῖς ἐν τῆς Αιγαίου θαλασσίας τῶν κ. κ. G. D. Mc Earen & Co, προσελήφθη εἰς τὸν Ἀονδί-

νης έφοπλιστικού Οίζου τῶν κ.α. Κ. Μιχάλου και Σία.

Παρεδόθησαν εἰς τὴν Σαβόνναν τὰ πωληθέντα πρὸς διάλυσιν φορτιγά «ΚΥΡΑ—ΠΑΝΑΓΙΑ» και «ΑΝΝΑ ΒΑΣΙΛΑΚΗ». Τὸ φορτηγὸν «ΤΡΙΑΙΝΑ» νανλοχοῦν καὶ αὐτὸς εἰς τὴν Σαβόνναν ἐπανεπολῆθη εἰς Ἰταλοὺς διαλυτάς ἀντὶ 7500 λιρῶν, διὰ δὲ τὴν παράδοσιν του ἀναμένεται ἡ λήψης ὑπὸ τῶν διαλυτῶν ἀδείας ἔξαγωγῆς συναλλάγματος διὰ τὴν πληρωμῆν.

— Ἀνηγγέλθη ἔξι ἄλλον ἡ πώλησις εἰς Ἰταλοὺς διαλυτάς, μὲ παράδοσιν εἰς Μομφάλικόν τοῦ φορτηγοῦ τοῦ κ. Σ. Κατωπόδην «ΦΙΛΟΜΗΛΑ» (πρόητης «Μαρίας») 3175 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1898. Κατὰ συμπληρωματικάς ὅμως πληροφορίας μας, οὐ συμφωνία τῆς πολήσεως ἡχνωθῆ θραύστερον, διότι οἱ ἀγοράσαντες τὸ σκάφος Ἰταλοὶ διαλυταὶ δὲν ἐπέτυχον νὰ λάβουν ἀδείας ἔξαγωγῆς συναλλάγματος.

— Ὑπὸ τοῦ Πλημμελειοδικείου Πειραιῶς κατεδικάσθησαν ἐπὶ στάσεις ἐπὶ πλῷ, ἀλλ᾽ ἔτυχον ἀνάποτοῖς ἐκτελέσεσι τῆς ποινῆς των, οἱ νανταὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΓΕΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» Π. Λάμπτου εἰς φύλακοις ἑνὸς ἔτους καὶ Γ. Δούρας εἰς φύλακοις τεσσάρων μηνῶν. Ἐτεροὶ συγκατηγορούμενοι ἀνδρες τοῦ ίδιου πληρώματος ἡθωθῆσαν.

— Ἐξετέλεσαν τελευταῖς ἐποκενάς ἡ δεξαμενισμὸς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά μας «Οօρος Πέρων» εἰς Τάιν, «Νέα Τόζη» εἰς Μπέικαστ, «Δημ. Ν. Βογιατζῆδης» εἰς Μπάρι καὶ «Μαίρη Η» εἰς Νιούπορτ.

— Τὸ ἀγόρασθὲν ἀντὶ 6.000 λιρῶν παρὰ τοῦ κ. Ν. Λιβανοῦ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Islington» 1517 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, παραληφθὲν εἰς Νιούπορτ ὑφωσεν Ἐλληνικὴν σημιάν καὶ μετονόμασθη «ΜΑΙΡΗ Η».

— Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ τῆς δῆς Δεκεμβρίου 1929 καὶ εἰνιοτόμενον ἐν προσαράξει ἐπὶ ἀμμώδους παραλίας εἰς Μπέικος, Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «ΑΛΒΑΝΙΑ» 1373 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1874, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς πρὸς διάλυσιν. Τὸ σκάφος τοῦτο ὃν ρυμουλκήθη ἀρχικῶς εἰς Δαρδανέλλια πρὸς φόρτωσιν παλαιωσιδήρων καὶ ἀπολούθως ὃν πλεύσῃ εἰς Γένοβαν πρὸς παράδοσιν, ρυμουλκούμενον ὑπὸ τοῦ μικροῦ ἀπιοπλοῦ «Μαργαρίτα Βαγιάννη».

— Τὸ ἀγόρασθὲν ἀντὶ 4400 λιρῶν Λεττονικὸν φορτηγὸν παρὰ τῶν κ.α. Ίων. Βροντίσση καὶ Δημ. Γούναρη, εἶναι τὸ ἀπ. «Everene» 2083 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1904.

— Τὸ φορτηγὸν «ΜΑΡΙΑ» τοῦ κ. Κ. Ε. Λαμποῦ, τ. γκρός 3090 καὶ ναυπηγήσεως 1901, κατευθυνόμενον ἡδη ἐπὶ Γδύνιας μὲ γανανθρακοφορτίον εἰς Μπάρι, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς πρὸς διάλυσιν.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν

«CLONLEE» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη ἀντὶ τηῆς 2.600 λιρῶν παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Χάλαρη. Εἶναι μικρὸν φορτηγὸν σκάφος 1012 τ. γκρός, 396 τ. νέτ καὶ 1500 τ. φορτίον, κατευκένθησθη τὸ 1899 (Ιανονάριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ailsa S. B. Co, Ltd», τοῦ Τρούμου, ἔχει δὲ σερβές Νο 3 τοῦ 1932, κλάσιν Λόνδον 100A1 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 15,6' ποδῶν. Ἐρμα ὕδατος χρησιμοποιεῖ 395 τόνους, φέρει δὲ ἐν κατάστρωμα (well - deck) μὲ πρόστεγον μήκους 26 ποδῶν, μεσόστεγον καὶ γέφυραν 105 π. καὶ ἐπίστεγον 23 ποδῶν. Αἱ μικραὶ τοῦ δυνάμεως 96 ἵπποι (R.H.P.), εἶναι τριπλινδροί, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 17' 5,8,

27' ½ καὶ 44' καὶ μὲ διαδοχοῦν ἐμβόλου 33 ἵπτον. Φέρει ἔνα λέβητα πιέσεως 160 λιτῶν καὶ ἔνα βοηθητικόν, κατασκευής τοῦ 1919 καὶ πιέσεως 100 λιτῶν κατὰ τετραγονικὴν ἴντσαν.

«ISLINGTON» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ν. Λιβανοῦ θὰ παραληφθῇ ἐν Ἀγγλίᾳ. Εἶναι σκάφος 1517 τ. γκρός, 833 τ. νέτ καὶ 2470 τ. φορτίον ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1 καὶ κατευκένθησθη τὸ 1920 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ouse S. B. Co, Ltd», τοῦ Γκούϊ. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 107.000 κ. π., διὰ διμάτων 100.000 κ. π. καὶ διὰ μικρών 5.445 κ. π., ἔχει ἔμφορτον βύθισμα 18,7' ποδῶν καὶ χρησιμοποιεῖ ἔσμα ὕδατος 439 τόνους.

Φέρει ἔνα κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 240,2' ποδῶν, πλάτους 36,1 καὶ πλευρικοῦ ὑψοῦ 19,1, μὲ πρόστεγον 23 καὶ μεσόστεγον 52 ποδῶν. Αἱ μικραὶ τοῦ, δυνάμεως 172 δύναμιστικῶν πλπων, εἶναι τριπλινδροί, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 18', 30', 50' καὶ διαδοχοῦν ἐμβόλου 33' ἵπτον. Λέβητας φέρει δύο, πιέσεως 180 λιτῶν κατὰ τετραγονικὴν ἴντσαν.

‘Αγοραπωλησίαι πλοίων

Ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, μολονότι δὲν ἐφαγματοποίησεν εὐνότερας ἐξτάσεως ἀγοραπωλησίας, ὥστε κατὰ τὰ δύο προηγούμενα 15θήμερα, συνεκέντωσεν ἐν τούτοις ἀξιόλογον ἐνδιαφέρον, λόγῳ τῆς αἰσθητότερον ἐκδηλωθείσης ἀνατιμητικῆς πορείας εἰς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων. Αναφέρεται, ὡς παράδειγμα, ἡ πώλησις εἰς Αὐστραλούς ἀντὶ 18.000 λιρῶν τοῦ φορτηγοῦ «Tower Abbeys», ὅπερ εἶχεν ἡγοράσθη, ἐπὸ τὸ δύναμα «Bata» τῶν Νοέμβρων τοῦ 1933 παρὰ τοῦ Οἴκου τῶν κ.α. Ρεθύμνη — Κονδυλούντη διὰ πελάτας τοῦ ἀντὶ τιμῆς 7450 λιρῶν, ἀνευ σερβέν. Ηρόσεται περὶ φορτηγοῦ «στάνταρ» B., 5.328 τ. γκρός, 7811 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1934 καὶ μὲ ἔμφορτον βύθισμα 24' 9½ ποδῶν. Ἐπίσης τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Caitlinness», ὅπερ εἶχε πωληθῆ τὸ 1931, ἀφοῦ διῆλθε σερβέν Νο 1, ἀντὶ τηῆς 10.500 λιρῶν, ἐπωλήθη ἡδη ἀντὶ 19.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι 5286 τ. γκρός, 8250 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918. Ἡ ναυπηγήσεις τοῦ ἐξόστιος 167.500 λιρῶν, ἐπωλήθη δὲ τὸ 1920 ἀντὶ 280.000 λιρῶν, τὸ 1921 εἰς Αὐστραλούς ἀντὶ 60.500 λιρῶν καὶ τὸ 1929 εἰς Ἀγγλίαν μὲ παράδοσιν ἐν Αὐστραλίᾳ ἀντὶ τιμῆς 36.000 λιρῶν.

Οἱ Ἰταλοὶ μετὰ τὴν τελευταίαν τῶν ἐξδημητρίου δι' ἀδύος ἀγοραὶ σταθῶν, περιέστειλαν ἡδη τὴν ζήτησιν εἰς τὸ ἔλλαστον, ἐλλείψει—προφανῶς συναλλάγματος. Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Σ)βρίου δύο μόνον σοάματα ἡγόρασαν, τὸ ἀργοῦν ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1933 εἰς τὴν Δονυάρεκην Γελλικὸν μικρὸν σκάφος «Boussole» 5123 τ. γκρός, 6760 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 24,4 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1921 καὶ διαθέτον θέσεις δι' 62 ἱππάτας καὶ τὸ μικρὸν Πορτογαλίδον δεξιωνόπλοιον «Oued Mellah» 400 τ. φορτίον, τοῦ 1924, ἀντὶ 3700 λιρῶν. Τούτοις ἐπολιταῖ ἡγόρασαν ἀντὶ 4100 λιρῶν καὶ παρέλαβον εἰς τὸ Καλαί τὸ Γαλλικὸν φορτηγὸν «Méditerranée Abel Ferry» 2015 τ. γκρός, 3171 τ. φορτίον μὲ ἔμφορτον βύθισμα 20,3' ποδῶν, ναυπηγήσεως 1921 καὶ μὲ ἀναλεβήσιον τοῦ 1925. Σέρβοι ἐπίσης ἡγόρασαν, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς, τὸ Ἀγγλικὰ ναυαγοσωστικά «Indus» 206 τ. γκρός (τοῦ 1917) καὶ «Ivan» 663 τ. γκρός (τοῦ 1919). Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθησαν μικρά τινα φορτηγά πλοῖα, ὡς εἰς τὴν οἰκείαν στήλην ἀναγραφο-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΡΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ι.Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

Ε Τ Α Ι Ρ Ι Α

νευ. Ή ζήτησες σκαφών παρ' Ἐλλήνων συνεχίζεται, ώς δέ πληροφοριώμεθα "Ἐλλήν ἐπολιστής ἔδωσε προσφοράν διὰ τὴν ἀγοράν ὅμοι πέντε φορτηγών.

"Ἄλλα ἀγοραπωλησία ἤσαν καὶ αἱ ἀπόλουθοι:

«BENVANNOCH» Ἀγγλικόν, 4877 τ. γκρός, 9020 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1931, ἡγοράσθη ἐπὸ Κενέζον μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Σαγκάνη, ὅπου εὑρίσκεται, ἀντὶ 9875 λιρῶν. Τὸ σπάσος τοῦτο εἶχε πολὺθη τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1931 ἀντὶ 7600 λιρῶν.

«DAGMAR» Αεττονικόν, 2139 τ. γκρός, 3534 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1900, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1935, εἶδισκόν διὰ μεταφοράν Συλλείας, δυνάμενον νὰ παραλαβῇ 1150 στάνταρτς, ἐπωλήθη εἰς Δανούς ἀντὶ 5250 λιρῶν.

«BELKAS» Αίγαντιανόν, 2727 τ. γκρός, 2360 τ. φορτίον, μὲ θέσης καὶ δι' ἔπιβάτας, ναυπηγήθην δὲ τὸ 1907, ἐπωλήθη ἐπὸ τῆς «Κεβιδὲ» εἰς τὴν «Société Orientale de Navigation», τῆς Βηρυττοῦ καὶ μετονόμασθη «Damas».

«DAGALI» Νορβηγικόν, 1902 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίον, μὲ ἔργοντον βάθισμα 17.11 ἡμιδόν καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβέν τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

«ATTENDANT» Ἀγγλικόν τάνκερ, 2178 τ. γκρός, 4100 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1910, ὅπερ εἶχε πρὸ μηνὸς πολὺθη ἀντὶ 2500 λιρῶν πρὸς διάλινον, ἐπανεπολύθη ἡδὴ πρὸς περιστέρῳ ἐξμετάλλευσιν ἀντὶ 3750 λιρῶν.

«VERGER DE PILAR» Ισπανικόν, 1001 τ. γκρός, 2000 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1889, ἐπωλήθη πρὸς ἐξμετάλλευσιν ἀντὶ 80.000 πεστῶν.

«AYRESOME» Ἀγγλικόν, 859 τ. γκρός, 930 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβέν Νο1 τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἀντὶ 3.000 λιρῶν.

«DOMINICA» Ἀγγλικὸν μικτὸν σκάφος, 4858 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1913 καὶ μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλον ἀντὶ 20.000 λιρῶν. Πρὸ μηνῶν, ὡς γνωστόν, τὸ σκάφος τοῦτο εἶχεν ἀγοράσθη ἐπὸ τῆς ἑταρίας τῶν Τούρκων ἐποπλιστῶν, ἄλλ' ἡγατελεῖσθη μετὰ τὴν ἐπιθεωρήσιν τοῦ.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ ἐπιφύλαξις, ἥδη τῆς ἀνεβαότητος τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καταστάσεως, ἡτο τὸ χαρακτηριστικότερον γνώσιμα τῆς ἀγορᾶς τοῦ πλαισιούν κατὰ τὸ 6' 15θμερον τοῦ Σεπτεμβρίου. Φορτία πλαισιοῦ ἕλικον ἐλάστια διετέμησαν ἐξ Ἡν. Πολιτειῶν, δι' Ἀγγλίαν, συρίος, ἐνθὲ αἱ δι' Ἰταλίαν καὶ Ἰαπωνίαν φορτώσεις κατέπλαναν ἐντελῶς σχεδόν. Ἔπισης ἡ μὲν τῶν πλοιοτήτων προσφορὰ πλαισιοῦν πλοίων ἡτο περιωρισμένη καὶ μόλις ἐκάλυπτε κατ' ἀγοράς τὴν μερίδαν καὶ αποφασισθείσην ἔχητον τῶν κατά κόρας διαλύτων. Ἐξαίρεσιν ἀπετέλεσαν οἱ Ἰταλοὶ διαλύται, οἱ διοικοὶ διετήρουσαν ἀμειοτον τὴν ζητητούσαν πρὸς εἰρίσαιν κλίμακα, κοριτσίς ὅμως καὶ νὰ δινηθῶν νὰ παραλάβουν ἀπαντὰ τὰ παρ' αὐτῶν συμφωνηθέντα σκάφη. Ἀναφέρεται, ὅτι ἀρκετῶν πλοίων ἡγοράσθη ἡ πώλησις, διότι οἱ ἐνδιαφερόμενοι Ἰταλοὶ διαλύται δὲν ἐπέτυχον νὰ λάβουν ἀδειαν ἐξαγωγῆς συναλλάγματος. Μεταξὺ τῶν οὕτω ἐγκατατείνουσαν σκαφῶν κατατέλεστα καὶ τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Φιλομήλω», καθὼς ἐπίσης καὶ μερικὰ Ἀγγλικὰ μεγαλύτερον τῶν ὀπίοιν είνε τὸ «Carnarvonshire» 9385 τ. γκρός (τοῦ 1914). Τὸ Ἀγγλικόν τοῦτο λάνερο εἶχεν ἀγοράσθη πρὸ μηνὸς παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 17.500 λιρῶν, ἡδὴ δὲ ἀνηγγέλθη, διότι ἐξετέθη ἐπ νέον πρὸς πώλησιν. Ἀγγλοι διαλύται προσέφερον δι' αὐτὸ τὴν καμηλὸν τιμὴν τῶν σελ. 22)6, μὲ παραλαβὴν, ὡς ἐστὶ καὶ εἰρίσαιτε εἰς Χοῦλ. Ἡ κυριωτέρα πώλησις πρὸς διάλυσιν ἡτο ἡ τοῦ ἐπερχομένου «Ολυμπίες», τῆς «Κιούνα» — Οὐάτ Σάδο» 46.439 τ. γκρός (τοῦ 1911), τὸ ὀποῖον ἡγοράσθη ἀπὸ Ἀγγλοὺς διαλύταις ἀντὶ τιμῆς γύρῳ τῶν 100.000 λιρῶν. Αἱ συνολικαὶ πωλήσεις τοῦ 15θμερον περιέλαβον 25 πλοία, ἀνήκοντα εἰς τὰς ἀπόλουθοις ὀκτὼ ομιλίαις: Ἀγγλικὰ 7 τ. γκρ. 64.188 Γερμανικὰ 2 τ. γκρ. 7.570 Αμερικανικά 5 » 26.275 Γαλλικά 3 » 5.732 Δανικά 1 » 9.993 Ἰαπωνικά 2 » 2.778 Ἐλληνικά 3 » 7.638 Ν. Ζηλανδίων 2 » 1.787

Σύνολον πωλήσεων πρὸς διάλυσιν ἀπὸ: 25 » 125.961
Τὰ σκάφη ταῦτα ἡγοράσθησαν ἀπὸ διάλυτας ἐπτὰ κοριτσίς, ὡς ἔξις: ΔΙΑΛΥΤΑΙ ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ. ΔΙΑΛΥΤΑΙ ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.
Ἀγγλοὶ 6 55.780 Ἰαπωνὶ 2 2.778
Ἴταλοὶ 10 53.999 Ν. Ζηλανδοὶ 2 1.787
Γερμανοὶ 2 7.570 Γάλλοι 2 615

Ἀμερικανοὶ 1 3.432 Σύνολον : 25 125.961
ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ «Αμβοΐς» 8408 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 11.600 λιρῶν. Ἔπισης ἡγόρασαν, ἀντὶ μὴ

γνωσθείσης τιμῆς, τὸ Γαλλικὸν «Astrolabe» 5117 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὡς ἐστὶ καὶ εἰρίσκεται μὲ ζημίας ἐπ τοκατίας, τὸ Δανικὸν λάνερο «United States» 9993 τ. γκρός (τοῦ 1903) παραληφθὲν ἡδὴ εἰς Κοπεγχάγην καὶ ψυμονίκούμενον εἰς Ἰταλίαν ἀπὸ τὸ Ὀλλανδικὸν ναυαγοσωστικὸν «Zwarte Zee», τὰ Ἀγγλικά «ΜΑΡΙΑ» 3090 τ. γκρός (τοῦ 1901) ὡς τὴν ἀφεσην τῆς πληρωμῆς, «Διλβανία» 1373 τ. γκρός (τοῦ 1878), ὅπερ θὰ ψυμονίκηθῇ εἰς Γένοβαν ἀπὸ τὸ ἀπὸ «Μαργαρώ» Βαγανῆς καὶ «Φιλομήλω» 3175 τ. γκρός (τοῦ 1889), παραδοτέον εἰς Μοριάλακόν. Τοῦ τελευταίου τοῦτον ὅμως, ἡγοράσθη, ὡς ἐγγύωσθη, ἡ πώλησις. Ἡγοράσθησαν τέλος παρ' Ἰταλῶν διαλύτων καὶ τὰ Ἀμερικανικά ἀπὸ «San Diego» 4995 τ. γκρός (τοῦ 1919), «San Domingo» 4760 τ. γκρός (τοῦ 1919), «San Julian» 6872 τ. γκρός (τοῦ 1911) καὶ «San Pedro» 6216 τ. γκρός (τοῦ 1911).

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ ἐπερχομένον «Οlympic» 46.439 τ. γκρός (τοῦ 1911) γύρῳ τῶν 100.000 καὶ τὰ Ἀγγλικά ἀπὸ «Snowden» 1021 τόννων γκρός (τοῦ 1902) ἀντὶ 2000 λιρῶν, «Welshman» 361 τ. γκρός (τοῦ 1893) ἀντὶ 600 λιρῶν, «Nottingham» 1051 τ. γκρός (τοῦ 1801) ἀντὶ 2600 λιρῶν, «Duke of Alberon» 2217 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 5.000 λιρῶν καὶ «Charlbury» 4691 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 7500 λιρῶν. Τὸ τελευταίον τοῦτο περιτελήθη εἰς τὸ σχέδιον «διαλύσεως—ναυπηγήσεων».

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ Γερμανικά ἀπὸ «Ostsee» 851 τ. γκρός (τοῦ 1881) καὶ «Dessau» 6719 τ. γκρός (τοῦ 1914). Τὸ δευτερον τοῦτο σκάφος εἶχε πολὺθη τὸν Ιούνιον τοῦ 1921 ἀντὶ 62.000 λιρῶν καὶ τὸν Οκτωβρίου τοῦ 1924 ἀντὶ 70.000 λιρῶν. ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 19.500 δολαρίων τὸ Ἀμερικανικό ἀπὸ «Denalis» 3432 τ. γκρός (τοῦ 1920).

ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ισπανικὸν ἀπὸ «Mercedes de Alegre» 990 τ. γκρός (τοῦ 1878) ἀντὶ 45.000 πεστῶν, NEΟΖΗΝΑΝΔΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὰ μικρὰ ἀποτοποῖα «Ngai» 1203 τ. γκρός (τοῦ 1898) καὶ «Regulus» 584 τ. γκρός (τοῦ 1907) ἀντὶ δύλικης τοῦς 2000 λιρῶν καὶ Γάλλοι διαλύται τὰ μικρὰ Γαλλικά ἀποτόποια «Ville de Caen» 391 τ. γκρός (τοῦ 1902) καὶ «Ville de Chalon» 224 τ. γκρός (τοῦ 1892) ἀντὶ 500 λιρῶν ἔσαστον.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. | ΑΘΗΝΑΙ ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
| 20-151 & 20-152 40-748 & 41-614 8-57

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Ταπτικαὶ κατ'εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— — —

“ΕΛΛΑΣ,”
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693
ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

7/8 BURY COURT LONDON E.C. 3

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΦΟΡΟΝΕΝΤΥ
ΣΙΕΥΟΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

Έμπορικόν Ναυτικόν καὶ Έμπορική Ναυτιλία

Έλάβομεν καὶ δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῖχος τῆς 1ης Σεπτεμβρίου καὶ ὑπογάτο τῆς ἐπιστολῆς μου τῆς σχετικῆς μὲν τὸν Ἐσωτερικὸν Ὀργανισμὸν τῶν πλοίων, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μὲν φέροντας ὡς «κωνιτομόσαντας» ἐν τῇ διαφρίσει τῶν ὄρων τοῦ «Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν» καὶ τοῦ «Ἐμπορικὴ Ναυτιλία». Ἐπαναλαμβάνω, ὅτι ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ οημαῖναι συγχειροτημένον σώμα ναυτικῶν ποσποικοῦ, ἐμπορικῶν πλοίων, ὡς τημάτων τοῦ Κράτους καὶ πᾶσαν αἱ συναφεῖς διατάξεις — ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν διοίκησιν τοῦ Κράτους, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ἐμπορικῶν πλοίων, ὡς ἴδιωτικὰ τημάτων, πλοιοκτήτων ὡς κύριοι τούτων, πλοιάρχων — προεστῶτες τῆς πλοιοκτησίας, ἀξιωματικοῖς καὶ πληρώματα, ἑπτάληλοι ἢ ἔργατα τῆς καὶ πάσων αἱ συναφεῖς διατάξεις — ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν διάθεσιν τῶν πλοιοκτητῶν, ἐφόσον δὲν προσορθούν εἰς διατάξεις πλευρομένων ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ δὲ ΝΑΥΤΙΛΙΑ είναι τὸ ἄθροισμα τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῆς Ναυτικῆς Ἐπιχειρήσεως.

Τὸν συγχωνατα τῶν ὄρων παρατέμπω εἰς τὴν Encyclopaedia Britannica (Ίδε ὄρος: Merchant Navy, Shipping Industry καὶ Merchant Shipping).

Ως πρὸς τὸ δικαίωμα τῆς Διοικήσεως πρὸς ἔχδοσιν Ἐσωτερικοῦ Ὀργανισμοῦ πλοίων ἄνεν δχλαγωγίας, παραπέμπω εἰς τὸ ἄρθρον 79 τοῦ καδικοποιημένου Νόμου 4146, ἐνγλώττως ὁμιλοῦντος καὶ ἐπιτάσσοντος τοῦτο.

Μετὰ πάσης τημῆς
Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ Πλοιάρχος

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Αἱ ἴδιότητες πλοιάρχου καὶ πλοιοκτήτου

Οἱ πράκτωρ ἐνὸς ἥπο πλοιάρχους πλοίου, ὁ πλοιάρχος τοῦ ὄρον ἡτού συγχρόνων καὶ πλοιοκτήτης, ἔζητησε δι' αἵτησεώς του, ὅπως ἀναγγελθοῦν ἀπαίτησεις του, ἔναντι τῶν παρ' αὐτὸν γενομένων προκαταβολῶν εἰς κρέων τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τῆς ἀναγραφῆς τῶν ἐν λόγῳ ἀπαίτησεων εἰς τὸν πίνακα τῆς διανομῆς ἡγείρεν ἔτερος δανειστῆς ἔνστασιν, τὴν ὄποιαν καὶ ἀπεδέχθη τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Ὀλεμβούργου, κηρύξαν δάσμουν τὴν ἔνστασιν καὶ ἀπορρίφαν τὴν ἐπὶ τῆς προτοδίκου ἀποφάσεως ἔφεσιν τοῦ πράκτωρος.

Αἱ προκαταβολαὶ τοῦ πράκτωρος ἀφεώνων τὴν πληρωμὴν συνδρομῶν πρὸς τὸ Ἐπαγγελματὸν Ναυτικὸν Σωματεῖον διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοίου καὶ εἰς μεστικὰ δικαιώματα διὰ γενομένας παρ' αὐτὸν προμηθείας. Ἰσχνοῖσθ ὁ πράκτωρ, ὅτι διὰ τῶν ἀνωτέρων προκαταβολῶν τοῦ εἰχει ἀποκτήσει δικαιώματα δανειστοῦ τοῦ πλοίου, τὸ δὲ ἐπιχείρημα τοῦ ἀντεχοντοσέν ὁ ἔτερος δανειστής. Τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Ὀλεμβούργου ὑπεροχεώθη τοιουτόπλοιος νὰ ἔξετάσῃ, ἐάν ἡ ἥπο τὴν ἄνω μορφὴν γρογγηθείσαν ἥπο τοῦ πράκτωρος πιστωσίς ἔγένετο πρὸς τὸν πλοιάρχον — πλοιοκτήτην ἥπο τὴν ἴδιότηταν αὐτὸν ὡς ἴδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἢ ὡς πλοιάρχου, διότι μόνον εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἔγεννάτο δικαιώματα δανειστοῦ τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν ἔρεναν αὐτὴν ὁμοίη τὸ Δικαστήριον ἐκ τοῦ οκοποῦ, εἰς τὸν ὄποιον ἀπέβλεπεν ὁ Νομοθέτης διὰ τοῦ ἄρθρου 754, §6, τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ κώδικος, ὅπως δηλαδή προστατεύσῃ τὸν χορηγοῦντα μίαν πίστωσιν καὶ ἀγνοοῦντα τὴν προσωπικὴν ἴδιότητα τοῦ πλοιοκτήτου τὴν στιγμὴν καθ' ἣν συνάπτει σύμβασιν δανείου μετὰ τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τὴν ἥπο τοῦ Ἐφετείου δοθείσαν ἔριμηνεαν, ὁ ἀνωτέρω σοπός δὲν ὑψίσταται, ὅταν μεταξὺ τοῦ πιστωτοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου, διότι ἐν ταῦτῃ εἴνει καὶ πλοιοκτήτης, ὑψίσταται συναλλαγὴ, διότι ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη εἴνει γνωστὴ εἰς τὸν χορηγοῦντα τὴν πίστωσιν καὶ ἡ ἔτερη ἴδιότητος τοῦ πλοιάρχου καὶ ὅτι συνεπῶς, λόγῳ τῆς προσωπικῆς του ταύτης ἴδιότητος τῷ ἔχοργηθή ἡ πίστωσις.

Εἰς τὴν προκειμένην ἡ δικαιωματικὰ συνήργητη ἐπὸ τοῦ πλοιάρχου, οὐχὶ ἐν τῇ πλοιαρχικῇ του ἴδιότητι, καίτοι αὕτη περιωρίσθη ἐν τῷ πλαστῷ τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ πλοιάρχου. Τὴν ὑπαρξίαν στενῶν

ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΕΝ ΓΕΝΕΙ

ΤΟ "STEGAN,,

ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΣ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ

**ΤΟ ΑΝΩΤΕΡΟΝ ΣΤΕΓΑΝΩΤΙΚΟΝ ΔΙΑ ΣΥΝΑΡΜΟΓΑΣ
ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ**

**ΕΜΠΟΔΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟΛΥΤΩΣ Η ΔΙΑΦΥΓΗ ΚΑΙ
ΔΙΑΡΡΟΗ οίουδήποτε ρευστοῦ ὑγροῦ, ἢ ἀερίου.**

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

N. I. ΜΕΤΑΞΑΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 2.- ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ογέσσων συναλλαγῆς μεταξὺ πράκτωρος καὶ πλοιάρχου-πλοιοκτήτου διεπιστώσε τὸ δικαστήριον ἀπὸ τὴν μεταξὺ ὑπαρξίαν τρεχομένου λογαριασμοῦ, διακανονιζομένου κατὰ κανονικάς χρονικάς περιόδους. Παρὰ τὸν διαπιστώσαν ταύτην ὁ μεσίτης ισχυρίσθη, ὅτι καὶ εἰς ἀμάς συναλλαγματικάς σχέσεις τηρεῖται πάντοτε λογαριασμὸς καὶ ὅτι ἐξ ἀλλού ὁ πλοιάρχος κατὰ τὰ τελεταῖα ἔτη μεμονωμένως καὶ σποραδικῶς ἀπετείνετο πρὸς ἀτὸν δι' ἐργασίαν, χρηματοποίησε εἰς πολλὰς περιστάσεις ἐπεφορνήσας πράκτωρος.

Καὶ ὁ ισχυρισμὸς ὃμως οὗτος δὲν μετέβαλε τὰς ἀντιλήψεις τοῦ δικαστηρίου. 'Ο πλοιάρχος ὑφειλεν εἰς τὸν πράκτωρά τοῦ 6.500 φράγκα, τὸ δὲ γεγονός τοῦτο ἡμιπενθή παρὰ τὸν δικαστηρίου ὃς διαπιστώντων τὴν ὑπαρξίαν πολλῶν συναλλαγῶν μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πράκτωρος. Τὸ γεγονός ἐπίσης, ὅτι πρωσαπάλεια τοῦ 'Αμβούργου καὶ ἄλλη τις ἑταῖραί ἀπετάθησαν διὰ τὰς ἀξιώσεις τῶν εἰς τὸν πράκτωρα, ἀπετέλεσαν διὰ τὸ Δικαστήριον ἀπόδεξιν, ὅτι ὁ πράκτωρ ἐνίσχυε ὡς χορηγητής πιστώσεων εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ ὅτι τοιούτος ἦτο γνωστός εἰς τὴν ἀγοράν. Ή ἀπαίτησης ὅθεν τοῦ πράκτωρος, τὴν ὅποιαν οὔτοις ἐπεδιοίσε να στηρίξῃ εἰς τὸ ἄρθρον 754 τοῦ Γερμανικοῦ 'Ἐμπορικοῦ Κώδικος πλοιοκτήμην μὲν αιτιολογίουν, τὰς στενάς συναλλαγματικάς σχέσεις πράκτωρος καὶ πλοιάρχου - πλοιοκτήτου, διότι ἐπίδιος οὐδεὶς πράκτωρος εἶναι πλοιοκτήτης πλοιάρχου πολλῶν πλοιοκτήτων πλοιοκτήτης πλοιάρχου πολλῶν πλοιοκτήτων.

Κατὰ τὴν ἴδιαν ταύτην δίκιην ἔχοιμη καὶ τὸ ζήτημα, ἐάν ὁ ναυλωμέστης, διότι συνήργητε μετὰ τοῦ πλοιοκτήτου - πλοιάρχου ναυλοσύμμαρτον, εἰς ὃ ἀνεγράφετο ὡς προμήθειά του, ἀποτῆτης ἢ ὅτι δικαιώματα δανειστοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ 'Ἐφετεῖον ἀπεφάνηται ἀρνητικῶς, διότι τὸ ναυλοσύμμαρτον — εἰς τὴν περίπτωσιν ἐνὸς πλοιάρχου-πλοιοκτήτου — συνάπτεται ὑπὲρ αὐτὸν, οὐχὶ ὡς πλοιάρχου, ἀλλ' ἐπὸ τὴν ἴδιότητα τοῦ πλοιοκτήτου. 'Ο πλοιοκτήτης κανονικός είναι ὁ ἀρμόδιος νὰ ἔχῃ λόγον ἐπὶ ζητημάτων ναύλων καὶ οὐχὶ ὁ πλοιάρχος. Εἰς τὸν ισχυρισμὸν ἐξ ἄλλου, ὅτι εἰς μικρὰ πλοία ὁ πλοιοκτήτης είναι καὶ πλοιάρχος καὶ ὅτι αὐτὸς ἐπογχάφει δύλα τὰς ἔγγραφα, τὸ 'Ἐφετεῖον ἀπεφάνηται ὡς ἔξεις: «Οταν ὁ πλοιοκτήτης πλοιάρχος συνάπτει ναυλοσύμμαρτον, δὲν δύναται νὰ προκύψῃ ζήτημα ὑπὸ ποιῶν ἴδιότητα ἐνίσχυση. Τὸ ζήτημα τοῦτο δύναται μόνον ὑπὸ τελέσθη ἀντικείμενον ἐρευνῆς, ὅταν ὁ πλοιοκτήτης καὶ πλοιάρχος είναι δύο διάφορα πρόσωπα. Επειδὴ δὲ τὴν σύμβασιν ναυλωσεως συνάπτει κανονικῶς ὁ πλοιοκτήτης, ἔτεστα διὰ, ὅταν ὁ πλοιάρχος, διότις συγχρόνως είναι καὶ πλοιοκτήτης συνάψῃ ναυλοσύμμαρτον, πράττεται τοῦτο ὑπὲρ τὴν πλοιοκτησίαν τοῦ ἴδιότητα. Επτὸς τούτου ὁ πλοιάρχος δὲν δικαιοῦται νὰ ἐνεργήσῃ ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτου, εἰών μόνον εἰς ἔξωστην περιπτώσεις καὶ ἐπὸ τὴν προπόθεσιν, ὅτι τὸ σκάφος δὲν ἐνέργεται εἰς τὸν λιμένα, ἔνθα ἐδρεύει τὸ πλοιοκτήτης αὐτὸς. Λίγαιον δὲ τέλος ἐξ ἔδημου, συμφόνως πρὸς τὸ δύλον τὸ πλοιάρχος δικαιοῦται καὶ ἐν τῷ λιμένι τῆς ἔδρας τοῦ πλοιοκτήτου νὰ συνάψῃ ναυλοσύμμαρτον διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοιοκτήτου, δὲν ἔχειται».

BEPRO A. VIANELLI & C°

SHIPPING & COMMERCIAL AGENCY

ESTABLISHED 1870

VOLO

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΒΟΛΩΙ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ:

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

**ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ: ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΚΑΒΑΛΛΑΝ, ΣΤΥΛΙΔΑ.**

**ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ | VIANELLICO-VOLO | VIANELLICO-PIRAEUS | ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ ΒΟΛΟΥ | 4.80
ΠΕΙΡΑΙΟΣ 42443**

Άτυχήματα είς Ελληνικά πλοῖα

«ΧΡΥΣΟΠΟΛΙΣ»: Κατεργθυνόμενον ἐξ Στέπτιν εἰς Πειραιά μὲν φορτίον γανακίσκων σινεφούσθι εἰς τὸ ζηλιόμετρον 24 τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου μὲν τὸ μότορας «Jupiter», ὅπερ κατηργήνετο ἐξ «Εμδεν εἰς Κιέλον μὲ γεννίματα, καθὼς καὶ μετὰ τοῦ Γερμανικοῦ τορπιλοβόλοις «Τ.- 117» κατευθυνόμενον ἀπὸ τοῦ Κιέλου εἰς τὸν ναύσταθμον τοῦ Βιλέμπριζάφεν. «Απάντα τὰ συγχρονισθέντα πλοῖα δὲν φαίνεται νὰ ἑτα-
στησον ζημίας καὶ ἔχει πολούθησαν τὸ πλοῦν του. (Σεπτ. Σεπτ.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (βενζινόλιον): Μὲ φρούτων λευκολίθων ἔξοι-
κειέν τὸ ἄρα πέτραιν μεταξὺ Μικρούν καὶ Δύλου καὶ ἐγκατελείφθη βυθι-
σμένην. Τὸ πλήνωμά τον διεσώθη ὁ δὲ πλοιαρχὸς συνεβλήθη μετὰ δύ-
τον διὰ τὴν διάσωσην τῆς μηχανῆς καὶ μεριδῶν ἔξαρτημάτων.
Τὸ ναυαγῆσαν βενζινόλιον ἦτο ἀνασφάλιστον. (Σεπτ. 11)

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (φορτηγόν): Τὸ καταπλέουσαν εἰς Ἀμέρι-
σαν ἐξ Ἀγρεντούνης μὲ γεννιμάτα Ἀγγίλιον φορτηγὸν «Gromarty» ἀνέ-
φερεν, ὅτι είχε συγκρουσθῆ ἐτού τὸν ποταμὸν Παράνα μὲ τὸ Ἐλληνικὸν
φορτηγὸν «Αγία Βαρβάρα» καὶ πλοσαράζεν μετὰ τὴν συγχρονεῖσαν
ανεύλωσθή ἄνει Σημιών καὶ βοηθείας μετά ἐν τέταρτον τῆς ὥρας. Τὸ
Ἐλληνικὸν δὲν ὑπέστη Σημίας.
(Σεπτ. 12)

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ»: Προερχόμενον ἀπὸ Νεζοτσέα μὲν φροτίον γεννημάτου κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμέθεσαν. Κατὰ τὸν πλὸν του τὸ σκάφος σινήντησε σφραδοτάτην τρικυμίαν, ἥτις προσεξάεσse μικρούμιας καὶ διαρροΐην τῷ φόρτῳ. Ἡ διαρροὴ ἀντικεπτισθή τετράλοις ἀπὸ τὰς ἀντλίας τοῦ πλοίου, αἱ δὲ ζημίαι ἐπέσχενάσθισαν προσείρους ἐπὶ πλῆρη τοῦ πληρωματος.

«ΠΑΝΑΓΗΣ»: Προσαράξαν εἰς τὰ ἄβαθη τοῦ λιμένος τῆς Ἀλεξανδρείας, καθ' ὃν χόρον ἔχετελε ἐλιγμούς, ἵνα πλευρήσῃ πρὸς ἐκφότων, ἀνειλύζεσθη ἀνευ δονθείας καὶ χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίας εἰς τὰ ὑγαλα. (Σεπτ. 13)

«ΩΝΑΣΗ ΜΑΡΙΑ»: Προσηγαμένον και ἐγκαταλειπμένον ἄπο τοῦ πληρώματός του, παραμένει ἐπὶ βραχύδοντς ἀκτῆς τῆς νησίδος Καπρέα, πλήσιον τῆς Σαρδηνίας. Κατά νεοτέρας πληροφορίας διειστέθη ἐπὸ τοῦ μεταβάντος ἐπὶ τούτον ἀντιπρόσωπον τοῦ Λόδη, διτὶ οἱ λέβητες τοῦ πλοίου διεργάθησαν. Δύτια ἐπιθεωρήσαντες τὰ ὑδάτα ἀνένδον σειράν μεγάλων ζημιῶν. Εἰς τοια σημεῖα οἱ βράχοι διατομήσαντες τὰ ἔλασματα ἔχουν ἐνσφρωνθῆ ἐντὸς τοῦ πλοίου πρὸς τὴν πρόσωπα, εἰς τὸ μέσον καὶ παρὰ τὴν πρόμνην. Ἀπὸ τὰ τοια ταῦτα φίγματα σημειοῦνται ἀκατάσχετος διαρροή, ἔχουν δ' ἀπολεσθῆ καὶ 500 περίπου συνδετικοὶ ἥψι τῶν ἐλασμάτων. Ή κλίσις τοῦ πλοίου ηὔξηθη εἰς 20 μοίρας καὶ ζωτικοὺς ἀρρεῖς μῆλος τὸ σχήμαστι τὴν πρότοις αποδεδομένην

δόν ξυλίνας φορτηγίδας, καθ' ὃν χρόνον διεσταυρώστα μὲ τὸ φορτηγὸν «Ν. Πιάγκος» συνενεργούσθη μετ' αὐτῷ. Τὸ φορτηγὸν εἶχεν ἀναγκασθῆ νὰ λοξοδρομήσῃ, ἵνα παρασχῇ θέσην διόδου εἰς ἐπιβατικὸν ἀτύπωλον ἐπέτελον τὴν συγκοινωνίαν Τούλτος — Σουλινᾶ. Συγχρόνως ἐν ομοιώτερον μέρει τοῦ φορτηγού πλοιάριον εὑρέθην πρὸς ἀδιεξόδου μεταξὺ τοῦ «Νιζ. Πιάγκον» καὶ τοῦ φυσικού «Ορασσία», συνεθίσθη καὶ ἐν τῷ ἐπιβανόντων αὐτῷ δύο ἀτόμον ἐγονένθη. (Σεπτ. 16)

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ»: Κενὸν ἐξ Παλέον διὰ Τράπανι πόδις φόρτωσιν ἄλατος διὰ Μοντεβίδεο, συνεκρούσθη μὲ τὸ ψημούλκον «Aldeos, καθ' ὃν χρόνον εἰσέπλεεν εἰς Τράπανι. Τὸ φορτηγὸν ὑπέστη μικρὸς ζημίας εἰς δύο ἔλατατά του, ἔχητος δὲ ἐπιθεόρησιν ἀπὸ τὸν ἀντιπόδιον τοῦ Λόοδ. Ἡ σημερονιστὶ ἐπῆλθεν ὑπὸ τὰς ἀκολούθους συνθήκας Συμφώνως πόδις τοὺς νεότες κανονισμούς τοῦ λιμένος τοῦ Τράπανι, τὸ φορτηγὸν «Ορος Κιθαιρῶν» ἐστάθμευσεν ἔσθισι τοῦ πολικένος, ἵνα ἐλλινεργούσιν ονησήη καὶ λαβῇ πλογήν, διὰ νάν διέλθη ἀσφαλῶς τὸ φράγμα τοῦ λιμένος. Πάγκατι, ὅταν διέπλεε κατὰ πλάτος τὸ φράγμα, πλοιογένενον καὶ μὲ τὸν Ἰταλὸν λιμενικὸν ἀξιοματικὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ψημούλκον.

«ΕΛΕΝΗ» (Καλλινίκον) : Κενόν ἐξ "Αμπεροντιών διὰ Στέτιν προσέρχουντο ἐπὶ τῆς προγκυαίας τοῦ ὑδατοφράκτου τοῦ Χολτενάου εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου." Εβλάβησαν ἐπὶ τῆς προσκρούσεως μερικαὶ ἐλάσματα ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς πρόθρας καὶ ἔπεστησαν ζημιάς τινάς αἱ πτέρωγες τῶν ἐλίσιον. Η προγκυαία τοῦ Χολτενάου ὑπέστη σο-
βαρᾶς ζημιᾶς.
(Σεπτ. 17)

«ΚΥΜΑ» (Λιβανόν): Κατά τηλεγράφημα έων Ναούεται της Ταπονίας ῥεόρραγή πυρκαϊά είς τὰ μπωνες τοῦ φορτηγού «Κύμα». Αἱ εναποθηκέμενα εἰς τὸ διαμέφισμα τοῦτο ποσότητες γαναθρόπου πετο-

«ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ»: «Ἐξ Μονῷανος μὲν φρεσίον ἀπατή διὰ Κροτόνε
ἐπάδισον εἰς τὸ λιμένα τῆς Βρέστης, συνεπειά βλάβης τοῦ πηδάλιον του. Τὸ σφάρος συνήντησε κατά τὸ διάτλιον τῆς Βορείου Θαλάσσης σφραγιδωτάνη τοικυμία, τὸ ἥμαν δὲ ἐπὶ τοῦ καταστόματος φρεσίον τερεβινθίνης ἐρρίψθη εἰς τὴν θάλασσαν. Ὄταν ἀργότερον ἡ τοικυμία ἐσφραγίνθη ἔπι τερισσότερον, μεγάλα κύματα διῆχοντο ἑπεράν-
το τοῦ καταστόματος, παρέσυραν δ' εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ ὑπό-
λιον πορτίον. Δύνται ἐπιθεωρᾶσθαι εἰς Βρέστην τὸ πηδάλιον τὸ εὗρεν εἰς καλλί κατάστασιν. Λί ζημία ἔσαν μικρά καὶ ή ἐποιεῖν των εἰνο-
δος. Ζημία ἐπίσης ἀνένδησαν ἐπὶ τοῦ καταστόματος καὶ εἰς τὸ
τημα αὐτοῖς τὸ κείμενον πλησίον τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ μηχανῆματος
τοῦ πηδάλιον. Διετάχθησαν αἱ δέονται ἐποιεῖναι. (Σεπτ. 17—21)

«ΜΑΡΙΑ Α.»: 'Απολεῖσαν ἐξ Στέττιν μὲ φορτίον γαναγδάρους
δι' Ἀδριατικὴν καὶ καθ' ὅν χρόνον εἴρισκετο εἰς τὴν θέσιν Σβινεμοῦν-
τε ρυμουλκούμενον καὶ ἔχον τὸν ἀπόδημον δύο πλοηγούς, ἡγαγάσθη
ν' ἄγρυπνοβολῆσῃ ἐν σπουδῇ διὰ νὰ προλάβῃ σύγχρονις τοῦ μὲ
τὸ Γερμανικὸν φροτήγον 'Thessalia'. Ή σύγκρουσις προειλήφθη,
ἄλλα κατὰ τὴν ἄστιν τῆς ἀγκύρας ἐνεσφρόνθη αὕτη εἰς τὰ ὑφα-
λα τῆς πρώρας προξενίσασα οῷγμα εἰς ἓνα ἔλασμα. Προεκλήθη
ἐκ τούτου ἐπικινδύνου διαρροή εἰς τὸ Νο 1 τάνκς, διου τὰ ὑδα-
τα ἔφθασαν ταχέως εἰς τὸ υψός τῶν δύο μέτρων. Κατὰ τὸν ἀπό-
πλουν τοῦ ἐξ Στέττιν τὸ φροτήγον είλε υδραυλικά πρόσφατα 25 πόδων,
ἄμα δὲ τῇ ἐμφανίσει τῆς διαφορῆς ηὐξήθη τοῦτο εἰς 27,3 πόδας.
Διὰ νὰ προληφθῇ ὁ κίνδυνος βυθίσεως τοῦ σκάφους ἐντὸς τοῦ
ἰσθμοῦ Swinemund, ἐπλευσε τοῦτο ἐγκαίων εἰς Στέττιν Χάφφη,
ὅπου και προσηράχθη εἰς ἀθαβῆ ἀμώμῳδη θέσιν. Εξηγήθη διὰ τὴν
παροχὴν δονθείας, ὥς ἀποστολὴ ναναγοσθωτικοῦ, ὃ δὲ ἐν Στέττιν
ἐπιθεωρήτης τοῦ Λόιδη μεταβὰς ἀμέσως εἰς τὸν τόπον τῆς προσ-
αρτζεως ἀπεφάνθη, ὅτι εἶνε δέσκολος η ἐπισκεψινή ἐπὶ τόπον. Πα-
ρα τὴν 'Μαρίαν Α.' ἔφθασε τὸ Γερμανικὸν ναναγοσθωτικὸν
'Mergur' και ἐπέγραψε διὰ τὴν ἀνέλκυσιν συμβόλων τύπων
Λόιδη. Διαφορὶ ἑπτάνεαν μόνον εἰς τὸ τάνκ No 1, τὸ δὲ πρόστεγον
οὐδεμίαν ἔφεσε ζημιαν.

Κατά νεωτέραν πληροφορίαν τὸ φροτηγὸν ἀνεκόλουθη καὶ ἔπεινε, συνοδείᾳ τοῦ ναναγοσοστοῖο, εἰς Στέταν, δον καὶ εἰσῆλθε πρὸς ἐπισκεψιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Oderwerke. Ἐν τῆς ἐπιθεωρίσεως διεπιστόθη ἡ ἑπαρξή ωγή απός εἰς τὰ ὑμάλα τῆς πρώτας, πονελθόντος ἐξ τῆς ἀγκυρας. Ὑπὸ δὸν ναυπηγῶν θὰ καταβλῆται προσπάθεια, όπως ἐξτελεσθοῦν ἀλλέσσεναι νευ ἐξφοτόσεως τημάτος τοῦ γαναχθαροφορίου τοῦ πλοίου, ἵνα πεισθοῦν αἱ δατάναι καὶ ποδληθῇ καθιστέονται. (Σεπτ. 19-21)

«ΑΝΝΑ Τ.»: Κατεινόμενον ἐξ Γδύναις εἰς Πειραιά μὲ φορτιγανωθράκων ἐπόδισεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Υμηνίτην πρὸς ἐποκενθέλαιον ζημιῶν. οὗ τινας ὑπέστη ἐξ τῆς καζοκωρίας. (Σεπτ. 20)
«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ»: Αιτήσει τοῦ πλοιάρχου, ἀπεστάλησαν ἵπο τῶν αυτόρων ωμοιολικά εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν τοῦ Μπλάρον, ἵνα βοηθήσουν τὸ σχάφος καὶ εἰσέλθῃ εἰς τὸν λιμένα. Τοῦτο καὶ ἐγένετο.

«ΟΛΛΑΝΔΙΑ» (ex «Ηρον»): Συνεπεία όμιζης και περιοδικέων δρατότητος προσήκαξεν ἐν καιρῷ νυκτὸς εἰς τὰ πλησίον του ἀχρονίου Πάτας ἀβαθῆ, ἀνελκυσθὲν δὲ βοηθείᾳ τῶν ναυαγούσων στιζόν· Αγιος Νικόλαος καὶ μετὰ Μαριγώ Μάτσας, τατινθύνθη εἰς Πάτας. Σερι επέθεσθη καὶ ἀφοῦ ἔλαβε πιστολητικῶν ναυαγῶν ανεζητεῖς διά τὸν ποοσσιόν τον.

ΖΑΝΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: Έξ Μαύρης Θαλάσσης δι' Ἀγίαν μὲ φορτίον γεννημάτων, κατέπλευσεν εἰς Πειραιά πόδες ἐπιθέων, διότι κατὰ τὸν πλοῦν τὸν προσφόραζεν ἔλαφος εἰς τὴν Τένεδον μάριας εἰς τὰ ὑφαλά δὲν ἐπέστη, οὐτε διαφορῇ παρεπηρήθη εἰς τὰ κύτην. Κατόπιν τούτου ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυοπλίδιας καὶ ἐξηρτούμενοντος τὸ δι' Ἀγγίλιαν ταξίδιον του;



τριγυμίαν. Άλλοι διασώσεις ἐλπίδες είναι ἔλαχισται, οἱ δὲ ναναγοσθό-
σται ἐγκαταλείψαντες τὴν ίδεαν τῆς ἀνέλκυσεως, περιφρισθήσαν εἰς
τὴν διάσωσιν παντὸς τοῦ δυνατοῦ, ἵνα τὴν ἐπιβλέψην τοῦ παραμένοντος
πλησίου τοῦ ναναγίου Ἐλληνος πλοιάρχου. Τὸ πλήρωμα διερχόμενον
ἐξ Λιβύων ἀνεροῦθι ἵνα τοῦ ἔχει Ἐλληνος προξενοῦ. Ἐλήνθη ἐπίσης
καὶ ἡ κατάθεσις τοῦ πλοιάρχου, στοῖς εἰς νεοτέραν ἀναφοράν τον το-
νίζει, ὅτι ἡ θέσις τοῦ σάρανδος ἐπεδεινόθι κατὰ τὰς τελενταῖς τάντας
ιημέρας καὶ ὅτι ἡ πλίσις ἥρξθη κατὰ 4 ἡῶς 5 εἰσοῦ μοίρας. Πάντα τὰ
κινητά ἀντιτείμενα καὶ τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρόματος ἔλαχιστα διεσθί-
σαν καὶ διὰ φορτηγίδος μετεφέρθησαν εἰς τὴν Ἰηράν. (Σεπτ. 12—20)

«ΑΙΟΑΟΣ»: Ότι πλοίαρχος αναμένει, ότι τό σάρφος κατά την ἀνέλ-
γκυσίν των ἐξ τῆς παραλίας τῆς Νοβορωσίσιζης, ἔνθα, ώς γνωστόν, εί-
χε προσαράξει, ὑπέστη ἡμιας τινάς ἐλαφράς εἰς τὰ ὑψαλά του. Εἰς τὴν
Νοβορωσίσιζην ἐπειθεορήθη καὶ ἥδη ἀναμένει πατολογικῶν ναυαι-
πλίων. (Σεπτ. 13)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Η ΙΑΓΚΟΣ»: Πφοερόζμενόν ἐξ Πόστλαντ τῶν Ἰνομένων Πολιτειῶν μὲ φορτίον παλαιοσιδήρου, φορτηραζεν εἰς τὸ 52ον χιλιόμετρον τοῦ Δονιάβερος, ἀλλ' ἀνέκυνθεν κατέπλευσεν εἰς τὴν Βορᾶλαν. Οἱ πλοιοστήταις ἀπήτησαν ἐγγύησιν γενικῆς ἀμφιφίας διὰ καταθέσεως 1000 λιρῶν πρὸς κάλυψιν ἐνδεχομένης ἤμιας τῶν μηχανῶν ἐν τῇ ὑπερεντατικῇ λειτουργίᾳ των κατὰ τὴν ἀνέλκυνσιν καὶ ὑποτιθεμένων βλαβῶν εἰς ἔλασματα τῶν ἄγαλματων. Κατ' ἀναρροφάν τοῦ ἐν Τούλστα πάντηφοσσών τοῦ Λόρδου, δὲ φορτηγον μας τοῦτο είχε καὶ ἐτέραν περιπέτειαν εἰς τὸ Δοινάβιν, διαν τοῦχεν τὸ 18ον χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ. Τὸ μισθόν Ρουμανιῶν ριμουσίζον *Graecia*, ριμουσίζον

διώργανος τοῦ Κιέλου, χωρὶς νὰ ἴστησῃ ζημίας εἰς τὰ ὑφαλα καὶ ἔξη-
κολούθησε πανονικός τὸν πλὸν τοῦ. (Σεπτ. 23)

«ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ» (πλωτὸς γερανός): Κατὰ πληροφορίας ἐξ Πα-
τρῶν ἀπερόπτησαν τὰ προνηήσια τοῦ πλωτοῦ γερανοῦ «Πειραιεύς»,
κατὰ τὴν διάρκειαν πακοπαϊάς ἐντὸς τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν. Ο
γερανὸς παρασφεῖς μέχρι τῆς προκινησίας ὑπέστη ἀρρετάς ζημίας
εἰς τὰ ὑφαλα, ἵνα δὲ τοῦ ἐπιθεώρητο τοῦ Λόνδη συνεστήθη νὰ φυμού-
νηται εἰς Πειραιὰ πρὸς δεξιμενιόντα καὶ ἐπισκενήν. (Σεπτ. 23)

«ΤΕΤΗ Φ.»: Τὸ μικρὸν ἀπτολούπον φορτηγὸν «Τέτη Φ.» κατευ-
θυνόμενον κενὸν ἐξ Πατρῶν εἰς Σύλικαστρον πρὸς φόρτων σταφί-
δος προσφάζει τῆς τὰς ἀκτὰς Καμαρίου τῆς Κορινθίας, ἵνα προληφθῇ
ἡ συνεπεία διαφορᾶς βύνσις τοῦ. Τὸ προσαρχέν σκάφος ἡμεροβι-
σθή, διά δὲ τὴν ἀνέλκυσίν τοῦ ἐκλήθη τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μαργύρ
Μάτσα», τὸ ὅποιον καὶ ἐνέγραψε συμβόλιον τέπον «Λόιδη». Κατόπιν
συντόνων ἐργασίας τὸ σκάφος ἀνέλκυσθεν ἀνεν σημαντικὸν ζημιῶν καὶ
καταστάν τοπεγανόν, ἐργασιακήθη εἰς Πειραιὰ πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ
ἐπισκενήν. (Σεπτ. 23—26)

«ΒΕΛΟΣ» (δεξιμενόλιον): Δραματιδὸν ναυάγιον ἔλαβε χόρων
τὴν αὔριγνη τῆς 25ης Σεπτεμβρίου παρὰ τὸν Μαλέαν. Τὸ μικρὸν τάνκερ
«Βέλος» κατευθυνόμενον ἐξ Πειραιῶς εἰς Καλάμας μὲ 150 τ. μοτορί-
νης τῆς ἑταίριας «Νάσσανα», συνήντησε τὸ μεσονήσιον τῆς 24ης πρὸς
τὸν 25ην ἐξαρετικῆς ἐντάσεως καταγίδα εἰς τὸν Μαλέαν. Μεγάλα κύ-
ματα ἐκτύπων τὸ σκάφος καὶ δημόρηστο ἐπέρι τὸ καταστροφα καὶ τὴν
γέφυραν τοῦ προξενοῦτα σειράν ζημιῶν καὶ προσαλούντα αἰσθητὴν
εἰσροήν ὑδάτων εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ σκάφους. Ο πλοίαρχος καὶ τὸ
πλήρωμα ἡγονισθησαν ἀπέγνωσμένως διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν ἐπὶ
πεντάσιον, χωρὶς ὄμοιον καὶ νὰ τὸ καταφθάσουν. Τὴν 4.30 προσήνη,
λόγῳ τῆς αἰσθητῆς διαρροῆς διερόπηται ἡ λειτουργία τῶν μηχανῶν, τὸ δ'
ἀκανθένησαν πλοίον, φερόμενον ἔρματαν τῶν κυμάτων κατεποντίσθη τὴν
5.10' προσήνη τῆς 25ης Σεπτεμβρίου. Όλιγον χρόνον πρὸ τὸν ναυα-
γίον τὸ πλήρωμα ἐξ ὅπτων ἀνδρῶν ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν, συγκρα-
τούμενον ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας μὲ ζῆντα καὶ ἀπὸ μίαν ἡμέραν μετένη
μερόν, λέμον, ήτις προηγουμένων είλεν ἀρραγή ἀπὸ τὰ κύματα.

Ἀγωνιζόμενοι διὰ τὴν σωτηρίαν τῶν οἱ ναυαγοὶ παρέμειναν εἰς
τὴν θάλασσαν μέχρι τῆς 11ης προσήνης τῆς 25ης, δῆτα ἐνέφανοι τὸ
ὑπεροχεάνιον «Βύνων». Κατὰ τὸ διαρρέεσαν ἀπὸ τοῦ ναυαγίου μέχρι
τῆς ἡμέρανσεως τοῦ «Βύνων» χρονικὸν διάστημα, ἔξαντληθεντες,
ἐπνίγησαν ὡς ναυάληρος τὸν πλοῖον Ἀγγελῆς Γεωργαλαρδᾶς καὶ ὡς ναυ-
τικὸς Α. Μπαρτσιώτης, ἐξηγανόσθη δὲ ὁ ναύτης Δημ. Τουρκοβασίλης.
Τὸν τελευταῖον τοῦτον ἀνέσυρεν ἐν ζωῇ τὸ πλήρωμα τοῦ Γερμανικοῦ

δεξιμενολοίου «Assong» καὶ τὸν μετεβίωσε δραδύτερον ἐπὶ τοῦ «Βύ-
νωνος». Υπὸ τοῦ ἐπειρωτανίου ἀνευδόθησαν οἱ ἐπιδῶντες ναυαγοὶ Νιζ.
Σκονόλετος α' πλοίαρχος, Νιζ. Τουννιδης α' μηχανικός, Πέτρος Γρί-
ζης δ' μηχανικός καὶ ὁ ναύτης Χαρ. Παπάς. Ο ἐπιβαίνων τῆς λέμβου
ναυαγῆς Σπ. Τζανίδης ἀνηρράγη ἀπὸ τὰ κύματα κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς
διασώσεως, τὸ δὲ πτῶμά του ἀναυρθέν, ἐνεταΐσθη εἰς Πειραιά. Οι ναυα-
γοὶ ἐπανοῦν τὴν αὐτούσιαν τῶν ἀνδρῶν, οἵτινες ἐπέβησαν τῆς σωσι-
βίου λέμβου τοῦ «Βύνωνος». (Σεπτ. 24—25)

«ΑΓΙΑ ΛΙΚΑΤΕΡΙΝΗ» (πετρελαιοκίνητον): Κατὰ τηλεγράφημα
τῶν λιμενιῶν ἀρχῶν Σάμου, τὸ πετρελαιοκίνητον «Άγια Λικατερίνη»
τοῦ πλοιάρχου Βασ. Καραγεώργη, καταληφθὲν ἐπὸ σφοδροτάτης θα-
λασσοστασίας εἰς Ἀγαθόνησον, παρὰ τὸ Τηγάνι, ἐνανάγησε. Έπει τὸν
ὅπτων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματός του ἐσώθησαν μόνον ὁ πλοίαρχος Καρα-
γεώργης καὶ δύο ναῦται, οἱ δὲ ἑπόλοιποι πέντε, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ
οἱ μηχανικοὶ ἐπνίγησαν. (Σεπτ. 24)

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»: Καταπλέον εἰς Ήρακλειον μὲ
φορτίον 9000 τ. σίτων καὶ φέρον ἐπ' αὐτῷ πλοηγόν, παρεσύρθη εἰς ἀ-
βαθή ὑδατα, καθ' ὃν χρόνον ἐπρόσειτο νὰ δέσῃ προνηήσια καὶ προσή-
μαζεν ἐπὶ ἀμμώδους ὑφάλον. Η συγκράτησης τοῦ σκάφους ἦτο ἀδόνα-
τος, λόγῳ τοῦ πνέοντος ισχυροῦ Β. Δ. ἀνέμου, ἀνειλκυσθῆ ὅμως τοῦτο
ἄνευ βοηθείας. Κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν παρεσύρθη ἡ σκυρούρη του θραστοῦ-
σα εἰς δύο σημεῖα, ἐξ ἑπαρῆς μὲ ὑφάλα. Ο προσληφθεὶς δύτης ἀνευ-
ρεν ἐλαφρὰς βλάβας εἰς δύο διάφορα πέπλα τῶν ὑφάλων τῆς ἀριστε-
ρᾶς πλευρᾶς, κάπωθεν τὸν κυπρίνο 3 καὶ 4.

«ΔΗΜ. ΠΤΑΛΕΣΗΣ»: Κατὰ τὸν ἐκ Χάροης ἀπόπλουν του προσέ-
χοντος ἐπὶ τῆς προσικίας καὶ ἐνέστη ζημίας εἰς τὸ μέτωπον τῆς
προφύσεως. Έπει τὸν ζημιῶν προεκπλήθη διαρροή εἰς τὸ φόρπο, ἀπεφαι-
σθή δὲ νὰ δεξιμενοῦται τὸ πλοῖον πρὸς ἐπιθεώρησιν. (Σεπτ. 26)

«ΕΛΛΗΝΗ» — «ΕΥΘΑΛΙΑ»: Τὸ φορτηγόν «Ελληνη» 4577 τ. γρούς
(τοῦ 1913) κατευθυνόμενον ἐξ Γδύνιας μὲ γαναθραυσοφορτίον εἰς Γέ-
νοβαν καὶ τὸ ἀπ' αὐτοῦ «Εέθαλια» 3553 τ. γρούς (τοῦ 1918) ἐξ «Οδησσοῦ
μὲ γεννήματα διὰ Σάρδηνας, συνεργούσθωσαν τὴν 2.25' μ.μ. ὥραν τῆς
26ης Σ. θρίσιον, πρὸ τοῦ ἀφωτηφοίου Ροσα, λόγῳ τῆς ἐπικοποτούσης πι-
κνοτάτης ὡμήλης. Αμφότερα τὰ σκάφη ἐπέστησαν σειράν ζημιῶν.
ἀφετάσσονται δέ νὰ συνεχίσουν τὸ ταξίδιον των ἐπό-
διον εἰς τὴν Λισσαβόνα, πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκενήν. Περισσοτέ-
ρας ζημίας φέρει τὸ ἀπ' αὐτοῦ «Ελληνη», τὸ ὅποιον, καθ' ὃν χρόνον κατη-
ύνετο εἰς Λισσαβόνα καὶ ἐνῷ παρέπλεε τὸ ἀφωτηφοίου Ράτζο, γέρειη
εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ καλέσῃ βοήθειαν διὰ τοῦ ἀσυμάτου του.

Σεπτ. 25 — 27

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. (ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ Ε'. ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΤΤΟ 1^η ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1934 ΜΕΧΡΙ 31^η ΜΑΡΤΙΟΥ 1935

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ			ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ		
ΑΚΙΝΗΤΑ καὶ ΚΤΙΡΙΑ	Δρ. 1.575.000,—		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ	11.000.000,—	
Μείον 'Αποσθέσεις παρούσης χρήσ. >	50.000,—	1.525.000,—	ΚΑΤΑΘΕΤΑΙ	179.537.35	
ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΣ ή ΠΑΟΙΑ	12.772.370,—		ΑΝΤΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ ΠΡΟΝΟΙΑΣ		
Μείον 'Αποσθέσεις παρούσης χρήσ. >	2.554.370,—	10.218.000,—	Προφορμώμενης χρήσ. 3.598.162.55		
ΑΒΑΡΙΑΙ ΠΡΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΝ:			Μείον πληρωμοί 44.252,—	3.553.910.55	
ἀπ' «Εὐάγγελος Νομικός Κοντζης» >	327.541.40		Πλέον παρούσης χρήσ. 1.302.675.30	4.856.585.85	
ἀπ' «Αστασίος Νομικούς Κοντζεος» >	14.832.80	312.374.20	ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΛΙ' ΕΠΙΣΦ. ΑΠΑΙΤ.	550.000,—	
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΙΚΡΑΣΦΑΛΕΙΩΝ		390.169.—	Πλέον παρούσης χρήσεως 616.969.40	1.166.969.40	
ΕΠΙΠΛΑ ΓΡΑΦΕΙΟΥ		5.—			
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ἐν τῇ ἀποθ. & ἐν πλ. >		17.165.153.75			
ΥΔΙΚΑ καὶ ΓΛΙΑΝΩΡ. ἐν Ατμοπλοίοις >		1.107.983.90			
ΧΡΕΩΓΡΑΦΑ		358.500.—			
ΤΡΕΧΟΥΜΕΝΟΙ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ καὶ					
ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ ΕΙΣΠΡΑΚΤΕΑ >		24.562.918.70			
ΕΠΙΣΦΑΛΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ >		424.959.05			
ΤΑΜΕΙΟΝ >		659.939.85			
	Δρ. 56.755.003.45				
ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ "ΚΕΡΔΩΝ & ΖΗΜΙΩΝ,"					
'Αντικυσθία Προσωπικοῦ Γραφείων καὶ ἔξοδα	Δρ. 788.209.85		Υπόλοιπον παρελθούσης χρήσεως	Δρ. 1.212.943.50	
Μισθοδοῖσι: Γαιάνθρωπας καὶ ἔξοδα πλοίων	> 51.047.313.50		>	35.500.—	
'Αποθεματικὸν Προσονίας 'Αντασφάλεια	> 1.302.675.30		>	253.676.40	
'Αποσθέσεις 'Αξινήτου	> 50.000.—		>	137.739.50	
'Αποσθέσεις 'Ατμοπλοίων	> 2.554.370.—		Εισπράξεις ἐκ Ναύλων ἀπ' καὶ Προμήθεια	> 56.491.752.60	
Προβλέψεις δι' ἐπισφαλεῖς 'Απατήσεις	> 616.969.40		ἐξ ἐμπορευμάτων	> 316.969.40	
Φόροι κ.λ.π.	> 110.261.80		Συναλλαγματικοὶ διαφοροί		
'Υπόλοιπον εἰς Νέον	> 978.781.55				
	Δρ. 57.448.581.40				
'Εν Πειραιεῖ τῇ 2η Σεπτεμβρίου 1935					
Ο ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ Ε. ΝΟΜΙΚΟΣ			Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΜΑΡΚΟΣ Π. ΝΟΜΙΚΟΣ		
			Ο ΔΙΝΤΗΣ ΤΟΥ ΑΡΙΟΥ Β. ΜΥΛΩΝΑΣ		

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπείνε αἱ κάτωθι :

—Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγίλαν 1619, Ὁκτ. 14—28.

«ΔΑΦΝΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει μικρῷ λιμένων Τούλανδίας) 1619, Νοεμ. 14—Δεκ. 10.

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6400 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει Τούλανδίας) 1619, ὄφιον Χάρδην — "Αμπερόνταμ 1716, ἀ.φ.

«ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ» ἐξ Ροζάριο 6500 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει μικρῷ λιμένων Τούλανδίας) 1619, καντσέλλο 30 Σεπτεμβρίου.

«ΕΠΑΜ.. ΚΑ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 6700 τ. δι' Ἀγγίλαν 1516, Σεπτ. 28—Οκτ. 3.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΚΑ. Ι.ΡΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει μικρῷ λιμένων Τούλανδίας) 1619, μὲν ὄφιον Μεσογείου Ἀδριατικῆς καὶ Σανδινιάτας, Νοεμβρίου 1—25.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγίλαν σελ. 1619, φόρτωσις 15—31 Ὁκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6900 τ. δι' Ἀγγίλαν 1619, φόρτωσις 14—30 Ὁκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγίλαν 1619, φόρτωσις 25 Νοεμ. — 15 Δεκεμβρίου.

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ» (μετέφερεν ἐξ Μοντεβίδεο ἀλαζ) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἀγγίλαν 1613, Νοεμβρίου 5—25.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει Τούλανδίας) 1619, ὄφιον Μπονένος "Ἄρρες" ή Μπάζιας Μπλάγκας σελ. 113 ἐπὶ Φλαττον., Ὁκτωβρίου 18—28.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» ἐξ Κοντσέργον 6200 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγίλας 1719, καντσέλλο 30 Σεπτεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 8300 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγίλας 1613, Νοεμβρίου 18—28.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγίλας 1619, Νοεμβρίου 10—26.

«ΖΩΓΡΑΦΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 9800 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγίλας 1613, Δεκεμ. 15—Ιαν. 15.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἐξ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγίλας 1619, φόρτωσις Νοεμβρίου 9—25.

«ΜΑΡΟΥΣΙΩΝ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ» (ναυτηρίσεως 1907) ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἐλλάδα 1719, Ὁκτωβρίου 1—10. (Εἶτε μεταφέρει ἀλαζ εἰς Μοντεβίδεο).

«ΑΙΑΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει Τούλανδίας) σελ. 1619, Ὁκτωβρ. — Νοεμβρίου.

«ΝΕΑΛΛΥ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7600 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει λιμένων Τούλανδίας) σελ. 1619, Ὁκτωβρίου 16—28.

«ΠΗΝΕΑΟΠΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 8300 τ. διὰ Λονδίνου, Χοῦλ., Λίβερπολ., Μπρίσεντην, Ἀθονμάρι 1613, Νοεμβρίου 18—28.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Χατζηλία) ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει Τούλανδίας) σελ. 1619, Νοεμβρίου 11—26.

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο 6200 τ. δι' Ἀγγίλαν 1616 6 βάσιν. Ὁκτ. 25—Νοεμ. 10. (Μετέφερεν εἰς Φλατίτην).

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει Τούλανδίας) σελ. 1619, μὲν τάς γνωστάς ὄφιον τοῦ σχεδίου, Δ. δριον.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀγγίλαν (ἐξαρέσει Τούλανδίας) σελ. 1619, Ὁκτ. — Νοεμβρίου.

—Ἐπι λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΑΝΤ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 5000 τ. γαναθράκων 813, ἀ. φόρτωσις

«ΙΩ. Η. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 5500 τ. γαναθράκων δι' Ἕνωμένας Πολιτείας 1117) ½, Ὁκτωβρίου 10—30.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἐξ Μαριουπόλεως 7000 τ. γαναθράκων δι' Ἕνωμένας Πολιτείας 1113, Ὁκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Μασσάβων 1516 φίο, 1500 τ. φόρτωσιν, 500 τ. ἐφόρτωσιν, ὄφιον Μογκαντίτοιο 1619, Ὁκτωβρίου 5—15.

«ΠΑΓΑΣΗΠΤΙΚΟΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγίλαν 910) ½, ἀ. φόρτωσις.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν διὰ Μασσάβων 1519 φίο, Ὁκτωβρίου.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Μαριουπόλεως 2000 τ. γαναθράκων διὰ Δούναβ. 513, ἀ. φόρτωσις.

«ΜΥΚΟΝΟΣ» ἐξ Χερσόνος 4500 φ. μ. πολτοῦ ξινείας διὰ Βενετίαν 7, φόρτωσις 1—8 Ὁκτωβρίου.

«ΝΙΚ. ΜΠΑ.ΓΚΑΣ» ἐξ Νοβορωσίσιος 3000 τ. τοιμέντων διὰ Γάρφαν ἡ Χάϊφαν 8)— φόρτ., Ὁκτωβρίου 1—10.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγίλαν — Κόντινεντ 10), Ὁκτωβρίου.

«ΚΛΑΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγίλαν — Κόντινεντ 910) ½, Ὁκτωβρίου.

«ΕΡΗΝΟΥΛΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 4000 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 12), βάσιν φόρτωσις Ὁκτωβρίου.

«ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. ἀνθρακίτου διὰ Βόρ. Ἀμερικήν 1116, καντσέλλο 5 Ὁκτωβρίου.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἐξ Νοβορωσίσιος 7800 φ. μ. ξινείας δι' Ἀλεξανδρείαν (Ἐξώφυλα μιάλκες) σελ. 7), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΙΡΦΥΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 5500 τ. γαναθράκων διὰ Πειραιᾶ σελ. 59, φόρτωσις ἀρχαὶ Ὁκτωβρίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΣΑΛΤΟΥΡΗΣ» ἐξ Νικολάεφ 3000 τ. γεννημάτων διὰ Δούναβ. 416, Ὁκτωβρίου 1—10.

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἐξ Νικολάεφ 2200 τ. γεννημάτων διὰ Δούναβ. 416, φόρτωσις 1—10 Ὁκτωβρίου.

«ΚΑΤΙΠ'ΚΩ» ἐξ Μαριουπόλεως 4200 τ. πίσσης εἰς ζέμα διὰ Σέτταν 10), ὄφιον Ρούεν ἡ Καΐν 12) — ἀμφοτέρους 13), Ὁκτωβρίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (Μιχαλινῦ) ἐξ Νοβορωσίσιος 7500 φ. μ. ξινείας (Ἐξώφυλα μιάλκες) δι' Ἀλεξανδρείαν 714 ½, φόρτωσις μέσα Ὁκτωβρίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» ἐξ Χερσόνος 7300 φ. μ. ξινείας διὰ Δυτ. Ἰταλίαν σελ. 814) ½ μέσοι Νεαπόλεως, ἐὰν Βορειότερον τῆς Νεαπόλεως σελ. 817) ½, φόρτωσις Ὁκτωβρίου.

«ΝΙΚ. ΠΗΤΤΑΣ» (σημαία Ἀγγλικῆ) ἐξ Νοβορωσίσιος 3400—3600 φ. μ. πρινιαμένης ξινείας διὰ Καζαπλάγκαν — Σάρρη σελ. 12), φόρτωσις Ὁκτωβρίου.

—Ἐπι Δουνάβεως

«ΙΘΑΚΗ» ἐξ Δουνάβεως 400 βαγ. ξινείας διὰ τοῖς ἑλληνικοὺς λιμένας λ. στ. 6.10.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» ἐξ Δουνάβεως 7500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 14), ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 1416, ὄφιον Λονδίνου ἡ Χοῦλ. 1416, ἀμφοτέρους 15), ἐὰν Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ καὶ Λονδίνου ἡ Χοῦλ. 1513, ὄφιον φορτώσεως ἐξ Κονσταντίνες, Βάρνης ἡ Μποργκάς 11) — βάσιν, ἀ. φόρτωσις.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Δουνάβεως 140 βαγ. ξινείας διὰ δύο λιμένας Ἀνατ. Ἐλλάδος λ. στ. 7.10.0 κατὰ βαγόνιον, Ὁκτωβρίου 1—15.

«ΝΙΚ. ΠΙΑΓΚΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 7200 τ. γεννημάτων δι' ὁμιλημένους λιμένας Ἀγγίλας 1416, Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 14), Ὁκτωβρίου 3.

«ΤΗΑΛΕΜΑΧΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων διὰ Μπίζενχεντ καὶ Μάντζεστερ (λάνερ - τέρμος), καντσέλλο 22 Ὁκτωβρίου.

«ΒΑΛΛΑΙΑΝΟΣ» ἐξ Κονσταντίνες 7500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 12), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» (1735 τ. γυρὸς) ἐξ Δουνάβεως 170 βαγ. ξινείας διὰ τοῖς λιμένας Ἀνατ. Ἐλλάδος λ. στ. 7.10.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» ἐξ Δουνάβεως (berth terms) 3000 τ. γεννημάτων διὰ Πρέστον λ. στ. 10.10.0 κατὰ βαγόνιον ἡ φ. φ.

«ΦΩΤΗΣ» ἐξ Δουνάβεως 5800 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 14), ἐὰν ὄφισμένους λιμένας Ἀγγίλας 1419, Νοεμβρίου 15—30.

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἐξ Βάρνης (berth terms) 5500 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν σελ. 1614) ½ βάσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

—Ἐπι Μεσογείου

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» ἐξ Μπόννας 850 τ. χόρτον διὰ Τσιβιταβέζιαν 57 φράγκα Γαλλικά φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Σπαλάτον 2200 τ. τοιμέντων διὰ Πέρη Σαδίδ, Χάϊφαν, Γάρφαν 619 βάσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΑΛΛΙΑΝΗ» ἐξ Σπαλάτον 2500 τ. τοιμέντων διὰ τέσσαρας λιμένας Δωδεκανήσιων 6) — φόρτ., Ὁκτωβρίου 1—15.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Ἀγγελή) ἐξ Σπαλάτον 2200 τ. τοιμέντων

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ Γ. Μ. ΧΟΡΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ-ΜΑΚΡΑΣ ΣΤΟΑΣ & ΝΙΚΗΤΑ 8

ΤΜΗΜΑΤΑ: Α' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ.— Διὰ τοὺς ἔχοντας δίπλωμα ΑΞΙΩΜ. Καταστόματος καὶ ἔχοντας ομιλητώδεσσεις ὡς τοιοῦτοι πενταετές ἔνεργον θαλασσίαν ἐπηρεσίαν. Γ'. ΠΛΟΙΟΡΧΩΝ καὶ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ. Διὰ τοὺς ἔχοντας τετραετές ἔνεργον θαλασσίαν ἐπηρεσίαν καὶ ἀπόλυτήριον Σχολαρχείον. ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΣΣΕΤΑΣΕΙΣ 1—12—35, δούλευτος διὰ τὸ ἀπό 1—1—36 ἀρχαὶ ἡ ἐφαρμογή τοῦ νέου Νόμου, ζητούντος ἐνδεικτικῶν τετράστοις τετραταξίου (ἢ δευτέρας τετραταξίου, παλαιῷ).

ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ: ΤΗΝ 2αν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1935, ὥρα 16. ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ, ἐπειδὴ ἀξέπατες πρόσωποι νῦν ἐπισπενθόσι κατὰ διάστημα 10 τοὺς ἀριστοὺς τῶν ζενών. ΝΑ ΜΗ ΒΡΑΛΥΝΟΥΣΙ ΔΙΟΛΟΥ. Διὰ τοὺς τωχὸν δραδέτεροντας, καταρτίζονται τημάτα συντήρησιματικῆς διδασκαλίας μέχριστος σημειωτούσων, ἀνεν διδαστέρας πληρωμῆς.

ΚΛΘΗΓΡΑΤΑΙ: Γ. Μ. Χόρς — Κ. Φοντουζάρης — Λ. Καραπατέρης — Ναυτογήρος Κόροζορς — Γ. Κεσμέτης — Κ. Ψωτάκης — Γ. Πάσαρης. Εἰς πλοιαρχος, Οκτενοπλοίας.

ΣΚΟΠΟΣ: Η Ναυτίκοι ἀνταξίοντας πρὸς τοὺς ἀριστοὺς τῶν ζενών.

ΜΕΣΑ: Πλήρης ἀνάλυτική διδασκαλία καὶ συνεχής ἐξετασίς. Καθημερινή ἐξετάσεις Ν. Υπολογισμῶν. Πλήρης συλλογὴ ὄργανων πειραματικῆς διδασκαλίας καὶ ἐξασκήσεως. Βιβλιοθήκη ἀρχεία.

ΑΙΔΑΚΤΡΑ: Η Ηλιαττομένα λόγῳ τῆς κρίσεως, ἀνεν ἐλαττώσεως τῶν ὡρῶν διδασκαλίας.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ: "Ολοι οι ἀπόφοιτοι τῆς Ν. Σχολῆς Γ. Μ. Χόρς διασφίνονται ταξιδεύοντες ὡς ἀφίστοι καὶ ἀφίστας πορφόσεως Ἀξιωματικοῖ.

τοπλύθων διά Παλέρμο 5) — φίο, 'Οκτωβρίου 5—15.

«ΛΕΩΝ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ 'Αλεξανδρείας 440.000 τ. π. βαθυβασόφορον διά Χούλ. 8/3 πατά 60 τ. π. 'Οκτωβρίου 1—10.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Στρατονίου 7500 τ. μεταλλεύματος διά 'Επερθ 6/3, 'Οκτωβρίου.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἀπό Βάτικα 6200 τ. μεταλλεύματος διά 'Αρμέρσαν — Ρόττερνταμ 6/1 ½, 'Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» ἀπό Τραγανά 6500 τ. μεταλλεύματος διά Κόντινεντ 6)—, όμιον Λάντογχ — Στέττιν 6/3, 'Οκτωβρίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟ» ἐξ Μόρφου Μπαΐ 4900 τ. μεταλλεύματος διά Γ'δηνια—Δάντσιγκ 11/6, συνήθεις δροντ., καντσέλλο 5 'Οκτωβρίου.

—'Εκ Βορ.'Αμερικῆς

«ΣΤΑΜΟΣ» ἐξ Μόντρεαλ 31.000 κυνήθτερος σίτου διά δριομένας λιμένας 'Αγγλίας 1/6 κονώφτερ, ἐὰν γενικῶς διά οίονδήποτε 'Αγγλίκων λιμένα 1/9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΝΗ» ἀπό Τάμπα 5800 τ. μελάσσης διά Δούναβιν 12/3, ἄμ. φόρτωσις.

«ΚΑΛΣΟΣ» ἐξ Τάμπας 8000 τ. φωσφάτων διά Ρόττερνταμ δολ. 2,60, φόρτωσις 1—20 'Οκτωβρίου.

«ΦΩΤΗΣ» ἐξ Τάμπας 5500 τ. φωσφάτων διά Γ'αλάτοι σελ. 12/6, φόρτωσις 1—10 'Οκτωβρίου.

—'Εξ 'Αγγλίας ή Κόντινεντ (Διὰ γαιανθρακας)

«ΑΦΡΟΕΣΣΑ» ἐξ Δάντσιγκ ή Γ'δηνιας 4000 τ. διά Μάλταν 10/3, 'Οκτωβρίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Δάντσιγκ ή Γ'δηνιας 7300 τ. διά Μπονένος 'Αιγαίος 10/6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Δάντσιγκ, Γ'δηνιας ή Στέττιν 6200 τ. διά Παλέρμο 10)—, καντσέλλο 10 'Οκτωβρίου.

«ΠΟΛΥΜΝΙΑ» ἐξ Δάντσιγκ ή Γ'δηνιας 8000 τ. διά 'Αδριατικήν 10/3, 'Οκτωβρίου.

Α) π. ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐξ Στέττιν 7500 τ. διά Πειραιᾶ 10)—, καντσέλλο 30 Σ)δρίου.

«ΚΑΡΡΑΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 7900 τ. διά Δετ. Ιταλίαν 7/9, 'Οκτωβρίου 8.

«ΕΑΠΙΣ» ἐξ Δάντσιγκ ή Γ'δηνιας 5800 τ. διά 'Αδριατικήν 10/6, φόρτωσις 1—10 'Οκτωβρίου.

Α) π. ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐξ Στέττιν 7500 τ. διά Πειραιᾶ 10)—, καντσέλλο 7/9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΟΥΑΙΩ» ἐξ Νιούπορτ 6000 τ. διά Κωνοτάντζαν 8/3, ἄ.φ.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» ἐξ Δάντσιγκ 6700 τ. διά Πειραιᾶ 9/9, 'Οκτ. 5—20.

«ΜΑΡΙΚΑ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑ» ἐξ Δάντσιγκ 6500 διά Μπονένος 'Αιγαίος 10/7 ½, 'Οκτωβρίου.

«.....ΒΡΟΝΤΙΣΗΣ» (ex Everene-) ἐξ Κάρδιφ 3100 τ. διά «LLANARTH» 'Αγγλικόν, ἐξ Δάντσιγκ 8000 τ. διά Πειραιᾶ σελ. 9/9, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

Πειραιᾶ 8/6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (ex «Glynn») ἐξ Κάρδιφ 1400 τ. διά Θεσσαλονίκην 9/6, ἄ.φ.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ 'Εμπερ 7000 τ. διά Σέργον — Πειραιᾶ 8/9, 'Οκτωβρίου.

«ΔΩΡΙΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 7800 τ. διά Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτζιαν, Αιθόρνο 8/3, 'Οκτωβρίου 1—10.

«ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ» ἐξ Κάρδιφ ή Μπάρρον 5500 τ. διά Βίλλαν Κουστιούνοιν 8/9 'Οκτωβρίου 10—14.

«ΟΡΟΣ ΠΗΑΙΟΝ» ἐξ Κάρδιφ 6500 τ. διά Ρίον Ιανέρον 7/9, φόρτωσις 7—15 'Οκτωβρίου.

«ΔΗΜ. ΠΓΓΛΕΣΗΣ» ἐξ Στέττιν 7800 τ. διά Πειραιᾶ 10)—, ἄ. φ. «ΟΑΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Ονάλλιας 7000 τ. διά Ρίον Ιανέρον 7/9, όμιον Σάντος 8)—, 'Οκτωβρίου.

«ΑΙΝΟΣ» ἐξ Στέττιν 6000 τ. διά Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτζιαν, Αιθόρνο 10/3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΙΑΝΝΟΥΑΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ — Γ'δηνιας 3500 τ. δι' 'Αδριατικήν 10/9, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΜΑΤΡΟΝΝΑ» ἐξ Δάντσιγκ, Γ'δηνιας ή Στέττιν 5500 τ. δι' 'Αδριατικήν 10/6, 'Οκτωβρίου.

—'Εκ τῆς "Απω 'Ανατολῆς.

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Ντάρεγ 7300 τ. Μαντζουριανῶν κεάνου διά Ρόττερνταμ — 'Αιμερόνγον 23)—, ἐνν Χούλ. η βορειότερον 24)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ» ἐξ Σαΐγζον 7000 τ. όριζης διά Μασσαλίαν — Ρονέν — Δονγκέργον 25)— μέσφ Σονές καὶ 24) — μέσφ Κέπλ Τάουν, φόρτωσις Νοέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΥΣ» ἐξ "Άδεν 7800 τ. ἄλατος διά Καλκούταν 6,8 φονίας, Νοέμβριον 1—15.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» ἐξ Πόρτ Κάμφα 7500 τ. ἀνθρακίτον διά Βορδό — Ρονέν 24) — φίο, 'Οκτωβρίου 15—25.

«ΜΙΝΑ» ἐξ Σαΐγζον 7500 τ. όριζης διά Μασσαλίαν — Βορδό Δονγκέργον 26)— βάσις, Νοέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΥΣ» ἐξ "Άδεν 7800 τ. ἄλατος διά Καλκούταν 6,8 φονίας, Νοέμβριον 1—15.

«ΟΤΛΑΕΙΑ» ἐξ Χαϊδρών καὶ η Σαΐγζον 7300 τ. όριζης διά Μασσαλίαν — Βορδό, Δονγκέργον 24)— μέσφ Κέπλ Τάουν καὶ 25)— μέσφ Σονές, 'Οκτωβρίου 10—25.

—'Εκ διαφόρων ἄλλων ἀγορῶν

«ΠΑΠΑΛΑΙΜΟΣ» 6400 τ. φορτίον, τάμι - τοάρτερ 60 σέντς, παραλαβὴ Μόντρεαλ καὶ παρόδοσις εἰς ἔνα λιμένα τῶν 'Ηνομένων Πόλιτειῶν βορείων τῆς Νέας 'Υδρως (ἔνα ταξίδιον), όψιον φορτώσιος ἐξ Γκαϊτεκ 70 σέντς, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ» ἐξ Ζουγκουλάδας 1300 τ. γαιανθράκων διά Δούναβιν 3/3 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» ἐξ Ζουγκουλάδας 1800 τ. γαιανθράκων διά Δούναβιν 3/3 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ» (ex «Tarno») ἐξ 'Αιμέρονης 1300 τ. ἀφασούσιον διά Πρέβεζαν 12/6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Μάροκης 2100 τ. χρομίου διά Μασσαλίαν 34 Γαλλικά φράγκα φίο, 'Οκτωβρίου 1—10.

—Μεταξὺ 'Ελληνικῶν λιμένων (δι' ἐγχώριον σίτου)

«ΗΡΑΚΑΗΣ» ἐξ Θεσσαλονίκης 900 τ. διά Πάτρας — Κατάκολον δρ. 128, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΙΡΗΝΗ» ἐξ Νέων Μονδανῶν 600 τ. διά Καλάμας δρ. 200, ἄ.φ.

«ΓΕΩΡΓ. Σ. ΚΡΙΝΗΣ» ἐξ Νέων Μονδανῶν 440 τ. διά Καλάμας δρ. 200, ἄ. φ.

«ΚΥΘΗΡΑ» ἐξ Θεσσαλονίκης 1750 τ. δι' όριον 'Αγίου Γεωργίου δρ. 104, ἄμ. φόρτωσις.

«ΖΑΝΕΤΤΑ» ἐξ 'Αλεξανδρούπολεως 600 τ. διά Μετιλήνην δρ. 140, ἄ. φ.

«ΛΕΣΒΟΣ» (πρόην «Βενιζέλος») ἐξ 'Αλεξανδρούπολεως 1200 τ. διά Πάτρας δρ. 163, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» ἐξ Σπλάτων 4.400 τ. τοιμέντων διά Κέπρου, Παλαιστίνην 6/6, βάσιν ἔνα λιμένα, ἄ. φ.

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD
ΤΑΧΕΙΑ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΩΝ
ΠΟΛΥΤΕΛΩΝ ΥΠΕΡΟΧΕΑΝΕΙΩΝ

"POLONIA," "KOSCIUSZKO,"

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΔΙΟΣ-ΧΑΪΦΦΔΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τό δεκαπενδήμερον της ναυλαγορᾶς

Μετὰ μίαν τόσουν μαζόλων περιόδουν μαρασμοῦ καὶ κρίσεως, ηρθισαν νῦν διαφάνωνται θετικά σημεία εύτυχεστέρων ημερῶν διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Ἡ ἀνώμαλος πολιτικὴ κατάστασις, ἡ ἐκ τῆς Ἰταλο-Αἰθιοπικῆς διενέφεως προελθόντων, ἐπηρέασε, βεβαίως, αἰσθητῶς τὴν καθόλου θέσιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀλλ' ἡ σημειούμενη ἥδη βελτίωσις τῶν ναυτιλιακῶν συνηθειῶν ὑφείλεται κινήσις εἰς τὴν ἀπὸ τίνος ἐπιχροτατῶν ἔξαρτητην τὴν ἄγοναν τὸν γεννημάτων καὶ τὴν ἀπερτήματον τῶν σιηρῶν, λόγῳ τῶν ἥκιστα εὐνοϊκῶν πληροφοριῶν διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῆς συγκομιδῆς τῶν Ἱνδομένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Εὐρώπης — ἴδιᾳ τῆς Γαλλίας — καὶ λόγῳ τῆς κατὰ σεβαστὴν ἔκτασιν καταστροφῆς τῆς ἑσσοδειας τῆς Ἀργεντινῆς. Οὐκ ὅλην ἐπίσης συνετέλεσε εἰς τὴν ἔξαρτητην ταύτην κίνησιν τῆς σιηροφορᾶς καὶ ἡ προσδετικὴ ἔξαντλησις τῶν ἐφισταμένων ἀποθεμάτων, τόσον εἰς τὰς παραγωγοὺς, ὃσον καὶ εἰς τὰς καταναλωτήριας χώρας.

Ἡδη ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς στρέφεται σταθερῶς ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν. Εἰς μὲν τοὺς τομεῖς τοῦ ὑπερθλαστοῦ ἐμπορίου — ἔξαρσει τοῦ Πλέετ — ἡ φορτηγὸς χωρητικότης είναι τόσον ἰσορρόπως κατανεμημένη, ὥστε μὲ τὴν πρόσθιν ἐκδήλωσιν εὐρυτέρας τίνος ζητήσεως, βασίμως, νὰ προβλέπεται ἡ σταθερότητα τῶν ναυλῶν ἀνατίμησις. Κανεὶς δεῖν δύναται νὰ προεικάσῃ τὴν ἔχειλιξ τῶν συνθηκῶν ἐφαγούσις διὰ τὴν ναυτιλίαν ἀπὸ τὰς πιθανὰς ἔχθροπορεῖς, εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Ἀργονήν. Ἡ ἐπίδρασις ἀπό τὴν ἔκτασιν καὶ τὸν τοφόν τῆς ἐπολέμησε τὸν οὐρανὸν τῶν συσταθερονομῶν, μέχρι σήμερον πρὸς τὰ ἔκπληκτα.

Πάντος ἡ φορτηγὸς ναυτιλία προσβλέπει σήμερον μετὰ θετικοτέρας αἰσιοδοξίας πρὸς τὸ μέλλον. Ἡ ἀναπτυγχεῖσα ἐργασία εἴς Λευκαδίας καὶ Καναδᾶ καὶ ἡ ἀπορρόφησις χωρητικότητος καὶ ἀπὸ ἄλλους μικροτέρους κινήσεως τοιεὶς θὰ ἐπιδράσῃ ἀνανεωφιστῶν καὶ ἐπὶ τοῦ Πλέετ, τὸ δόπιον θὰ ἀπλαγῇ ἀπὸ τὸν ὅγκον τοῦ συσταθερονομῶν μέχρι σήμερον πρὸς τὰ ἔκπληκτα.

Εἰς τοὺς τομεῖς Καναδᾶ καὶ Λευκαδίας, λόγῳ τῆς ἐντόνος ζητήσεως πλοίων, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ἀνερέθησαν τὰ κατώτατα δριαὶ τῶν ἐφαγούσης σχεδίων. Τὸ Πλέετ ὥστε, ἡ ἀγορὰ τοῦ δόπιον ἀπὸ ἔτῶν ἀποτελεῖ τὸν ἐπιχειρούμενον παράγοντα ἐφαγούσις διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἐμφανίζεται μὲν περιφοριμένην τὴν ζητησίν. Αἱ ἔξειθεν ναυλώσεις ἥσαν ὀλιγότερα τῶν προηγούμενων 15θμέρων καὶ τὰ ἔτοιμα πλοία ἀνερέθησαν διὰ τοὺς ἔκπληκτους σχεδίους προσφορούσις νῦν δευθοῦν χαμηλότερους ναῦλους πρὸς ἀποφυγὴν ἐπανῆσεως τοῦ χρόνου ἀναμονῆς τῶν εἰς τὸν Ἀργεντινὸν λιμένας.

Διὰ φορτώσεως Σεπτεμβρίου ἐλάχιστα σκάφη ἐπείσθισαν κατὰ τὸ διαφέροντας δεραπενθήμερον. Ὅπολογίζεται ὅτι τὰ σκάφη, τὰ δυνάμενα νὰ δώσουν ἡμερομηνίαν φορτώσεως μέχρι τέλους Ὁστερβίου ἀνέρχονται εἰς 40 περίποτα. Ὁ ἀριθμός ἀπό τὸ δέν κρίνεται ἀνερέθησαν τῶν ὄμαλων συνθήκων ἐγγασίας διὰ τὴν ἄγοναν τοῦ Πλέετ. Σημειωτεῖσθαι ὅτι ἡ Ἀργεντινὴς ἀφασίστος ἀντιμετωπίζει τὸν ἀνταγωνισμὸν τοῦ Ρούμανιοῦ καὶ Νοτιοαφρικανοῦ τοπότου.

Ἡ ἐντατικὴ ἐξ ἄλλοι ζητηδότης τῶν ἐξ Ανατολίας φορτώσεων διά τε τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀγοράνην, ἐπηρέασε καὶ τὴν ἐκ τῶν λοιπῶν Ἀνατολικῶν ἐγγαγούσαν κέντρων κίνησιν, δύον, σημειώτεον, ἵψισταται, καὶ σήμερον σπάνις χωρητικότης, συντελέσσασα εἰς τὴν πληρωμὴν ἐνήλιτρον τῶν ναυλῶν δριφῆς καὶ κινήσιν διὰ σταθερούς μέχρι τέλους τοῦ ἔτος φορτώσεις. Ἐφαγούσιαν παρέχει καὶ ὁ Βόρ. Ἀιρηνικὸς διὰ ξυλείαν καὶ γενικὴ φορτία, ἐνῷ οἱ τομεῖς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, ἐξαρσέσται τοῦ Μόντρεαλ, ὀδηγίαν ἀξιούσιαν κίνησιν λαρονούσιον, αἱ δὲ ἐξ αὐτῶν τιμαὶ εἶναι ὀνομαστικαί. Μόνον διαταγῆι διὰ τὰμ-τοάρτεος κυκλοφοροῦν καὶ μάλιστα μὲν ἀρχεῖται ἵκανοποιητικὰς τὰς προσφορούμενας τιμαῖς. Αἱ ζηζάρεις τῆς Κούβας ἐν σχετικῇ ἀπορᾷ, τὰ νιτράτα τῆς Χίλιας μὲ σχετικὴν ζητηδότητα, αἱ δὲ ζηζάρεις τῆς Περούβιας μὲ σπουδαϊκὴν ζητησίαν.

Τὰ Μεσογειακά κέντρα ἐσημειώσαν αἰσθητήν βελτίωσιν διὰ σχεδὸν τὰ εἶδη τῶν φορτίων, ἐνεργασίη δὲ καὶ μία διαταγὴ τὰμ-τοάρτεος διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς ἀμοιδούτητος τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου. Αἰσθητὴν ζητηδότητα δεινεῖται καὶ ὁ Δούναβις, δοτὶς ἀκόλουθης ἀπὸ τίνος ὄδον ἀναβούσεως μετὰ μίαν πολύωνον ἀπορᾶσιαν. Τόνον ἐνητέρας ζητηδότης παραστίσαν καὶ αἱ Ἑ. Ρωσίας ἐξαγωγαί, προσφεύγονταν ιδίᾳ διὰ γεννήματα εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ διὰ γιανθαραγαίς εἰς Ιταλίαν. Τῶν τελεντατῶν τούτων τὴν μεταφοράν ἐπωελήθησαν κυρίως τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, λόγῳ τῆς ἐλλειφερούσας διαθεσίμου Ιταλικῆς χωρητικότητος ἀριθμοῦ, ἐνῷ, ἀλλὰ καὶ διότι εἰς

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
THE HELLENIC SHIPPING AGENCY**

ΣΑΒΒΙΔΗΣ & ΣΙΑ

ΧΑΓΓΑ (ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ) ΥΠΟΠΡΑΚΤ. ΕΝ ΓΙΑΦΦΑ

'Ενεργούνται Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις
καὶ Ἐκφορτώσεις

Τηλεγρ. Λιεν. SAVVIDES-HAIFA

Τηλέφωνον 716. Ταχ. Κυβ. 211

ἄλλον οἱ Ἀγγλοι πλοιοστήται ἀποφεύγονταν τὴν Μεσόγειον, διότι δείνεντα διστακτικοὶ πρὸς ναῦλων τῶν σκαφῶν τῶν δι' Ἰταλίον ἀμένας. Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας θὰ ἐποιείται καὶ εἰς ἐνθέτειν καλύματα, ἐάν δὲ ἀντιμετωπίζετο ἐπὸ τῶν πλοιοστήτων μας τὸ πρόβλημα τῆς πληρωμῆς τοῦ ναῦλων εἰς Ἰταλίαν, ἐξ ἀφορμῆς τῶν ἐποιείται.

Ἀναλυτικότερον ἡ κατὰ τομεῖς πορεία τῶν φορτώσεων καὶ τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων ἔχει ως ἔξης:

ΠΛΕΙΤ: 'Αναφορώκος μὲ τὰς φερθῆ φορτώσεις γεννημάτους ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ σχεδίου καθιστεῖ διαφοράν τῆς τιμῆς ἀπὸ 2), εἰς 2) διὰ τὰ φορτία βαρέων γεννημάτων. Ἡ αἴσησις αὕτη διατυπώληνη κρίσις τῆς μελλοντικήν ἐργασίαν τῶν καθηρώδων φορτηγῶν σκαφῶν. Ἐνδιαφέρουσα ἐπίσης είναι ἡ σημειούμενη ἥδη προτιμητικής τῶν φορτηγῶν μετώπων χωρητικότητος (6800 τ. 100.) καὶ τὸν ἀπό τὸν πρότιμον τῶν φορτηγῶν μετώπων χωρητικότητος (6800 τ. 100.) καὶ τὸν ἄνω τῶν 8.000 τ. τοιούτον, ἀπίστα εἰς τὸ παρελθόν ἐτέλοντα εἰς μειονεκτικήν θέσην. 'Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμὰς τῶν ναῦλων διὰ τὰς συνήθεις φορτώσεις διετημένησιν αἴσται εἰς τὰ σημεῖα τοῦ σχεδίου, μὲ περιορισμένην διάστημα σκαφῶν. Λίδι δὲ Ἰταλίαν ναυλώσεις — λόγῳ τῶν πλειωμάτων παραπλατητῶν — ἐξειλίστηκε περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς κατὰ 1) — ἐπὶ πλέον τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου. Ἐπίσης αἱ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν τιμαί, αἵνεις εἰσοδούς κατὰ σαλαμᾶν ἐπίπεδα ἀνέλαβον εἰς νέον ματαρικήν πορείαν καὶ ἔφθασαν εἰς τὰ σελ. 17) διὰ πλέον τῆς βάσεως τοῦ σχεδίου. ἡ φορτηγούς μετώπους λιμένας Ἀγγλίας (16) διὰ πλέον τῆς βάσεως τοῦ σχεδίου.

MIX. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐν Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν 16) διὰ πλέον τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου. Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 17) διὰ πλέον τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου. Ἐπίσης αἱ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν τιμαί, αἵνεις εἰσοδούς κατὰ σαλαμᾶν ἐπίπεδα ἀνέλαβον εἰς νέον ματαρικήν πορείαν εἰς τὰ σελ. 18) διὰ πλέον τῆς βάσεως τοῦ σχεδίου.

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Απὸ Μόντρεαλ, Καμπενεζ ἡ Σοφέλ ἐναντίων θαμπάτων ἀρχεῖταιν ἔξαρτητην ζητηδότητα καὶ ἵκανοποιητικὰς τιμάς, ἀμέτενταις ἀπὸ 90 ἕως 95 σέντες μάρκαν σοφάτη εἰς δολ. 1.25, μὲ παράδοσιν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ δι' ἓν κυριάκιον ταξίδιον. Αἱ ζηζάρεις τῆς Κούβας εἰς τὰ σελ. 13) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Οξτ. — Νοέμβριον, δὲ δὲ Βόρ. Εἰρηνικὸς παροντίσας μερικαὶς διαταγῆς (Ξενιά—γενικά εἰδη), διὰ τὰς δύοις καὶ ἐπληρώθησαν τιμαὶ ναῦλων σταθερῶν ἀνότερων ειδηγοῖς καὶ πέρι τοῦ σχεδίου τοῦ πλέον τῆς βάσεως τοῦ λιμένας Ἀγγλίας. Τὰ νιτράτα τῆς Χίλιας μὲ σχετικὴν ζητησίαν εἰς τὰ σελ. 20) — ἔως 2016 διὰ Βορδό — 'Αμβούργον φέντε, ητοι εἰπὲ πλέον κατὰ σελ. 23) ἔναντι τῶν πρὸ τοῦ σχεδίου. Τὰ τὰμ-τοάρτεος τοῦ Βορ. Αμερικῆς ἐπέδειξαν ἔξαρτητην ζητηδότητα καὶ ἵκανοποιητικὰς τιμάς, μέταντες ἀπὸ 90 ἕως 95 σέντες μάρκαν σοφάτη εἰς δολ. 1.25, μὲ παράδοσιν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Αἱ ζηζάρεις τῆς Κούβας εἰς τὰ σελ. 13) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Οξτ. — Νοέμβριον, δὲ δὲ Βόρ. Εἰρηνικὸς παροντίσας μερικαὶς διαταγῆς (Ξενιά—γενικά εἰδη), διὰ τὰς δύοις καὶ ἐπληρώθησαν τιμαὶ ναῦλων σταθερῶν ἀνότερων ειδηγοῖς καὶ πέρι τοῦ σχεδίου τοῦ πλέον τῆς βάσεως τοῦ λιμένας Ἀγγλίας. Τὰ νιτράτα τῆς Χίλιας μὲ σχετικὴν ζητησίαν εἰς τὰ σελ. 20) — ἔως 2016 διὰ Βορδό — 'Αμβούργον φέντε, ητοι εἰπὲ πλέον κατὰ σελ. 23) ἔναντι τῶν πρὸ τοῦ σχεδίου.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ: Οἱ ἐξ Ανατολίας ναῦλων ημέζηθησαν κατὰ 2) — ἔως 2) σελ. ἀνοι τοῦ σχεδίου, λόγῳ τῆς ἀμοδίας τάσεως πρὸ τοῦ ζημαρικῶν σκαφῶν διὰ Μεσόγειον — Αγγλίαν — Κόντινεντ. Αἱ Σίδνευ διὰ 2) — Εδρόποτην ἐπληρώθησαν σελ. 24) — 25) ἔως 24) διὰ στον εἰς ζῆμα καὶ ἀπὸ Νότιον Ανατολίαν 27) διὰ Νταλάν διὰ Ρότερντα — 'Αμβούργον, αἱ δὲ δρυγάς Σαγκάρων μὲ ἀρχεῖταιν ζητησίαν εἰς τὰ σελ. 26) — διὰ Βορδό — Δρυγάρχειαν (μέσω Σοντζ) 25) (μέσω Κέπα). Αἱ ἀνθρακωτὴν Ινδονησίας πληρώνοντα 24) — διὰ Βορδό — Ρουέν, ητοι 1) διὰ πλέον ἀπὸ τὰς τελεντατὰς ναῦλωσεις. 'Εξ Μαδρας 26) — καὶ ἀπὸ τὴν Νότ. Αφρικήν (Durban) διὰ Λίβερπολιν 15) 6.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: 'Εξ δύον σχεδίων τῶν ἐξαγωγῶν κέντρων ἀπάρχουν διαταγῆς, πληρώνονται δὲ δύο μεταλλεύματα εἰς Κύπρον διὰ Στέλτερον 11) 6, ἐξ Ἀλεξανδρείας (βαμβακόποροι) διὰ Χούντ. 8) — καὶ Χούντ. — Διῆ 9) — διὰ γιανθαραγαίς εἰς Ιταλίαν. Τῶν τελεντατῶν τούτων τὴν μεταφοράν ἐπωελήθησαν κυρίως τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, λόγῳ τῆς ἐλλειφερούσας διαθεσίμου Ιταλικῆς χωρητικότητος ἀριθμοῦ, ἐνῷ, ἀλλὰ καὶ διότι εἰς

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

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

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

and also any of the leading Banks in Bombay

Στέττιν ή διο λιμένας Σκανδινανίας 10)9 φίο. 'Οχτ. 15—25. «ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 2800 τ. και «ΑΣΤΗΡ» 3000 τ., άμφοτερα έπι Πόδη Σαΐδ (γιούταν) δι' 'Οδησσόν κατ' αποζούην ή. στ. 475 τὸ πόδον και 515 τὸ δεύτερον, ἄ. φ.

Αἱ Ρωσικαὶ ἔξαγωγαι ἥριολονθησαν κατ' εῖδη φορτίων τὴν ἀσόλιθον πορείαν: ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ: 'Αρκετά ἀκόμη σκάφη ἐξεισθησαν διὰ φόρτωσιν 'Οχτωβρίου, ἀπὸ δὲ 8000 τ. 5 οὐρανολόθη μὲν καντόστο 25 'Οχτ. εἰς τὰ 10)— δι' 'Αγγίλαν, μὲ 4)½ πέννας ὀλιγότερον, ἐν τὸν Αμβέρσαν — Ρόττερνταν. 'Η ζήτησις ἔξακολονθεῖ καὶ διὰ Ν. θρησκευτικὸν Τύχην 7200 τ. μὲ καντόστο 10 Ν. θρησκευτικὸν. "Ετερον 'Ελληνικὸν 7200 τ. μὲ καντόστο 10 Ν. θρησκευτικὸν 'Αγγίλαν εἰς τὰ 9)10)½, διὸ δ' 'Ελληνικὰ ἔπισης ('Οχτωβρίου) ἐξεισθησαν διὰ Μασσάβαν εἰς τὰ 15)9 φίο, δόψιν Μογκαντίσιο 16)9 φίο, 2000 τ. φόρτωσιν, 500 τ. ἐξεισθησαν, καὶ μὲ ναῦλον πληστέρον ἐν Λονδίνῳ.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Δι' 'Ιταλίαν, Ρορέν καὶ Καέν ἵπαζον διαταγαὶ, ἄλλα ζητοῦντα ἐπὶ τῶν πλοικτητῶν τιμαὶ ἀνότερα τῶν προσφερομένων. Εἶδικῶς διὰ τὴν 'Ιταλίαν οἱ ναῦλοι πληστέρον 8)3 δοῦνται.

ΣΥΛΕΙΑ: Δι' 'Αλεξανδρείαν ἐξεισθησαν ἀπὸ 7000 τ. μ. εἰς τὰ 7)4 ½, ἐπάρχουν δὲ καὶ ἄλλα διαταγαὶ δι' 'Αγγίτων, καθὼς καὶ δι' 'Ιταλίαν. Διὰ Καζαπλάγαν ἐπληρώθησαν 11)6 φόρτοι δὲ ἀπὸ 4000 τ. μ. μεταφέρεται.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ: Δι' 'Οχτωβρίου καὶ Ν. θρησκευτικὸν διαταγαὶ, οἱ δὲ ναῦλοι προσφέρεται 10)— διὰ Βούλσαν — Ρόττερνταν, χωρὶς δῆμος νὰ γνωσθῇ μέχρι τῆς σπιγμῆς, ἐν τὸν ἐξεισθησαν ναῦλοις.

'Ελληνικὰ ἁναλόθησαν καὶ τὰ κάτιοι: «ΓΕΩΡΓΙ. ΜΑΝΤΑΚΑΣ» ἐν Μαρζ πόλεως 5000 τ. πλοσης διὰ Γάνδην 12)— φόρτο, 'Οχτ. 25—Νοεμβρίου 5. «ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐν Χερσόνος ἦ Νοβ) σημεῖς 4500 τ. μ. Σύντεις διὰ Νεάπολιν ἡ Βενετίαν 8)3 ἔνα λιμένα, 'Οχτ. 4—20. Καὶ «ΤΑΣΟΣ Κ.» ἐν Μαριοπόλεως 5000 τ. γαναθράκων δι' 'Ιταλίαν 8)3, ἄ. φ.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ: 'Η ἀγορὰ αὕτη παρέσχε σημεῖα ἀναβιώσεως, ἐξεισθησαν δὲ σκάφη τινὰ διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ 15)6 καὶ 'Αγγίλαν 16)—, μετάσεις ἀνατιμήσεως. 'Εκ Κνηζῆς — Βάροντς — Μπουργκάς ἐπληρώθησαν εἰς ἀπὸ 7000 τ. σελ. 12)— διὰ Αμβέρσαν — Ρόττερνταν. Εἰς 'Ελλάδαν πρόσειται νὰ μεταφερθῶν 40.000 τ. σίτου, προσφέρεται δὲ διὰ φόρτωσιν 10—20 'Οχτ. σελ. 10)— φόρτο, δὲ ἔνα λιμένα Ελλάδος. 'Ελληνικὰ ἁναλόθησαν καὶ τὰ ἀπ.: «ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.» ἐν Δουνάβεως 5800 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταν 15)—, ἐν τὸν 'Αγγίλαν 15)6, ἄ. φ. Καὶ «ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἐν Δουνάβεως 145 διαγ. Σύντειας δι' Ανατολ. Ελλάδα 7. στ. 7,10,0, 'Οχτωβρίου.

«ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ»: Αἱ περιστοτέραι διαταγαὶ ἀναφέρονται εἰς φορτώσεις ἐπὶ Δάντοντας — Γδύνιας, Γερμανίας καὶ Ολλανδίας διὰ Μεσογείου, ιδίᾳ δὲ διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ Αδριατικήν, μὲ ναῦλον στρεφομένους περὶ τὸν κάτιον ἐπιπέδον: Διὰ Γένοβαν — Αττικόν 8)3, 'Αδριατικήν 10)6 καὶ μικρὰ πλοῖα 10)9, Πειραιᾶ 9)9. Εξ "Εμδεν διὰ Πειραιᾶ 9)9 καὶ ἐπὶ Στέττιν διὰ Δυτ. Ιταλίαν 10)3 καὶ διὰ Πειραιᾶ 10)— Διὰ Νότιου Αιγαίου ἀμετάβλητοι. 'Εκ Κάρδιψ διὰ Θεσσαλίην μικρὸν σκάφος (1400 τ.) ἐπληρώθη 9)6, ἐναντίθη μὲν διὰ τὸ φορτιγόν «ΝΕΑ ΤΥΧΗ» ἐπὶ Κάρδιψ 4500 τ. διὰ Ροζάριο 9)3, καντόστο 3 'Οχτωβρίου.

Τὸ 'Αγγλικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον συνέστησεν εἰς τὰ μέλη τοῦ, βλοῦς εἰς τὰ ναῦλοιν παντανακτικά περιφερειαῖς. Οὕτω ἐπέδειξε νὰ μὴ ἐποχαράντων φορτωτικὰ δι' εὔποκελεισμένον λιμένας. Έὰν ὁ ἀπολιευμός ἐπηρχύθη μετὰ τὴν ἐποχαράντην τῆς φορτωτικῆς, τότε νὰ δικαιώνται τὸ πλοῖον νὰ ἐξφοτισθῇ εἰς τὸν πλησιέστερον ἐλεύθερον λιμένα ἐπὶ τὸν περιλαμβανομένον εἰς τὸ ναῦλοιν παντανακτικόν, μὲ ἀπόλυτον δικαίωμα τοπλοιοκτήτου νὰ εἰσπράξῃ τὸν ἀρχικῶς κερανονυμένον ναῦλον. Τὸ ἐνεργοῦν τὴν μεταφορὰν σκάφος εἶναι ἐλεύθερον νὰ συμμορφωθῇ μὲ οἰανδήτοντα διαταγὴν τῆς συνεργήσεως τῆς χώρας, ἐπὸ τὸν σημαῖαν τῆς όποιας ταξιδεύει, δύσοντας ἀφοῦ τὴν ἀναγόντην αὐτοῦ, τὸν κατάπλιτον, τὴν ἐν πλῷ πορείαν τοῦ, τὸν λιμένα προσεγγίσεος, σταθμεύσεως, προσφιμωτοῦ κλπ., χωρὶς οἱ ναῦλοι νὰ θεωροῦν τοῦτο ὡς «παρέκκλισην». Καὶ ἐπὸ τὰς συνήκας ταύτας συντελονυμένη ἡ παράστασις δέοντα νὰ θεωρήται, ως νόμιμος ἐκτέλεσις τοῦ ναῦλοιν παντανακτικούν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

Η ΣΟΥΗΔΙΑ ΚΑΙ Ο ΛΑΟΣ ΤΗΣ: Τοῦ κ. Πέτρου Πολιτάκοι. Πιραϊδέν τῆς Σουηδίας ἐν Πειραιᾷ. Εἰς πολυτελῆ τόμον ἐξ ἐπερδικούσιον σελίδων δὲ κ. Ν. Πολιτάκης παρέζει μάν συνοπτικήν, ἀλλ᾽ ἐξώχως ἐνδιαφέροντα εἰςόντα τῆς προσδετικῆς ἔξελίξεως τῆς Σουηδίας αὐτ., ἀπὸ τῆς Κρατικῆς κουνιωμάς καὶ οίκονυμικῆς πλευρᾶς.

Τὸ βιβλίον τοῦ κ. Ν. Πολιτάκη, ἐνέχει διὰ τοῦ πλήθους τῶν πληροφοριῶν καὶ τῶν ἐπισήμων στατιστικῶν, ποὺ παρατίθενται εἰς αὐτό καὶ μορφωτικὸν ἀκόμη χαρακτήρα, διότι παρέχεται ἡ εὐκαιρία νὰ γνωρίσουμεν καλλιτέφοντα μίαν χώραν, ητος ἀνηκότητας εἰς τὰ ὑψηλότερα πεδία τῆς ἐπιλοτικῆς δράσεως, τῆς κοινωνικῆς προόδου καὶ τῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως καὶ μὲ τὴν όποιαν τόσα στενά οίκονυμικά σχέσεις μᾶς συνδέονται.

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 & Co

10 Metropolis Street.

SALONICA

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

ANTWERP:

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

ΦΟΡΤΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ίδιοκτήται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόνων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαλάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χώμα φορτία.

Εὐρύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδόματα ἐπαρκούς βάθους, ώς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδούς.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εῖδη φορτίων.

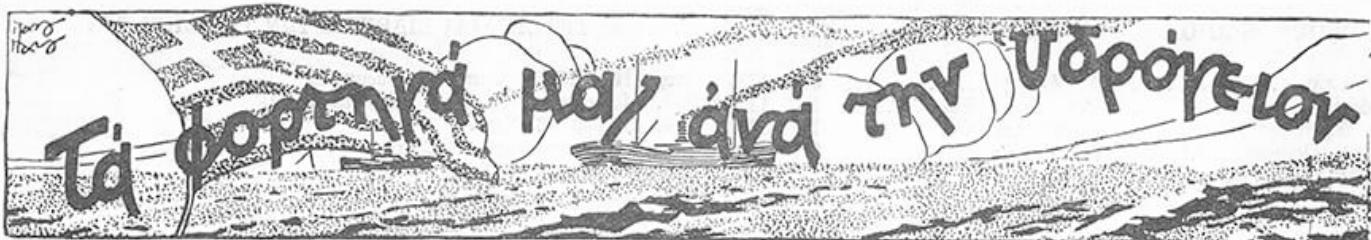
Ταχίστη καὶ ἡγγυημένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χώμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλός».

Διὰ πληροφορίας καὶ Συμβόλαια ἀπενθύνεσθε εἰς τὸν γεννημάτων πράκτορας διὰ τὴν 'Ανατολικὴν Λεπάνην τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρην Θάλασσαν:

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775-XΑΙΓΑ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Σεπτεμβρίου καὶ ἀνέχ. 27 διὰ Σπαλάτο
"Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούσης	95	1580	ἀνέχ. Μπόνιαν 19 Σεπτεμβρίου καὶ Τσιτιταβέζιαν 27 διὰ Κέαν
"Αγιος Βλάσσιος	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	ἔφθ. Σαβόνναν 21 Σεπτεμβρίου
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	ἀνέχ. Νιοῦροτ 8 Σεπτεμβρίου διὰ Μοντεβίδεο
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἀνέχ. Μπάρου 21 Σεπτεμβρίου δι' Ἀλεξανδρείαν
"Αγία Βαρθόλαρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ	13	4572	ἔφθ. Πλίμουθ 21 Σεπτεμβρίου
"Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	ἀνέχ. Τάμπα 16 Σεπτεμβρίου διὰ Γαλάται
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἀνέχ. Ρόττερνταμ 12 Σεπτεμβρίου διὰ Ρίον Ιανέριον
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἔφθ. Δουβλίνον 17 Σεπτεμβρίου διὰ Λίβερπολην 22 Αύγουστον
"Αγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικού	99	1106	ἔφθ. Ηέρναθ 24 Σεπτεμβρίου διὰ Θύνιην
"Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἔφθ. Γκόττεμποργκ 21 Σεπτεμβρίου
"Αγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	92	1581	ἀνέχ. Λαύριον 17 Σεπτεμβρίου δι' Ἰταλίαν
"Αγιος Σπυρίδων	'Ηλ. "Αγγελή"	89	1476	ἔφθ. Λαύριον 18 Σεπτεμβρίου
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	ἔφθ. Σέπταν 20 Σεπτεμβρίου
"Αγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	ἄργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιανουαρίου 1934
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	ἔφθ. Ρούνεν 17 Σεπτεμβρίου καὶ "Εμδεν 23 Αύγουστον
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	'Αθ. Πειθῆ	08	4537	ἀνέχ. Πότι 23 Σεπτεμβρίου διὰ Κόντινεντ
"Άδελφότης	άδ. Καρρᾶ	17	5838	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδης 16 Σεπτεμβρίου
"Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 16 Σεπτεμβρίου καὶ ἀνέχ. 23 διὰ Κύπρου
Αίας	Πατέρας καὶ Σία	15	4729	ἔφθ. Περναμπούκον 22 Σεπτεμβρίου
Αίγαδον	'Ετ. «Άιγατον» Α. Ε.	19	5285	ἔφθ. Βραζαλάν 19 Σεπτεμβρίου
Αίγαδον	Πελοποννησίου Σκριβάνου	12	1735	διῆλθε Πόρος Σάϊδ 7 Σεπτεμβρίου δι' Ἑλλάδα
Αίγευς	άδ. Πατέρα	17	3792	ἀνέχ. Μπάχ Μπάζιαν 17 Σεπτεμβρίου διὰ Λάζ Πάλμας
Αίκατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	ἀνέχ. Στέταν 14 Σεπτεμβρίου, Οδζάν 24 διὰ Σαβόνναν
Αίκατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζου	17	2719	ἔφθ. Βραντί 12 Σεπτεμβρίου καὶ Πειραιᾶ 29 διὰ Κύπρου
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἀνέχ. Κέφχων 10 Σεπτεμβρίου διὰ Τεργιστήν
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	ἔφθ. Βενετίαν 14 Σεπτεμβρίου
Αίμιλιος	Στεριώτη καὶ Σία	98	3691	ἔφθ. Βατούμ 16 Σεπτεμβρίου
Αίνος	Α. Λούζη	10	3554	διῆλθε Γιαβαλτάρη 19 Σεπτεμβρίου, Νίτον 24 διὰ Στέττιν
Αίολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	εἰς Νοβοροσούσιον ἀπό 12 Σεπτεμβρίου
"Αῖς Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Χάδαφ 7 Σεπτεμβρίου καὶ Σύρον 21 Αύγουστον
"Άδαμας	Μιχ. Λαμψώ	18	4144	διῆλθε Μεσοήνην 23 Σεπτεμβρίου διὰ Μοντεβίδεο
"Άκροπολις	Βασ. Μπρόνσκου	13	4342	διῆλθε Λορέντζα Μαρζές 7 Σεπτεμβρίου διὰ Σαβόνναν
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἀνέχ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτεμβρίου διὰ Ρίον Ιανέριον
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	ἀνέχ. Νταζάρ 12 Σεπτεμβρίου διὰ Νάπτην
"Άλεξανδρος	Π. Μακρή	06	4343	διῆλθε Μεσοήνην 23 Σεπτεμβρίου διὰ Τεργιστήν
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	17	5140	ἀνέχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτεμβρίου διὰ Πειραιᾶ
"Άλκιμος	Σκριβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003	ἔφθ. Γενοβαν 20 Σεπτεμβρίου
"Άλφειός	Σ. Λιβανού	20	5116	ἔφθ. Μπλάγκαν 14 Σεπτεμβρίου
"Άναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	ἀνέχ. Πειραιᾶ 21 Σεπτεμβρίου διὰ Χίου—Ριοσπίαν
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἔφθ. Βενετίαν 10 Σεπτεμβρίου καὶ ἀνέχ. έπειτα 17 διὰ Κύπρου
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4703	διῆλθε Λορέντζα Μαρζές 17 Σεπτεμβρίου διὰ Νταζάρ
"Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνίεως	12	4393	εἰς Βίλλαν Κοτούσιον ἀπό 13 Αύγουστον
"Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἔφθ. Βαλτιμόρην 14 Σεπτεμβρίου
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἀνέχ. Χούλι 11 Σεπτεμβρίου καὶ Στέττιν 25 δι' Ἰταλίαν
"Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Γιαβαλτάρη 13 Σεπτεμβρίου διὰ Μοντεβίδεο
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἔφθ. Άλεξανδρείαν 3 Σεπτεμβρίου
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	εἰς Πραγανίχην ἀπό 10 Αύγουστον
"Άννα Τ.	Α. Τεργιάζου	06	2728	ἀνέχ. Γδίναν 15 Σεπτεμβρίου, Φινιστέρων 26 διὰ Φιούμε
"Άνθιττη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἔφθ. Ζονγκούλδακ 17 Σεπτεμβρίου
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιανουαρίου 1934
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἔφθ. Άλεξανδρείαν 12 Σεπτεμβρίου
"Άντωνιος Γ. Λεμδός	Σ. καὶ Π. Λεμού	11	4410	ἀνέχ. Πονέρο Όμπλιζάντο 12 Σεπτεμβρίου διὰ Λάζ Πάλμας
"Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3511	ἔφθ. Βενετίαν 18 Σεπτεμβρίου
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διῆλθε Κύπρον 18 Σεπτεμβρίου διὰ Τσιτιταβέζιαν
"Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διῆλθε Σαμπλάγκ 19 Σεπτεμβρίου διὰ Πόροτ Σάϊδ
"Άξιδος	Σ. Λιβανού	19	5289	ἔφθ. Τορούλλα 20 Σεπτεμβρίου
"Άποκια	Σ. Βαλμί	05	3607	ἔφθ. Μαρζίλιν 12 Σεπτεμβρίου διὰ Κόντινεντ
"Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσου	12	4248	ἀνέχ. Σούντερλαντ 14 Σεπτεμβρίου διὰ Μπ. "Άργες
"Άργολικός	Μαρζή Εμπειρίκου	21	4786	ἀνέχ. Πειραιᾶ 18 Σεπτεμβρίου διὰ Σουλινᾶ, ᔁρθ. 22 εἰς Μπ. "Άργες Ρόδης 6 Σεπτεμβρίου
"Άρεθουσσα	Νικ. Καπιτούνη	11	3693	ἔφθ. Ζονγκούλδακ 1 Σεπτεμβρίου
"Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαμπού	12	4745	ἔφθ. Ρόττερνταμ 12 Σεπτεμβρίου διὰ Κόντινεντ
"Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	ἀνέχ. Σούντερλαντ 13 Σεπτεμβρίου διὰ Ζονγκούλδακ, ᔁρθ. 21
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἔφθ. Λαζάργγελον 16 Σεπτεμβρίου
"Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	ἀνέχ. Σαβόνναν 25 Σεπτεμβρίου διὰ Σάντος
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Σεπτεμβρίου καὶ Κρήτην 24 Αύγουστον
"Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	ἀνέχ. Πειραιᾶ 19 Σεπτεμβρίου διὰ Κύπρου
"Άσθημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	ἀνέχ. Σάν Νιζούλις 17 Σεπτεμβρίου διὰ Μαδέρας
"Άσποκια	I. Γαλάκη	14	4211	ἔφθ. Σαντορίνη 22 Σεπτεμβρίου
"Άστρη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335	ἔφθ. Πόρτλαντ (Β. Ειρην.) 19 Σεπτεμβρίου
"Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ἔφθ. Βατούμ 19 Σεπτεμβρίου διὰ Σαβόνναν
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσποτρόλ» Α.Ε.	09	4009	ἔφθ. Γενοβαν 14 Σεπτεμβρίου καὶ ἀνέχ. 23 διὰ Φολλόνικα
"Άττικός	A. Λούζη	06	4078	διῆλθε Γιαβαλτάρη 13 Σεπτεμβρίου διὰ Δανίαν
"Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλιάνος	Λ. Δούνη	06	4734	ἀνεγ. Πειραιᾶ 26 Σεπτ. διὰ Ρουμανίαν
Βαρβάρα	'Αθ. Ζωϊστούλου	10	1354	ἔφθ. Μαριούπολιν 17 Σεπτ. (διὰ Δούναβιν)
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	ἔφθ. Βατοῦμ 18 Σεπτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γιαν. Γκούμα	07	3429	ἔφθ. Μπάρεντσιμπεργκ 16 Σεπτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διῆλθεν "Ανδρον 26 Σεπτ. διὰ Νότ. Αμερικήν
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	ἀνεγ. Γαλάται 8 Σεπτ., Κονιάν 13 διὰ Χάδρην
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	ἀνεγ. Σαΐγκλον 11 Σεπτ., Σαμαΐγκ 17 διὰ Χάδρην
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	ἀνεγ. Στέττιν 9 Σεπτ., Νίτον 15 διὰ Δυτ. Ιταλίαν
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἔφθ. Νεάπολιν 8 Σεπτ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 Σεπτ.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Σεπτ.
Γαλαξίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	ἔφθ. Μη. "Άνθρες 12 Σεπτ.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουν. 1934
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	ἔφθ. Σουγκούνδαζ 11 Σεπτ.
Γερμανία	Μιχ. Βαλμά	14	2080	ἔφθ. "Αινδούφογον 18 Σεπτ. καὶ Ρόττερνταμ 27
Γεωργίος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	διῆλθε Τσέριτο 9 Σεπτ. διὰ Ενδόποτην
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. καὶ Γ. Σίμιτορα	96	2187	ἔφθ. Νοβορωσσίσιην 22 Σεπτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	εἰς Μη. "Άνθρες 25 Σεπτ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἔφθ. Νοβορωσσίσιην 18 Σεπτ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Σάντα Λοντού 12 Σεπτ. διὰ Ν. Οφέλειαν
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανόν	28	3831	ἀνεγ. Ροζάριο 21 Σεπτ. διὰ Μαδέρας
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4103	ἔφθ. Μόζι 13 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Ηονδαγ
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἔφθ. Αινδέρον 23 Σεπτ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. Θ)νίκην 7 Σ)βρίου, Πειραιᾶ 13 καὶ Χαλκίδα 26
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	ἔφθ. Μπόναν 20 Σεπτ.
Γρηγόριος Κ. Π.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἔφθ. Θ)νίκην 17 Σεπτ., Κ)λαν 21 καὶ Σμύρνην 29
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	ἀνεγ. Τραγανά 13 Σεπτ., Γιβραλτάρ 20 "Ειδεν
Δάρμας	άδ. Πήγτα	83	1595	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Νοεμ. 1934
Δάρφη	Ν. Λικαρδοπούλου	18	3798	ἀνεγ. Σάντα Φὲ 3 Σεπτ. διὰ Ενδόποτην
Δελφίν	Άω καὶ Άνδρεάδη	06	3816	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διὰ Φάλμουθ
Δελφοί	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	ἀνεγ. "Αγ. Φραγκίσκουν 18 Σεπτ. διὰ Ταζόμα, ἔφθ. 23
Δέσποινα	Κοουά καὶ Γεωργική	09	4461	ἀνεγ. Γένοβαν 19 Σεπτ. διὰ Μαρ)λιν
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	διῆλθε Κ)λιν 14 Σεπτ. διὰ Στάβαγκερ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	ἀνεγ. Χερσόνα 17 Σεπτ. διὰ Αλεξάνδρειαν
Δέσποινα Α. Παπᾶ	Α. Παπᾶ	04	4649	ἀνεγ. Στέττιν 21 Σεπτ. διὰ Νεάπολιν
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	05	3338	ἀνεγ. Σουγκούνδαζ 19 Σεπτ. διὰ Τσιβιταβέζιαν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 11 Σεπτ. διὰ Κόρκ
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀνεγ. Μπάρον 21 Σεπτ. διὰ Ροζάριο
Δημ. Γιγγλέσης	νίων Δ. Γιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Χάδρην 18 Σεπτ.
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικού	03	1171	ἀνεγ. Κ)ντζαν 12 Σεπτ. καὶ Χάδρην 18 διὰ Κονιάν
Δημ. Χανδρής	Ίω. Χανδρή	10	4643	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Σεπτ.
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	ἀνεγ. Γένοβαν 10 Σεπτ. διὰ Πότι, ἔφθ. 20
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	ἀνεγ. Βενετίαν 14 Σεπτ. διὰ Νοβορωσσίσιον
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	ἀνεγ. Βενετίαν 18 Σεπτ. καὶ Πειραιᾶ 28 διὰ Ρωσσίαν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	ἀνεγ. Βασούδεο 8 Σεπτ. διὰ Σαγκάνην
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 30 διὰ Ρωσσίαν
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	ἀνεγ. Γδένια 14 Σεπτ., Ντούτζενες 21 διὰ Βενετίαν
Δούναβις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	εἰς Βραζίλιαν ἀπὸ 28 Αὔγ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου	03	3547	διῆλθε Βρέστην 24 Σεπτ. διὰ Κροτόνε
Δωρίς	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἔφθ. Χούλι 22 Σεπτ.
"Εθη	N. Γ. Λιθανού	13	4521	διῆλθεν 'Ολιντα 11 Σεπτ. διὰ Καναρίους νήσους
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀνεγ. Μπάρον 1 Σεπτ. διὰ Ροζάριο
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἀνεγ. Σιτας 13 Σεπτ., "Ελσινορ 22 διὰ Αλεξάνδρειαν
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	ἔφθ. Σάντος 23 Σεπτ.
Έκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἀνεγ. Ντάριον 17 Σεπτ. διὰ Κόμπε
Έλεγκων Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διῆλθε Σουές 25 Σεπτ. διὰ Λίβερπολού
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	ἀνεγ. "Αιμοτερνταμ 14 Σεπτ., Κίελον 21 διὰ Στέττιν
Έλένη	Δ. Λός	01	1882	εἰς Μερσίναν 4 Σεπτ.
Έλένη	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	1138	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Σεπτ.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	ἔφθ. Κατάνην 17 Σεπτ. καὶ Βενετίαν 24
Έλένη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	ἔφθ. Ζολγκούνδαζ 11 Σεπτ.
Έλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	ἔφθ. Δάντσι 13 Σεπτ.
Έλισσαβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Γκλασκώνη 12 Σεπτ. καὶ Στέττιν 23
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	ἀνεγ. Αινδέρον 13 Σεπτ. καὶ Αλγερίον 24 διὰ Ρόδον
Έλλην	Στ. 'Εμπειρίκου	13	4577	ἀνεγ. Γδένια 14 Σεπτ. διὰ Γένοβαν Συνεργ. — Έπόδισε Λισσαβόνα 25
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	ἔφθ. Θ)νίκην 17 Σεπτ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	διῆλθε Φλώσιγκ 13 Σεπτ. διὰ Μπούβινεν
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	νίων 'Επ. Εμπειρίκου	27	4385	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 20 Ιουν. 'Ενανδ.θη.
Έρηνοι	N. Τσατσόμοιρου	05	2715	ἔφθ. Νοβορωσσίσιον 10 Σεπτ.
Έυβοϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	διῆλθε Κ)λιν 23 Σεπτ. διὰ Σουλινᾶ
Εϊγενος Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Σεπτ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4882	ἀνεγ. Στέττιν 18 Σεπτ. διὰ Γδένια 21
Εύγενια Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	4862	ἔφθ. Βύλλαν Κ)τούσιον 11 Σεπτ. καὶ Μη. "Άνθρες 26
Εύηνος	Σ. Λιθανού	19	5627	ἔφθ. Σάντος 15 Σεπτ.
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διῆλθε Κ)λιν 13 Σεπτ. διὰ Σάρπινες. Συνεργ.—έπόδισε Λισσαβόνα 25
Εύθαλια Μαρή	N. Μαρή	19	4196	εἰς Λίβερπολην 26 Σεπτ.
Έθρος	άδ. Λιθανού	18	5283	διῆλθε Ντακάρη Σεπτ., Γιβραλτάρ 20 διὰ Μασσαλίαν
Εύρυμεδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	ἀνεγ. Θ)νίκην 19 Σ)βρίου διὰ Ρωσσίαν.
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	ἀργεῖ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἀνεγ. Νοβ)σην 18 Σεπτ., Κ)λιν 20 διὰ Φάλμουθ
Έψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	ἔφθ. Ροζάριο 16 Σεπτ.
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	ἀνεγ. Χέρνονταν 19 Σεπτ. διὰ Αλεξάνδρειαν
Ζανής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἀνεγ. Χέρσονα 16 Σεπτ., Πειραιᾶ 20 διὰ Χούλι

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἀνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 5 Σεπτ. διὰ Λάς Πάλμας
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	ἀνεγ. Μέθηλ 10 Σεπτ., Κέππ Βέροντε 22 διὰ Μπ. "Αϊρες
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 10 Σεπτ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἔφθ. Καὶν 10 Σεπτ. καὶ Μούρμανσον 20
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	ἀνεγ. Μπ. "Αϊρες 21 Σεπτ. διὰ Τενερίφην
"Ηφαιστος	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	ἀνεγ. Πειραιᾶ 28 Σεπτ. δι' Αἴγιον
Θάλεια	'Ηλία Σελᾶ	17	4574	ἔφθ. Γιορζίαναν 17 Σεπτ. καὶ Νακόγια 20
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 18 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 25 διὰ Μασσάβαν
Θεμώνη	«Κάσος» Α. Ε.	29	3859	διῆλθε Κρίστοπαλ 21 Σεπτ. διὰ Γλασκώβην.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	διῆλθε Κονγκίλιον 16 Σεπτ. διὰ Πόρτο Νογκάρο
Θεοδώρος Τ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	ἔφθ. Σουνίαν 26 Σεπτ.
Θεοφανώ	άδελφοι Αιδανοῦ	17	4240	διῆλθε Μπ. "Αϊρες 12 Σεπτ. διὰ Λάς Πάλμας
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἀνεγ. Ροζάριο 11 Σεπτ. διὰ Σάντος, ἔφθ. 17
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	ἔφθ. Γένοβαν 20 Σεπτ.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἔφθ. Αλ. Πλάταν 19 Σεπτ.
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	ἔφθ. Βενετίαν 14 Σεπτ. καὶ Τεργέστην 24
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	ἀνεγ. Γαλάταν 25 Σεπτ. διὰ Θ)νίκην
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἔφθ. Μούρμανσον 10 Σεπτ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀνεγ. Λά Πλάταν 8 Σεπτ. διὰ Λάς Μάλμας
Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	διῆλθε Κ)λιν 16 Σεπτ. διὰ Μομφαλάνων
Ιγκόρ	Πεζᾶς καὶ Σία	07	2693	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 29 διὰ Χαλκίδα
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	ἔφθ. Γαλάταν 9 Σεπτ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	ἔφθ. Μπ. "Αϊρες 1 Σεπτ.
Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	διῆλθε Παναμάν 9 Σεπτ. δι' 'Αζόρας
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἀνεγ. Αμβέρσαν 15 Σεπτ. διὰ Σαβόνναν
Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	ἀνεγ. Σαλγάριον 22 Σεπτ. διὰ Νταζάρ
Ισμήνη	Σπεριώτη καὶ Σία	90	2399	διῆλθε Κ)λιν 22 Σεπτ. διὰ Παλέρμο
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Βρατίλαν 15 Σεπτ.
Ιωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667	ἔφθ. Νιζούλιεφ 15 Σεπτ.
Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἔφθ. Γένοβαν 19 Σεπτ.
Ιω. Καρράς	άδελφ. Καρρά	17	3527	ἀνεγ. Μαριούπολιν 15 Σεπτ., Κ)λιν 20 διὰ Ρορέν
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	24	3734	ἀνεγ. Κάρδιμ 10 Σεπτ., Μαδέρας 17 διὰ Μπ. "Αϊρες
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	εἰς πλάς 'Ανατ. Μεσογείου
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γούλανδρη	10	3750	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Αὔγ.
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἀνεγ. Δάντοιγ 10 Σεπτ. διὰ Μπ. "Αϊρες
Ιωλκός (τάνκερ)	'Ομ. 'Ιωσηφόγλου	13	6987	ἀνεγ. Τόνομπεργ 21 Σεπτ. δι' 'Ολλανδίαν
Ιωνία (τάνκερ)	'Ομ. 'Ιωσηφόγλου	16	5845	εἰς Αμβέρσαν 20 Σεπτ. Επισκενή
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	'Ομ. 'Ιωσηφόγλου	13	4680	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. διὰ Σάν Λονί (Ροδανοῦ)
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἔφθ. Μπ. "Αϊρες 15 Σεπτ.
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	ἀνεγ. Αμβέρσαν 21 Σεπτ., Ντόβερ 22 δι' Ιταλίαν
Καδώλ	άδ. Γ. Συγάλα	11	1430	ἔφθ. Τεργέστην 9 Σεπτ. καὶ Σεμπένια 16
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	ἔφθ. Βόλον 11 Σεπτ. καὶ Νοβοροσίσην 18
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἀνεγ. Πόρτ Τάλμοπ 20 Σεπτ., Γιβραλτάρ 25 διὰ Χάϊφαν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀνεγ. 'Εμδεν 16 Σεπτ. διὰ Γραβόζαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Κοντσέψιον 21 Σεπτ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. διὰ Γερμανίαν
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Σεπτ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3574	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Νοεμβρ. 1932
Καρδόβασι	Υιοί Δ. 'Ιγγλεση	20	707	ἔφθ. Μασσάβαν 16 Σεπτ.
Καρράς	άδ. Καρρά	18	5234	ἔφθ. Γένοβαν 13 Σεπτ.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Βαλτιμόριον 13 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 18 διὰ Ν. Οφλεάνην
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	φθάνει Χούλλ άρχας 'Οκτωβρίου
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	διῆλθε Ασφέντζο Μαρκές 25 Αὔγ. διὰ Δουγκέρην
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ.
Κατίκων	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἔφθ. Παλέρμο 11 Σεπτ. καὶ Σφάξ 28
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἔφθ. Μπ. "Αϊρες 20 Σεπτ.
Κέππ Κόρσο	'Αθ. Κουλούνα & Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Ιψούντες 25 Σεπτ.
Κεραμίες	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	ἔφθ. Σιρας 2 Σεπτ.
Κεχρεά	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1968	ἔφθ. Γένοβαν 11 Σεπτ. καὶ Αντζίο 24
Κλεάνθης	Λ. Βογιατζίδη	11	4153	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Σεπτ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἀνεγ. Χάμπτον Ρόδς 7 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέζον
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιάδη	07	3530	ἀνεγ. Σέριφον 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	10	3562	εἰς Αμβέρσαν ἀπὸ 26 Αὔγ.
Κόρθιον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2116	ἔφθ. Χερσόνα 19 Σεπτ.
Κουλουράς — Ξένος	'Αθ. Κουλούνα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Οδησσόν 16 Σεπτ. καὶ Κ)λιν 23 διὰ Φάληρον
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Ερ. 'Εμπειρίκου	25	3598	ἀνεγ. Πειραιᾶ 22 Σεπτ. διὰ Ροσσίαν
Κύθηρα	Πολύχορ. Κατράκη	02	1070	ἔφθ. Βόλον 9 Σεπτ. καὶ Κυμάσι 20
Κῦμα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινά	12	3994	ἀνεγ. Γένοβαν 12 Σεπτ. διὰ Βενετίαν, ἔφθ. 21
Κῦμα	Ν. Λιβανού	11	3959	ἔφθ. Ναογεδού 16 Σεπτ.
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	ἔφθ. Μανατ 14 Σεπτ. καὶ Νουέβιτας 19
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	διῆλθεν 'Αλγέριον 24 Σεπτ. διὰ Γάνδην
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γούλανδρη	22	4697	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
Κωντ. Χατζηπατέρας	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	εἰς Ρόττερνταμ 27 Σεπτ.
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	ἀνεγ. Μόρι 12 Σεπτ. καὶ Legaspi 20 διὰ Κόπιτε
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	ἀνεγ. Γένοβαν 19 Σεπτ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Στέττιν
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	ἔφθ. Κονσταντζαν 16 Σεπτ.
Λέρος		99	846	ἀνεγ. Κονγκ)λιν 24 Σεπτ. διὰ Κέρωναν
Λέσθος	'Άδ. Σιφναίου	10	1005	ἔφθ. Γαλάται 18 Σεπτ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	πληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Σεπτ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέζον
Λίμην	Γ. & Α.Α. Φώκια & Σία	96	1346	ἀνεγ. Μπόναν 16 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Λουκία (τάνκερ)	I. Μανηή καὶ Σία	10	2143	ἔφθ. Βηρυττόν 20 Σεπτ. καὶ 'Αλεξάνδρειαν 24
Μαίανδρος	Σ. Λιβανού	19	4581	ἀνεγ. Μπ. "Αϊρες 20 Σεπτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Μαίηντ δφ Σάμος	Κουλούθρου - 'Εμπειρίκου	01	1190	ἔφθ. Ζογγούνδας 11 Σεπτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίρη	Ν. Λιθανού	09	1459	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 11 Αὔγ.
Μαίρη II	Ν. Λιθανού	20	1517	ἀνεγ. Νιούπορτ 25 Σεπτ. διὰ Σέτονμπλα.
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεγ. Νεζοτσέα 21 Σεπτ. διὰ Λάς Πάλμας
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεράιου	03	1383	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Σεπτ.
Μαϊώτις	Α. Συνδινού	88	1709	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Ρωσίαν
Μάκης	Ε. Κ. Βλασποπούλου	06	3546	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 18 Σεπτ.
Μαλιακός	Μαρή "Εμπειρίκου	12	3903	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διὰ Λονδίνον, ἔφθ. 24
Μανούλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 17 Σεπτ. καὶ Γιάφαν 21
Μάξη Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Μπάχ Μπλάγκαν 15 Σεπτ.
Μαρή Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	04	2331	ἔφθ. Καλκούταν 17 Σεπτ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Βιρμπούτον 8 Σεπτ.
Μαργυρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	εἰς Σιγγαπούρο 15 Σεπτ.
Μαρία	Σ. Βλασποπούλου	07	4225	ἀνεγ. Πόρτ Κάμπα 20 Αὔγ. διὰ Σάντα Ροζαλία
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	ἀνεγ. Γδύνια 9 Σεπτ. διὰ Μπάρι ΕΠΩΔΗΘΗ ΙΤΑΛΟΥΣ
Μαρία	Σ. Περή-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	διῆλθε Πόρτ Σάδ 19 Σεπτ. διὰ Μασσάβαν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	ἀνεγ. Στέτιν 24 Σεπτ. διὰ Γένοβαν
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	ἀνεγ. Πειραιᾶ 19 Σεπτ. διὰ Κ)γκζαν
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διῆλθε Σαμπάγγ 28 Αὔγ. διὰ Πόρτ Σάδ
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	διῆλθε Σαμπάγγ 16 Σεπτ. διὰ Γαλλίαν
Μαριέττα	Ν. Εύσταθιον	13	6042	ἀνεγ. Ροζάριο 20 Σεπτ. διὰ Λά Πλάταν
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἔφθ. Βορδό 17 Σεπτ.
Μαριόγκα	άδ. Πρωτούν	12	4236	εἰς Μπ. "Αἴρες 10 Σεπτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφῶν Κυρτάτα	04	4784	ἔφθ. Στρατόπεδον 24 Σεπτ.
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	ἀνεγ. Τσάφλεστον 17 Σεπτ. διὰ Σάντος
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Σάντα Φὲ 8 Σεπτ.
Μάριος Τ.	Α. Τεριάζου	04	1128	ἔφθ. Θ)νίκη 18 Σεπτ.
Μαρουλή	Μιχ. Κυδωνίεως	18	4195	ἀνεγ. Νιούπορτ 11 Σεπτ., Γιβραλτάρ 17 διὰ Γαλάται
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Κουλούθρου - Έμπειρίκου	07	3556	εἰς Μπ. "Αἴρες Ρόδη 1 Σεπτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	ἀνεγ. Χερσώνα 23 Σεπτεμβρ. "Ανδρον 27 διὰ Κόντινεντ
Μάρτησσα	Ν. Εύσταθιον	19	5476	διῆλθε Κον)λν 19 Σεπτ. διὰ Κάρδιφ
Ματθαίος	Η. Μ. Λώς	04	2434	ἔφθ. Ζουγκούλδαν 8 Σεπτ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	ἀνεγ. Εσbjerg 21 Σεπτ. διὰ Σβέντιποργκ
Μεμάς	«Αίγαιον» Α.Ε.	00	4359	ἔφθ. Νοβορωσίσιην 16 Σεπτ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Σπαλάτο 12 Σεπτ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππᾶ	11	4181	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 22 Σεπτ.
Μεσσαριά	'Ετ. «Π. Νομικός» Α.Ε..	95	961	ἀνεγ. Αμβέρσαν 8 Σεπτ. διὰ Πρέβεζαν
Μίμης	Γ. Γεωργαντῆ	07	3227	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 17 Σεπτ.
Μιμόδα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἔφθ. Παλέρμο 16 Σεπτ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	ἀνεγ. Μόζι 19 Αὔγ. διὰ Μαζατέα
Μίνα Λ. Καμπάνη	άληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Περιουπλούνον 24 Σεπτ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρίκου	18	5202	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες 15 Σεπτ.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθιον	19	5234	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες Ρόδης 22 Σεπτ.
Μιχάλης	Λ. Φατσή	12	3646	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 18 Σεπτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Μιχαλίος	άδ. Ξνά	08	3742	ἀνεγ. Ρόττερντα 20 Σεπτ., Λάνδοφεν 25 δι' 'Αγκόνα
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξνά	06	3828	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 2 Τούλ. 1934
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεγ. Σάντα Κρούς 15 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
Μύκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική.	99	1802	διῆλθε Κον)λν 29 Σεπτ. διὰ Χερσώνα
Ναγός	I. Λιθανού	12	1926	ἔφθ. Πόρτ Σάδ 21 Σεπτ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἀνεγ. Ζουγκούλδαν 25 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἀνεγ. Γαλάται 13 Σεπτ. διὰ Γιάφαν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀνεγ. Μπάχ Μπλάγκαν 19 Σεπτ. διὰ Τενερίφαν
Ναυσικά	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	22	5005	ΠΕΡΙΗΑΘΕΝ ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἔφθ. Σπεντίζαν 14 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 19 διὰ Ζουγκούλδαν
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού	12	3451	εἰς Μπέλφαστ ἀπὸ 30 Αὔγ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	ἔφθ. Λίβερπολην 20 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Γλασκώνην
Νέλλου	I. Μαργαρώνη	13	4826	ἔφθ. Σάντος 23 Σεπτ.
Νεράιδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	ἀνεγ. Τεργέστην 27 Σεπτ. διὰ Στρατόν
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	ἀνεγ. Μελβούνην 13 Σεπτ. διὰ Τσιριπι
Νέστος	N. Λιθανού	19	4399	ἔφθ. Κοιστομπαλ 24 Σεπτ.
Νήϊον	A. Καλλινίκου	18	5154	ἔφθ. Οζερογάγια 27 Αὔγ.
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζήλια	13	6694	ἀνεγ. Μπ. "Αἴρες 22 Σεπτ. διὰ Λάς Πάλμας
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀνεγ. Βενετίαν 17 Σεπτ. διὰ Κον)λν
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάη	17	958	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 17 Σεπτ.
Νικοκλῆς	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνεγ. Σούντερλαντ 18 Σεπτ. διὰ Μοντεβίδεο
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	ἔφθ. Κούλλ. 17 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Ρόττερντα, ἔφθ. 25
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. διὰ Βραΐλαν
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρο. 'Αθανασούλη	01	3575	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Ατλαντικός	17	3201	ἔφθ. Θ)νίκην 11 Σεπτ. καὶ Σηρον 21
Νικ. Μπάικας	Ποθ. Μπάικα	20	2012	ἔφθ. Γιάφαν 16 Σεπτ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλάσι εν Έλλαδι
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἔφθ. Βραΐλαν 6 Σεπτ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	ἔφθ. Μαργ)λιν 12 Σεπτ.
Νικόλας	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	ἔφθ. Πλένουνθ 18 Σεπτ.
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιο. 'Αγγέλου	12	4351	ἀνεγ. Σηρα Νικολάς 19 Σεπτ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	ἀνεγ. Πόρτ Κάμπα 19 Σεπτ. δι' Οζάκα
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἀνεγ. Πόρτ Κάμπα 19 Σεπτ. δι' Οζάκα
Οινούσιος	N. Πατέρα καὶ οὐρών	04	5804	ἀνεγ. Στέτιν 16 Σεπτ., Λάδσεν 23 διὰ Τοιβατέζιαν
Όλλανδία	Δημ. N. Κουφού άλπ.	06	1516	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. δι' Αμβούργον
"Ολγα	I. N. Βλασποπούλου	05	677	ἀνεγ. Λίβερπολη 12 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶς ἔφθ. 30
"Ολγα Έπ. Έμπειρίκου	νιών 'Επ. Έμπειρίκου	22	4677	διῆλθε Κ)λν 14 Σεπτ., Γιβραλτάρ 23 δι' Αβονμάουθ
"Ολυμπος	Κονλούθρου - Έμπειρίκου	18	5249	ἀνεγ. Πόρτ Αλμπέρνη 20 Σεπτ. διὰ Λίβερπολη
"Ομόνοια	Ξενιού·'Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἀνεγ. Στέτιν 15 Σεπτ., Λάδσεν 25 διὰ Λιβόφυον
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντῆ	13	3578	ἀνεγ. Ροζάριο 20 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
"Ορος Δίρφης	«Ατλαντικός» A. E.	18	5242	ἔφθ. Βρέμην 18 Σεπτ.
"Ορος Ελικών	«Τραμπ», Co	18	5525	ἀνεγ. Μπάχ Μπλάγκαν 12 Σεπτ. διὰ Λάς Πάλμας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος" Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή ..	20	5210	Έφθ. Ροζάριο 24 Σεπτ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τράπα, Co»	12	3876	Έφθ. Τράπανι 13 Σεπτ.
"Ορος" Κύνθος	«Τράπα, Co»	18	5188	Έφθ. Μόρι 13 Σεπτ.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή ..	19	5658	Έφθ. Τοιβιταβένιαν 21 Σεπτ.
"Ορος" Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή ..	20	5166	Έφθ. Ροζάριο 16 Σεπτ.
"Ορος" Ορθρύς	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	19	4817	Άνεξ. Μπ. "Αύρες 24 Σεπτ. διά Μαδέρας
"Ορος" Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή ..	18	5201	Άνεξ. Νικολάεις 18 Σεπτ., Κωνήιν 20 δι' Αβονιάνθ
"Ορος" Παρνασσός	I. Μαργαρώνη καὶ Σία ..	15	3660	Άνεξ. Βρέμην 12 Σεπτ. διά Ροζάριο
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή ..	18	5208	Έφθ. Τάιν 19 Σεπτ.
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	4592	διηλθε Κωνήιν 11 Σεπτ. διά Κάρδιφ, έφθ. 28
"Ορος" Πίνδος	«Τράπα, Co»	14	4810	Άνεξ. Σαμγόν 6 Σεπτ. δι' Ενδρόπιν (μέσω Κέπι Τάσην)
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη ..	17	5791	διηλθε Λορρέντζο Μαρζέ 25 Σεπτ. διά Νταζάρ
"Ορος" Πρίσας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή ..	10	3986	διηλθε Μαδέρας 14 Σεπτ. διά Μπέλφαστ, έφθ. 22
"Ορος" Ροδόπη	«Τράπα, Co»	19	5182	διηλθε Περναπούντον 17 Σεπτ. διά Μαδέρας
"Ορος" Ταύρος	«Άτλαντικός» Α. Ε.	20	6696	Άνεξ. Πόρτ Σάϊδ 18 Σεπτ. διά Νικολάϊφ, έφθ. 24
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή ..	21	6388	Άνεξ. Μπ. "Αύρες 15 Σεπτ. διά Μαδέρας
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	Έφθ. Πότι 19 Σεπτ.
Παγασητικός	Μαρῆ Έμπειρίκον	14	3477	διηλθε Ηειρώα 18 Σεπτ. δι' Αβονιάνθ
Παγκρατίων	Ν. Κουφός ήλιπ.	20	2012	Έφθ. Νοβορωσσίσιην 10 Σεπτ.
Παναγῆς	Ν. Δικαιαδοπούλου	20	5187	Έφθ. 'Αλεξανδρειαν 9 Σεπτ.
Παναγίας Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	Άνεξ. Μπάζ. Μιλάγκαν 19 Σεπτ. δι' Ελλάδα
Πανάχραντος	Β. καὶ I. Κουτσούκου	15	4661	εἰς Βραζίαν ἀπό 28 Αύγ.
Πάνις	A. 'Αναστασάτου	06	1781	Έφθ. Καζαπτλάγκαν 6 Σεπτ. καὶ Ηειρώα 30
Παντελής	K. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	Έφθ. Μπαγίον 15 Σεπτ. καὶ Φλόσιγκ 24
Παντιάς	άδελφ. Μαργαρώνη	12	5146	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διά Γένοβαν
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	Άνεξ. Γκαίμπεκ 20 Σεπτ. διά Νόρφολκ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούντη	06	3435	Έφθ. Ζουγκουλδάκ 16 Σεπτ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Σεπτ., Φλόσιγκ 23 διά Βινικέν
Πάτρα	Τσαμκιάνη—Κονήιν)ύδη	96	3256	διηλθε Κονήιν 19 Σεπτ. διά Σπέντζιαν
Πέντε Άδελφοι	M. Διακάνη	10	4362	ἀργεῖ Αβονιάνθ ἀπό 10 Αύγ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	καληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	Έφθ. Σύνδον 17 Σεπτ.
Περσέν	A. 'Αγρεάτου	18	5172	Έφθ. Στέττιν 10 Σεπτ.
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαμάκη	17	1957	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 21 Μαΐου
Πεταλίοι	Μαρῆ Έμπειρίκον	17	5126	Άνεξ. Αμβέρσαν 15 Σεπτ., Γιβραλτάρ 22 δι' Αλεξανδρειαν
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γερμανούριαν καὶ Σία	10	657	διηλθε Λαύριον 5 Σεπτ. διά Πόρτο Νογκάρο
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τραπαστερόβιλ»	03	4634	Άνεξ. Σαβόνναν 16 Σεπτ. δι' Οδησσὸν
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	διηλθε Κ)λιν 16 Σεπτ., Κ)λιν 24 διά Σαονθάμπτον
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	Έφθ. Όταφον 13 Σεπτ.
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	Έφθ. Πειραιᾶ 2 Σεπτ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	Άνεξ. Στυλίδε 20 Σεπτ. διά Ρωσίαν
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	διηλθε Κέπι Φρίο 13 Σεπτ. διά Τενερίφαν
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	4786	διηλθε Φ. Νορόνχα 21 Σεπτ. διά Μαδέρας
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	Έφθ. Σπαλάτο 13 Σεπτ.
Πόλι	M. N. Ροδάδη	97	2861	Έφθ. Χερσώνα 8 Σεπτ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	Έφθ. Όδησσὸν 16 Σεπτ.
Πολύμνια	E. Μυχαλιτσιάνου	07	4937	εἰς Τοιβιταβένιαν ἀπό 3 Αύγουστον
Πόντος	νιοὶ Γ. Γράτσου	12	4013	Έφθ. Χονφλαίρ 13 Σεπτ. καὶ Δάντοιγκ 24
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	Έφθ. Χερσώνα 16 Σεπτ.
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3895	διηλθε Κ)λιν 22 Σεπτ. καὶ Μαλέαν 25 διά Γιβραλτάρ
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	Άνεξ. Χαλκίδα 20 Σεπτ. διά Μαργήιν
Προμηθεύς	νιών 'Αντ. Γιαννούλατου	12	4340	Άνεξ. Μαργήιν 27 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίκον	11	4346	Έφθ. Αμβέρσαν 21 Σεπτ.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	Άνεξ. Νεάπολιν 7 Σεπτ. διά Μαργήιν, έφθ. 14
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	Άνεξ. "Αδεν 17 Σεπτ. διά Καλκούταν
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	Άνεξ. Μπ. "Αύρες 9 Σεπτεμβρ. δι' Αμβέρσαν
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	Άνεξ. Βενετίαν 21 Σεπτ. διά Ρωσίαν
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	Άνεξ. Κ)ντζαν 20 Σεπτ. διά Χάιφαν
Σαρωνικός	Μαρῆ Έμπειρίκον	12	3548	Άνεξ. Αμβέρσαν 18 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	Έφθ. Μασσάβαν 22 Αύγ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	Άνεξ. Βατούν 22 Σεπτεμβ., Κ)λιν 24 διά Βορδὼ
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	Έφθ. Τοιβιταβένιαν 18 Σεπτ.
Σύνιον	Μαρῆ Έμπειρίκον	19	3054	Έφθ. Κονήιν 8 Σεπτ.
Σπύρος	«Αίγαιον» Α. Ε.	18	5153	Έφθ. Γιανμπεκ 20 Σεπτ.
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14	3801	Έφθ. Μόντρεαλ 11 Σεπτ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	Έφθ. Καλάμας 13 Σεπτ. καὶ Πειραιᾶ 26, άνεξ. 30 διά Ρωσίαν
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	Άνεξ. Σαϊγκον 10 Σεπτ. καὶ Ραγγούν 25 διά Τρίνιταν
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	Άνεξ. Καλλάδο 12 Σεπτ. διὰ Chicama
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	Άνεξ. Πόρτ Σάϊδ 18 Σεπτ. διά Τυρ
Σύλθα	A. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	Έφθ. Λύμπετ 14 Σεπτ. καὶ Στέττιν 21
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04	1698	Έφθ. Βασσόραν 25 Αύγ.
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειρίκον	14	3942	Άνεξ. Βραζίλιαν 17 Σεπτ., Κ)λιν 20 διά Βορδὼ
Τάναις	άδελφοι Συνοδινοῦ	07	1545	Έφθ. Πειραιᾶ 21 Σεπτ.
Ταξιάρχης	άδελφοι Λαμποῦ	13	4221	διηλθε Γιβραλτάρ 12 Σεπτ. διά Τεργέστην, έφθ. 21
Τάσις	«Μυρτών» Α.Ε.	13	4706	Έφθ. Σαϊρας 14 Σεπτ. (δι' Αλεξανδρειαν)
Τάσος Κ.	Έμμ. Καραβία	01	3634	διηλθε Κ)λιν 18 Σεπτ. διά Γένοβαν
Ταγγετος	Κουλούνθρον - Έμπειρίκον	18	5687	διηλθε Μαδέρας 14 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρες
Τζένιν	'Ιω. Λιβανού	12	1859	Άνεξ. Πόρτ Σάϊδ 15 Σεπτ. διά Μασσάβαν
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	Έφθ. Αγκώνα 16 Σεπτ.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	Έφθ. Αίγιον 28 Σεπτ.
Τρίτων	νιοὶ Γ. Γράτσου	14	4211	διηλθε Σονές 14 Σεπτ. διά Βασσόραν
Τσιροπινάς	K. A. Τσιροπινάς καὶ Υιοί	14	3895	Έφθ. Πειραιᾶ 11 Σεπτ.
Τάνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	04	2689	Έφθ. Όδησσὸν 12 Σεπτ.
Υδραίος	A. Κουλούντα καὶ K. Ξένου	02	4476	Άνεξ. Πειραιᾶ 28 Σεπτ διά Ρωσίαν
Υδρούσα	P. Χειστοπούλου	22	2038	Έφθ. Νοβορωσσίσιην 10 Σεπτ. καὶ Πειραιᾶ 30 διά Καζαπτλάγκαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	διηλθε Κ) λιγ 22 Σεπτ. διά Ρίον Ιανέφιον
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	άνεγ. Βαγκούνερο 15 Σεπτ. διά Χούντ.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3501	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Μεσόγειον
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	άρχει Άγκωνα ἀπό 20 Αύγ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	έφθ. Γένοβαν 10 Σεπτ. καί Λιβόνο 22
Φλώρα Νομικού	Λουκά Νομικού	21	2012	έφθ. Ρόδον 14 Σεπτ. καί "Άλεξάνδρειαν 19
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διηλθε Κέπιτ Τάουν 20 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνεγ. Διήθ 23 Σεπτ. καί "Αιαστερνταμ 27 δι' "Ειδεν
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ.
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	έφθ. Βραζίλιαν 19 Σεπτ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Βομβάνη 10 Σεπτ. καί άνεγ. 16 διά Ριγγούν
Χαράλαμπος	νιοί Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	άναγκωρει Πόλιαν 1 "Οκτωβρ. διά Ηειραϊ
Χατζηπατέρας	νιών Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	έφθ. Πότι 19 Σεπτ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άρχει Σένδον από 3 Αύγ.
Χίος	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαρόνη	88	1356	έφθ. Πειραιᾶ 17 Σεπτ.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	έφθ. Βενετίαν 21 Σεπτ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άρχει Πειραιᾶ από 15 Ιον.
Χρυσόπολις	Έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	έφθ. Πειραιᾶ 23 Σεπτ.
Όκεανία	Μ. Καρίβαλη	07	4843	έφθ. Σαβόνναν 5 Σεπτ.
Όναση Πηνελόπη	Άριστ. Όναση	19	5404	άνεγ. Κάρδιρ 18 Σεπτ. Λάζ Ηάλμας 25 διά Μπ. "Αύρες
Όναση Σωκράτης	Άριστ. Όναση	19	5439	έφθ. Μπάρδου 17 Σεπτ.
Όρωπος	Μαρή Έμπειρου	13	3475	έφθ. Βραζίλιαν 18 Σεπτ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον ('Αγγλικόν)	άδ. Κουρούκλη-'Αθίνη & Σία	10	1673	έφθ. Τοιβιταβέζιαν 15 Σεπτ.
Μαρία Ν. Ρούσου	Β. Ι. Β. Σ.	09	3729	άρχει Τρούνο από 31 Ιουν.
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	έφθ. Νοβοφωσσόσιζην 10 Σεπτ.
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μιναχούλη καὶ Σία	05	2539	έφθ. Ζουγκούνδαζ 12 Σεπτ.
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	έφθ. Γάνδην 17 Σεπτ.
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρο. Χριστοφορίδη	96	1437	εἰς Μασσάβαν από 23 Ιουνίου
Νικόλαος Πήττας, ('Αγγλ.)	άδ. Πήττα	12	1864	άνεγ. Σαβόνναν 21 Σεπτ. καί Χίον 27 διά Νοβορού
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Παλέρμο 8 Σεπτ.
'Ολτύλ., (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	20	4308	άνεγ. Γένοβαν 12 Σεπτ., Ντούτζενες 23 διά Τόνιδα
Πράχοθα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	22	3609	έφθ. Σαβόνναν 13 Σεπτ.
Σάν ν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλάς 12νήσων — Λιγύπτων
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	12	3629	έφθ. Γένοβαν 22 Σεπτ.
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Φαμαγούνταν 16 Σεπτ.
Τρεγκόδηναν (Αίγυπτ.)	Κ. Ξενία καὶ Υίων	03	3075	άνεγ. Μασσάβαν 18 Σεπτ. διά Σονέζ
Φοίνιξ (Γαλλ.-τάνκερ)	Γαλάνης πλτ.	20	5920	άνεγ. Αλγέριον 24 Σεπτ. διά Τόνιδα
Batna, (Γαλλ.)	Ν. Λαγούτη	10	2216	εἰς Μασσαλίαν 25 Σεπτ. ἐπό παραλαβήν
Clonlee, ('Αγγλ.)	Άντ. Χάλαρη	99	1012	εἰς Πέναρθ 25 Σεπτ. ἐπό παραλαβήν
Corbeach, 'Αγγλ.	Α. Λούζη	13	1569	έφθ. Μπάρδου 24 Σεπτ.
Everene, (Λεττον.)	Βροντήση - Γούναρη	04	2083	εἰς Σάρντενες 25 Σεπτ. ἐπό παραλαβήν
Islington, ('Αγγλ.)	Ν. Λιθανού	20	1517	"Ιδε: «ΜΑΙΡΗ ΙΙ»
Nordeflinge, 'Αγγλ.	Έλληνες ἀγορασταί	13	3146	εἰς Χάρτελεν 24 Αύγ.

FR. PLATEN,

ANTWERP, BELGIUM.

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

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.

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

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER

ESTABLISHED 1903.

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

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

VORREAS COMPANY

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

GENOVA
P.O.BOX N° 66.

VENEZIA
CALLE 22 MARZO 2414

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

Υποπρωτοεμπορευματοκομεία Savona, Oneglia, Spezia, Livorno,
Napoli, Civitavecchia, Ancona, Bari.

και άντιπροσωπεύει τις όλους τους Ιταλικούς λιμένες

Τηλεγραφικές διεύθυνσις VORREAS Genova Τηλέφ. 25379

HARRY A. NIESSINK

ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Η μακροχρόνιος πείρα έγγυαται ἀριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαράν ἔργασίαν.

Τηλέφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.096
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: M. NPHOCCHAR-ROTTERDAM