

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιανουαρίου 1936

Αρ. Φύλλου 121

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Θ' άπειρεινύμεν άσυγχώρητον τῆς άποστολῆς μας παραγγώρισιν καὶ θὰ ἔγινώμεθα ἐπὶ λίμνησμονες τοῦ ἐξ αὐτῆς ύπαγορευομένου καθήκοντος, ἑάν, ἀνασκοποῦντες τὴν δρᾶσιν καὶ τὸ ἔργον τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος, ἐδιστάζομεν νὰ ἐπισημάνωμεν μετὰ θάρους τὰ τρωτά, νὰ διακηρύξωμεν μετὰ παροφήσιας τὰ διαπραχθέντα σφάλματα καὶ νὰ διατυπώσωμεν μὲ εἰλικρίνειαν καὶ ἀντικειμενικότητα τὰς περὶ τοῦ πρακτέου γνώμας μας. Εφόσον δὲν ἐβασίζομεν τὴν κριτικήν μας εἰς τὰς ἀρχὰς αὐτὰς, ή θέσις μας ἔναντι τῆς μεγάλης προσπαθείας διὰ τὴν πρόοδον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας θ' ἀπεστερεῖτο παντὸς στοιχείου ὠφελιμότητος καὶ θὰ ἔπαινεν ἐναρμονιζομένη πρὸς τὸν διακαῆ πόθον μας νὰ καταστήσωμεν τὴν συμβολήν μας, δοῃ ἡμῖν δύναμις, θετικωτέραν.

'Η φύχραιμος, λοιπόν, καὶ χωρὶς καμίαν ἐκ τῶν ἰδεῶν μας προκατάληψιν, ἀνασκόπησις τῆς δράσεως καὶ τοῦ ἔργου τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1935, τὸ δεύτερον ἥδη μετὰ τὴν πολυετὴ δραματικὴν κρίσιν ἔτος ἀνάζωγον ἡσεώς καὶ ἀναρρόσεως, μᾶς ὅδηγει δυστυχῶς εἰς τὴν θλιβερὸν διαπίστωσιν, ὅτι η ἀξιοθαύμαστος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα τῶν Ἑλλήνων ἐπίδοσις, ή προκαλοῦσα τὸν φόνον τῶν ἔνων, παραμένει χωρὶς ἐνότητα κατευθύνσεων, δίχως συντονισμὸν ἐνεργείας, ἄνευ μεθοδικῆς ὁργανώσεως. Παρουσιάζεται, δηλαδή, ἀπογυμνωμένη τῶν ἀπαραίτητων ἐκείνων ἐφοδίων, ποὺ θὰ τὴν καταστήσουν πραγματικὰ δημιουργικὴν καὶ ποὺ θὰ διασφαλίσουν τὰ μετὰ μόχθον κτηθέντα.

"Ολη ἡ δραστηριότης ἡ ζωηρῶς ἀναπτυχθεῖσα κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος ἐστράφη καὶ πάλιν πρὸς τὰς ἴδιαιτέρας ἐπιδιώξεις τὰς ὁποίας ἡ ἀτομικὴ ἐκάστοτον ἐφοπλιστοῦ ὁποὴ εἶχε τάξει ως σκοπὸν ἐπιτυχίας. Τὸ ἀποτέλεσμα ἦτο νὰ ἐπιτευχθοῦν πολλὰ—κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ ν' ἀμφισβητήσῃ τοῦτο ἀφοῦ τὰ γεγονότα καὶ οἱ ἀριθμοὶ, ποὺ δημοσιεύομεν ἐν τῇ λεπτομερεῖ τῶν πεπραγμένων ἀνασκοπήσει ὁμιλοῦν εὐγλώττως—ἀλλὰ τὰ ἐπιτευχθέντα ἐλαχίστην καὶ αὐτὴν ὑπὸ αἰρεσιν παρέσχον συμβολὴν εἰς τὴν θετικὴν τῆς ναυτιλίας μας πρόοδον.

'Υπὸ αἰρεσιν, διότι ἑὰν δὲν θελήσωμεν νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῶν ὄπωσδήποτε εὐνοϊκωτέρων περιστάσεων ποὺ προέκυψαν, τὸ μὲν ἐκ τῶν διεθνῶν ἀνωμαλιῶν καὶ τῆς πολεμικῆς διαταραχῆς, τὸ δὲ ἐκ τῆς σχετικῆς τονώσεως τῆς κινήσεως τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου καὶ δὲν ἀποβλέψωμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὰ ἐξ αὐτῶν ὠφελήματα, ἐκεῖνα ποὺ ἀπεκομίσαμεν ἥδη καὶ πιθανῶς θ' ἀποκομίσωμεν ἀκόμη, ως βάσιν δημιουργικῆς διὰ τὸ μέλλον ἐργασίας, τὸ μέλλον αὐτὸ δὲν ἡμπορεῖ νὰ είναι εὐοίωνον. 'Υπαίτιοι ἐξ ὀλοκλήρου διὰ τοῦτο, θὰ είμεθα ἔτι μᾶλλον κατακριτέοι, διότι θὰ ἔχωμεν ὑποπέσει εἰς τὸ βαρύτατον σφάλμα νὰ ἐγκαταλείψωμεν τὴν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα ἔργαιαν τῶν στιγμαίων ἐμπνεύσεών μας εἰς περίοδον, καὶ θ' ἦν παντοῦ ἐργάδης συντελεῖται προσπάθεια ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως. 'Εὰν δὲν πρακτολουμένησωμεν ἐγκαίρως σήμερον τὴν προσπάθειαν ταῦτην, αὐθιον, 'Ἐπιμηθεῖς πάλιν, θὰ εὑρεθῶμεν ἐνώπιον δυσχερειῶν ἀνυπερβλήτων, τῶν ὄποιων ἡ ἀντιμε-

τώπισις θ' ἀπαιτήσῃ σκληροὺς ἀγῶνας, ἀμφιβόλου ἐπιτυχίας καὶ μὲ πενιχρὸν πάντως ἔπαυλον, νὰ διαφυλάξωμεν διὰ τοῦτο εἶναι δυνατὸν νὰ περισωθῇ ἀπὸ ἐκεῖνο ποὺ ἥδη κατέχομεν.

Πῶς θὰ δυνηθῶμεν νὰ ισχυροποιησωμεν τὰ μέσα τῆς ἀμύνης μας διὰ τὸ προϊόν τῆς ἐπιμόχθου ἐργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἔξακολουθῶμεν νὰ τὸ διαθέτωμεν διὰ τὴν πρόσπτησιν καὶ μόνον φορτηγῶν σκαφῶν μεγάλης χωρητικότητος καὶ μεγάλης ήλικίας, μὲ ἀποτέσσαμα τὴν ἀντιφυσιολογικὴν τῆς χωρητικότητός μας διόγκωσιν καὶ δὲν ἀποβλέπωμεν μεθοδικῶς καὶ μὲ σταθερότητα εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ, ητίς καὶ μόνον θὰ καταστήσῃ τὴν ναυτιλίαν μας ἵκανὴν νὰ ἀντιπαλαίσῃ πρὸς τὸν ἐντεινόμενον ημέρᾳ τῇ ημέρᾳ ξενικὸν ἀνταγωνισμόν;

Tίνι τρόπῳ θὰ διασφαλίσωμεν τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας διὰ τὴν ἐπιμένωμεν μεταποτίζοντες τὴν ἐνεργητικότητά μας πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου, περιπλανώμενοι πρὸς ὅλα ἄγραν ἐργασίας εἰς ὅλους τοὺς ὥκενούς καὶ ἐγκαταλείπομεν τὰς ἐθνικὰς ναυτιλιακὰς μας ἐπάλξεις εἰς τὴν Μεσόγειον, τὴν Μανδρῆν Θάλασσαν καὶ τὰ χωρικὰ μας ἀκόμη ὃδατα, ἀφήνοντες ἀμαχητὶ τὰς ἐκ μακραίωνος παραδόσεως ἀγοράς νὰ περιέρχωνται εἰς ναυτιλίας, ποὺ μόλις τώρα εἰσῆλθον εἰς τὸ στάδιον τῆς δημιουργίας των;

Κατὰ τὸ θὰ συντελέσωμεν εἰς τὴν πρόοδον τῆς ναυτικῆς μας βιομηχανίας, περιορίζοντες ἀσφυκτικῶς τὴν δρᾶσιν τῆς εἰς ἔνα καὶ μόνον κλάδον, τὴν καθαρῶς φορτηγόν, καὶ ἐκπίπτοντες ἀδιαλείπτως εἰς ὅλους τοὺς ἄλλους κλάδους;

'Αλλ' ἂν ἡ ἐπὶ οὐρανῷ συγχρονισμένων βάσεων ἀνακαίνισις τοῦ ναυτιλιακοῦ μας ὁργανισμοῦ προσέκοπτε μέχρι πρὸ τοῦ ἀκόμη εἰς πολλαπλὰς καὶ οὐχὶ εὐπαταρφονήτους δυσχερείας δημιουργοῦνται ἥδη διὰ τὴν ναυτιλίαν μας οἱ κατάλληλοι ὃδοι ποὺ θὰ ἐπιτρέφουν εἰς αὐτὴν ν' ἀποβλέψῃ ἀπὸ τοῦ ἀρχομένου σήμερον ἔτος εἰς τὴν ἀνασυγκρότησίν της.

'Η ὁπωδήποτε ἀποδοτικὴ τόσον κατὰ τὸ παρελθόν ὅσον καὶ κατὰ τὸ λῆξαν χρέες ἔτος ἐργασία τῶν φορτηγῶν μας καὶ ἡ ἐπελθόνσα σχεδόν ἀλματική, λόγῳ τῶν διεθνῶν γεγονότων, ἀνατίμησις τῶν σκαφῶν ἕσχον τὸ εὐεργετικόν ἀποτέλεσμα ν' ἀπαλλαγῇ ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία σημαντικοῦ μέρους τῶν δυσβαστάκτων βαρῶν τῆς καὶ νὰ αὐξηθῇ αὐτομάτως ἡ ἀξία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμποραντικοῦ κεφαλαίου. 'Ἐπι τῶν δύο αὐτῶν εὐνοϊκῶν συντελεστῶν—καὶ δλαι αἱ πάραχουσαι ἐνδείξεις περὶ τῆς ἔξελιξεως τῆς διεθνοῦς καταστάσεως δικαιολογοῦν τὴν πρόβλεψιν διὰ τὸ διατηρηθοῦν οὗτοι, ἐφ' ἵκανὸν εἰσέτι κρόνον—δόφείλει νὰ στηριχθῇ ἀναλαμβανομένη τὸ ταχύτερον, ἡ μεγάλη προσπάθεια τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναδιογανώσεως.

'Αλλὰ διὰ νὰ εὐδομήσῃ ἡ προσπάθεια αὐτὴ δὲν ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπάρξῃ ἡ καλὴ θέλησις τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας. Χρειάζεται ἐνεργὸς καὶ θετικὴ ἡ ἐπικούρια τοῦ Κράτους.

'Ο καθορισμὸς καὶ ἡ ἐφαρμογὴ ἐνὸς πλήρους προγράμματος ἐμποραντικῆς τῆς Ἑλλάδος πολιτικῆς δὲν

άνήκει έξι όλοκλήρου εις τὸν ναυτικὸν κόσμον, ἐστω καὶ ἄν εύδικος οὗτος ήνωμένος καὶ δρῶν ἐπὶ κοινῷ πατευθύνσεων. "Εχει ἀνάγκην τῆς λελογισμένης καὶ γιοῦς τοῦ Κράτους παρεμβάσεως.

Αἱ ἀνώμαλοι κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος πολιτικαὶ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας εὐρέθη ἡ χώρα μας, προβάλλονται ὡς δικαιολογία τῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους συνεχίσεως τῆς τακτικῆς τῆς ἀδιαφορίας του πρὸς τὴν ναυτιλίαν. Δικαιούμενα δικαιολογία τῆς την παραγμένων τοῦ λήξαντος ἔτους ἔκθεσιν. Οὐδέποτε, ἔξι ἑκαίνων, ποὺ πρόκειται μὲ τὴν θέλησιν τοῦ λαοῦ, νὰ περιβαλλούμενοι εἰς τὴν διεξοδικὴν τῶν περιφράγματων τοῦ Κράτους ἔχοντος συνείδησιν τοῦ προορισμοῦ του.

Τὸ πραγματικὸν πρὸς τὴν ναυτιλίαν καθῆκον τοῦ Κράτους καὶ τὰς πατευθύνσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ βασισθῇ ἡ ἐκδηλωθησομένη ὑπὲρ αὐτῆς μέριμνα του ὑποδεικνύομεν εἰς τὴν διεξοδικὴν τῶν περιφράγματων τοῦ λήξαντος ἔτους ἔκθεσιν. Οὐδέποτε, ἀλλωστε, ἔξι ἑκαίνων, ποὺ πρόκειται μὲ τὴν θέλησιν τοῦ λαοῦ, νὰ περιβαλλούμενοι εἰς τὴν διεξοδικὴν τῶν περιφράγματων τοῦ Κράτους ἔχοντος συνείδησιν τοῦ προορισμοῦ του.

'Αλλ' ἑκεῖνο τὸ ὅποιον νομίζομεν ὅτι θὰ ἔπειρεν ἰδιαιτέρως νὰ τονισθῇ εἶναι ὅτι εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας κρατικῆς μερίμνης ἐπιβάλλεται νὰ περιληφθῇ ἀπαραιτήτως καὶ ὁ πειθαναγκασμὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ κεφαλαίου, διπλῶς συμβάλλῃ εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ καταρισμού του προγράμματος ἐμποραναυτικῆς πολιτικῆς. Χωρὶς τὴν συμβολὴν αὐτῆς κανὲν

πρόγραμμα καὶ μὲ τὰς πλέον περιωρισμένας ἐπιδιώξεις δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ καὶ ἄν ἐφαρμοσθῇ θὰ εἶναι ἐλλιπής ἡ ἐκτέλεσί του.

Ωμιλήσαμεν περὶ πειθαναγκασμοῦ. "Ανευ αὐτοῦ ἐπαύσαμεν, δυστυχῶς, πιστεύοντες ὅτι εἶναι δυνατὸν νὰ κινηθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ἑλληνικοῦ Κεφαλαίου ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας. Ἀλλὰ καὶ οὐδεὶς ἡμπορεῖ νὰ ισχυοσθῇ ὅτι ἡ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἐνέργεια τοῦ Κράτους στερεῖται ἡθικῆς βάσεως, ἀφοῦ σκοπὸν θὰ ἔχῃ τὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ πρόσοδον ἐνὸς τῶν κυριωτέρων παραγωγικῶν κλάδων, τοῦ κλάδου ποὺ δικαιοῦται νὰ γίνη ἡ πρώτη ἐθνικὴ βιομηχανία. "Αν δὲ τὸ Ἑλληνικόν κεφαλαίον, πρόσθυμον πολλάπις εἰς τὴν ἐνίσχυσιν ἐργων ἀμφιβόλου παραγωγικῆς ὀφελιμότητος, ἐδικαιολόγει καὶ πῶς τὴν ἔναντι τῆς ναυτιλίας διστακτικότητά του κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν, ὅταν ἐκ διαφόρων πατευθύνσεων ἐσημειώθησαν προσπάθειαι κινητοποιήσεώς του, μὲ τὴν δυσμενή τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ οἰκονομικὴν κατάστασιν, ἡ δικαιολογία δὲν ἡμπορεῖ νὰ εὐσταθήσῃ σήμερον, ὅτε κατὰ σημαντικὸν μέρος ἡ κατάστασις αὐτὴ ἔχει ἔξυγιανθη.

Ἐφόσον, λοιπόν, ἐπιδειχθῇ ἡ στοιχειώδης προβλεπτικότης καὶ διασφαλίσθῃ ἡ ἐν στενῇ συνεργασίᾳ τῶν τριῶν παραγόντων, Κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ κεφαλαίου, ἀντιμετώπισις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμποροναυτικοῦ προβλήματος, ἐν ἐπιγνώσει τῆς πραγματικότητος, τὸ ἀρχόμενον σήμερον ἔτος δύναται ν' ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηρίαν ἐνὸς καλυτέρου μέλλοντος διὰ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν.

Ἄπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡμεῖς δὲν ἔχομεν νὰ πράξωμεν τὶ ἄλλο ἀπὸ τοῦ νὰ εὐχηθῶμεν καὶ ἐλπίσωμεν τοῦτο.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΣΤΕΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΑΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ Κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

"Ο κ. Μ. Κουλουκούντης, ἐπ' εὐκαρίπτη τῆς ἐκδόσεως ταίτης τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, μᾶς ἀπέστειλε τὴν ἀκόλουθον περὶ τῶν ναυτιλιῶν πραγμάτων ἔξαιρετικῶν ἐνδιαφέρονταν ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὸ ἀνατέλλον ἔτος εὐρίσκει τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν εἰς τὴν σημαντικότεραν καμπῆ τῆς μακρᾶς σταδιοδρομίας της.

Ηδέησεν ἐπαρκῶς τὴν χωρητικότητά της, ἐθελτίωσε σχετικῶς τὸ πλωτόν της ὄλικὸν καὶ ἐπέτυχε, τέλος, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς "Ἀγγελούς ἐφοπλιστάς, τὴν σύναψιν τῶν συμφωνιῶν 'κατατάτων δρίων ναυλῶν' εἰς τὰς κυριωτέρας ἀγοράς καὶ ίδιως εἰς τὸ Πλέιτ, ἐξασφαλίσασον οὕτως ἰσχυράν τὴν θέσιν τῆς μεταξὺ τῶν ιθυνόντων τὰς τύχας τῆς παγκοσμίου φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Ἡ συνεργασία μας μὲ τοὺς ἔνους ἐφοπλιστάς είχε καὶ τὸ εὐχάριστον ἀποτέλεσμα, ὅτι ἀπέστομάθησαν ὁ 'Ἀγγελικός Τύπος καὶ 'Ἄγγελοι τινὲς ἐφοπλισταί.

"Οχι μόνον ἔπαυσαν αἱ ἄδικοι καὶ δυσμενεῖς κατά τῆς σημαίας μας κρίσεις, ἀλλὰ τὸναντὸν ἀκούονται τώρα ἔπαινοι καὶ εὐμενεῖς λόγοι, εἰς ίδιαιτέρας συνομιλίας τῶν 'Ἀγγελων, διὰ τὴν 'ενομιμοφροσύνην τῶν 'Ἑλλήνων'.

Ἡ δημιουργηθεῖσα οὕτως εὐνοϊκὴ ἀτμόσφαιρα ὑπεβοήθησε τὴν ἐκμεταλλεύσιν τῶν ἀτμοπλοίων μας κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος καὶ ἀπεφύγομεν σοθαρά ἐλλείμματα, ποὺ ἀσφαλῶς θὰ είχομεν εἰς τὸ Πλέιτ, ἀν δὲν ἐπήρχετο κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἡ σωτικὴ τῆς συμφωνίας τῶν ναυλῶν σύναψις.

Δὲν πρέπει δῆμος η σχετικὴ νημεία νὰ μᾶς ἀφήσῃ ἀμεριμνῶς ἐφορχυάσοντας.

Οἱ φίλοι μας, μὲ τοὺς ὁποίους καὶ συνεργαζόμεθα, μᾶς ἔχουν ἀνάγκην, δύον τοὺς ἔχομεν καὶ ἡμεῖς πρὸς τὸ παρόν, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ οἱ 'Ἀγγελοι ίδιως δρυγανῶνται καλύτερα, διὰ νὰ ἐπανακτήσουν τὴν προτέραν θέσιν των, ναυπηγοῦντες, μὲ τὴν κυθερωτικὴν ἀρωγὴν, νέος καὶ οἰκονομικά σκάφη. Καὶ ἀν ἀκόμη τέλος, ἡθέλαμεν ἀποθάλλει κάθε προκαταλήψιν, δύον ἀφορᾶ τοὺς 'Ἀγγελούς ἐφοπλιστάς, ἔχομεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν ἀλλὰ ἐπίσης σοθαρά, ἀν δχι σοθαρώτερα ζητήματα, ὅπως εἶνε ἡ προκαταλήψις τῶν ἔνων ναυλῶν τῆς Βορείου 'Αμερικῆς, τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, τοῦ Ειρηνικοῦ, τῆς 'Άνοιστραλίας καὶ τῶν 'Ινδιῶν. Πρέπει ν' ἀνοίξωμεν εἰς τὴν 'Ἑλληνικήν σημαίαν ὅλας αὐτὰς τὰς

'Αγοράς καὶ νὰ μὴ στηριζώμεθα μόνον εἰς τὸ Πλέιτ, τὸ ὅποιον, ἀτυχῶς, φαίνεται ἐφέτος, ὅτι πιθανὸν νὰ μὴ ἔχῃ καλὴν ἐσοδείαν διὰ νὰ ἀπορροφήσῃ δλην τὴν χωρητικότητα, ποὺ συνήθως ἐργάζεται πρὸς τὰ ἔκει.

'Ο μόνος τρόπος, μὲ τὸν ὅποιον θὰ δυνηθῶμεν νὰ εἰσέλθωμεν εἰς τὰς ἀγοράς αὐτάς, εἶναι ἡ ἔξαλεψις τῶν ἐπασφαλίστρων ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν μεταφερομένων ἐπὶ 'Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Τὸ ζῆτημα είναι σοθαρώτατον καὶ ἡ ἐν Λονδίνῳ Διοικητικὴ 'Ἐπιτροπὴ τῆς 'Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐπλήθη πρὸ μηνῶν ἡδη τοῦ ζητήματος, χωρὶς δῆμος εἰσέτι νὰ ἐπιτύχῃ καὶ τὸ ποθούμενον.

"Ἐχομεν ἀτυχῶς εἰς τὸ Πλέιτ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη πατήσεις ἀθαρίων, αἱ ὅποιαι δὲν δικαιολογούντων τὴν ἔξαλεψις τῶν ἐπασφαλίστρων, ἀλλά, τούναντίον, τὴν αὔξησιν αὐτῶν ἐπιθάλλουν.

"Η μόνη ἀπομένουσα δι' ἡμᾶς διέξοδος διὰ τὴν καλὴν ἀσφαλιστικήν μας ὑπόληψιν εἶναι ν' ἀποφασίσωμεν δλοι ὅμοιοι καὶ νὰ ἔργασθῶμεν διὰ τὴν καλυτέρευσιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀσφαλείας τῶν φορτίων, ποὺ μεταφέρουν τὰ σκάφη μας. "Αν προσέξωμεν, ὁ καθεὶς καὶ δλοι ὅμοιοι, ν' ἀποφύγωμεν ἀπατήσεις ἐπὶ δύο - τρία ἔτη, θὰ φθάσωμεν δρισμένως εἰς τὸν ἐπιδιωκόμενον νον σκοπῶν.

Πρέπει λοιπὸν νὰ δργανωθῶμεν καὶ νὰ φροντίσωμεν, ὥπως καλυτερεύωμεν τὸ δνομά μας καθημερινῶς.

"Η παλαιά ἐποχὴ, ὅτε ἦτο δυνατή ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας μας ὑπὸ τὰς τότε συνθήκας, παρῆλθε πλέον. Δὲν δυναται καὶ νοηθῇ ναυτιλία μὲ τὸ σύστημα τῆς ἀτομικῆς πλοιοκτησίας ἐνὸς πλοιάρχου - ἐφοπλιστοῦ, ἀγοράζοντες ἔνα ἀτμόπλοιον μὲ τὴν ωήηειαν ἔνος γραφείου τοῦ Λονδίνου. Δὲν ὑπάρχει ἀκόμη ἀμφιβολία, ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη εἶναι τόσον πολλά, ὥστε νὰ προκαλέσουν τὸν φόδον τῶν ἄλλων, ἔκεινων, ποὺ χάνουν ἔδαφος εἰς τὰς 'Αγοράς, ποὺ διεισδύουν. Εἰμεθα, ἀλλως τε, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον δργανισμοὶ ἀσθενικοί, χωρὶς ἀποθεματικά καὶ μὲ πολλὰ πλανιαὶ σκάφη. 'Η πολιτικὴ τῆς ἀνανεώσεως, μέρος τῆς ὅποιας ἔξετελέσαμεν ἡδη, πρέπει ν' ἀκολουθηθῇ διὰ τῆς πωλήσεως τῶν πλανιοτέρων σκαφῶν καὶ διὰ τῆς θαμμιαίας ναυτηγήσεως, εἰ δυνατόν, νέων.

Καὶ τώρα ἀς στραφῶμεν πρὸς μίαν ἄλλην πλευράν τοῦ ναυ-

τιλιακού προβλήματος. Θά υποδιοθήσωμεν πολὺ τὴν θεμελίωσιν τοῦ ἔργου τῆς ναυτιλίας μας, ἀνέπιδιώσωμεν τὴν καλυτέρευσιν τῶν πληρωμάτων της, ἀν τονώσωμεν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διὰ τὴν ἐπιχείρησιν, ὡς πότια παρέχει καὶ εἰς ἡμᾶς καὶ εἰς αὐτούς τὰ μέσα τοῦ βιοπορισμοῦ.

Παραπονούμεθα, ὅτι δὲν ἔχομεν καταλλήλους μηχανικούς διὰ τὰ νεωτάτου τύπου ἀτμόπλοιας καὶ μότοροπις, ἀλλὰ μήπως ἀνελάθομεν τὴν προσπάθειαν νὰ δημιουργήσωμεν τοιούτους; Τὸ Γραφεῖον ἡμῶν ἔλασε τὴν ἀπόφασιν ἀπὸ τοῦ ἔτους αὐτοῦ νὰ προσλαμβάνῃ ἐναλλάξ τελειοφοίους ἀπὸ τὰς δύο σχολὰς τῶν μηχανικῶν Γειταιῶν, τοὺς ὅποιους θὰ τοποθετή πρὸς τελειοποίησιν τῶν σπουδῶν τῶν εἰς τὰ Ἀγγλικά ἐργοστάσια τῆς «Norgth Eastern» καὶ τοῦ «Inoxford», ὅπου κατασκευάζονται αἱ νέαι ἀτμομηχαναὶ καὶ αἱ μηχαναὶ Νητζελ. Θά προσφέρωμεν πρὸς τοῦτο 150 λίρας ἑταῖρος καὶ θέσιν κατόπιν εἰς τὴν ὁργάνωσιν μας καὶ δὴ εἰς τὰ σκάφη μας. «Ἄς πράξουν καὶ οἱ ἄλλοι τῆς Ἑλλήνες ἀφοπλισταὶ τὸ ἴδιον ἥ καὶ περισσότερον διὰ νὰ ὑποδιοθήσωμεν τὴν μόρφωσιν ἕκείνων εἰς τοὺς ὅποιους θὰ ἐμπιστευθῶμεν τὰ νέα σκάφη μας.

Οσον ἀφορᾶ τὰς ἄλλας ἐλλείψεις τῶν πληρωμάτων μας, ἐπιτείμασι εἰς ἄλλους ἀρμοδιώτερους νὰ σκεφθοῦν πῶς δύνανται νὰ καλυφθοῦν.

Καθυστερήσαμεν ἀκόμη καὶ εἶναι ἡ ἐπιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη τῆς δημιουργίας Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ. «Ἄν οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν φορτίων ἔχασαν ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, οἱ ἀσφαλισταὶ ὅμως τῶν σκαφῶν ἑκέρδισαν καὶ δὲν τὸ ἀποκρύπτουν, ἀφοῦ διαρκῶς μᾶς ὑποθιθάζουν τὰ ἀσφάλιστρα.

“Ο.τι μᾶς χρειάζεται ώς ἀρχὴ, εἰναι νὰ δημιουργήσωμεν ἰδιωτικούς ἀλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς. Καὶ ἄν, ώς ἐπίζω εἰς τὸ προσεχές μέλλον, συντελεσθοῦν οὕτοι, θὰ δυνηθῶμεν νὰ καταστῶμεν σεβαστοὶ εἰς τοὺς Ἀγγλους καὶ ἔνους ἀσφαλιστάς, οἱ ὅποιοι πρὸς τὸ παρὸν θεωροῦν τελείως ἀδύνατον τὴν Ἑλληνικὴν ὁργάνωσιν εἰς τὸν κλάδον αὐτόν.

Ἐν τέλει ἔχω νὰ συστήσω εἰς ὅλους τὴν εἰλικρινὴ τήρησιν τῶν ὅρων τῆς συμφωνίας τῶν κατωτάτων ὅριών ναυλών. Ψύμφυρίζεται ἔδω εἰς τὸ Λονδίνον, δητὶ οἱ ναυλωταὶ τῆς Ἀργεντινῆς ἐπιδιώκουν νὰ ναυλώσουν σκάφη εἰς τὸν Πειραιᾶ δι' Ἀγγλίαν—Κόντιντεν. «Ἄν αὐτὸ πράγματι συμβῇ, δὲν ὑπάρχει ἀμφιθολία, δητὶ σχεδιάζουν διὰ πλαγῶν μέσων νὰ ἐπιτύχουν τὴν καταστρηγήσιν τῆς συμφωνίας τῶν κατωτάτων ὅριών. «Ἄς προειδοποιηθοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ, δητὶ ὁ κίνδυνος, εἰς τὸν διόποιον θὰ ἐκθέσουν τὸ Ἑλληνικὸν σύνομα καὶ τὴν ναυτιλίαν μας εἰναι τόσον μέγας, ώστε ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Λονδίνου θὰ ὑπερασπισθῇ τοὺς πολλοὺς καὶ θὰ τοὺς κτυπήσῃ ἀμειλίκτως. «Ἄν υπάρχουν Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, ποὺ ἔχουν τοιαῦτην ἀντίληψιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν, πρέπει αὐτοὶ ἀπαξ διὰ πατός νὰ ἐκδιωχθοῦν ἀπὸ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν. Παραβάνοντες τὴν συμφωνίαν, θ' ἀντιληφθοῦν ἀκόμη, δητὶ ἀν οὕτω κερδίσουν τὴν θέσιν τῶν εἰς τὸν «Μαύρον Πίνακα», ποὺ θὰ καταρτίσῃ ἡ Διεθνῆς Ἐπιτροπὴ τοῦ Σχεδίου τοῦ Πλέιτ, δὲν θὰ δυνηθοῦν καληγινοὶ φοράν νὰ ναυλώσουν τὰ σκάφη τῶν.

Μετὰ πάσης τιμῆς,
Λονδίνον 23 Δεκεμβρίου 1935
M. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΜΗΣ

ΠΕΤΡΑΓΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ

Καμμία ποιοτικὴ βελτίωσις

Δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ἡ ἀνάλυσις τῶν σχετικῶν μὲ τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας ἀριθμῶν ἀξιοσημειώτων τίνα κατὰ τὸ 1935 μεταβολὴν. Η ποιοτικὴ αὐτῆς σύνθεσις παρέμεινε σχεδόν εἰς τὴν ἴδιαν τοῦ 1934 κατάστασιν, μὲ τάσεις μάλιστα αὐξήσεως τοῦ ποσοστοῦ τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας πλοίων. Σκάφη πολλὰ διὰ τῶν νέων ἀγορῶν προσετέθησαν, ἐνῷ τὸ ζωτικὸν πρόβλημα τῆς ἀνεύσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἡ ἔξυγίανσις αὐτοῦ ἀπό τὰ μεγάλης ἡλικίας σκάφη, δὲν ἔνεφάνισε καμμίαν πρόσδοτον τείνουσαν εἰς τὴν ἐπίλυσην τοῦ.

Ἐχομεν καὶ ἐφέτος ἐπαύσησον τῆς χωρητικότητος τῆς Ναυτιλίας μας νὰ σημειώσωμεν. Αἱ ἀγοραὶ φερτηγῶν σκαφῶν, μέσης κατὰ τὸ πλεῖστον ἡλικίας, 15 ἔως 25, ἀλλὰ καὶ μέχρι 25 ἔτῶν, ἔξηκολουθησαν ἀθρόα, χωρὶς περιβαλλήλως καὶ αἱ διαλύσεις τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας πλοίων νέοι προσλάθουν οἵσαν ἀνεμένετο ἔκταινον, ἔν τινι μετρῷ ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐκδήλων εἰς δλας τὰς ἔνεας ναυτικας χώρας κίνησις απαλλαγῆς τῶν ἀπό τῆς παθητικῆς χωρητικότητος.

Ἡ 31η Δεκεμβρίου τοῦ ἀπέτο θόντος ἔτους εύρισκε τὴν ναυτιλίαν μας κατέχουσαν συνολικὴν ϕωρητικότητα 1.760.770 τ. γκρός, ἐκ τῶν διόποιων 1.651.431 τ. ἀναφέρονται εἰς τὴν φορτηγὸν τοιαύτην. Προκαλεῖ, θεθαίως, τὸν δικαιολογημένον θυμασμόν ἡ τόση τῆς χωρητικότητος τῆς Ναυτιλίας μας ἀνάπτυξης, ἔρχεται ν' ἀποδείξῃ τὴν ἀκταύλητον τοῦ «Ἐλληνος» ναυτίλου τῶν ζωτικότητα, δὲν δύναται δῆμας καὶ νὰ ἐμπνεύσῃ τὴν σταθεράν πρὸς τὸ μέλλον ἐμπιστούσην, οὐδὲ νὰ προσδώῃ τὰ στοιχεῖα τῆς ἀπολύτου εὔσταθείας εἰς τὸ ναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα, τὸ ἔδραζόμενον ἐπὶ τοιαύτης ποιοτικῆς συγχροτήσεως.

Οι εἰς ἀληγον σελίδα, δημοσιεύμενοι ἀριθμοί, οἱ ἀναλύοντες τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας, διαπιστώνουν, τὴν γνωστὴν ἄλλως τε, κατωτερότητα τοῦ πλώτου ὑλικοῦ αὐτῆς καὶ καθιστοῦν αὐταπόδεικτον, ὅτι διωσδήποτε, θέττον ἥ δράδιον, θὰ υποστῆ τὴν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλόμενην περιστολὴν τῆς χωρητικότητος.

“Ἀν λάθωμεν ὑπὸ δψων μας τὴν φερτηγὸν ναυτιλίαν καὶ ἔξ αὐτῆς πάλιν τὰ 3000 τ. γκρός καὶ ἀνω μόνον σκάφη, ἀριθμοῦντα ϕωρητικότητα 1.428.974 τ. γκρός, ἀ·τα, ἀπασχολούμενα εἰς τὸ διεθνὲς ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, εἴναι καὶ ὑποχρεωμένα ν' ἀντιμετωπίζουν εἰς κάθε ὕμημα τῶν τὸν συναγωγισμὸν τῶν νεωτέρων ἡλικίας συγχρονισμένων ἔνων πλοίων, δὲν ἔχουν νὰ ἐπιδείξωμεν, παρὰ 2 μόνον σκάφη 8231 τ. ἡλικίας 5 ἔτῶν, 8 πλοία 33.559 τ. ἡλικίας μέχρι 10 ἔτῶν καὶ 31 ϕωρητικότητος 151.213 τ. γκρός ἀ·το 11 ἔως 15 ἔτῶν. Ὁ κύριος ὄνκος τῆς ὑλεων περιστολὴν ναυτιλίας μας ἀναφέρεται εἰς σκάφη μεταξὺ 16 ἔως 24 ἔτῶν (195 φορτηγα 897.896 τ. γκρός) καὶ εἰς 88 πλοία 338.075 τόνων, ἡλικίας 25 ἔτῶν καὶ ἀνω. Ἔπι δὲ τοῦ συνόλου τῆς φορτηγοῦ μας ϕωρητικότητος, ἀνερχομένης εἰς 1.651.431 τ. γκρός, τὰ ἄνω τῶν 20 ἔτῶν σκάφη, συμποσούμενα εἰς 980.098 τ. γκρός, καλύπτουν τὰ 60% περίπους αὐτῆς.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι αἱ ἐπικρήτες, ἀπὸ τῶν μέσων ἰδίᾳ τοῦ 1935 καὶ ἐντεῦθεν, ἔκτακτοι ναυτιλιακαὶ συνθήκαι, ἡ πρὸς στιγμὴν σημειωθεῖσα εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀσυνήθως ζωηρὰς ζήτησις χωρητικότητος καὶ αἱ παρεμβληθεῖσα δυσχέρειαι εἰς τὴν πώλη-

σιν τῶν παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν δὲν ἐπέτρεψαν καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς ναυτιλίας μας ἀπιδ ἀπερηλικα σκάφη. Ὑπῆρξεν, ἀλλως τε, γενικωτέρα διὰ τὴν Παγκόδμιον ναυτιλίαν, κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας, ἡ ἀναστολὴ τῶν διαλύσεων, λόγῳ τῆς ἀνωμάλου ἔξελίξεως τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καὶ τῶν ἐκ ταῦτης αἰσιοδόξων προθέψεων διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν.

Πάντως δῆμας δεν δύναται νὰ παραπομῇ καὶ ἡ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας παραπτηρηθεῖσα καὶ κατὰ τὸ 1935 ἐλλείψεις συστηματικῆς προσπαθείας διὰ τὴν ποιοτικὴν ἐπιλογὴν τῶν παραποτέρων αὐτῶν ὑπολογισμῶν, ἀποδειχθέντων, πολλάκις ἐκ τῶν ὑτερών, ὡς ἀσφαλμένων, προεσφόλουντες καταστάσεις ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ, μὴ δικαιολογουμένων ἀπὸ τὴν ψύχραιμον τῶν διεθνῶν πραγμάτων ἐνατένιοιν καὶ στερρῶς ἔχομενοι τοῦ στενοῦ ἀτομικοτικοῦ τῶν πνεύματος, προέδαινον εἰς ἀγοράς σκαφῶν, ἀπορριπτούμενον πολλάκις ἀπὸ τοὺς ξένους πλοιοκτήτας τῶν.

Ἡ Λονδίνεος ἀγορά κατεκλύζετο ἀπὸ τὴν ζῆτησιν παραποτέρων μεταχειρισμένων σκαφῶν, μέχρι σημείου μάλιστα, ὡστε πολλάκις νὰ ἐκδηλοῦνται καὶ ἀνατίμησις τοῦ προσφερομένου πλοίου, λόγῳ τῆς παραποτέρων ἀκόμη τριῶν Ελλήνων πλοιοκτητῶν ἐπιμόνου διεκδικήσεως τῶν. Συνεπερύθησαν οὕτω, πλήν ἐλαχίστων ἔξαιρεσεων, καὶ ἐκ τῶν νέων ἀγορῶν, ποὺ ἔπραγματοποιήσαν μάλιστα εἰς ψηφλάς τιμάς, πλείστα ὄσα εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας ἀκατάλληλα σκάφη, ἀτίνα προστεθέντα εἰς τὰ ὑπάρχοντα, ἀτίνι νὰ βελτιώσουν, κατέστησαν ἔτι ἐπαχθέστερον τὸ ποσοστὸν τῶν μεγάλης ἡλικίας πλοίων. Ἡ ἀποδοτικὴ ἔκμεταλλευσις τούτων πιθανῶν νὰ δικαιολογηθῇ ἀπὸ ἐνδεχομένων ἀνωμάλους ἔξελίξεως τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καταστάσεως, θὰ ἀποθῇ δῆμας ἐπιζημία ἡ κίνησις τῶν ὑπὸ διμάλας συνθήκας ἐργασίας, δεδομένου, ἀλλως τε καὶ τοῦ ἐντόνου ρυθμοῦ, μὲ τὸν διόποιον δλαι αἱ μεγάλαι σέναι ναυτιλίαι ἐπεδόθησαν κατά τὸ 1935 εἰς τὴν ἀνανέωσιν τῶν σκαφῶν τῶν.

Εἰμεθα πτωχοὶ θεθαίως. Καμμίαν πηγὴν κεφαλαίων, οὐδὲν ἐνθάρρυνον τίνα εὑρε μέχρι σημεροῦ ἡ ναυτιλία μας, ώστε νὰ χωρῇ πρὸς ρηγικεύθους λύσεις τοῦ προβλήματος τῆς ἀνανέωσεως τοῦ ὑλικοῦ τῆς. Ἀν δῆμας ἐπεκράτει τὸ συνεταιριστικὸν πενήμα καὶ αἱ οἰκονομίαι δύο λ. χ. ἐφοπλιστῶν δὲν ἔχημενον — καθ' ἡμᾶς — εἰς τὴν ἀγορὰν δύο μεγάλης ἡλικίας πλοίων, ἀλλὰ συνηγούντο διὰ τὴν πρόσκτησιν ἔνος νεωτέρου, θὰ είχωμεν μὲν διλγωτέρων ϕωρητικότητα, ἀλλὰ τὰ σκάφη τῆς θά ήσαν ποιοτικῶν ἀνωτέρω. Θὰ ἦτο τοῦτο ἡ ἐνδεδειγμένη προπάθεια, ποὺ θὰ διηγαλύνει τὴν ἀγοράν καλυτέρων πλοίων, ἀφοῦ οι διαθέτοντες ἀφοῦνα κεφαλαία «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ εἰναι εἰς αὐτούς ν' ἀναμένουν ἐνεργότερον εἰς τὴν ἀνανέωσιν τῆς ναυτιλίας μας, οἱ δὲ λοιποὶ συνεπτήρων τὰς οἰκονομίας τῶν διὰ δανείου, προκειμένου νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀγοράν ἑνὸς φορτηγοῦ. Ὡς ἀπτὴν τούτου ἀπόδειξιν ἔχομεν τὸ παρόδειγμα τῆς συνεταιριστικῆς ὕρων σεμένης μερίδος ἐφοπλιστῶν καὶ τὰ ἀγαθά ἀποτελέσματα, ποὺ ἀπέδωκεν αὐτό.

Ἀλλ' ὃν προσατείνεις ἀπαισιοδόξως πως τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας, δοὺν ἀφορᾶ, τούλαχιστον, τὴν διατήρησιν τῆς σημερινῆς τῆς θέσεως, δὲν ἔπειται ἐκ τούτου, δὲτι ἀπέλιπεν εἰσέτι δ χρόνος, δπως ἐπιδιώχωμεν δὲν ὄτι εἰς τὸ παρελθόν παρεθλέψαμεν, τόσον θεμελιωδῶς ἀπαραίτητον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας

ύπόστασιν. Ή κρίσις, πού άνεξαρτήτως της διεθνούς τοιαύτης, προώρισται ν' αντιμετωπίσῃ ή ναυτιλία μας, δέν προθλέπεται αγμέσος. Δέν είναι δυνατόν νά κατακλυσθούν αι θάλασσαι εντός δύο -τριών έτων από νεοναυπήγητα σκάφη, ώστε νά καλυφθούν δι' αύτων άλαι αι άνάγκαι τού υπερθαλασσίου έμπορίου. Μέχρις ότου η τοιαύτη της διεθνούς φορτηγού ναυτιλίας άνανέωσις άλογκηραθή, άρκετά περιθώρια χρόνου θά μεσολαβήσουν. Θά είναι έπαρκη, δηλα, έντατης και μέ πάσσαν δυνατή οικονομίαν έκμεταλλεύμενοι τά σκάφη μας και προσαρμοζόμενοι κατά τό έφικτον πρός τάς νεωτέρας τεχνικά διά την οικονομίαν της καυσίμου ψήλης, αποταμιεύμανεν τάς μικράς ή μεγάλας προσόδους των και τάς έντινη μέτρω αποσθέσεις της άξιας των, ώστε νά σηματίσωμεν τό πολύτιμον έκείνον κεφάλαιον, πού θά μᾶς έπιτρέψῃ, έστω και άργα, νά έφαρμόσωμεν και ήμεις ένα πρόγραμμα σχετικής της φορτηγού μας ναυτιλίας έξυγιάνεσσε.

Έχοντες πάντοτε πρό σφιθαλμῶν τήν μοιραίαν ταύτην της ναυτιλίας μας κρίσιμον καμπήν και τό δι ουδαμόθεν άναμένομεν άρωγήν τινα, είμεθα ύποχρεωμένοι, όν πράγματι έπιθυμούμεν την διατήρησιν της ιστορικής ναυτιλιακής σταδιοδρομίας μας, νά τηρηθώμεν εις τάς ίδιας ήμων δυνάμεις, ήνα και πάλι έπι-ύχωμεν τήν άναπτροσαρμαγήν μας εις τάς νεωτέρας έν τη διεθνεί ναυτιλίας έξελίξεις. Όφειλομεν υπάφορύμαν κάθη διασπάθιστον τού ναυτιλιακού μας εισόδηματος, πολλά δέ μάλλον τήν περιτέρω άγοράν σκαφῶν υπερηλίκων, ούδεμίαν συγκεντρούντων εύρυτεραν προοπτικήν έργασίας. Όφειλομεν, έν ένι λόγω, ν' αποφέγωμεν τούς τυχοδικούς άκρωθατισμούς, μέσα εις τήν τόσον άργανωμένην προσπάθειαν τών ξένων, τούς γνωστούς άκρωθατισμούς, πού ποικιλοτρόπων έθλαφαν εις τό παρελθόν τήν ναυτιλίαν μας έπι προφανεί ζημία και αύτων τούτων τών έφοπλιστῶν.

'Ανασκοπούντες τά περαγμάτων της ναυτιλίας μας κατά τό άπελθόν έτος, διεθνούμεν μέ ίδιαιτέραν ίκανοποίησιν νά σημειώσωμεν τήν έλαφράν, έστω, στροφήν τών έφοπλιστῶν μας πρός μίαν σκοπιμωτέραν κατανομήν της δραστηριότητός των και πρός άλλους κλάδους της ναυτιλιακής έργασίας. Αποτελεῖ τούτο άξιοσημείωτον σταθμόν, τού διόπιου τά έπιτυχη άποτελέσματα έπιτζομεν, δηλα, ήτο πάτερέψουν, δηλα τό έφοπλιστικὸν κεφάλαιον, παρά τήν άπολυτον και ούχι και τόσον δικαιολογημένην έκ τών νεωτέρων ναυτιλιακῶν συνθηκῶν, προσήλωσιν του πρός τό έτραμπτ φορτηγού, άκολουθήση τάς νέας ταύτας κατευθύνσεις.

Η φορτηγός μας ναυτιλία έχει ύπερμετρως διογκωθή και είνε τόσον δλίγαι αι άγοραι διογκώσουν τά σκάφη της άπασχόλησιν, ώστε κάθη περαιτέρω άναπτυξίς της νά περικλεΐη τόν σοθαρόν κίνδυνον της έντασεως τού και ήδη έκδηλουμένου μεταξύ της συναγωνισμού. Η κατανομή της χωρητικότητός μας και εις άλλας κατηγορίας πλοίων και μεταφορών θά ήτο και περισσερόν συντελεστή τής ναυτιλιακῆς μας προδόν και εύρυτερους θά δήμοιγεν δρίζοντας έργασίας. Πρόκειται περι της άποκτηστως ένός πυρήνος στόλου δεξαμενοπλοίων και τής άναληφθείσης έπιτυχούς προσπάθειας διά τήν άγοράν φορτηγών-λάινερων. Ηδη κατέχομεν 12 δεξαμενόπλοια χωρητικότητος 38.984 τ. γκρός, δύο υπό παραλαβήν 10.190 τ. γκρός και τά δύο τού κ. Κ. Βενιζέλου 12.017 τ. γκρός. Οσον άγορά τά φορτηγά γραμμῆς ήγοράσθησαν κατά τό 1935 υπό της «Ελληνικῆς» Α.Ε. τα άπι τό Τουρκίας και «Βέλγιον», μέ βάσιμον, λόγω της παρ' αυτής έπιτυχούς έκμεταλλεύσεως της γραμμῆς Κόντινεντ, την πρόδειψιν και έπερων εις προσεχείς μέλλον νέων άγορῶν, δηλα και ή έξεύρεσις τοιούτων είδικῶν πλοίων είνε άρκετά δυσχερής.

Άσχαρετισθή τέλος, ως εύοινος άπαρχη καλυτέρων διά τήν ναυτιλίαν μας ή μερών ή παραγγελία, λήγοντος τού έτους, εις τά Άγγλικά ναυπηγεία δύο φορτηγών σκαφῶν διά λογαριασμού τών έφοπλιστικῶν Οίκων «Σ. Γ. Εμπειρίκου» και «Σ. Λιθανοῦ», χωρητικότητος 7.500 τ. φορτίου τού πρώτου και 9.000 τ. τού δευτέρου. Η παραλαβή άμφοτέρων θά πραγματοποιηθή έντος τού πρώτου έξαιμηνου τού άρξαμένου έτους.

Η άξια τού έμπορικου μας στόλου

'Απεφύγαμεν κατά τά προηγούμενα έτη τής δέξυτης της κρίσεως νά άσχοληθώμεν μέ τήν άξιαν τού έμπορικου μας στόλου έπι τή έσσαι τών έκαστοτε τιμῶν τών πλοίων, διότι πράγματι ή τοιαύτη άποτιμησις θά άπεδιδε, πιθανώς, πιστώτερον τήν θλιβεράν κατάστασην, εις τήν διόπιαν είχε περιέλθει ή ναυτιλία μας. Αγγολος άρθρογράφος είχεν ιδούλωγες μεσούντος τού 1932, τήν άξιαν τού τότε υφισταμένου φορτηγού μας στόλου εις 500.000 λίρας! Υπήρξε, θέβαία, αύθαίρετος ό ύπολογισμός αύτός, άλλα πάντως ένδεικτικός τού σημείου της έκπτωσεως, εις ήν είχε τότε περιέλθει ή ναυτιλία μας. Πλήν έλαχίστων έξαιρεσιν, τά περισσότερα τόν φορτηγών μας πλοίων ήσαν ύποθηκευμένα εις ένους και εις διάλγα Έλληνικά γραφεία τού Λονδίνου, διά ποσά διπλάσια και τριπλάσια άκομη τής έν τη διορά στών μεταχειρισμένων πλοίων άξιας των.

Έκτοτε ή ραγδαίας έντος τής τριετίας άνατιμησις τών άξιων τών πλοίων, αι γενόμεναι διά τών νεωτέρων άγορῶν προσθήκαι καλυτέρων σκαφῶν, ή διάλυσις σημαντικῆς πλαϊαδός χωρητικότητος και ή έν τῷ μεταξύ θελιωμένη και κάπως άποδο-

τικωτέρα έργασία, συνετέλεσαν, ώστε ή σημειρινή άποτιμησις τής άξιας της φορτηγού μας ναυτιλίας ν' άντιπροσωπεύη ένα σοθαρόν κεφάλαιον και αι ύποχρεώσεις αύτής αίσθητῶν νά μειωθούν. Ας σημειωθῇ άκομη, δηλα τό μέγιστον τημά τών σκαφῶν μας έχει διέλθει τάς τακτάς έπιθεροσεις, ήνευ τών όποιων δέν θά ήτο δυνατόν νά κινηθῇ, πολλώ δέ μάλλον και νά άσφαλισθῃ και δηλα πολλά σκάφη ύπετησαν ωρισμένας μετασκευάς και θελιωσιεις, αίτινες τά κατέστησαν οικονομικώτερα και μάλλον έκμεταλλεύσιμα.

'Αν ληφθούν υπ' άψιψ αι σήμερον έν τή διοράς κρατούσαι τιμαί: α'') Διά τά πρός διάλυσιν σκάφη. 6') Διά τά πολεμικής ναυπηγήσεως. γ') Διά τά ναυπηγήσεντα κατά δύο πρό τού πολέμου έτη (1914-1912) και δ') Διά τά άμεσως μετά τόν πολεμίου, δυνάμειθα θασίμως νά ύπολογίσωμεν τήν σημειρινή κατά προσέγγισιν άξιαν τού φορτηγού μας στόλου ώς έξής: Διά μὲν τήν πλαϊαδό χωρητικότητα ήλικιάς 25 έτῶν και δίω λίρας 1.000.000 περίπου. Διά τά άπο 19-20 έτῶν σκάφη λίρας 1.000.000. Διά τά ήλικιάς 19-20 έτῶν λίρας 250.000. Διά τά πολεμικής κατασκευής (ναυπηγήσεως 1917-1919) λίρας 1.500.000. Και διά τά ναυπηγήσεως άπό τού 1920 και έντευθεν σκάφη λίρας 800.000. Έχομεν έπομένως μίαν συνολικήν άξιαν 4.550.000 λιρῶν, άντιπροσωπεύουσαν τήν άποτιμησις της φορτηγού μας ναυτιλίας, ύπολογισθείσαν θάσει τών κατά τούς δύο τελευταίους μῆνας άγορῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν.

'Ενέχει, θεβαίας, ποιάν τινα αυθαιρεσίαν ό ύπολογισμός ούτος, διότι σημειζεται έπι της ύποθεσεως, δηλα ήτο δυνατόν μία διμάσια έκποιησις ήνός τοιούτου δγκου νά άπεδιδε τάς σήμερον ύφιστανέντας τιμάς. Πάντως, ήν θά ήτο δυνατόν νά διακριθεί έποιμός θάσει τού σκάφη μας έχουν άσφαλισθῃ δι' διλκήν άπωλειαν, ή άποτιμησις μας αύτη ήτο κατά πολὺ κατωτέρα, έφ' άσσον, ώς γνωστόν, οι ένοιοι άσφαλιστρων, άξιας κατά πολὺ άνωτέρως τών πραγματικῶν.

'Άλλ' άς έκταθούν οι ύπολογισμοί μας — δοσον και διά ούτοι εν σημεικότητι προσέγγισουν τήν πραγματικότητα — και πρός μίαν άλλην πλευράν, άρκετά ένδιαφέρουσαν, τού διού ναυτιλιακῶν μας προβλήματος. Αν, ώς έλπιζομεν, ή έργασία τής φορτηγού μας ναυτιλίας διεπερίτετη πάντα είσετι, 4 ή 5 έτη, εις τήν σημειρινήν της έκτασιν, ήσσω και κατά τι ποσοστόν μειωμένην, θά ήτο δυνατόν νά άπεδιδεν, άν μή έπαρκη περιθώρια κέρδους, τούλαχιστον τήν άνάλογον άποδεσίν τών άπασχολουμένων κεφαλαίων. Αι άποδεσίεσις άται διά μίαν πενταετίαν θά ήδη δυνάτως νά ύπολογισθούσην περι τα 2.000.000 λίρας. Ίδιου άκριδών ο πυρήν τῶν κεφαλαίων, δοσον ήδη μάς διησφαλίζει τήν θασίμιαν άνασθεων τού πολεών μας υλικού, ήδη και έφθοσσον οι έφοπλισται μας ήθελον στερρῶς κατευθύνει τάς προσπάθειας τών προιοτικήν της θελτιώσιν τού έμπορικου μας στόλου. Έχοντες δ' υπ' άψιψ έστη, δηλα έσσαι τής ναυτιλίας μας ήδη δυνάμεις τού ζημίουν ποσον, δέν θά είχαμεν και μεγάλας δυσχερείας διά τήν έξεύρεσιν τών συμπληρωματων κεφαλαίων πρός έπιτυχη έπιλυσιν τού προβλήματος τής άνωτέρως της. Έχοντες διόπιθηκον διατήνουν ζημίαν άναπτυχθέντον συνεταιριστικήν θρηάνων έπιτυχης προσλάθητη προσταθήσης τής ναυτιλίας μας κατευθύνοσεν νά προσλάθουν τήν έπιθαλομένην εύρυτητα.

Περιορισμός των άτυχημάτων

'Εθεωρήσαμεν σκόπιμον εις τόν άπολογισμόν τής δράσεως τής Ναυτιλίας μας κατά τό 1935 νά παραθέωμεν, έξι δοσων δυνάμειαν νά κατέχωμεν πληροφοριῶν, και τά σημειωθέντα θαλάσσαια δυστυχήματα, άθαριας και γενικάς άπωλειας εις τήν ποντόπορον ναυτιλίαν μας. Οσον και άτελες διά έποιησην της ναυτιλίας τό κυριώτερον στοιχείον, ή έκτασις δηλοντίτη τών υλικῶν ζημιών, πού κάθε άθαρια ή άλλο τι άτυχημα έπεφεραν εις τούς σκαφολιστάς ή τούς πλοιοκτήτας, είνε πάντως ένδεικτη τής άσφαλιστικῆς θέσεως τής ναυτιλίας μας και ίκανη νά παράσχη μίαν, ήσσω και άμυδράν, είκονά τού έπιτυχης ή μή τών έπι της «Ελληνικής» σημαίας καλυπτούμενων θαλάσσαιων κινδύνων. Θά ήσαν θεβαίας πληρέστερα τά συμπεράσματα, δηλα διότι εύχερης και ή διακρίθωσις τών υλικῶν ζημιών, διότι θα καθιστατο κατάδρολον τό έπωφελές τής άσφαλισης τών Ελληνικῶν κινδύνων. Είνε δόμως τόσον χαρακτηριστική ή κατά τό 1935 σημειωθένσια μειώσις τών άτυχημάτων εις τήν Ναυτιλίαν μας, — δοσων τούλαχιστον έγνωσθησαν ή άνεκοινώθησαν άπό τά λόγδες, — ώστε θασίμως νά δυνάμεθα νά συμπεράνωμεν, δηλα έπι της σημαίαί δύναται πλέον νά καταλέγεται μεταξύ τών σημικών έκεινων, πού ήπωσή ποτέ πρέπει νά τυγχάνουν τής καλής παρά τών ένους άσφαλιστων μεταχειρίσεως. Οφείλομεν νά έχησαν ωρισμένας μετασκευάς και ή συγκέντρωσις τής θασίμως θέσεως έπιστρεψης τού παρελθόντος αι οίκτραι άσυνειδήτων τινών κατά τής άσφαλιστικής μας πίστεως άπωπεραι είχον άρκετα κλονίσει τό γόγτρον και τήν έμπιστοσύνην τού Ελληνικού πλοίου εις τήν διεθνή άγοράν και είχον προκαλέσει τήν τόσον μειωτικήν τής ναυτιλιακής μας θέσεως έπιθολήν τών γνωστῶν έπασφαλίστρων. Δέν ύπηρξεν άμοιρος εύεργετικῆς έπιδράσεως διά τόν περιορισμόν τών μεθόδων τού παρελθόντος, ήηκιστα προσαρμοζόμενων πρός τήν άποστολήν τού θαλασσίου μεταφορέως και ή συγκέντρωσις τής διαχειρίσεως τών ήπιων τετάρτων και πλέον τής φορτηγού μας ναυτιλίας εις τά

ἐν Λονδίνω ἑλληνικά γραφεῖα. Ἔγγυτερον ταῦτα παρακολουθοῦντα τὰς δυσμενεῖς τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν ἐντυπώσεις ἀπό κάθε ὅποπτον ἀτύχημα, καὶ τὰ θλιβερὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀποτελέσματα, ἐπέτυχον νὰ ἐπιβάλλουν ὑγειεστέρας ἀντιλήψεις εἰς τὰς ὑποχρέωσεις πλοιοκτητῶν, πλοιάρχων καὶ πληρωμάτων διὰ τὴν μεταχειρίσιν τῶν εἰς αὐτοὺς ἐμπεπιστεμένων φορτίων καὶ νὰ καταστήσουν κοινὴ συνείδησιν, δτὶ κάθε ἀτύχημα ή κάθε ζημία, ποὺ ἥδυνατο νὰ προληφθῇ καὶ δὲν προελήφθῃ, ψεύτει τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ καθιστᾶ δυσχερέστερον τὸ ἔργον τῆς.

Εἰς 254 ἀνέρχονται τὰ ἀτυχήματα ἐκ διαφόρων αἰτιῶν ποὺ ἐσημειώθησαν κατά τὸ 1935 (μέχρι τῆς 20ῆς Δεκεμβρίου) ἔναντι τῶν 301 τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ἐίναι πράγματα αἰσθητὴ ἡ μείωσις, ἀν ληφθῇ ὑπὲρ ὅψιν ή ἐν τῷ μεταξὺ ἀπαύξησις τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, ἡ ἐντατική περιπολίτηρά κίνησις τῶν σκαφῶν μας καὶ τὰ ἀναλόγητά ταξίδια εἰς μακρινάς θαλάσσας καὶ ἀγνώστους ἀκόμη διὰ τοὺς "Ελληνας πλοιάρχους.

Υλικάς ἀπωλείας εἶχομεν μόνον 6 σκαφῶν, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ πέντε ήσαν ἔμφορτα καὶ τὸ 1 κενόν, αἱ τρεῖς δὲ ἔξι αὐτῶν ἀναφέρονται εἰς μικρά ἀκτοπλούσαν φορτίαν. Ήδη διλακούστηκαν τοῦ 1934 ἀνήρχοντο εἰς 9. Ἀλλά καὶ διὰ δόλων ἃλλας περιπτώσεις πολλῆς τῶν θλαθῶν μηχανῶν, ἀξιονος καὶ πηδαλίου καταφανῆς εἶναι ὁ περιορισμός τῶν ἀτυχημάτων.

Ἡ ἀσφαλιστική μας δέσις

"Ἄλλ" ἀπό τὴν ἔρευναν τοῦ ζητήματος τῆς καθόλου ἀσφαλιστικῆς μας θέσεων, περὶ τῆς δόποις τοσάκις ἡσχολήθησαν αἱ στῆλαι αὐταί, διαπιστοῦται ἔκδηλος ή ἀνάγκη, δτως ή Ναυτιλία μας ἀποκτήσῃ, τέλος, καὶ αὐτή τὴν ἀσφαλιστικήν της χειραφέτησιν. Καμμιά ναυτιλία εἰς τὸν κόσμον, τοῦ ὅγκου καὶ τῆς ἑκτάσεως τῆς ίδικῆς μας, δὲν ἔχει τόσον ἐκτεθειμένη τὰ συμφέροντά της καὶ αὐτὴν τὴν τύχην της εἰς τὰς καλάς ή κακάς διαθέσεις τῶν ξένων αἱσφαλιστών. Ἡ ἔλλειψις Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ὅργανώσεως, ήτις θὰ ἥδυνατο, συμμετέχουσα κατὰ ποσοστὸν τι, ἔστω καὶ μικρόν, εἰς τὴν κάλυψιν τῶν ἐλληνικῶν κινδύνων, νὰ ἐλέγχῃ, οὕτως εἰπεῖν, τὰ τῆς πορείας αὐτῶν καὶ νὰ φέρῃ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἔφοπλιστάς συνενδιαφερομένους διὰ τὴν καλὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας ἔξελιξιν, καθίσταται, προϊόντος τοῦ χρόνου, ἔτι μᾶλλον αἰσθητή.

Εἰς ὑπερεξακοσίας χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας δύναται νὰ ὑπολογισθοῦν, μετὰ τὴν ὑπερτίμησιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, τὰ καταστρόμενα σήμερον ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀσφαλιστρα. Ἐνας τοιούτος δύκος ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας, δτις διὰ δόλων χώρας θὰ ἴτο πρεκτής διὰ νὰ καταστήσῃ μίαν θαλασσοφάλειαν ἰσχυρῶν καὶ εὐημεροῦσαν, χάριν αὐτοῦ τοῦ συμφέροντος τῶν ἀσφαλιζούσεων πλοίων, τελεί σήμερον ὑπὸ τὴν πλήρη κηδεμονίαν τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν.

Ζωτικά αὐτῆς τῆς ὑποτάσσεως τῆς Ναυτιλίας μας συμπέροντα ὑπαγορεύουν τὴν ἀδήριτον ἀνάγκην, δτως ήμεις αὐτοὶ ἐφορεύωμεν ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως. Διὰ τῆς ἱδρύσεως τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσοφάλειας ὅχι μόνον, προϊόντος τοῦ χρόνου, ἡθελον μειωθῆ τὰ ἀσφαλιστρα τῶν σκαφῶν, ἀλλὰ θὰ ἐνισχύετο καὶ τὸ γόνητρον καὶ θὰ ἐτονοῦτο ὁ σεθασμὸς πρός τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Δὲν παρειθαύμεν εύκαιριαν διὰ νὰ τονίσωμεν τὰ αὐτὰ περίπου πράγματα καὶ νὰ διαπιστώσωμεν τὰς αὐτὰς συστάσεις πρός τὸν ἔφοπλιστικόν μας κόδιμον. Ἡ ληπίσαμεν πολλά, ὅπαν πέρυσι, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς αὐτῆς ἐκδόσεως, ἔφοπλιστής ἐκ τῶν τὰ πρώτων φερόντων, τοῦ ὅποιου πάντοτε ή διορατικής καὶ ή δημιουργική προσπάθεια εὐεργετικῶς ἐπέδρασαν εἰς τὰ Ναυτιλίας μας, ἔγραφε:

"Νομίζω, ὅτι ἐπέστη ἡδὴ ὁ κατάλληλος χρόνος, δτως συζητηθῆ δριστικῶς πλέον ή ἰδρυσις Ἑλληνικοῦ Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». Ἐίναι πράγματα, ταπεινωτικὸν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας τὸ γεγονός, δτι κατὰ τὰς ἠπησίας ἀσφαλιστικάς συνδιάσκεψεις ἀποφαίζεται ἡ κλιμακά τῶν ἀσφαλιστρων, ποὺ θὰ καταβάλλουν τὰ πλοία μας ή τὰ παρ' αὐτῶν μεταφερόμενα φορτία, χωρὶς ἔξ, ἀθρότης, τούλαχιστον, ν' ἀπευθύνουν μίαν πρόσκλησιν πρός Ἑλληνας ἀντιπροσώπους. Ο Ἑλληνικὸς ἀσφαλιστικὸς Ὀργανισμὸς δύναται νὰ ἰδρυθῃ καὶ χωρὶς τὴν Κρατική ἀρωγήν. Ἐὰν δὲν ἐπιφέρῃ ἀκόμη καὶ οἰκονόμιαν εἰς τὰ ἀσφαλιστρα, θὰ ἔξυψωση δημοσίου τὸ γόνητρόν μας καὶ θὰ προειδοποιήσῃ τὸ Λονδίνον δτι ἤρετο η ἀσφαλιστική μας χειραφέτησις".

Ἡ ληπίσαμεν, δτι δὲν θὰ παρέλθῃ πολὺς χρόνος διὰ νὰ χαιρετίσωμεν τὴν ἰδρυσιν τῆς θαλασσοφαλιστικῆς μας ὅργανωσεως. Ἐγνωρίζαμεν θεοδίας τάς δυσχερείας τοῦ ἐγχειρήματος καὶ δὲν παρεθλέπαμεν πόσον ή ἀνυπαρξία πάσης ἀλληλεγγύης μεταξύ τῶν ἔφοπλιστῶν μας καὶ ἡ ἔλλειψις, ἐν πολλοῖς, ἐπαγγελματικῆς συνειδήσεως θὰ καθίστων τὴν πραγματοποίησίν του ἀκόμη καὶ προβληματικήν.

"Ἀλλ' ἀρσαγε κατεβλήθη καὶ ἡ προσπάθεια, ήτις θὰ ἥδυνατο νὰ ἐλκύσῃ, ἔστως καὶ μερίδα τῆς Ναυτιλίας μας, μικράν κατ' ἄρχην, διὰ νὰ ἀποτελεσθῇ ὁ δημιουργικός πυρήν, περὶ τὸν δόποιν ἡμέρα τῆς ήμέρας θὰ συνεκεντροῦνται καὶ οἱ δυσπιστοῦντες εἰς τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ ἔργου; Πολὺ ἀμφιβάλλομεν. Τὸ ἐφήμερον, τὸ ἀμέριμνον διὰ τὴν αὐριον ἀνέκαθεν τὸ κύριον γνώρισμα τῆς ιδιοσυγκρασίας μας. Ἀφοῦ σήμερον οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν μας πιέζουν, τὰ ἀσφαλιστρα εἶναι σχετικῶς εὐθηνά, καὶ δὲν προ-

βλέπεται λίαν συντόμως οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ ἐπιτύχουν διὰ τῆς μεταξύ των συνεννοήσεως τὴν ὑπερτίμησιν των, πρὸς τὶ νὰ δημιουργήσωμεν πράγματα, τὰ δόποια, πιθανῶς ἀποτυγχάνοντα, νὰ μᾶς χειροτερεύσουν τὴν θέσιν μας; Ἀπὸ τοῦ ὕψους τῆς περιόπτου θέσεως των οἱ πλούσιοι τῆς ναυτιλίας μας παράγοντες δὲν αἰσθάνονται τὴν ἀνάγκην τῆς τοιαύτης ὅργανωσεως. Ἐκτιμάται τόσον τὸ συνομά των μεταξύ τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν! Οι ἀλλοι, οἱ πολλοὶ, οἱ πτωχοὶ ἔφοπλισταὶ δὲν ἔχουν τὴν δύναμιν τῆς πρωτοβουλίας. Καὶ οὗτος ή Ναυτιλία μας, ἀνοργάνωτος καὶ μὲ ἐγκατεσπαρμένη τὴν τόσην δραστηριότητά της, οὐδὲν δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ τὸ καλὸν διὰ τὴν προαγωγήν της. Ἀδιάφορον, ἀν μικρότεραι ναυτιλίαι αἱ τὴν ίδικήν μας ἔχουν ὅργανωση ἀσφαλιστικῶς καὶ στρέφονται πρὸς τὸ Λονδίνον μόνον διὰ τὰς ἀντασφαλίσεις των. Ἀδιάφορον ἀκόμη, ἀν ή Ἐθνική μας Οἰκονομία πολλὰ θὰ ἥδυνατο νὰ προσπορισθῇ ἀπὸ μίαν τοιαύτην ἀσφαλιστικήν ὅργανωσεων. Ἀδιάφορον, τέλος, ἀν ή ὑπερτίμησις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων τὸν περιπλανήσασθαι τὸν οἰκουμενικὸν πόλην.

Καὶ δημοσί οἱ "Ἐλληνες ἔφοπλισται, τελοῦντες ἐν πλήρει συναισθήσει, δτι κρατοῦν εἰς χειράς τῶν τὸ ναυτιλιακόν τῆς Ἐλλάδος μέλλον, θὰ ἐπέπερτε νὰ ἀνέλογοί σαντο, δτι ὑπεράνω τῶν πρωσαπικῶν τῶν ἀντιλήψεων, ἀκόμη καὶ τῶν στενῶν ιδίων αὐτῶν συμφερόντων, αὐτοὶ οἱ δημιουργοὶ τῆς νεωτέρας ναυτιλιακῆς μας ιστορίας ἔχουν καὶ ἀλλας ὑποχρέωσεις ἔναντι αὐτῆς. Οὔτε ὁ δύκος τῆς χωρητικότητος, οὔτε καὶ ἡ ἐπιτυχής τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν ἔφοπλιστῶν, διὰ νὰ ρίψουν καὶ πάλιν τὴν ιδέαν τῆς ἵδρυσεως τῆς ἀλληλασφαλείας καὶ τούτο ἔως δτο παρέλθουν αἱ πρῶται ἐντυπώσεις.

Καὶ δημοσί οἱ "Ἐλληνες ἔφοπλισται, τελοῦντες ἐν πλήρει συναισθήσει, δτι κρατοῦν εἰς χειράς τῶν τὸ ναυτιλιακόν τῆς Ἐλλάδος μέλλον, θὰ ἐπέπερτε νὰ ἀνέλογοί σαντο, δτι ὑπεράνω τῶν πρωσαπικῶν τῶν ἀντιλήψεων, ἀκόμη καὶ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθιαν αἱσφαλιστικῆς αἱρεσίας, οὔτε περισσότερα τῶν ξένων καὶ θὰ εύρεθούν τινὲς ἐκ τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις εἴναι ἀρκετά διὰ τὴν προαγωγήν μιᾶς ναυτιλίας. Πρὸ τῆς διογκώσεως, ποὺ προσέλαθεν ή Ναυτιλία μας, θὰ ἔδει νὰ προϋπήρχει τὸ τούλαχιστον νὰ συνεβάδῃ την ὅργανωσην, διὰ τὸν ὄπισθι

ψιν τῆς πραγματικότητος καὶ τὰ διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων ήτοντον καὶ κατέρρεον, οὐθὺς ὡς ταῦτα ἔτιθεντο ὑπὸ τὴν θάσιν τῆς ἀμερολήπτου κρίσεως. Θά ἦτο ὅχαρι τὸ ἔργον τῆς ἀπαριθμήσεώς των, ἀφοῦ οὐδὲν ἀλλως τε τῶν μέτρων αὐτῶν ἡδυνήθη νά εύσταθηση.

Δέντον ὑπῆρξεν, δύμας, διλιγώτερον ἀτυχῆς ἥ εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. ἐπάνοδος τοῦ κ. Χρηστοφῆ διά τὴν ἀποτέλεσματικὴν ἐπίλυσιν ὠρισμένων γενικωτέρων τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας ζητημάτων. Ἡ σύμβασις τῆς Ἐθνικῆς Ἀτικλοίσας, παρὰ τὴν ἔκδοθεσιν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, ἡκυρώθη ἐν τῇ οὔσῃ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ ἡ γραμμὴ τῆς Ν. Γόρκης διεκόπη. Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν περιεπλάκη τόσον, ώστε νέα δυσθάστακτα έργα νά ἐπιβληθοῦν ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν καὶ ἡ Κοινοπράξια τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ὑπὸ τὴν συνεχίζομένην κατ' αὐτῆς ἔχθρότητα τοῦ κ. Χρηστοφῆ, παύει ἀπὸ σημερον λειτουργούσσα.

Ἄλλ' ἂν δὲν ὑπῆρξαν γόνιμοι εἰς εὐεργετικὴν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐπίδρασιν αἱ ήμέραι τοῦ κ. Χρηστοφῆ, ἃς ἀποδοθῆ τοῦτο εἰς τὸ διὰ τὴν κατηναλώθησαν εἰς τὴν ούσταξιν τοῦ νομοθετικοῦ συνονθυλέματος περὶ μονοπωλήσεως τῶν ναυαγιαρεσιῶν, εἰς τὴν ἀδικιολόγητον ἐπαύξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τὴν οὐδὲν τὸ καλὸν προοιωνιζομένην διὰ τὰς ἐπιμεγαλύτερας εἰς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας παρεμβάσεις, καὶ τέλος, ὡς ἐπιστέγασμα, εἰς τὴν σύμβασιν διὰ τὴν ὑπερωκεάνιον γραμμὴν μὲ τὸν κ. Πρωτοπαπᾶν.

Αἱ ἀνώμαλοι τοῦ ἀπέλθοντος ἔτους πολιτικαὶ καταστάσεις πιθανὸν ν' ἀπετέλεσαν τὴν μόνην δικαιολογίαν διὰ τὴν μέχρι σημερον παραμονὴν τοῦ κ. Χρηστοφῆ εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. Τῆς Ναυτιλίας δύμας τὰ ζητήματα εἰνε ἐπέγοντα καὶ ἐκκρεμοῦν ἡδη ἀπὸ ἑταῖρον. Κάθε παράτασις τῆς τοιαύτης ἐκκρεμότητος μυρίους ἔγκυμονοῦ δι' αὐτῆς κινδύνους. Ἡ Κυθέρηνος, ἡτίς θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὰς ἔκλογάς, θά θελήσῃ θεοῖς νά στρέψῃ τὴν προσοχὴν της καὶ πρὸς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα. Ἐρχομένη εἰς τὴν Ἀρχὴν μὲ πρόγραμμα τὸν τόνωσιν τῶν παραγωγικῶν τῆς χώρας δυνάμεων καὶ τὴν ἐξύψωσιν τῆς Διοικήσεως δὲν εἰν δυνάτον νά παριδῃ τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, ὅπως δὲ ὑπεύθυνος εἰσηγητής τῶν μέτρων διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀποτελῇ πρόσωπον δυνάμενον νά συνεργασθῇ μὲ αὐτήν, ἀξιον τῆς ἐμπιστοσύνης της, μακρὰ τῶν κακῶν τοῦ παρελθόντος μεθόδων καὶ προστριθῶν. Η σημειρινὴ κακοδιοίκησις, ἡ ἀστοργία καὶ, ἐν πολλοῖς, ἡ ἔχθρότης, ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ Εθνικὴ Ναυτιλία εἰς δύσα τὰ ἀφορῶντα τὰς σχέσεις αὐτῆς πρὸς τὸ Κράτος, εἰνε καιρὸς πλέον νά τερματισθῇ.

Εἰνε ἡ πρώτη, ἀλλὰ καὶ ἡ κατηγορηματικὴ ἀξιώσις τὴν δόπιον θὰ διατυπώσῃ δ ναυτιλλόμενος κόδιμος πρὸς τὴν νέαν Κυρέωνησιν. "Αν αὐτὴ θὰ εἴνε ἡ προσδοκωμένη κυβερνήσις τῆς ἀναδημιουργίας καὶ θὰ ἐμφορθῆται ἀπὸ τὰς ἐπιβελημένας ἀγάθας διαθέσεις δι' ἔνα τόσον εὐεργετικῶν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τῆς χώρας δρῶντα κλάδον, ἀσφαλῶς θ' ἀποδεχθῆ τὴν δικαίαν αὐτῆς ἀξιώσιν.

Η μόρφωσις τοῦ ἐμψύχου ύλικου

Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἔχει ἀνέλθει εἰς 1.800.000 τόνους, περίπου, ἡ δὲ ποιότης τοῦ ύλικοῦ, παρ' ὅλην εἰσέτη τὴν μεγάλην ἀνάλογίαν τῶν παλαιῶν σκαφῶν, πρέπει νά δομολογηθῇ, ὅτι διποδήποτε ἐθελτιόθη ἀπὸ τινων ἑταῖρων.

Διά τὴν ποιοτικὴν θετιώνων τοῦ ύλικοῦ πρέπει νά ἔξαρθη συναδέσεις καὶ ἡ ἐν μικρᾷ, ἐπὶ τοῦ παρόντος, κλίμακι προσπάθεια πολλῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπως θετιώσουν τὸ παλαιὸν ύλικόν, ιδίᾳ εἰς διαφορὰ τὴν μηχανικὴν ἐγκατάστασιν τῶν πλοίων, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς πολλῶν διεθνῶν παραδεδεγμένων ἥδη τροποποιήσεων μητασκεψών.

"Ἐνδιάδε τοιαύτη καταβάλλεται προσπάθεια, πείθουσα ὅτι οἱ Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ, ἀπολύτως ἐνήμεροι τῶν διεθνῶν συνθηκῶν καὶ τῆς ἀνάγκης, δύως, οὐχὶ τόσον εἰς τὴν ποσότητα, ἀλλὰ περισσότερον εἰς τὴν ποιότητα τοῦ ἐμψύχου ύλικοῦ πρέπει νά ἀποθέπωσι διὰ τὸ μέλλον, παρουσιάζεται ὡς ἀπογοητευτικὴ ἀντίθεσις ἡ ἔλλειψης παντὸς ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν θελτιώνων ἀντιτοίχως καὶ τοῦ ἐμψύχου ύλικοῦ. Λέγομεν ἀντιτοίχως, διότι καὶ ὡς πρὸς τὸ ἐμψύχον ύλικόν ἡ κολουσθήτη ἡ ιδίᾳ μὲ τὸ ἐψυχον τοιούτον μέθοδος, ἡ ἀνευ δηλαδὴ συστήματος καὶ ποιῶν τίνος ιδιαιτέρας μερίμνης αὔξησις τῶν στελεχῶν, ιδίᾳ τῶν ἀξιωματικῶν, μέχρι μάλιστα πληθωρισμοῦ εἰς ὠρισμένους κλάδους, χωρίς, δυστυχῶς, λόγω τῆς φύσεως τῶν πραγμάτων, νά δύνανται νά ἀντιδράσωσι σοθαρῶς ἡ νά λάθωσι τὰ μέτρα τῶν οἱ μὴ πρὸς τοῦτο ἔκ τῶν ἐνδιαφερομένων συμφωνοῦντες.

Ἐνε ἀληθές ὅτι ὑπάρχουν πλείστοι, τόσον μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν, δοσον καὶ μεταξὺ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων, οἱ φρονούντες καὶ ὑποστηρίζοντες ὅτι μὲ τοὺς παλαιοὺς καλοὺς «ναῦτες» ὡς πλοιάρχους καὶ τοὺς παλαιοὺς καλοὺς «μαστόρους» ὡς μηχανικούς, ἡ δουλειά γίνεται καλύτερα, παρὰ μὲ τοὺς ἀρτιώτερον πεπαιδευμένους. Ἡ ἀντιληφτῆς δύμας αὐτῆς, ἡ δοποῖ ἐνέχει μόνον τὴν ἀλήθειαν τοῦ ἀπαραίτητου τῆς ἐμπειρίας εἰς τὸν ναυτιλλόμενον, ὡς καὶ αἱ εἰς μεγάλην κλίμακα ισχύουσαι παρ' ἡμῖν συνθήκαι τῆς ἀδιαιτέρας ἐμπιστοσύνης, συγγενείς ἡ καὶ ἄλλων δεσμῶν μεταξὺ πλοιοκήτους καὶ ἀξιωματικῶν, δέν εἰνε ἀρκεταὶ καὶ μόνον νά δικαιολγήσωσι τὴν παραπτηρούμενην σήμερον κατάστασιν, ἐναντίον τῆς δοποῖας καὶ οἱ ιδίοι οἱ ἐφοπλισταὶ διαμαρτύρονται, δοσάκις συμβῇ ἔξ ὑπαιτιότητος καὶ ἀνε-

παρκείας τοῦ ἐπιτελείου τοῦ πλοίου τῶν νά ζημιοῦνται ἡ νά ἐκτίθενται. Καὶ ὑπάρχουν καὶ δίδονται δυστυχῶς καθ' ἡμέραν ἀφορμαὶ τοιούτων διαμαρτυριῶν.

Ἐπαναλαμβάνομεν ὅτι οὐδείς, ἔχων στοιχειώδη γνῶσιν τῶν πραγμάτων, ἀμφισθῆτε τὸ οὐσιώδες πλεονέκτημα τῆς ναυτωσύνης, τῆς πείρας καὶ τῆς τέχνης διὰ τὸν ἀξιωματικὸν, δὲν πρέπει δύμας νά λησμονήται ὅτι ταξιδεύομεν εἰς ἔτη ὀλματικῆς καὶ εἰδικευμένης προσόδου καὶ διὰ ἀκόμη ἡ σύνθεσις τῶν σημερινῶν στελεχῶν δὲν εἰνε ἡ καλῶς ἐνοούμενή τῶν παλαιῶν ναυτικῶν καὶ μαστόρων.

Παλαιοὺς καλοὺς ναυτικοὺς δὲν δύνανται εύκολως πλέον νά παράγῃ ἡ Ἐλληνικὴ θάλασσα, ἀφ' ἡς ἔξησφανίσθησαν τὰ ιστιοφόρα, αἱ ἀναπέρθηλοι αὐτὰ σχολαὶ τῆς ναυτωσύνης, τῶν δοποῶν τὴν χρῆσιν διατηροῦν, ὡς γνωστόν, ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη, ὡς ἀπαραίτητον ἐφόδιον ἐκπαιδεύσεως, πλὴν ἡμῶν. Οἱ σημερινοὶ ὑποψήφιοι ναυτίλοι αἱ σχολαὶ ἀξιωματικοὶ παρουσιάζονται συνήθως μὲ τετραετὴ ὑπηρεσίαν «μαστακονιού», μὴ χειρίσαντες ἵσως ποτὲ οὔτε καὶ ίστον λέμβου, ἀλλὰ καὶ μὴ εύθυνόμενοι, ὡς κατωτέρω θά αναφέρωμεν, διὰ τοῦτο. Όμοιώς παλαιοὺς καλοὺς «μαστόρους» δὲν ἀπόδιδει σημερον εύκολα ἡ ἐν ποτυπώδει καταστάσει σιδηροδρομίαν τοῦ Πειραιῶς. Οἱ σημερινοὶ ὑποψήφιοι μηχανικοὶ παρουσιάζονται συνήθως μὲ τετραετὴ ὑπηρεσίαν ἐργοστασίων, τὰ δόποια ἐκ τῶν ύστερων ἀποδεικνύονται ἐπαρχιακά συνοικιακά σιδηρουργεία ἡ καὶ σοθαρωνέρων ἐργοστασίων, ἔνθα οἱ ὑποψήφιοι είργασθησαν... ἀμισθοί, πρὸς ἀπόκτησιν καὶ μόνον τῶν προσόντων, καὶ ἐνοοεῖ πᾶς τις, τί ἐνδιαφέρον ἐπιδεικνύει διὰ τὴν πρακτικήν του μόρφωσιν διάμισθως ἐργαζόμενος εἰκοσαετής νέος.

Παλαιοὺς καλοὺς ναυτικοὺς δὲν δύνανται εύκολως πλέον νά παράγῃ ἡ Ελληνικὴ ναυτιλία τοιούτων παλαιότερον, ἔγγυτερον πρὸς τὴν ἀκμὴν τῶν ιστιοφόρων καὶ τὴν τότε πράγματα βιομηχανικὴν ἀνθησιν τοῦ Πειραιῶς, ἀλλὰ καὶ τότε ὑπὸ τῶν φωτεινῶν πρωτοπόρων, δημιουργῶν καὶ ἐργατῶν αὐτῆς, ἐκρίθη ἀπαραίτητον ὅπως ληφθῇ μέριμνα καὶ διὰ τὴν ἐπαγγελματικήν, ἀπὸ καθέδρας, ἃς τὴν εἶπαμεν, μόρφωσιν τῶν στελεχῶν. Καὶ ιδρύθησαν ναυτικαὶ Σχολαὶ, ὡς η τοῦ Σταθάτου καὶ Βασιλίου καὶ συνεπήγκυθησαν ἐκπαιδευτικοὶ σύνδεσμοι μηχανικῶν, ως οἱ τοῦ «Πειραικοῦ» καὶ τοῦ «Προμηθέως».

Δείγματα τῆς σοφῆς ταύτης προβλέψεως ἔχομεν δύος ἐφοιτησίας αὐτού ἐν τῇ ἀκμῇ τῶν σχολῶν τούτων. Εἰνε οἱ πειριστέροι, ἀλλὰ μὴ τὸ σύνολον, τῶν πλέον διακεκριμένων πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν μας, ἐκ τῶν τελευταίων δὲ καὶ οἱ πλέον τεχνικῶς κατηρτισμένοι σημερινοὶ ἐργοστασιάρχαι ἡ ἐργοδῆγοι τῆς Ελλάδας.

Καὶ σήμερον ἐν ἔτει 1936 μὲ ναυτιλίαν δύο ἐκατομυρίων τόνων, περίπου, κατηντήσαμεν δχι νά ἀναμετρῶμεν τὰς ἔκτοτε προσόδους, ἀλλὰ νά συζητῶμεν καὶ νά σχεδιάζωμεν ἀκόμη διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν ναυτιλλομένων μας.

Τὰ σχόλια φυσικὰ παρέλκουν καὶ ἡ σύγκρισις μεταξὺ τῆς τότε ὑπὸ τῶν αἰσιούς οίωνος δημιουργουμένης ἀτμοκινήτου ναυτιλίας μας καὶ τῆς σημερινῆς εἰνε περιττή καὶ ίκανή νά ἐμπνεύσῃ παντὸς εἰδούς ἀπαισιοδίξιαν διὰ τὸ μέλλον.

Τὶς εὐθύνεται διὰ τοῦτο; Θά ἡτο μεγάλη ἀδικία ἔαν ἔστω καὶ καθ' ὑπόνοιαν ἡ εὐθύνη ἐθέαρνε τοὺς ιδίους τοὺς ναυτιλλομένους. Δι' ὅσους ἔρχονται εἰς ἐπαφήν μὲ αὐτοὺς εἰνε πραγματικὴ ἀποκάλυψη καὶ πραγματικὸν θαῦμα τὸ πῶς κατωρθωσαν διάθρωτοι πολλάκις μὴ τυχότες, οὐδὲν στοιχειώδους ἐκπαιδεύσεως. Εἰνε πράγματι τὸ αἰώνιον θαῦμα τοῦ διαιρισμού τῆς φυλῆς καὶ η φλόγα τοῦ ιεροῦ πυρός, ἡ δοποῖα λάμπει εἰς τὰ πρόσωπα καὶ παρηλίκων ἀκόμη, διὰν ἐρωτοῦν καὶ διερευνοῦν διὰ νά μάθουν. Ναυτικοὶ οἱ πειριστέροι πρὸς τὸ λίκνον, ἀνδρωθέντες μὲ τὴν ναυτικὴν παράδοσιν, κοντά εἰς τὰς ἄλλας τῶν ἀρετάς, εἰνε ἀσφαλῶς τὸ πλούσιότερον ἐν τῷ κόδυῳ ύλικόν διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν καλούτερων στελεχῶν τοῦ κόδου.

Ἡ εὐθύνη θερύνει πειριστέρον τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς καὶ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένους, οἱ δοποῖοι οὐδέποτε σοθαρῶς ἐνδιεφέρθησαν διὰ τὴν ἀπόκτησιν ικανῶν καὶ μορφωμένων ἀξιωματικῶν, εἰς τοὺς ιδίους ἐμπιστεύοντας τὴν πειρουσίαν τῶν καὶ τὰ συμφέροντά των. Θά ἀντιταχθῇ ἵσως, ὅτι οδοῖς δέν δύνανται τίποτα τὸ σοθαρόν νά κατερθώσιν. Ανεξαρτήτως τοῦ οδοῦ διὰ τὸν διαβήμα τοῦ προέθησαν διὰ τὴν διόρθωσιν τοῦ κράτους, πολλὰ διὰ συλλογικῆς πρωτοθυσίας, ὡς εἰς τὸ παρελθόν, ἡδύναντο νά κατορθωθοῦν, δὲν γνωρίζομεν καὶ εἰς ποτὸς τὸ Κράτος διάβημα προέθησαν διὰ τὴν διόρθωσιν τοῦ πράγματος. Ἀντιθέτως αἱ μέχρι τούδε παρά ταῖς ἀρχαῖς ἐπεμβολαὶ τῶν εἰχον τὴν τάσιν τοῦ νά ἀπονέμωνται ἐκάστοτε πολλὰ καὶ ἀντίστοιχος μείωσίς τῶν καταβαλλομένων μισθῶν.

Καὶ ἔρχεται ἡ σειρά τοῦ κράτους. Τὸ κράτος ἔχει θεοῖς τοῖς πρόγραμμα ἔξετάσεων, ἀπονομῆς διπλωμάτων, τὸ δόποιον δύμας, καλὸν ἡ κακόν, δέν τηρεῖται πάντοτε. Αἱ ἔκάστοτε ἐπιτροπαὶ ἀπονομῆς διπλωμάτων, πιεζόμεναι πανταχόθεν καὶ νομίζουσαι ἵσως, διὰ διευκολύνουν βιοπλαιστάς διά τοιούτοις, ἀπονέμουν διπλωμάτατα ἐπὶ δικαιούς καὶ ἀδίκους. Τὰ τελευταῖα ιδίως ἔτη εύρεθημεν πρὸ τοῦ φαινομένου νά μη ἀπορριφθῇ οὐδεὶς ἐπὶ διλῶ τῶν προσερχομένων ὑποψήφιων, ἡ καὶ ἔαν ἀπορριφθῇ νά δύναται δι' ἀπλῆς αἰτήσεως νά ἐπανεξεσθῇ μετά πενθήμερον καὶ νά λάθῃ τὸ δίπλωμα του. Ασφαλῶς δέ δέν θά ἐπρόκειτο περὶ φωστήρων, ἔαν ἀκούσῃ τὰ σχόλια

καὶ αὐτῶν τῶν ιδίων.

Διὰ τὴν συστηματικήν ἔκπαιδευσιν τῶν πλοιάρχων, ιδρύθη, περισσότερον διὰ τοπικιστικούς κομματικούς λόγους, ἢ ἐν "Υδρα Σχολὴ" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ήτις καὶ ἀνεπαρκής καθ' ἑ- αυτὴν εἰλεῖ διὰ τὰ πλήρων δόλων τῶν ἀναγκῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ διαφόρους λόγους, δὲν ἀποδίδει ἕκεīνο τὸ ὅποιον κανεὶς εὐλόγως θὰ ἐπερίμενεν. Οἱ ἀπόφοιτοὶ τῆς προσερχομένων εἰς τὰς ἔξετά- σεις οὐδὲλλως διακρίνονται τῶν μὴ ἔξι αὐτῆς προερχομένων, ἡ δὲ πρακτική ἔξασκησις τῶν δοκίμων τῆς συνίσταται εἰς 450ήμερον κατ' ἔτος πλοῦν εἰς τὰ Ἑλληνικά παράλια μὲ τὰ μικρότερα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Τοιουτοπότας θεσσαλίας δὲν δύναν- ται νὰ ἔκπαιδεύωνται οἱ μέλλοντες πλοίαρχοι μας. Διὰ τοὺς μὴ ἀποφοίτους τῆς Σχολῆς λειτουργοῦν τὰ ἐν Πειραιεῖ Φροντιστή- ρια ἔναντι σεβαστῶν διδάκτρων, διόπου τὸ ποσὸν καὶ ποιὸν τῆς παρεχομένης ὅλης ἔξαρταται ἀπὸ τὴν διάθεσιν τῶν δι- ευθυνόντων ταῦτα, διακεριμένων εὐτυχῶν ναυτίλων ἐπιστημόνων.

Διὰ τοὺς μηχανικούς ἐπιχορηγεῖ τὸ κράτος τὰς δύο νυκτε- ρινάς Σχολὰς τοῦ Πειραιῶς «Πειραικὸν» καὶ «Προμηθέα» μὲ ποσὸν ἀρκετὸν διὰ νὰ συντηρηθοῦν ἀντανακλαστικά. Αλλὰ καὶ ἔκεīη ἔκ- παιδευσις διοικεῖται καὶ καθοδήγεται σχεδόν ἀνευθύνως καὶ σωματειακῶς ἀπὸ ἀνθρώπους οὐδεμίαν πολλάκις ἔχοντας σχέ- σιν μὲ τὴν ναυτιλίαν μας καὶ ἀνιδέους τῶν ἀναγκῶν τῆς. Η δευτέρα μάλιστα ἔξι, αὐτῶν πληροφορούμεθα διὰ μετεβλήθη τε- λευταῖς εἰς στίθιον σωματειακῆς συναντλαγῆς μέχρι σημείου μάλιστα ἐπεμβάσεως τῆς δικαστικῆς καὶ διοικητικῆς ἀρχῆς, τοῦ ἐποπτεύοντος κράτους διαφάνως καὶ διακεριμένων.

Καὶ διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν σχολῶν τούτων δύνανται νὰ λεχθῇ διτὶ καὶ διὰ τοὺς πρώτους, μὲ τὴν προσθήκην, διὰ ἐπικρα- τεῖ, ὄγωντον διὰ ποίους λόγους, ἢ ἐντύπωσις διὰ πρὸ τῶν ἔξε- τάσεων τῶν πρέπει νὰ διέλθουν καὶ οὕτοι τοῦ ἐν Πειραιεῖ Φρον- τιστηρίου διὰ νὰ λάβουν τὸ χρίσμα ισχυροτάτου παράγοντος διέποντος τὴν τύχην τῶν.

Μόνον διὰ τοὺς ἀσύρματος ἐλήφθη ὅμοιογουμένων σο- βαρά πρόνοια καὶ ἡ ὑπάρχουσα Σχολὴ, ἐπιχορηγουμένη ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ καθοδηγουμένη καὶ διευθυνομένη παρά δια- κεκριμένων ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ν., εἰς οὓς ὀφείλει καὶ τὸ ὑψός τῆς, ἀπέδωσεν ἀσύρματος ἀξιωματικούς ἐν παντὶ ἀξίους τοῦ τίτλου τῶν.

Ἄλλα καὶ ἔαν οὐδὲν τῶν ἀνωτέρω ἔκτροπων συνέβαινεν, ἀσφαλῶς δὲν δύνανται νὰ ὑποστηριχθῇ διὰ τὸ Κράτος μας ἔχει ναυτικὴν ἔκπαιδευτικὴν πολιτικὴν καὶ τοῦτο θεσσαλίας εἰνε ὁ μεγαλύτερος ὑπεύθυνος διὰ τὴν δημιουργηθεῖσαν κατάστα- σιν.

Περὶ τοῦ τί δέον νὰ γίνη πολλοὶ εἰνε εἰς θέσιν καλύτερον ἡμῶν νὰ ἔκφερουν γνώμην, καὶ τοιαῦτα γνῶμαι εἰνε ἡδη γνω- σταῖ. Ἔαν ἡ Διεύθυνσις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν διαθέτῃ Ἐ- πιτελείον κατέχον τὰ ἔκπαιδευτικὰ ζητήματα, δύνανται νὰ ἀποτα- θῇ εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, τὸ ὅποιον κατέδειξεν διὰ εἰς εἰς θέσιν νὰ μορφώνῃ παντὸς κλάδου στελέχη, διὸ καὶ εἰς ἄλλους ἔκ τῶν ἔνδιαφερομένων, οἵτινες σπουδαίως θὰ τὴν θοηθήσουν.

Δὲν πρόκειται ἄλλως τε περὶ σπουδαίων ἡ καινοφανῶν πραγμάτων. Εἰς δλα τὰ ναυτιλόμενα καὶ μικρότερα ἡμῶν κρά- τη ὑπάρχει η νομοθεσία. Αἱ ἀρχαὶ ἔκπαιδεύσεως καὶ αἱ ἀνάγκαι τῶν ναυτιλομένων εἰνε ἐπίσης κατάδηλοι. Ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον χρειάζεται εἰνε καλὴ θέλησις ἡ μᾶλλον ἔνδιαφέρον θερ- μὸν καὶ πόνος, οὐχὶ δὲ στείρα νομοθετικὴ πολυπραγμοσύνη. Τὸ ἔνδιαφέρον πρέπει νὰ ἔκδηλωθῇ καὶ ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους, ἀλλ' ίδιας ἀπὸ μέρους τῶν ἔφοπλιστῶν, τῶν φυσικῶν ἀρχόντων τῆς ναυτιλίας μας.

Τι μᾶς λείπει; "Υλικὸν ἔχομεν ἄριστον πρὸς ἔκπαιδευσιν. Τὸ χρῆμα δύνανται νὰ ἔξευρεθῇ ἐξ ὅσων ἡδη τὸ κράτος ἔξεδεύει καὶ ἔξ ὅσων οἱ ίδιοι οἱ ὑποψήφιοι εἰς τοὺς ίδιώτας διδασκάλους τῶν καταστάλλουν. Μὲ μικράν ίσων ἑπτὸν ἔπειρων ἔπιχάρυνται τοῦ κρά- τους καὶ ἀντίστοιχον τῶν ἔφοπλιστῶν, πρὸς τὸ ίδιον αὐτῶν συμ- φέρον, θὰ ἔξησφαλίζοντο πλήρως τὰ οἰκονομικὰ μέσα δι' ἀρτίαν ἔκπαιδευσιν.

Μὲ τὰ δύο ταῦτα στοιχεῖα θὰ ἡδύνατο τὸ κράτος μὲ πραγ- ματικὴν στοργικὴν φροντίδα νὰ δημιουργήσῃ Ναυτικάς Σχολάς, ἐργαστήρια καὶ πλοῖον ἔκπαιδευτικὸν ἀκόμη, ὅπως ἔχουν καὶ μικρότερα ἡμῶν κράτη, καὶ νὰ τὰ προστατεύσῃ ἰδιαιτέρως ἀπὸ πάσης κομματικῆς ἡ ἀλληλής ἐπεμβάσεως, ἀφοῦ προηγούμενως τὰ ἀναθέση — καὶ τοῦτο προέχει — εἰς χεῖρας τῶν ἔνδεδειγμέ- νων, τῶν ἀποδεδειγμένων καταλλήλων υπαλλήλων ἡ πολιτῶν του, οἱ ὄποιοι μὲ ἔνδιαφέρον καὶ ἐν γνώσει τῆς ὑψηλῆς ἀποστο- λῆς τῶν νὰ τὰ προσαγάγουν, πρὸς κοινὸν ὄφελος.

Ἡ ἔκπτωσις τῆς Ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας

Καὶ τὰ μὲν ζητήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ ἄν δὲν ἔτυχον τῆς ἐπιβατολομένης ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους στοργικῆς μεριμνῆς, ἀν δὲν ἐπελύθησαν, δὲν δύνανται καὶ νὰ ἐπιδράσουν καταστροφικῶς ἐπὶ τῆς τύχης τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. Ἀλλοιαί δι- μως εἰνε ἡ θέσις καὶ διάφορα τὰ πρόβληματα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυ- τιλίας, τῆς κυρίως δρώσας εἰς τὰς πλησίον θαλάσσας καὶ τὰ χωρικά μᾶς ὅδατα, τῆς ἀμέσωτερον δεχομένης τὸν ἀντίκτυπον ἀπὸ τὴν κακὴν τοῦ Κράτους μεταχείρισιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων. Καὶ διμιούντες περὶ ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, χωρὶς νὰ ὑπερβάλωμεν τὴν πραγματικότητα, ἀς τονίσωμεν τὴν πικράν ἀλήθειαν, διὰ δὲν ὑψίσταται πλέον τοιαύτη. Τὰ ἐλάχιστα καλά

σκάφη, τέσσαρα ἔως πέντε τὸν ἀριθμόν, μέσα εἰς τὴν σωρείαν παλαιῶν, γεγηρακότων καὶ ἀσυγχρονίστων ἐπιβατηγῶν πλοίων, κυρίως δὲ ἀκτοπλοϊκῶν, δὲν δύνανται καὶ νὰ θεωρηθοῦν ὡς συγκροτοῦντα ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν. Η Ἐλλάς μὲ τὰ ἀναπε- πταμένα θαλάσσια τῆς ὥρια, μὲ τὴν προνομιούχον γεωγραφικὴν ἐν τῇ Μεσογείῳ θέσιν τῆς, μὲ τὰς μακραίων παραδόσεις τοῦ ναυτικωτέρου τῶν μεσογειακῶν λαῶν, θὰ ἐπρεπε σήμερον, ἀν τὸ Κράτος είχεν ίδιον ναυτιλιακὴν πολιτικήν, ἀν ἡ ναυτιλία ἡτο ὡραίων μάρτιν καὶ ἡκολούθη στερρῶν σαφεῖς κατευθύνσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς, νὰ είχε νὰ ἐμφανίσῃ ἔνα στόλον ἀρτίων καπη- τισμένον ἐπιβατηγὸν σκαφῶν. Ἐκτείνοντα τὴν παραγωγικήν του δρᾶσιν καὶ πέραν τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν πρὸς ὅλα τὰ οη- μεῖα τῆς Μεσογείου.

Πρὸ τοῦ μεγάλου ἀκόμη πολέμου, δτε ἡ ναυτιλία μας ἡ- ριθεὶτο τὸ ίμιον τῆς σημερινῆς της χωρητικότητος, κατεῖχεν ἐν ἀνα- λογίᾳ ἔνα λαμπρὸν ἐπιβατηγὸν στόλον. Σκάφη νεοναυπήγητα ἡ τούλαχιστον ἡλικίας δέκα καὶ σπανίως μέχρι δεκαπέντε ἑτῶν, διέσχιζαν τὰ ὅδατα τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, πικνον διατηροῦντα δίκτυον πρὸς δλους τοὺς λιμένας.

"Ἀλλ' ἡτο τότε ἡ ἐποχὴ, ποὺ τὰ παραλία τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τὰ Μικρασιατικά, καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης οἱ με- γάλοι λιμένες ἵσαν τὰ κύρια δρμητήρια τῆς ἐλληνικῆς ἐπιχει- ρηματικότητος. Οἱ Ἑλληνες ἐμποροὶ τοῦ Ἑξατερικοῦ, αὐτοὶ ποὺ ἐδημιούργησαν ἄλλας τε τὴν νεωτέραν ἐμπορικήν μας ναυ- τιλίαν, ἵσαν καὶ οἱ κύριοι στολούσταταί αὐτῆς. Ἀπὸ τῶν ρωσικῶν λιμένων τοῦ Βασιού καὶ τῆς Ὀδησσοῦ, τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δου- νάθεως καὶ τῶν Τουρκικῶν παραλίων, μέχρι τῆς Τεργέστης καὶ τῆς Μασσαλίας, τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἀπετέλει τὸν κύριον συν- δετικὸν κρίκον, διεξῆγε κατά μέγα ποσοστὸν τὰς μεταφορὰς τοῦ τότε ἀνθοῦντος μεσογειακοῦ ἐμπορίου. Ἔπηλθε δῆμος ἡ μεμφόρα τοῦ πλοέμον παρέπειτα καὶ ἡ Μικρασιατικὴ καταστρο- φή. Τὸ Ἑλληνικὸν στοιχεῖον ἐξερρίζωθη ἀπὸ τὰ γειτονικά μας παραλία καὶ μαζὶ μὲ αὐτὸν ίδιον καὶ ἡ παρακμὴ τῆς μεσογεια- κῆς μας ναυτιλίας.

Μᾶς ἀντικατέσθησαν ἄλλοι. Οἱ Ἰταλοὶ μὲ τὰ πρὸς τὴν Ἀ- νατολήν ιμπεριαστικά των σχέδια, οἱ γεωργικοὶ τῆς Βαλκανι- κῆς λαοὶ μὲ τὴν πρὸς τὴν θαλάσσαν ἐξόρμησιν των. Η Ἑλληνι- κὴ Ναυτιλία συνεπόχθη καὶ ἡ ἀκατάθλητος δραστηριότης τοῦ ναυτίλου μας διεσκορπίσθη εἰς τὰ πέρατα τῆς Υδρογείου. "Ε- πιαυτούς πλέον νὰ προσφέρῃ εἰς οῖσαν κλίμακα καὶ πρότερον τὰς ὑπηρεσίας τῆς εἰς τοὺς γύρω μας λαούς, τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὸ ἄρτον.

Οἱ ἴστορικὸς τοῦ μέλλοντος, δταν ἴστορηση τῆς μακρᾶς ναυ- τιλιακῆς μας σταδιοδρομίας τοὺς σταθμούς, δὲν θὰ δυνηθῇ ἄλ- λως νὰ χαρακτηρισθῇ τὸν περιορισμὸν τῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ θα- λασσινῆς ἐπικρατησέως μας παρὰ δῶς μίαν ἔθνικὴν ἀπώλειαν. Διότι τὶ ἀπέμεινεν ἀπὸ τὴν τότε ἔξαιρετικὴν τῆς ναυτιλίας μας δρᾶσιν; Οἱ σάλοις τοῦ πολέμου διέλυσεν ἀκμαίας ναυτιλιακὰς ἐ- πιχειρήσεις, πολλὰ ὑποσχομένας διὰ τὴν προσαγωγὴν τοῦ ἐμπο- ρικοῦ μας ναυτικοῦ. Πλείστα ἐπιβατηγά σκάφη ἐπωλήθησαν εἰς τὸ ἔξαρτον καὶ δὲν ἀνενεύθοσαν ἔκτοτε. Αἱ γραμμαὶ μετὰ τὸν πόλεμον δὲν ἐπανελέγονται, δσα δὲ πλοῖα ἀπομένουν, θλιβεραὶ ἀναμνήσεις τοῦ παρελθόντος, σύρουν εἰσέτι τὰ ράκη τῶν εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, ἀνταγωνιζόμενα. Εἶχουν τέσσαρα ὑπερωκεάνια νεδεύκτα καὶ μικρᾶς ἡλικίας καὶ δὲν ἔχομεν παρὰ τὸν Βύρωνας ὑπερούντα καὶ τὸ πόλεμον, εἰσέτι τὰ ράκη τῶν εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, ἀνταγωνιζόμενα. Εἶχουν μίαν πλειάδα ωραίων θαλασημάτων, ποὺ καὶ σήμερον ἀκόμη θὰ ἡδύναντο ν' ἀνταγωνισθοῦν τὰ ξένα καὶ δὲν ἀπέμεινεν παρά μόνον ἡ "Ανδρός" καὶ αὐτὴ ὑπὸ ἔκποίσιν. Εἶχομεν τὰ σκάφη τῆς Πανελλήνιου Ἀτμοπλοίας εἰδικῶς διὰ τὴν γραμμὴν Τεργέστης — Μαύρης Θαλάσσης ναυπηγθέντα. Εἶχομεν πυ- κνὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Αίγυπτον, τὴν Συρίαν, τὴν Κωνσταν- τινούπολιν, τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Μασσαλίαν καὶ τέλος τὴν Νέ- αν Υόρκην καὶ δὲν διατηροῦμεν σήμερον παρὰ μίαν καὶ μόνην γραμμὴν πρὸς τὴν Αλεξανδρειαν, ἀνισως ἀνταγωνιζόμενην τὸν πληθωρισμὸν τῶν ξένων ταχυδρομικῶν σκαφῶν καὶ κτις ἄν- συτηταί διάκομη, δφελεται τοῦτο εἰς τοὺς "Ελληνας τῆς Αι- γύπτου".

Αὐτὸς εἰνε ὁ θλιβερὸς ἀπολογισμὸς τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας, τῆς οποίας τὴν παραγωγικήν υπέρ τῆς οίκονομιας τοῦ τόπου δυναμιν, τὴν υπερτέρων ἀποστολήν της χάριν αὐτῶν τούτων τῶν ἔθνικῶν συμφερόντων, κανεὶς ἄλλος δὲν ήμπορεὶ νὰ διαμφισθῇση παρὰ μόνον οἱ Μανδαρίνοι τῆς Ἑλληνικῆς διοι- κήσεως καὶ αὶ ἀκάστοτε Κυθερίησεις τοῦ τελευταίου καιροῦ, ποὺ πέραν τῶν στενῶν κομματικῶν αὐτῶν ἐπιδιώξεων, ούδε κό- κον ναυτιλιακῆς ουνειδήσεως ἐκέκτηντο.

Θὰ παραμείνουν ίστορικα αὶ εὐθύναι τῆς Κυθερήσεως Τσαλάρη. Εδρε τὴν σύμβασιν τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας ἐν ἔ- φαρμογῇ καὶ κακοπτώσα φερομένη, ἀθετοῦσα αὐτοῦ τοῦ Κρά- τους τὴν υπογραφήν, δὲν ἔστερε νὰ ἐπιληρώσῃ συμβατικάς ύ- ποχρεώσεις, κυρωθείσας καὶ διὰ τῆς ἔκ της συμβάσεως προθλε- πομένης διατηρίας. Οὔτως η γραμμὴ τῆς Βορείου Αμερικῆς διε- κοπή ὄριστικῶς.

"Αν κανεὶς ἀπὸ τοὺς κυθερήσας τῆς χώρας μας, ποὺ πα- ρέμειναν ἀσυγκίνητοι ἀπὸ τὴν ἀναγκαστικήν ἀργύριαν τοῦ «Βύ- ρωνος», κατέλειπε πρὸς στιγμὴν τὸν υψηλόν του θῶκον καὶ κα- τήρχετο εἰς τὴν αίμασσαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, δταν κατέπλευεν ἔξι Ἀμερικῆς τὸ Ἑλληνικὸν υπερωκεάνιον θὰ ἡδύνατο ἀπτότε-

ρον νά ἀντιληφθῇ δποίαν ζωὴν καὶ ἔργασίαν παρεῖχεν ὁ κατάπλους αὐτὸς καὶ θὰ συνεπέραινε ποίαν νέκρωσιν θὰ ἤδυνατο νά ἐπιφέρῃ ἡ ἐπελθοῦσα διακοπή τῆς γραμμῆς. "Αν παρηκολούθει ἀκόμη τί παρελάθανεν εἰς φορτίον, ὅταν ἀπέπλεε διὰ τὴν Νέαν Υόρκην τὸ ὑπερωκεανίον 'Βύρων' καὶ πόσον διημοκολούνετο ἡ πρός τὰ ἔκει εὖλωνς μεταφορά καὶ ἔξαγωγὴ τῶν ἔθνικῶν μας προϊόντων, θὰ είχε σαφῶς κατανοήσει όποιαν βαθυτέραν σημασίαν διὰ τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον μιᾶς χώρας ἐνέχει ἢ δι᾽ ἔθνικῶν πλοίων μεταφορά. "Αν, τέλος, ἀξιόπιστος παραστηρῆτης μετέδινε εἰς αὐτὸν τὴν χαράν τῶν ἔνιτεμένων 'Ελλήνων τοῦ Νέου Κόσμου ἀπό τὸν κατάπλουν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τοῦ 'Ελληνικοῦ ὑπερωκεανίου καὶ τὴν ἀθρόαν προσέλευσιν εἰς τὰ κρηπιδώματα τοῦ μεγάλου ἀμερικανικοῦ λιμένος τῶν 'Ελλήνων που θὰ ὑπεδέχοντο τάς συζύγους των, τάς ἀδελφάς των καὶ θὰ ἐπληροφορούντο τὰ νέα ἀπό τὴν 'Ελλάδα, τότε μόνον θὰ ἤδυνατο διὰ τὴν έξι ὑπατιότητος τοῦ Κράτους διακοπήν τῆς 'Ελληνικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς.

“Αλλά μήπως δέν είνε έκδηλος ή σφραγίς της κρατικής έγκαταλείψεως και προκειμένου περί τών μεσογειακῶν γραμμῶν; ‘Αντι ἐλαχίστων ἐκαπομψίων δραχμῶν, περισσόμενων ἀπό τὴν κρατικώδην κομματικήν διασπάθισιν τοῦ δημοσίου θησαυροῦ, θά ἡδυνάμεθα οἴηερον νά ἔχωμεν διατηρήσει τὰς πρὸς τὴν Μασσαλίαν, Ἀλβανίαν, Δωδεκάνησον, Κύπρον καὶ Ἀνατολικὴν Μεσόγειον γραμμάς μας, θά εἶχομεν τὴν θάσιμον προοπτικὴν θαυμιαῖας θελτιώσεως τοῦ δι’ αὐτὰς πλωτοῦ ὑλικοῦ. Μικρά ύλικη ἐνθάρρυναίς θ’ ἀπτείτο διά τὴν ἐπιχειρηματικότητα καὶ τὴν πρωτόδουσον τοῦ ‘Ἐλληνος ναυτιλομένου δραστηρίστα, ἵνα ἀποκαταστήσωμεν καὶ πάλιν τὸ μεσογειακὸν μας δίκτυον καὶ ἀναγάγωμεν αὐτὸ μετά τινα ἔτη εἰς ἐπίζηλον οῆμείον περιωπῆς. ‘Ἐλαχίστη πνοή δημιουργίας εἰς τὰς ἀρμοδίας κρατικὰς μας ὑπηρεσίας καὶ τοὺς ὑπεύθυνους κυβερνήτας τῆς Χώρας θά τοῦ ίκανή καὶ τόνων αξίοισημείωτον εἰς τὴν οἰκονομικήν μας διέσιδυν πρὸς τὰς γύρω χώρας διά τῶν ‘Ἐλληνικῶν γραμμῶν νά προσέδιδε καὶ τὴν ἐπαφήν μὲ τοὺς ὑπὸ ξένην κυριαρχίαν τελοῦντας ‘Ἐλληνας ἀμείωτον νά διετήρει.

Σοθαράς διεξάγομεν συζητήσεις διά τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ, καθ' ἥν στιγμὴν δὲν ἔχομεν τάς ἀπό θαλάσσης συγκοινωνίας διά τῆς ἐλληνικῆς σημαίας διά νά φέρωμεν τοὺς ζένους εἰς τὸν χώραν μας. Μήπως πιοτεύεται, διτὶ θά μᾶς διευκολύνουν τὰ ξένα πλοῖα, ἐκπίπτοντα τοὺς διά τὴν Ἐλλάδα ναύλους των καὶ διαφημίζοντα, ὡς ἔπραττε τοῦτο ἡ Ἐθνικὴ Ἀτμοπλοΐα μὲ τὸ «Πατρίς ΙΙ», διά νά διευκολυνθῇ τὸ τουριστικὸν ρεῦμα πρὸς τὴν Ἐλλάδα; "Η μήπως είνε εύκαταφρόνητον τὸ ποσὸν, ποὺ καταθάλλει σήμερον ἡ χώρα μας, ὑποχείριος τῶν ξένων γραμμῶν καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Μεσογείῳ, εἰς συνάλλαγμα διά τοὺς ναύλους ἐπιθατῶν καὶ ἐμπορευμάτων; "Η καὶ τέλος τὸ θλιβερὸν συναίσθημα, ποὺ διακατέχει δόλους ἑκείνους, ποὺ ἔγγυτερον θλέπουν πυκνούμενας τάς ξένας γραμμάς καὶ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κατακλυζόμενον ἀπό τὰ θαλαμηγά καὶ τῶν Βαλκανικῶν ἄκομη λαῶν, δὲν εἰνε ἀρκτὸν νά ἀποτίναξῃ τὴν νάρκην διά ν' ἀντιληφθῶμεν τὸ μέγεθος τῆς ἔξευτελιστικῆς μειώσεως τοῦ ἔθνικον μας γοյήτρου καὶ τῆς ζημιάς ποὺ προσγίνεται εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας; 'Ο κ. Τσαλδάρης, δταν πρὸ μηνῶν ἐπανήρχετο ἐκ Γερμανίας, ἐταξίδευσεν ἐπὶ Σερβικοῦ ὑπερωκεανίου. Τὰ αὐτὰ περίπου συναίσθηματα τὸν κατέλαθον καὶ τὰ ξέωτερίκευσε μάλιστα εἰς τοὺς συνταξιδώτας του, χωρὶς ὅμια καὶ πέραν αὐτοῦ νά σκεψθῇ τί θά ήδύνατο ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία νά ἔχῃ εἰς παρόμοια σκάφη, ἀν τὸ Κράτος προήρχετο ἀρώγον τε εἰς αὐτῆς, ἀν μὲ θέρμην καὶ στοργὴν ἐπεδίδετο τοῦτο εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν ναυτιλιακῶν μας προσβλημάτων.

Δέν έστερε τούλαχιστον τὸ Κράτος νά συνδυάσῃ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος μὲ τὴν ἔκτελεσιν ἔσωτερικῶν τινων γραμμῶν πρὸς τὰ ἔγγυτερα τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου κέντρα. Διότι ἂν πράγματι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις, ὡς ἐπανειλημμένως τούτῳ ὑπεδείχθη, ἀπηλλάσσοντο τοῦ ἀσκόπου και φθοροποιοῦ μεταξύ των συναγωνισμῶν ἐν τῇ ἔσωτερικῇ ἀκτοπλοΐᾳ, θά ἡδύναντο καὶ με μικράν ἔστω κρατικήν ενίσχυσιν, νά διευρύνουν τὴν δρᾶσιν τοῦ ἐπιθατηγοῦ πλοίου πέραν τῶν στενῶν δρίών τῶν θαλασσῶν μας.

“Η σημειρινή ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ κατάστασις, μετά τὴν διάλυσιν καὶ τῆς κοινοπραξίας, ἔγκυμονεῖ τοιαύτας οἰκονομικάς καταστροφάς, ὅστε, ἀν ἐπ̄ δλίγον συνεχισθῇ ἀκόμη, πιὰ πολλὰ κατόπιν ἔτη δὲν θά μηνθούν αἱ ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ ὑπειχειρήσεις ν' ἀντικετωπίσουν τὸ σοθαρώτερον πρόθλιμα δὲν' αὐτάς, τὴν ἀνανέωσιν τῶν σκαφῶν των.

Χωρὶς τὴν κατάπαυσιν τοῦ συναγωνισμοῦ, χωρὶς καμμίαν πρόβλεψιν ἀποσθέσεως, τίς θὰ ἐσκέπτετο ποτὲ νὰ διαθέσῃ νέα κεφάλαια εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, ὅπως θελτική τὸ ὑπάρχον πλωτὸν ὄλικόν, τὸ ὅποιον σημέραια καταρρέει ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν χρῆσιν, ἐνώ αἱ ἐπιχειρήσεις δὲν διαθέτουν οὐδὲ τὰ ἐπαρκῆ περιθώρια καὶ δι' αὐτὴν ἀκόμη τὴν καλὴν του συντήροισιν. Τὴν ἀνανέωσιν ὅμως αὐτὴν δὲν ἐπέθαλλε μόνον τὸ συμφέρον τῶν ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ ἐφοπλιστῶν, οἵτινες θλέπουν ἑκατομμύρια δλα ἔξανεμιζόμενα, χωρὶς οὐδὲν κέρδος νὰ προσπορίζωνται αὐτοὶ ἀπὸ τὰ σκάφη των. Ἐπιτακτικὴ συγκοινωνιακὴ ἀνάγκη ὑποχρεώνει τὸ Κράτος, ὅπως ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικώτερον τὸ ζῆτημα τούλαχιστον αὐτό, ἀφοῦ εἰνὲ ἀρρήκτως συνδεμένον μὲ αὐτὴν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ, μὲ τὸν προσ-

παιτούμενον ρυθμόν, προκειμένου περὶ ἐπιχειρήσεων συγκοινωνιακοῦ χαρακτῆρος.

Τελούμεν σήμερον ύπό μιαν μεταβατικήν καταστάσιν εἰς τὴν διακυβέρνησιν τῆς χώρας. Αἱ ἐκλογαὶ εἰνὲ ἐπὶ θύραις καὶ δολὶ ἐπίζουμεν, οὐ νέα κυβέρνησις, ηγίης θά προέλθῃ ἀπὸ τὴν λαϊκήν ἔτυμηγορίαν θ' ἀναλάθῃ ως πρώτιστον καθῆκον αὐτῆς τὸ δύσκολον ἔργον τῆς ρυθμίσεως τόσων καὶ τόσων ἐκκρεμούντων ζωτικῶν ζητημάτων τῆς ἔθνικῆς παραγωγῆς. Μεταξὺ αὐτῶν εἰνὲ ἀναψιφορθήτον, ὅτι δεῖται τῆς ἀμέσου κυβερνητικῆς μεριμνῆς τὸ δόλον ναυτιλιακὸν πρόβλημα. Τὸ ομηρειὸν καθεστώς τῆς παρακμῆς καὶ τῆς ἐκπτώσεως τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας δέν δύναται ἐπὶ πολὺ ἀκόμη νά διατηρηθῆ, ἀν πράγματι θέλομεν νά ἐμφανιζώμεθα ως μεσογειακή δύναμις ὑπολογίσιμος, ως κράτος ναυτικόν, ως ἔθνος ἔχον νά ἐπιτελέσῃ εὑρυτερούς προορισμούς. "Υπάρχει ἀκόμη καιρός, ἀφοῦ δέν στερουμέθα ἴκανοῦ ἐμψύχου δολιού καὶ ή ναυτιλιακή μας ἡμειρία κατ' οὐδέν θυτερεῖ τὸν ξένων, τούντιντον μάλιστα ἐν πολλοῖς ὑπέρεχει αὐτῶν, ν' ἀναλογίη ή προσπάθεια τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας.

Μέ δύλιγην καλήν τοῦ Κράτους θέλησον καὶ μὲ τὴν πλήρη ἐπίγνωσιν τῆς ἔξαιρετικῆς ἀποδοτικότητος τοῦ ἐπιθατηγοῦ πλοίου. ἐιμέθως θέβαιοι, ὅτι καὶ ἡ ὑπερωκεάνιος γραμμὴ θά ἐπαναληφθῇ καὶ μάλιστα διὰ σκάφους, καλύτερου τοῦ «Βύρωνος» καὶ ἡ γραμμὴ τῆς Μασσαλίας, ἡ διακοπεῖσα ἐπίσης, θά ἐπαναρχίσῃ, καὶ τὸ δίκτυον τῶν δευτερευουσῶν γραμμῶν τῆς Μεσογείου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος θά καταστῇ πραγματικότης. Ἀρκεῖ τὸ δόλον ναυτιλιακὸν πρόβλημα νὰ ἐρευνηθῇ μὲ εύρυτεράν ἀντίληψιν, μακράν προκαταλήψεων καὶ κομματικῶν ὑπολογισμῶν διὰ νὰ ἐξερευθοῦν τὰ λυσιτελέστερα μέτρα, ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀπρόσκοπτον τῆς Ναυτιλίας μας προσγωγήν, τὴν ἀποδοτικότεραν προσαρμογὴν ταύτης εἰς τὰ ἀμεσώτερα τῆς οἰκονομίας μας συμφέροντα.

Τὰ ζητήματα τῶν πληρωμάτων

Θά ἡτο παράλειψις, δύμως, ἀνασκοποῦντες τὸ ἀπέλθόν ναυ-
τιλιακὸν ἔτος, νὰ μὴ ἀποδώσωμεν τὸν δικαιὸν ἐπανὸν πρὸς τὴν
ἐψύχουνταν τὸν καρτερίαν τοῦ Ἐλλήνος ναυτιλούμενου. Εἰνε
τιτάνειον τὸ ἔργον ποὺ ἐπιτελεῖ οὗτος εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον,
ἄξιον κάθε θαυμασμοῦ.

Διότι πολλά είνε αἱ ἀντίκοι ουνθῆκαν, ύπὸ τὰς ὅποιας κι-
ουνται τὰ Ἑλληνικά σκῆφη, μεγάλαι αἱ ἐλλείψεις καὶ πτωχά
τὰ μέσα, ποὺ διασθέουν αὐτά. Πρέπει ν' ἀναγυρίσουμεν, διτὸ
τοιούτους δρους ἐργασίας δὲν είνε μικρὸν τὸ κατόρθωμα τοῦ
Ἑλλήνος Ναύτου. Παλαίων κατὰ μηρίων δυσχερεῖσθν, ἔφερε
τὴν Κυανόλευκον εἰς τὰ ἀπότερα τῆς Ὑδρογείου ομηεῖα, ψι-
στάμενος τὰς συγκλονιστικὰς διὰ τὴν ὑγείαν του ἀποτόμους
κλιματολογικάς μεταπτώσεις, μετά πίστεως προστλωμένος εἰς τὸ
ώραιον τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς μας ναυτιλίας ἔργον. Αἱ
περιπτώσεις, σπαραδίκαι καὶ αὐτύ, κατά τὸ διαρρέουν ἔτος,
τῆς ἀνυπακοῆς καὶ τῶν ἀντιπειθαρχικῶν κρουσμάτων ὑπῆρξαν
καὶ αὐταὶ ἐλάχισται. "Ἄς ἀποδοθούν δ' ἔτι τινα μέτρω εἰς τὸ δύσ-
κολον καὶ τραχὺ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Δέν δύναται ἄλ-
λως τε τε νά εὑθύνεται ἡ δόλτης τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως διά
τος πράξεις τῶν παρειόσκτων, τοὺς ὅποιους ἔφερε πρὸς την θά-
λασσαν ἡ διόγκωσις τῆς χωρητικότητος τῆς ναυτιλίας μας καὶ
ἐπιτρέπει τὴν μεταξὺ τῶν πληρωμάτων παρείσφυσιν ἡ ἀτιμω-
ροία.

Διατί δὲ λλώς τε νά μη καταλογίσωμεν καὶ μέρος τῶν εὐθύνων διὰ τὰς δξείας ἐκδηλώσεις δυσφορίας τῶν πληρωμάτων εἰς αὐτούς τούς ἐφοπλιστάς καὶ κυρίως τοὺς πλοιάρχους; Αἱ στάσεις ἐν ὑπέρεσιά καὶ οἱ ἐν πλῷ ἐκβιασμοί, σποραδικῶς σημειώνεταις κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος, παρὰ τὴν ἀνταρξίαν τοῦ ἔνιακοι μισθολογίου, δέν δύνανται. Θεσσαλίως οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον νά δικαιολογηθοῦν. Γεγονότα δημως ἀδιάφευστα ἔρχονται ν' ἀποδείξουν, διὰ τὸ ζήτημα τῆς τροφοδοσίας, ή ἀχίλλειος αὐτῇ πτέρνα τῆς ἀνθετερικῆς κακοδιοίκησεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, δέν ἀποτελεῖ ἀλήγη τῆς ἐκδηλουμένης δυσφορίας τῶν πληρωμάτων δικαιολογίαν. Εὐάριθμοι, εὐτυχῶς, πλοιάρχοι, κερδοσκοπούντες ἐπὶ τοῦ ἀντίτιμου τῆς τροφοδοσίας, τοῦ καταβαλλομένου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, ἄλλα καὶ πλοιοκτήται ἀκόμη τινές περιορίζοντες τὸ ἀντίτιμον τοῦτο μέχρι θαμού μη ἐπιτρέποντος εἰς τὸν πλοιάρχον τὴν καλὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματός του, δημιουργοῦντας κακάς ἐκδηλώσεις, τὰς διαμαρτυρίας καὶ τὴν σφαλεράν ἐντύπωσιν, διὰ τὸ η τροφοδοσία εἰς ὅλα τὰ Ἑλληνικά πλοῖα δέν εἰνε καλή.

Διά τούς δλίγους αύτούς, τούς μή ἔχοντας θαυμέραν τὴν συναίσθησιν πόσον δλέθριαι διά τὴν πειθαρχίαν καὶ τὴν τάξιν ἐν τῷ πλοίῳ εἶνε αἱ μέθοδοι αὐταὶ τῆς οἰκονομίας, ἐπειδάλλετο νὰ καθιερωθῇ τὸ μέτρον τοῦ τροφοδότου. Δὲν ουμφωνοῦμεν μὲ τὴν διαταύπειον ἀντίληψιν, δότι ἀφοῦ καὶ ὁ τροφοδότης θὰ δύναται νὰ κερδοσκοπῇ ἐπὶ τοῦ ἀντίτιμου, κατ' οὐδὲν θὰ μεταβληθῇ κρατοῦσα κατάστασις. Δὲν εἰνεὶ ὅρθῃ ἡ ἀντίληψις αὐτῇ, πρῶτον διότι ὁ τροφοδότης θὰ ἔχῃ τοῦ λοιποῦ τὸν πλοίαρχον, ἀπηλαγμένον τῶν ἀμέσων ουμφερόντων ἐκ τῆς τροφοδοσίας, ἐπόπτην καὶ ἐλεγκτὴν τῆς εἰς τὸ πλήρωμα παρεχομένης τροφῆς καὶ δεύτερον διότι ἔκεινος, ποὺ θὰ ἀναλάβῃ τὴν τροφοδοσίαν, ειδικώτερος πάρα εἰς τὴν ἀγοράν τῶν τροφών, θὰ εἶνε καὶ ἐλεύθερος νὰ ἐπιλέγῃ αὐτά ἀπὸ τάς εὑνωνοτέρας καὶ καταληλοτέρας χρυσάρας, χωρὶς νὰ εἴνε ὑποχρεωμένος νὰ καταφεύγῃ εἰς τάς υ-

πρησίας διαμέσων, άσυνειδήτων πολλάκις, προμηθευτῶν, οἱ δ-
ποῖοι αὐτοὶ πρῶτοι, ὡς ἀπεδείχθη, κερδοσκοποῦν ἐπὶ τῶν τροφί-
μων τοῦ πληρώματος. Διατί, ἄλλως τε, ἀφοῦ αὐτοὶ οἱ πλοίαρχοι
καὶ τὰ πληρώματα θεωροῦν ὡς μοναδική λύσιν τοῦ ζητήματος
τὴν πρόσληψιν τοῦ τροφοδότου ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ εἰς δόσα σκάφ-
ἀφ' ἑτέρου ἐφηρμόσθη τὸ οὔστημα τοῦτο κατεδείχθησαν τὰ ἀ-
γαθά του ἀποτελέσματα, νά μὴ καθιερωθῇ ὁ θεσμός οὗτος ἔστω
καὶ δοκιμαστικῶς, ἵνα ἐκ τῆς πράξεως διαπιστώθῃ ἡ χρησιμό-
της του;

Είχομεν καὶ ἀλλοτε ὑπόδειξε, ὅτι τὸ ζῆτημα τῆς τροφοδοσίας εἶνε ἀλληλένετον μὲν τὴν ποιοτικὴν ἐπιλογὴν τῆς παρεχομένης τροφῆς εἰς τὰ πληρώματα. Θά ἔπερπεν ἐπιτροπὴ ἀρμόδια εἰς πειράς καὶ ἐπιστήμης νά καθορίσῃ λεπτομερῶς καὶ πρὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου τοῦ τροφοδότου, τὴν ποσοτικήν, ποιοτικὴν καὶ πρὸ παντὸς ύγιεινὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρωμάτος. Αἱ νεώτεραι τῆς ἐπιστῆμης ἀντιλήψεις περὶ τῆς τροφῆς τοῦ ἀνθρώπου θά ἔπερπεν νά προσαρμοσθοῦν, δύσον τοῦτο ἡτο δυνατόν, πρὸς τὸ τραχὺ τοῦ ναυτιλομένου ἐπάγγελμα καὶ νά καταρτισθῇ ἔνας λεπτομερής πίνακας καταλλήλων τροφῶν, διό τῶν δποιῶν πλεισταὶ δύσαι ἀσθένεια τῶν πληρωμάτων θ' ἀπεφεύγοντο.

“Η ύποχρεωτική τήρησις ώρισμένων ύγιεινῶν κανόνων δύσον ἀφορᾶ τὴν τροφὴν καὶ τὴν καλὴν τῶν διαιμερισμάτων τοῦ πληρώματος διατῆρησιν, ἔχομεν τὴν ἀντίληψην, διὰ αὐτούς πρώτους τοὺς ἐφόπλιστάς καὶ τὰ ουμέροφόντα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔργασίας περισσότερον ίκανοποιοῦν. Οταντὸ πλήρωμα είνε εὐχαριστημένον, πολλαπλάσια είνε τὰ ὀφελήματα τοῦ πλοίου, ποὺ ἀντλοῦνται ἀπὸ τὴν ἔργασίαν του. Διαφέρει πολὺ εἰς ἀπόδοσιν ἡ φιλότιμος καὶ μὲ κάποιαν δόσιν ἀκόμη ἐνθουσιασμοῦ ἔργασία ἐνός ναυτεργάτου, ἀπὸ τὴν τυπικήν καὶ ἔξι ύποχρεώσεως ἐπιτελουμένην τοιαύτην. Γνωρίζομεν καλῶς, διὰ πολλάκις μὲ ἐλάχιστα πράγματα, μὲ μικράν δόσιν καλῆς θελήσεως καὶ μὲ προστινέστερον ὑφος δύναται διὰ πλοιάρχος νὰ φιλοτιμήσῃ τοὺς ὑπ’ αὐτὸν ἄνδρας, νὰ τοὺς ἔχῃ πάντοτε προθύμους εἰς τὰς διαταγάς του, νὰ κερδίσῃ, ἐν ἐνὶ λόγῳ, τὴν στενὴν συνεργασίαν αὐτῶν, ἀνευ-τῆς δόπιας δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ οὕτε η προαγωγὴ οὕτε καὶ η καλή πρόσποισις τῶν πολυποικίλων συμφερόντων, πλοιού καὶ φρτίου, ποὺ ἐναποτίθενται εἰς τὰς χειρας πλοιάρχου καὶ πληρώματος.

Πρέπει δύο ν' ἀντιληφθῶμεν, ὅτι αἱ γενικότεραι ἀρχαὶ ἐπὶ τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἀτόμου δὲν ἀφήκαν καὶ τὸν ναυτιλὸν ἀντηρέασσον. Εἶναι χαρακτηριστικαὶ αἱ προσπάθειαι τῶν μεγάλων ναυτικῶν λαῶν διὰ τὴν καλὴν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῶν μεταχειρίσιν. Εἶναι γνωσταὶ αἱ ἔξαιρετικαὶ φροντίδες τῶν θορείων χωρῶν διά τὴν ἄνετον καὶ ὑγιεινὴν τῶν ναυτεργατῶν ἐνδιαίτησιν ἐπὶ πλοίων. Ἀκόμη πρὸ ἡμερῶν ἡ Βουλὴ τῶν Κοινοτήτων ἀπησχολήθη μὲ τὸ ζῆτημα αὐτὸν καὶ μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς τῶν ναυτιλούμενών εἰν τῇ Θαλάσσῃ. Εἰς ἐπερθάσεις θουλευτῶν, δὲ "Αγγελος ὑπουργός τοῦ Ἐμπορίου κ. Ράνσιμαν ὑπερχερώθη νά δηλώσῃ, ὅτι τὰ σχετικά μέτρα τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως, ἃν χρειασθούν νεωτερα τοιαῦτα ἐκ τῆς διεξαγομένης ἐρεύνης, λίαν συντόμως θά ὑποβληθοῦν εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς κύρωσιν.

Δέν δυνάμεθα, θεοῖς αἷς, νά μηπθόμεν τούς ξένους εἰς δο-
αύτοί, πλούσιοι καὶ μεγάλοι λαοί, λαμβάνουν μέτρα. Ἡμποροῦ-
ν, ὅμως, καὶ ήμεις Θαβμηδὸν προσαρμόζομενοι, χωρὶς καὶ νά
ἐπιθαρύνωμεν τὰς δαπάνας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, πτωχοῦ καὶ
εἰς τὴν οἰκονομίαν και μόνον στηρίζομενού διά να συντηρήση-
εαυτό και τὸ πλήρωμά του, νά καταστήσωμεν εἰς τόσον ἀπλά-
ζητήματα, ώς τῆς ὑγεινῆς τροφοδοσίας και τῆς ἐνδιαιτήσεως, ἀ-
νετωτέρων τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων διαμονήν.

Περιοριζόμεθα είς τάς ύποδειξίς μόνον αύτάς, πού δύνανται επί δύω πλοίων δέν έφαρμοζονταν νά έφαρμοσθούν, διότι ἀπό γενικωτέρας ικανωνικής προνοίας δή "Ελλάς" ναυτεργάτης ἀπολαμβάνει περισσότερων προνοιών κάθε ἄλλης ἔργατικής τάξεως χερσαίας ἐν "Ελλάδι" θιομηχανίας. Τό Ναυτικόν Ἀπομαχικόν Ταμείον, τά ταμεῖα προνοίας ἔργατῶν θαλάσσης, δή Οἰκος τοῦ Ηάντου καὶ τό κεφάλαιον Ἀνεργίας, αἱ ἀσφαλίσεις τῶν ἀτυχήματων καὶ ἡ ἡδη καθιερωθείσα προστασία τῶν φυματικῶν κατοχυρώνων τάς περιπτετίας τοῦ σκληροῦ θαλασσινοῦ ἐπιγγέλματος καὶ ἔξασφαλίζουν πως καὶ τό γῆρας τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν μας. Δέν ἀρκεῖ δύμας μόνον η πρόνοια διά τάς ἀσθενείας, τά ἀτυχήματα καὶ τό γῆρας. Κάθε μέτρον λογικής καὶ μὲ τήν ἐνδειγμένην προσοχήν έφαρμοζόμενον δικαιολογεῖται, διά νά προλαμβάνωνται ἀκριβῶς, δύον εἶνε δυνατόν, αἱ ἀσθενείαι καὶ τά ἀτυχήματα, ἀκόμη δέ καὶ τό πρόωρον γῆρας.

‘Η ελλειψις λιμενικής πολιτικής

Αλλά δὲν είνε μόνον ή Ναυτιλία, ήτις τουσάύτας ἀντιμετωπίζει δυσχερείας διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων της, λόγῳ τῆς Κρατικῆς ἀθελητρίας καὶ τῶν κακῶν περὶ τῶν πραγμάτων αὐτῆς ἀντιληφεων.

Δέν στερεῖται τὸ Κράτος μόνον θετικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, στερεῖται ἀκόμη καὶ λιμενικῆς τοιαύτης, βάσει τῆς ὁποίας θὰ ἥδυνατο νά κατευθύνῃ τὴν λυσιτελεστέραν ὄργανων καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων τῆς Χώρας.

Τῆς τοιαύτης οὐσιαστικής ἐλλείψεως ἀπόρροια εἶναι ή σημειουμένη σήμερον οἰκτρά διοικητική κατάστασις εἰς τὸν πρώτον τῆς χώρας λιμένα, τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὁ μαρασμὸς τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσης καὶ ὁ δολονέντεινόμε-

νοις ἀνταγωνισμὸς τῶν δευτερευούσης σημασίας λιμενικῶν κέντρων, ἐπὶ προφανεῖ ζημίᾳ τῆς καλῆς τῶν μεγάλων λιμένων δργανώσεως καὶ εἰς θάρος γενικωτέρων τῆς Οἰκονομίας μας συμφερόντων.

Καὶ προκειμένου περὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἐνῷ τὸ Κρατος οὐδὲν ουνεισέφερε διά τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν τεχνικὴν του διαρρύματιν, θέσος τούντιον τέθηλον χείρα ἐπὶ τῆς διοικήσεως αὐτοῦ, κατέλυσε τὴν παλαιὰν Ἐπιτρόπειαν, τὴν τόσα ὑπέρ τοῦ λιμένος δημιουργήσασαν καὶ κατέστησε τὸν λιμένα κομματικὸν ἔξαρτημα τῶν ἐκάστοτε κυβερνώντων. Τὴν διοίκουσαν αὐτὸν, τὴν κατ' ἀπόλυτον δικαιώματα ἀνήκουσαν εἰς τὰς ἀμέσως συνδεομένας καὶ γενικώτερον ἐνδιαφερομένας διά τὴν καλήν τοῦ λιμένος δργάνων ἐμποροδιομηχανικάς καὶ ναυτιλιακάς τάξεις, παρέδωσεν εἰς χείρας κομματικάς, εἰς πρόσωπα τελοῦντα ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ τῶν ὀνταγώνων καὶ τοῦ προσρομίου τοῦ λιμένος.

"Εκτότε, ἀπὸ τοῦ 1930, ὅτε ιδρύθη ὁ Ο. Λ. Π., τὸ πρωτότυπον αὐτὸν εὑφαντάστων κυρίων κατασκεύασμα, οὐδεμία πρωτό-
βουλία ἀνέπτυχθι, οὐδὲν πρόγραμμα ἔξεπονήθη διὰ τὴν τελικὴν
τοῦ λιμένος διαρρύμασιν, καμμία θετικὴ κατεύθυνσις δὲν διε-
γράφθι, ὅπως δὲ λιμῆν τοῦ Πειραιῶς, Θάσει τοῦ εἰδικοῦ αὐτοῦ χα-
ρακτήρος, καὶ τῆς ιδιαζόντης του κινήσεως, καταστῇ τὸ ὄργα-
νον τῆς ἐντελεστέρας ἔξυπητησεως τῆς οἰκονομικῆς δραστηρι-
ότητος τῆς Χώρας.

Εἰς ἄλλους θέσαια έναπόκειται, ἀρμοδιωτερούς ήμων, να ύποδειξουν τά κακώς κείμενα καὶ νὰ ζητήσουν τὴν ἀποκατάστασιν συμβούλου, τάξεων καὶ ὅρθιας κατεύθυνσεως εἰς τὰ τοῦ λιμένος. Δι᾽ ἡμᾶς, στενώτερον ἐνδιάφερομένους διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὡς τὸ πρώτον ἐμποροναυτικὸν κέντρον τῆς Χώρας, δὲν ἀπομένει παρὰ νὰ τονίσωμεν τὴν πλήρη τοῦ λιμένος ἀνεπάρκειαν, ὥστα ἀνέτως καὶ ἀποτελεσματικῶς ἔχουμενος τὰς πολλαπλᾶς τῆς ναυτιλίας μας ἀνάγκας.

"Οοον ἀφορᾷ δέ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, το μοναστικὸν διαμετακομιστικὸν κέντρον τῆς Χώρας, ὑπήρξει καθ' αὐτὸν ἐγκληματικὴ ἡ κρατικὴ ἔγκατλαιψις. Δύστι, ἀν δὲ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, μὴ ὑποστάς ἀμεσώτερον τὰς ἐκ τῶν πολεμικῶν διαταραχῶν συνεπείας, ἐπέτυχε, τούλαχιστον κατὰ τμῆμα, νά ἔσπλισθη τεχνικῶς καὶ νά συγχρονισθῇ, ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης, κέντρον ἐπίζηλον τῶν Βαλκανίων, παρὰ τὰς καταβληθείσας προσπαθείας τῶν τοπικῶν του παραγόντων, δὲν ἡδυνήθη μέχρι σήμερον νά προσαγάγῃ τὴν θέσιν του καὶ νά ἐπιτελέσῃ τὸν προορισμὸν του. Δεδομένου δέ, δτι τὰ ζητήματα τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης ἀμεσον ἔχουν σχέσιν μὲ γενικωτέρας κρατικας κατεύθυνσεις καὶ ἐν πολλοῖς ἀπὸ αὐτήν καὶ μόνον τὴν πρωτόβουλον τοῦ Κράτους ἐνέργειαν, ή σημειρινὴ μαρασμάδης αὐτοῦ κατάστασις, ή μείωσις τῆς διαμετακομιστικῆς καὶ ἐμπορικῆς αὐτοῦ κινήσεως δὲν διείλεται, παρὰ εἰς τὴν Ἑλλειψιν κρατικοῦ ὑπὲρ αὐτοῦ ἐνδιαφέροντος. Πρόσφατοι ἀκόμη διαμαρτυρίαι καὶ υποδείξεις πολλαὶ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἐγένοντο, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ ἐν Θεσσαλονίκῃ συγκληθέντος Συνεδρίου τῶν Ἑμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων. Τι πρόκειται ἔξ δὲν τῶν ὑποδείξεων νά ἐπιτελεσθῇ εἰς τὸ μέλλον, δὲν δυνάμεθα νά προθλέψωμεν. "Εχομεν μόνον τὰ παραδείγματα τῶν γειτονικῶν μας Χωρῶν, τῆς Γιουγκοσλαβίας, τῆς Ρουμανίας καὶ αὐτῆς τῆς Τουρκίας. Τὰ δοσα αὐταὶ ἔπρεπαν ὑπὲρ τῶν λιμένων των εἰνε ἴκανά νά κατευθύνουν καὶ τάξ ἐνεργείας τῶν ἡμετέρων ἀρμοδίων εἰς τὴν ὑπὲρ τῶν λιμένων μας ἐπιβαλλομένην μέριμναν.

‘Αλλ’ ἄν τὸ Κράτος, ἐν πλήρῃ ἐπιγνώσει τῆς πολυτίμου συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος ὑπέρ τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου, είχε προσδώσει τὰς κατευθύνσεις ἐκείνας, αἵτινες θὰ ἔτεινον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀποδόσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ θὰ ἔφερον αὐτήν, δύσον τοῦτο ἥτο δυνατόν, ἐγγύτερον πρὸς τὰς ἐθνικάς θάσεις, θὰ είχε στρέψει τὴν προσοχήν του καὶ πρὸς τὴν ἀριτιωτέραν δργάνωσιν τῶν ἐμποροναυτικῶν μας κέντρων.

Δεξαμεναί, σιδηροβιομηχανία και άνθρακευτικοί σταθμοί, είνε τά κύρια σημεῖα, που καθιστούν ένα λιμένα προστόν εἰς τά πλοϊα, οι οποίες προέρχονται εις αύτά, χωρὶς ηπιζημίους καθυστερήσεις, νά προστρέχουν εις τάς υπήρεσίας ένός λιμένος, διά να καταλείπουν εις αύτόν σεβαστόν τῆς προσόδου των τμῆμα.

'Υστεροῦμεν, αύτων, και εἰς τό κεφάλαιον τοῦτο τῆς ναυτικῆς μας θιομηχανίας. Είνε και αύτὸ μία ἀπτὴ ἀπόδειξις, διτή ναυτιλιακή μας δραστηριότης, ἐκτραπεῖσα τῶν θασικῶν προορισμῶν της, δὲν ἀποδίδει σήμερον, παρὰ τὸν ὄγκον τῶν σκαφῶν μας, δσσα θά δύναντο υπέρ τῆς χώρας νά προσκομίση.

Οἱ λιμένες μας, τὰ δύο κυρίων ἐμποροναυτικά μας κέντρα, τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου, τελοῦν ἐν πλήρῃ ἀνέπαρκειά, δόπια θεραπεύουσαν τάς πολλαπλᾶς τῶν πλοίων ἀνάγκας. Εἴχομεν τάς Μονίμους Δεξαμενάς, ὅταν ἡ Ναυτιλία μας ἥριθμει τὸ τρίτον τῆς σημερινῆς της δυνάμεως. Εἴχομεν ἀκόμη προπολεμικῶν μίαν ἀνθυσίαν σιδηροβιομηχανίαν, ἥτις κατ' οὐδὲν ἡκολούθησε τὰς ἐν τῇ ἔννη τεχνικάς πρόσδους καὶ παρέμεινε στάσιμος, ίσως δὲ καὶ νά υπερώθησεν ἔκτοτε.

Είναι ἀληθές, ὅτι ὁ πόλεμος ὑπῆρξε καὶ διὰ τὴν σιδηροβιο-
μηχανίαν μας ὁ κύριος τοῦ μαρασμοῦ τῆς παράγων. Ὁ περιο-
ρισμός δοτις ἐπήλθεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν κατὰ τὸν
πόλεμον καὶ ἀμέσως μετ' αὐτὸν, τὰ κλείσιμαν ἐπὶ πολλὰ ἔτη τῶν
γυνωρίμων ἄγορών τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ὅποθεν ἤντλει τὸ Ἑλ-
ληνικὸν φορτηγὸν τὴν ἔργασιαν του, ὑπεχρέωσεν αὐτὸν νὰ ἔγκα-
ταλείψῃ τὰς ἔθνικάς θάσεις καὶ νὰ στραφῇ εὐρύτερον πρὸς ἀλ-
ας ἄγοράς διὰ τὴν συντήρησίν του. Οὕτως η τοιαύτη τῆς Ναυτιλί-

ας μας πολυετής άπό τους 'Ελληνικούς λιμένας άποχή δὲν κατέστησαν δυνατήν τὴν ἀνάθισιν τῆς θιομηχαίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων καὶ τὴν κατ' ἀνάλογον μοίραν πρὸς τὴν ἐπελθούσαν, ἐν τῷ μεταξύ, ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότητός μας, τεχνικήν της δργανώσιν.

"Ηδη δύμας ή Ναυτιλία μας, δύσον καὶ ἄν ὁ κύριος της δύκος δὲν ἐπισκέπτεται τούς 'Ελληνικούς λιμένας, δύναται νὰ παράσχῃ τὸν ἰκανοποιητικὸν ἔργασίαν εἰς τὴν ἑγγύων σιδηροθιομηχαίαν, ὅστε νὰ ἐπιβάλλεται σοθαρῶς νὰ μελετηθῶν τὰ μέσα, ποὺ θὰ συνεκράτουν τὴν ἔργασίαν αὐτήν εἰς τοὺς λιμένας μας καὶ θὰ τὴν ἐπηγέναν διὰ τῆς ἀφθόνου παροχῆς τῶν τεχνικῶν εὔκολῶν, διὰ τῆς ταχυτέρας καὶ ἀπροσκόπου ἔκτελέσεως τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων.

Καὶ ὡς πρώτην ἀνάγκην, ἀμεσον καὶ ἐπιτακτικήν, ἄν θέλωμεν πράγματι νὰ φέρωμεν τὸ 'Ελληνικὸν πλοῖον ἑγγύτερον πρὸς τὴν ἔθνηκήν μας οἰκονομίαν καὶ νὰ καταστήσωμεν τοῦτο παραγωγικότερον ὑπὲρ αὐτῆς, ἔχομεν νὰ ὑποδειξῶμεν, τὸ ὑπερδίξμαν καὶ ἀλλοτε, τὴν πρόσκτησιν μᾶς δευτέρας δεξαμενῆς. Ποῦ θὰ ἴδωθη ἀστή, ἢν εἶναι μόνιμος, η ποὺ θὰ ἔγκατασταθῇ, ἢν εἶναι πλωτή, δὲν ἔχει τὸν γενικῶτερὸν σημασίαν. Τὸ κύριον ζῆτημα εἶναι ν' ἀποφασισθῇ η πρόσκτησίς της. Χωρὶς τὴν δευτέραν δεξαμενήν δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιδιώξωμεν οὐδὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς σιδηροθιομηχαίας μας. Η ἔργασία σήμερον διαφεύγει ἀπὸ τοὺς 'Ελληνικούς λιμένας, ἐπ' ὀφελεῖα ἀλλούν μεσογειακῶν, διότι οἱ ὑπάρχουσαι Μόνιμοι Δεξαμεναὶ ἀπεδείχθησαν ἀνεπαρκεῖς διὰ τὴν κάλυψιν καὶ τῶν ἀμεσωτέρων ἀκόμη ἀναγκῶν τῶν πλοίων.

Σοθαρώτατα ποσά συναλλάγματος, προερχόμενα ἀπὸ τὰς προσδόδους τῆς Ναυτιλίας μας, διαφεύγουν σήμερον ἀπὸ τὰς i-

δίας μας χεῖρας. Μία ναυτιλία μὲ τόσον ὅγκον, δύσον ἡ ἴδική μας, δαπανᾷ κατ' ἔτος τούλαχιστον ἡμίσιο ἐκατομμύριον λιρῶν εἰς ἐπισκευάς καὶ δεξαμενισμούς. Η σύνθεσις θεοβαίως καὶ ἡ ἐργασία αὐτῆς εἰς μακρινά κέντρα τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορεῖ δὲν ἐπιτρέπουν τὴν πλήρη τοῦ ποσοῦ τούτου ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας συγκέντρωσιν. "Εναντι δύμας τοῦ ἔλαχιστου ποσοῦ, μόλις 20 έως 25 %, ποὺ παραμένει ἀπὸ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων μας εἰς τὴν 'Ελλάδα, πολὺ περισσότερα, τούλαχιστον τὰ 50%, ὑπολογίζομεν εἰς 250.000 λίρας Αγγλίας ἔτησίως, εὐχερῶς θὰ προσεπορίζετο η Οἰκονομία τοῦ Τόπου, ἀν σαφῇ εἰχομεν διαγράψει τὴν κατεύθυνσιν τῆς δργανώσεως τῶν ἐμπορονατικῶν μας κέντρων, τῆς προσελκύσεως τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων πρὸς τὰς ἔθνηκάς των βάσεις, τῆς ἀναπτύξεως μᾶς ναυτιλίας δρώσης ἑγγύτερον πρὸς τὰς θαλάσσας μας.

Δὲν παρελείψαμεν καὶ κατὰ τὸ παρελθόν εὐκαιρίαν, ὅπως ὑποδειξῶμεν τὰ αὐτὰ πράγματα. Δὲν εὑρομεν δύμας, ἀτυχῶς, τὴν πρόσθυμον τῶν ἀρμοδίων διάθεσιν, δύως πληρώσουν μίαν ἀνάγκην τὸν παραγωγικὴν διά τὴν Χώραν μας. Εἶναι ἀληθές, ὅτι χάρις εἰς τὴν πρωτοδουλίαν τοῦ τέως ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας κ. Π. Ράλλη είχεν ὑποθηλήθη κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τῆς Κυβερνήσεως Τσαλδάρη νομοσχέδιον προβλέπον τὴν ίδρυσιν ὑπὲρ τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου Σύρου μονίμου δεξαμενῆς. Τὰ ἐπελθόντα πολιτικά γεγονότα δὲν ἐπέτρεψαν τὴν κύρωσιν τοῦ νομοσχέδιου τούτου. Πιστεύομεν δύμας δτὶ η νέα Κυβέρνησις, ἀντιμετωπίζουσα τὴν ἀνάγκην, θὰ θελήσῃ νὰ λάθῃ τὰ προσήκοντα μέτρα, διότε η θασική προϋπόθεσις διὰ τὴν πρόσδοσην τῆς Βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν πλοίων ἐν 'Ελλάδι νὰ πραγματοποιηθῇ τὸ συντομώτερον.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΑΤΜΗΡΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

Τὴν αὐτὴν τὴν διογκώσεως τῆς χωρητικότητός της, πορείαν ἡ κιολούθησε καὶ κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος ή Ναυτιλία μας. 'Απὸ τὰς ἴδιαιτέρας ἡμῶν στατιστικάς, εἰς τὴν ἀκρίβειαν τῶν ὅπιον, λόγῳ τῆς ἀμέσου καὶ ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολούθησες τῶν καθ' ἡμέραν μεταβολῶν, ἔχομεν κάθε λόγον νὰ στηρίζωμεθα, προκύπτει δτὶ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀτμῆρους μας κατὰ τὸ 1935 προσετέθησαν 19 σκάφη καὶ 50.274 τ. γκρός, οὕτως διότι ὅλη η χωρητικότητας αὐτῆς νὰ ἀριθμῇ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 597 σκάφη 1.760.770 τ. γκρός.

Η αδέξιος ἀναφέρεται εἰς τὴν φορτηγὸν κυρίων ναυτιλίαν, εἰς τὴν δύναμιν τῆς ὅπιας προσετέθησαν 56 σκάφη 184.925 τ. γκρός, ἐνῷ ἀδιάλυσεις, ὑστερήσασι τὸν τοῦ 1934, περιέλαθον 22 πλοῖα 88.924 τ. γκρός. Κατὰ τὸ 1934 είχον ἀγορασθῆ 63 ἀτμόπλοια, συμπεριλαμβανομένων 2 ἐπιβατηγῶν καὶ 3 τάνκερς, ὅλης η χωρητικότητας 233.793 τ. γκρός, καὶ ἀπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν 30 σκάφη 99.930 τ. γκρός.

Λαμβανομένων ἐπομένων ὑπ' ὄψιν τῶν μεταβολῶν εἰς προσθήκας καὶ διαγραφάς, τῶν ὅπιον ἀναλυτικούς πίνακας παραθέτομεν κατωτέρω, η σημειώνη σύνθεσις τῆς Ναυτιλίας μας, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, ἔχει ὡς ἔξης εἰς σκάφη χωρητικότητας 30 τ. γκρός καὶ δινος:

Δ)ΒΡΙΟΣ 1935	Δ)ΒΡΙΟΣ 1934	Δ)ΒΡΙΟΣ 1933
Φορτηγὰ 490 τ. γκρ. 1.651.431	462 τ. γκρ. 1.591.214	413 τ. γκρ. 1.347.062
'Επιβατ. 78	58.413	81
Υπερω. 1	9.272	2
Τάνκερς 12	38.984	10
Διάφορα 16	2.670	23
Σύνολον 597	1.760.770	578

Σημειώτεον δτὶ εἰς τοὺς ἀφετεινούς ἀριθμούς ἐλάσθομεν ὑπ' ὄψιν τὴν ὑπὸ τοῦ «Λόδδη Ρέτζιστερ» ἀναγραφομένην χωρητικότητα ἐκάστου πλοίου, τὰς λόγω διασκευῶν γενομένας ἀνακαταμετρήσεις, καθὼς καὶ τινας μεταφοράς πλοίων ἐκ μιᾶς κατηγορίας εἰς ἔτεραν, ἥτοι ἐπιβατηγῶν εἰς φορτηγὰ καὶ δύο μικρῶν φορτηγῶν εἰς τάνκερς. Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «διαφόρων» περιλαμβάνονται τὰ ναυαγοσωστικά, ρυμουλκά, ἀλιευτικά κλπ.

Αἱ κατὰ τὸ 1935 μεταβολαὶ

Εἰς τοὺς παρατιθέμενους κατωτέρω ἀναλυτικούς πίνακας παρέχεται πλήρης ἡ εἰκὼν τῶν μεταβολῶν, αἵτινες, διακρούντος τοῦ 1935, ἐσθμειώθησαν εἰς πωλήσεις, διαγραφάς ἐκ θαλασσίων ἀτυχημάτων καὶ ἀγοράς. Οὕτω ἐπωλήθησαν εἰς ἀλοδοπάποὺς πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ τιμῆς 104.100 λιρῶν (διὰ τὰ δ., δοκτὸς ἀπ. 22.906 τ. γκρός, ἐνώπιον 13.992 πλοῖα), περιήλθησαν 50.274 τ. γκρός, καὶ ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν 22 πλοῖα ὅλης η χωρητικότητας 88.924 τ. γκρός, ἀντὶ τιμῆς 164.450 λιρῶν.

"Εναντι τῶν ἀνωτέρω διαγραφῶν προσετέθησαν εἰς τὴν δύνα-

μιν τῆς Ναυτιλίας μας 4 ἀτμόπλοια 4724 τ. γκρός, ὀγορασθέντα ἀντὶ 8850 λιρῶν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1934 καὶ νηολογηθέντα τὸν 'Ιανουαρίου τοῦ 1935, τρία φορτηγὰ 9.495 τ. γκρός, ἀτινα ὑπεστειλαν τὴν Παναμακήν καὶ τὴν 'Αγγλικήν σημαίαν ὑψώσαντα τὴν Κυανόλευκον καὶ 49 ἀτμόπλοια ὅλης χωρητικότης 170.706 τ. γκρός ἀγορασθέντα ἐκ τῆς ἀλοδοπάπης καὶ τεθέντα ὑπὸ τῆς Ελληνικήν σημαίαν. Πλὴν αὐτῶν ἡγοράσθησαν προσφάτως καὶ ἔτερα 6 σκάφη 29.937 τ. γκρός, ἀτινα καὶ τελοῦν εἰοέτι ὑπὸ παραλαβῆν.

Τὰ διαγραφέντα σκάφη εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

α)	Πωληθέντα εἰς ἀλοδοπάποὺς πρὸς ἐκμετάλλευσιν
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Τ. ΓΚΡ. ΝΑΥΠ. ΑΓΟΡΑΣΤΑΙ ΤΙΜΗ £
Βαλτική	264 03 "Αγγλοι 1.500
Δάφνη	2810 10 Κινέζοι 7.500
Θάλεια Β.	305 09 Γιουγκοσλαϊνοι —
Μαρία	229 19 Ιταλοί 2.600
Μαρία Ν. Ρούσσον ..	3729 09 Γιουγκοσλαϊνοι 10.000
Νικήτας Ρούσσος ..	6795 21 "Αγγλοι —
Παντίνα	4920 13 "Αγγλοι 11.250
Πατρίς ΙΙ	3854 26 Σουηδοί 71.250

Α)π	8	22.906	104.100

β)

β) Ναυαγήσαντα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Τ. ΓΚΡ. ΝΑΥΠ. ΘΕΣΙΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ
Αλέκος	4495 06 Ισπανικά παράλια
Βέλος	144 06 παρὰ τὸν Μαλέαν
Λάζης Νομικὸς	927 01 εἰς ἀπτάς Δονούσας
Μαρία Ι. Μ.	385 78 παρὰ τὸν Μαλέαν
Όρος Πάρνης	3736 11 Ισπανικά παράλια
Ωνάση Μαρία	4305 15 εἰς ἀπτάς Κορσικῆς

Α)π	6	13.992

γ)

γ) Περιελθόντα εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον

Ναυπικά (τάνκερ) 5005 τ. γκρ. (τοῦ 1922) συνεπεί τα πατασχέσεως.

δ)

δ) Πωληθέντα πρὸς διάλυσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Τ. ΓΚΡ. ΝΑΥΠ. ΤΙΜΗ £	ΑΓΟΡΑΣΤΑΙ
Ἀργεντίνα	4861 11 8.000	Ιταλοί
Αλκυών	2701 95 3.350	»
Αντ. Δ. Κυδωνίευς	3920 07 6.000	"Αγγλοι
Αντ. Πετρούντης ..	3025 99 4.700	»
Αννα Βασιλάκη	3045 04 5.300	Ιταλοί
Αλβανία	1373 74 1.900	»
Βαλλιάνος	4734 06 9.500	"Αγγλοι
Δημ. Ν. Ράλλιας	3534 95 5.500	»
Δέσποιν. Α. Παπατ. (*)	4649 04 8.500	»
Εμμ. Σταυρούδης ..	4931 03 7.800	Ιταλοί
Εδίσσων	11103 96 30.000	»
Κυρά Παναγία	701 75 1.500	»
Μαρία	3090 01 6.000	"Αγγλοι

Μαριέττα	4660	06	7.500	»
Μαρούσιοί	4152	02	6.000	Ιταλοί
Μονίτωρ	3704	06	6.500	»
Ολούσιος	5804	04	10.800	»
Παπύλος	2223	90	2.250	Αγγλοί
Τρίαντα (*)	4358	00	8.950	»
Φωτ. Καρρά	4396	08	7.400	Ιταλοί
Χρήστος	3571	04	8.000	»
Χαράλαμπος (*) ...	4389	01	9.000	Αγγλοί
'Α) π 22	88.924(**)		164.450	

(*) Θὰ παραδοθοῦν κατά τὸ ἀρξάμενον ἔτος

(**) Εἰς τὸν 88.924 τ. γρός, δὲν περιλαμβάνονται τὰ διαλυθέντα ἀκτοπλοιά ἀποβόλια «Λαζανία», «Σέρφιος» καὶ «Τῆνος» 1641 τ. γρός ἐν ὅλῳ, διότι ταῦτα είχον ἥδη διαγραφῆ κατά τὸ παρελθόν, συνεπείᾳ τοῦ Νόμου 5304, δινάμει τοῦ ὅποιος ἡχογοτεύθησαν. Τὰ τρία ταῦτα σκάψῃ ἐπωλήθησαν εἰς "Ελληνας διαλιτάς ἀντὶ τιμῆς 1.103.000 δραχμ.

'Αφ' ἑτέρου τὰ προστεθέντα εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας σκάφη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1935 είνε τὰ κάτωθι:

α) Ἀγορασθέντα τὸ 1934 καὶ παραληφθέντα τὸ 1935

ΟΝΟΜΑ ΠΡ. ΟΝΟΜΑ Τ. ΓΚΡΟΣ ΝΑΥΠ. ΙΔΙΟΚΤ. ΤΙΜΗ £
Μαρίνος ex St Marie Βελγ. Φ. 436 02 Μ. Καραγεώφης 1.150
Μπουμπουλίνα ex Bee-Fique Αίγ. Α. 319 18
Παγκρατίων ex D.C.Nortier Γαλ. Φ. 2012 20 Δ. Κουφός κλπ. 5.300
Πεσσάδες D'Enambuc Γαλ. Φ. 1957 17 Δ. Βαλσαμάκης 2.400

'Α) π 4 4.724 8.850

β) Ὑψώσαντα τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν

'Ασπασία 'Αγγλ. τ. γρο. 3571 (τὸ 1904) Π. Καλλιμανοπούλου
'Ελένη » » 1138 (τὸ 1921) Ρεθύμνη-Κοινούρκουντη
Πηνελόπη Πανι. » 4786 (τὸ 1919) Σ. Παραμυθιώτης

'Α) π 3 9495

γ) Ἀτμόπλοια ἀγορασθέντα τὸ 1935

Όνομα πλοίου	Πρώην όνομα	Σημαία	Τύπος	Τόνος Τόνος	Τόνος φορτ.	Ναυπ.	Ιδιοκτησία	Τιμὴ £
'Αδελφότης	Cape St. Columba	'Αγγλ.	Φ.	5838	9150	17	'Αδ. Καρρά	16.500
'Άγιος Σπυρίδων	St. Bartholemey	Γαλλ.	Φ.	1476	2260	89	'Ηλ. 'Αγγελής	2.500
'Αργεντίνα	Dundrennan	'Αγγλ.	Φ.	4248	7260	12	Α. Ροδόσος	6.000
Αίκ. Κουμαντάρου	Talabot	Νορβ.	Φ.	7777	11700	17	άδ. Κουμάνταροι	14.750
'Αννα Τ.	Sf. Nicolae	Ρουμ.	Φ.	2728	4580	06	Λ. Τεργιάζος	5.000
'Αγ. Βλάσσιος	Tysla	Νορβ.	Φ.	4297	8250	14	'Ιω. Δ. Χανδρής	10.750
Αίκατερίνη	Wearpool	'Αγγλ.	Φ.	4929	8800	13	άδ. Α. Γεωργαντῆ	8.750
'Άλμα	Argyll	Αλγ.	Φ.	259	480	06	Μεταξάς, 'Αλεξανδράτος κλπ.	1.200
Αίγαιον	Knocfierna	'Αγγλ.	Φ.	5285	8150	19	έτ. «Αίγαιον» Α.Ε.	16.250
'Άγ. Νικόλαος	Glynn	»	Φ.	1106	1500	99	Ενάγγ. Νομικός	2.600
Βέλγιον	Solhaug	Νορβ.	Φ.Γ.Ρ	2844	4425	19	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	13.500
Βικτωρία	Katie	Λεττ.	Φ.	2345	3900	00	'Αντ. Παπαδάκης	4.000
Βαλτική	Ivytown	'Αγγλ.	Φ.	264	450	03	άδ. Βλασσοπούλου	1.100
Γρηγόριος Κ.Π.	Baron Aista	»	Φ.	2516	4000	19	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	8.350
Γαλαξίας	Treneglos	»	Φ.	4393	8150	18	Μ. Λύρας	18.000
Γεώργιος	Balna	Γαλλ.	Φ.	2216	3750	10	Ν. Λαγούνης κλπ.	7.000
Γκρήγκ Μάρινερ	Galeb	Γιουγκ.	Φ.	3714	7565	14	έτ. «Νίκλ-Παντελή» Α.Ε.	15.000
'Ερμῆς	Cawala	Αλγ.	Φ.	404	—	95	άδ. Σ. Τσούπα	950
Εύπαλία Μαρῆ	Amarna	'Αγγλ.	Φ.	4195	7060	19	Νικ. Μαρῆς	8.500
'Ελπίς	Bramwell	»	Φ.	1492	2470	19	Αναστασίου-Πρίντεζης	6.300
Ζερμαίν	Ocean Prince	»	Φ.	5217	8515	11	Σ. Κάστανος	10.600
'Ιουλία	Burdale	»	Φ.	4352	7500	14	'Ηλ. Χατζηλίας	12.500
'Ιωλκός	Melville	Νορβ.	ΤΑΝ Κ	6987	10775	13	έτ. Ιωσηφόγλου	22.500
Κυρά Παναγιά II.	Clonlee	'Αγγλ.	Φ.	1012	1500	99	'Αντ. Χαλαρῆς	2.600
Κ. Χατζηπατέρας	Calandplein	Όλλ.	Φ.	1684	9323	13	άδ. Χατζηπατέρα	10.500
Κάστωρ	Parana	Δαν.	Φ.	5497	9520	21	Υἱοί Γ. Γράτσου	14.500
Καδώ	Abbas	'Αγγλ.	Φ.	1430	2150	11	Καδώ Σιγάλα	3.000
Λεων. Ν. Κονδύλης	Brank. Chine	»	Φ.	3923	6500	12	Υἱοί Α. Κονδύλη	13.000
Μαριέττα	W. I. Radeliff	»	Φ.	6042	9500	13	Ν. Ενσταθίου	10.500
Μαρία Λ.	Brynmel	»	Φ.	4707	8000	12	Κ. Λαιμός	7.700
Μίνα Α. Καμπάνη	Somerton	»	Φ.	5227	8450	20	κληφον. Α. Καμπάνη	20.450
Μεσσαριά Νομικού	Tarno	Σουηδ.	Φ.	961	1350	95	έτ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	2.250
Μαρούλιδ	Assiout	'Αγγλ.	Φ.	4215	7110	18	Μηγ. Κυδωνιεὺς	8.500
Μαίρη II	Islington	»	Φ.	1517	2470	20	Ν. Λιβανός	6.000
Μάρονης	Marne	Γαλ.	Φ.	2486	3542	19	Γ. Ασημομύτης	5.000
Ναυσικά	Nausicaa	»	ΤΑΝ Κ	5005	8380	22	Κυρ. Βενιζέλος	25.000
'Ορος Περίονας	Dunclutha	'Αγγλ.	Φ.	3986	6860	10	Ρεθύμνης-Κουλουκουντῆς	6.000
'Ορος Λυκαβηττός	Turkestan	»	Φ.	4292	7280	17	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	15.500
Οίνοντσι	Hellenic	Σουηδ.	Φ.	4404	8100	09	Μ. Ι. Λύρας	10.500
'Ολγα	Moray Coast	'Αγγλ.	Φ.	677	900	05	Ι. Ν. Βλασσόπουλος	2.000
Στρυμόν	Cairndhu	»	Φ.	5250	8600	19	Σ. Αιβανός	14.000
Σπύρος	Henning B.	Δαν.	Φ.	2108	3100	04	Παν. Αντέπλας	3.750
Τρεγκόδναν	Tregothnan	'Αγγλ.	Φ.	3338	5360	03	Σαραβάνου	—
Τουρκία	Livorno	»	Φ.Γ.Ρ	1911	3828	09	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	7.250
Τάναις	Holywood	»	Φ.	1546	2300	07	άδ. Συνοδινοῦ	4.000
Ταύγετος	Westhope	»	Φ.	4295	8995	18	'Αγ. Κούλονθος	17.500
Φοίνιξ	H. Desmarais	Γαλλ.	ΤΑΝ Κ	5907	8173	20	Νικολάου-Βλαβιανός	8.000
Φραγκ. Βροντίση	Everene	Λεττ.	Φ.	2083	3750	04	Βροντίσης-Γούναρης	4.400
Χρυσόπολης	Benlomond	'Αγγλ.	Φ.	5291	9150	14	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	13.625
'Αθροισμα : Νέατι ἀγοραὶ 49.				170.706	284.881		ἀντὶ ὀλικῆς τιμῆς λ.στ.	448.125

* Ή λιλικία τῶν ἀγορασθέντων κατά τὸ 1935 φορτηγῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπής, δύοις μετά τῶν ἀγορασθέντων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1934 καὶ παραληφθέντων τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1935 καὶ ἔκεινων, ἄτινα ἐτέλουν ὑπὸ 'Ελληνικὴν ίδιοκτησίαν, ἀλλ' ὑπὸ ἔνεας σημαίας, τὰς ὅποιας ὑπέστειλαν τὸ 1935, ὑψώσαντα τὴν Κυανόλευκον ἔχει ὡς ἔξης, ἀφαιρουμένων τῶν τάνκερς καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προστεθέντα εἰς τὴν ναυτιλίαν μας σκάφη κατά τὰ δύο προηγούμενα ἔτη.

1-10 ἑτῶν	—	1	3.593	3	13.193
11-20 »	22	87.954	58	272.941	43
21-30 »	21	77.548	26	103.766	21
30 καὶ ἄνω	11	15.533	8	7.385	5
Σύνολον:	54	181.035	93	387.685	72
					291.575

Διά τάς ἀνωτέρω 56 ἐν δλω ἀγοράς σκαφῶν (συμπεριλαμβανομένων τῶν τριῶν τάνκερς καὶ ἀφαιρουμένων ἐνδός ἀλιευτικοῦ καὶ τριῶν φορτηγῶν, τῶν δούλων ἡ προσθήκη διελεῖται εἰς ἀλλαγὴν σημαίας), ἡτοι διὰ 52 φορτηγά 174.111 τ. γκρός διετέθησαν 456.975 λίραι, ἀπὸ δὲ τὴν πώλησιν πρὸς διάλυσιν 22 σκαφῶν μας 88.924 τ. γκρός εἰσεπράχθησαν 164.450 λίραι. Εἰσιστόθησαν τούτεστι νέα κεφάλαια πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας μας τῶν 390.000 λιρῶν, ἔναντι νέων κεφαλαίων 460.000 λιρῶν διατεθέντων τὸ 1934, ὅποια τὴν προσθήκην 62 σκαφῶν (συμπεριλαμβανομένων καὶ 3 τάνκερς, μὴ συνυπολογιζομένων ὅμως τῶν 22 σκαφῶν, ἄτινα ὑπέστειλαν τὴν Παναμαϊκήν) εἶχον δαπανηθῆ 578.000 λίραι, ἔναντι προϊόντος 117.000 λιρῶν ἐκ τῆς διαλύσεως σκαφῶν 100.000 τ. γκρός περίπου.

Ἡ ἡλικία τῶν φορτηγῶν μας

Λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν νέων ἀγορῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ ἐν γένει τῶν ἑγγραφῶν καὶ διαγραφῶν ἔξι οἰσαδήποτε αἰτίας, καὶ τῆς προκυψάσης κατόπιν τούτου καθαρᾶς προσθήκης εἰς τὴν ὑφισταμένην δύναμιν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1934, ἔχομεν σήμερον φορτηγὸν χωρητικότητα ἐκ 490 σκαφῶν 1.651.431 τ. γκρός, κατανεμομένην εἰς τὰς ἀκόλουθους ἡλικίας:

		1922	7	29.605	13
1935	—	1	1921	12	43.304
1934	—	2	1920	20	86.592
1933	—	3	1919	40	169.411
1932	—	4	1918	33	154.107
1931	—	5	1917	28	124.755
1930	2	8.231	6	1916	4
1929	2	8.245	7	1915	15
1928	3	13.167	8	1914	21
1927	2	8.549	9	1913	25
1926	—	—	10	1912	37
1925	1	3.598	11	1911	18
1924	1	3.734	12	πέραν 1910	218
1923	1	4.693			503.138

Σύνολον φορτηγῶν χωρητικότητος: 490 1.651.431

Προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρου ἀναλυτικοῦ πίνακος, ὅτι ἡ ἡλικία τῶν φορτηγῶν πλοίων μας, 30 τ. γκρός καὶ ἄνω ἐκάστου παρουσιάζει τὸ ἀκόλουθον ποσοστὸν ἀνὰ πενταετίαν ἡλικίας καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά τῆς προηγουμένης τριετίας:

Διὰ τὸ ἔτος 1935

ΗΛΙΚΙΑΣ	Διὰ τὸ ἔτος 1935	A) Π	T. ΓΚΡΟΣ	ΑΝΑΔ. ο)ο
Μέχρι 5 ἔτῶν	2	8.231	0.50	
'Από 6—10 »	8	33.559	2.00	
» 11—15 »	41	167.928	10.17	
» 16—20 »	120	523.891	31.75	
» 21—24 »	101	414.684	25.11	
25 καὶ ἄνω	218	503.138	30.47	
Σύνολον :	490	1.651.431	100.— ο)ο	

Διὰ τὸ ἔτος 1934

Mέχρι 5 έτῶν	5	21.117	1.33 ο)ο
'Από 6—10 »	6	24.402	1.54
» 11—15 »	62	292.473	18.30
» 16—20 »	101	408.371	25.57
» 21—25 »	100	394.598	24.70
» 26—30 »	87	281.438	17.60
31 καὶ ἄνω	105	174.999	10.96
Σύνολον :	466	1.597.398	100.— ο)ο

Διὰ τὸ ἔτος 1933

Mέχρι 5 έτῶν	7	29.643	2.22 ο)ο
'Από 6—10 »	4	16.976	1.26
» 11—15 »	60	255.856	18.98
» 16—20 »	63	251.955	18.70
» 21—25 »	77	282.516	20.97
» 26—30 »	95	314.881	23.37
31 καὶ ἄνω	107	195.235	14.50
Σύνολον :	413	1.347.062	100.— ο)ο

Διὰ τὸ ἔτος 1932

Mέχρι 5 έτῶν	8	33.567	2.63 ο)ο
'Από 6—10 »	4	15.860	1.24
» 11—15 »	51	198.713	15.57
» 16—20 »	53	201.331	15.77
» 21—25 »	72	268.717	21.05
» 26—30 »	99	321.561	25.20
31 καὶ ἄνω	125	236.508	18.54
Σύνολον :	412	1.276.257	100.— ο)ο

Τῶν ἀναλύσις τῶν εὐγλώττων αὐτῶν ἀριθμῶν καὶ ποσοστῶν, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν ποιοτικὴν κατάστασιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, δὲν δύναται οὐδὲ ἐλάχιστον νὰ δικαιολογήσῃ τὴν πρόθετην διατηρήσεως τῆς σημερινῆς δυνάμεως τῆς καὶ κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1934, καμμία θελ-

τίωσις, ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν, δὲν προέκυψε τὸ 1935, τούναντίον ἐλαφρὰ ἔκπτωσις τῶν ποσοστῶν τῶν νεωτέρας ἡλικίας πλοίων. Ἡ ποιοτικὴ σύνθεσις αὐτῆς παρέμεινεν ἀναλλοίωτος, εἰς τὰ ἀπογητευτικὰ ποσοστά τοῦ προηγουμένου ἔτους, παρὰ τὴν ἐπιτάξιαν ναυτιλίαν, τῆς δοπίας εἰς γνωστὴν ἡ ποιοτικὴ ἔκπτωσις, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀδυναμία τῆς πρὸς ἀπόκτησην καινουργῶν μονάδων διὰ τὴν προοδευτικὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου τῆς. Δεδομένου ὅμως, ὅτι ἡ ἔπιστημος ναυτιλίας μας ὀπασχολεῖται εἰς τὸ πλαίσιον τῶν ἐσωτερικῶν τῆς χώρας συγκοινωνῶν, τὸ πρόθλημα τῆς ποιοτικῆς της ἔξυγιανσεως, ἀποτελεῖ ζήτημα καθαρῶς τοπικόν. Τούναντίον, ἡ φορτηγὸς ναυτιλίας μας, ἔχουσα ἀναπεπταμένην τὴν δραστικήν της εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ μὴ δυνηθεῖσα ν' ἀκολουθῇ τὴν γενικὴν τάσιν τῶν ἐνέων ναυτιλίων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ της, εἰνε ἀμφιβόλον, ἔαν καὶ κατὰ πόσον θα κατορθώσῃ εἰς τὸ μέλλον νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν της καὶ τὸν σημερινὸν κύλον τῶν ἐργασιῶν της.

Εἰδικώτερον, ἡ ἡλικία τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν μας, τῶν ἔχοντων δηλαδὴ χωρητικότητα ἀνω τῶν 3000 τ. γκρός, ἔμφαντες τὸ προηγούμενα ἔτη:

Ἡλικία τῶν φορτηγῶν μας τῶν 3000 τ. γκρός καὶ ἄνω

	1935	1934	1933
ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ. ΗΛΙΚΙΑ	Τ. ΓΚΡ. ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ. ΗΛΙΚΙΑ	Τ. ΓΚΡ. ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ. ΗΛΙΚΙΑ	Τ. ΓΚΡ. ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ. ΗΛΙΚΙΑ
Μέχρι 5 ἔτῶν 2	8.231	2	8.231
6—10 » 8	33.559	8	33.554
11—15 » 31	151.213	29	144.000
16—20 » 103	499.583	93	452.147
21—24 » 92	398.313	98	423.793
ἄνω τῶν 25 » 88	338.075	89	341.901

Σύνολον: 324 1.428.974 319 1.403.626 276 1.165.483

‘Αφ’ ἔτερου ἡ ἡλικία τῶν κάτω τῶν 3000 τ. γκρός φορτηγῶν μας ἔχει ἀναλυτικώτερον κατὰ μεγέθη 3000—2000 τόνων 2000—1000 τ. καὶ 1000—30 τ. γκρός, ὡς ἔξης:

Φορτηγὰ κάτω τῶν 3000 τ. γκρός

ΗΛΙΚΙΑ	3000—2000 τ.	2000—1000 τ.	1000—30 τ.
Μέχρι 12 ἔτῶν 'Α)π — τ.	—	—	—
13—15 » 5	10.077	4 »	5.931 1 »
16—20 » 5	12.122	5 »	8.727 7 »
21—24 » 1	2.080	8 »	14.291 — »
25 καὶ ἄνω » 34	84.599	40 »	56.482 56 » 23.982
Σύνολον: » 45 » 108.878	57 »	85.431 64 »	28.148

Κατὰ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη ἡ ἡλικία τῶν φορτηγῶν μας τῶν ἔχοντων χωρητικότητα 3000 τ. γκρός καὶ κάτω δείκνυται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

	1934	1933
ΗΛΙΚΙΑ	A) Π	T. ΓΚΡ.
Μέχρι 10 ἔτῶν	—	—
11—15 » 7	12.148	3
16—20 » 16	19.839	13
21—25 » 14	22.475	11
26—30 » 26	44.338	23
31 καὶ ἄνω » 84	94.972	87
Σύνολον: 147	193.772	187 181.579

Ίδου ἀκόμη καὶ μερικά ἄλλα θυλιβερά συμπεράσματα, ἀπορρέοντα ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω στατιστικούς πίνακας καὶ ἀποδεικνύοντα διὰ ὅτι ὑποχωροῦμεν εἰς ποιότητα τοῦ πλωτοῦ μας ύλικοῦ ἀντίστοιχα διὰ τὸ 1934 ἀριθμοῦ 929.669 τ. γκρός. Τούτεστιν, τὰ 60 % περίπου τῆς ὀλης δυνάμεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ἀναφέρονται εἰς σκάφη ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἔτῶν, ἔναντι ποσοστοῦ 58.5% διὰ τὸ 1934. Πρέπει δύος νὰ δομολογηθῆ παραλήλως, διὰ τοῦ πλοιοκτῆται μας, ἀλλὰ τοῦ πλοιοκτῆται μας, ἀντιμετώπισαν αἰσθητά δυσχερείας διὰ τὴν ἔξεύρεσιν φορτηγῶν νεωτέρας ἡλικίας, ἡ ἀπόκτησις τῶν δοπίων δὲν προέκρουσε μόνον εἰς τὰς σημαντικῶς ἀνατιμηθείσας ἀξίας τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐκδηλωθεῖσαν ἔφεκτικότητα τῶν πλωτῶν. Συνέπεια τῶν δύο αὐτῶν ὑπολογισμῶν παραγόντων ὑπῆρξεν ἡ ὑποχρεωτική στροφὴ τῶν πλοιοκτητῶν μας εἰς τὴν ἀγοράν πλοίων παλαιοτέρας ἡλικίας, ἀπόκμη δὲ καὶ προπολεμικῆς ναυτηργήσεως, πρὸς κάλυψιν τῶν διαναγκῶν των.

"Οσον άφορά τέλος τό μέγεθος των σκαφών τής φορτηγού μας ναυτιλίας και τό ποσοστόν εκάστης κατηγορίας μεγέθους έναντι τοῦ συνόλου, έμφανεται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1934:

ΜΕΓΕΘΗ	1935				1934			
	'Α) π	Τ. γκρ.	'Αναλ.ο)	'Α) π	Τ. γκρ.	'Αναλ.ο)		
Κάτω 1000 τ. γκρ.	64	28.148	1.70	60	26.639	1.67		
1000—1999 >	57	85.431	5.17	47	69.913	4.37		
2000—2999 >	45	108.878	6.59	40	97.220	6.09		
3000—3999 >	112	399.545	24.19	114	405.015	25.36		
4000—4999 >	132	588.816	35.63	126	566.598	35.47		
5000 καὶ ἄνω	80	441.113	26.72	79	432.013	27.04		
Σύνολον	490	1.651.431	100.00	466	1.597.398 (*) 100.—			
(*) Μείον ἀνακαταμετρήσεως 6.184 τόννων								

Τελοῦντα εἴδη ὑπὸ παραλαβὴν

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλὴν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, ἡγράφθησαν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1935 παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ 109.250 λιρῶν καὶ εὐρίσκονται ἡδη ὑπὸ παραλαβὴν ἔτερα 5 φορτηγά καὶ ἔνα δεξαμενόπλοιον, ὀλικῆς χωρητικότητος 29.937 τ. γκρός. Τὰ σκάφη ταῦτα εἰναι τὰ ἔξης:

"Ονομα πλοίου Τ. γκρ. Τ.φορτ. Ναυπ. 'Ιδιοκτῆται Τιμὴ £

C. M. Mailhoi, Γαλλ. Φ.	5709	9237	17	"Ελλην. ἀγορ.	12.000
Em. Nobel, Βελγ.	T. 4733	6950	12	I. Χανδρῆς	14.000
Halesius, 'Αγγλ.	Φ. 4652	7850	12	"Ελλην. ἀγορ.	13.000
Holtby, 'Αγγλ.	Φ. 3681	6260	09	Ρεθ.-Κουλουκ.	8.250
Megna, 'Αγγλ.	Φ. 5637	9500	16		17.000
Oil Shipper, 'Αγγλ.	T. 5525	8800	27	Νικολάου	45.000

'Α) π 6 29.937 48.597 109.250

Τὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας

Διαφοροῦντος τοῦ 1935 ἡγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων ἢ τῆς συμμετοχῆς των, ἔτερα 5 φορτηγά 23.056 τ. γκρός, ἀτίνα καὶ παρέμεναν ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν, διεγράφησαν δὲ κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ἐν τῶν σκαφῶν τὸν οὕτον τελοῦντον ὑπὸ 'Ελληνικὴν ἰδιοκτησίαν, ἀλλ' ἔργαζομένουν ὑπὸ ἔνεας σημαίας, 9 πλοῖοι 33.125 τ. γκρός. Προσένιψαν οὕτω μιὰ ἐπὶ ἔλαττον διαφορά ἐν 4 σκαφῶν καὶ 10.069 τ. γκρός, ἥτις ἀφαιρούμενή ἀπὸ τὴν ἑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1934 δύναμιν 30 πλοίων 98.122 τ. γκρός, μᾶς ἐμφανίζει σήμερον τὴν ὑπὸ ἔνεας σημαίας, ἀλλ' Ἑλληνικὴν ἰδιοκτησίαν, ἀπαρτιζομένην ἀπὸ 26 μόνον πλοίοις 88.053 τόννων γυρός.

Ἐπ τῆς ἀνακεφαλαϊσθεως διλων τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν προκόπτει ὅτι ἡ συνολικὴ χωρητικότης, ἡ ὑπωδηῆποτε τελοῦσα εἰς Ἑλληνικὰ κείρατ, περιελάμβανε τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1935 τὴν ὁπλούσθον δύναμιν:

1935	1934			
	'Υπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ἀ) π	597 τ. γκρ.	1.760.770	578 τ. 1.692.122
'Υπὸ παραλαβὴν (*)	» 6	» 29.937	7 »	17.990
'Υπὸ ἔνεας σημαίας	» 26	» 88.053	30 »	98.122

Σύνολον: 629 » 1.878.760 615 » 1.808.234

Ἐσημειώθη δηλαδὴ μία αὔξησις τῆς χωρητικότητος μας κατὰ 14 ονάρῃ καὶ 70.526 τ. γκρός. Καμμία ἀλλὴ ναυτιλία δὲν ἔχει νὰ ἐπιδεῖξῃ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρομοίαν αὔξησιν τῆς χωρητικότητος της, δῆτας καὶ οὐδεμίᾳ ἀλλὴ δὲν ἔχει τόσον δύγκωδες τὸ ποσοστὸν ὑπεροχήν σκαφῶν.

Ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία

Τὸ ζαραπτηριστικότερον τῆς ἑπτάσεως τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας είναι ὅτι κατὰ τὸ 1935 οὐδεμία προσδίκη εἰς τὴν δύναμιν αὐτῆς ἐσημειώθη. Ο κλάδος αὐτὸς ἀφεύδει τῆς ναυτιλίας μας, δύσις περισσότερον παντὸς ἀλλοῦ, ἔχει ἀμεσον καὶ ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην ἀνανέσεως τῶν πλοίων του, τῶν ὅποιων ἡ μέση ὥλιξια συμμίνεται μεταξὺ 35 ἕως 40 ἔτῶν, δὲν κατώρθωσε τίποτε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος νὰ ἐπιτε-

(*) Δὲν περιέλθησαν εἰς τὰ ὑπὸ παραλαβὴν αἱ μετὰ τὴν 20ην Δεκεμβρίου γνωσθεῖσα νέα ἀγοραί.

KIEL - KANAL

Διὰ τὴν πρακτόρευσιν τῶν ἀτμοπλοίων σας κατὰ τὴν δίοδον τῆς διώρυγος τοῦ ΚΙΕΛΟΥ παρακαλεῖσθε ὅπως ἀπευθύνεσθε εἰς τοὺς κ.κ.

SARTORI & BERGER
SHIP-BROKERS

(ΕΓΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1854)

KIEL
καθὼς καὶ εἰς BRUNSBUETTELKOOG καὶ HOLTENAU
(Διώρυγα Κιέλου)

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: «SARTORI» Kiel
» Kielholtenau
» Brunsbüttelkoog

λέση. Τοῦνταντὸν ἐστεριζόμενον διὰ τῆς πολιήσεως τοῦ «Πατρίς ΙΙ», τῆς πλέον ἐπιλέκτου μονάδος καὶ ἵστως ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεγγόντων νὰ ἔμφανεν καὶ τὸ μοναδικόν μας ὑπεροχέν· «Βίδην».

Ἡ διεθνὴς θέσις μας

Εἰς συμπλήρωσιν τῆς ὅλης εἰδόνος τῆς ναυτιλιακῆς μας καταστάσεως θὰ ἡτο ἐνδιαφέροντα καὶ ἡ σύγχρονης τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας τῆς ἔναντι τῆς διεθνοῦς τοιμάτης, βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ «Αἵδη Ρέτζιστερ» τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν 30ην Τούνιον 1935.

Χώρα	Ιούν. 1914	Ιούν. 1935	Διαφ. ο)
'Αγγλία — Πολωνία.....	18.892.000	17.298.000	— 8.4
'Αγγλία Κτήσεις	1.632.000	2.986.000	+ 83.0
Δανία	770.000	1.099.000	+ 42.7
Γαλλία	1.922.000	2.989.000	+ 55.5
Γερμανία	5.135.000	3.693.000	- 28.1
Ἑλλάς	821.000	1.711.000	+ 108.4
'Ολλανδία	1.472.000	2.554.000	+ 73.5
Ιταλία	1.430.000	2.838.000	+ 98.5
Ιαπωνία	1.708.000	4.086.000	+ 139.2
Νορβηγία	1.957.000	3.967.000	+ 102.7
Τσαναία	884.000	1.164.000	+ 31.7
Σουηδία	1.015.000	1.541.000	+ 51.8
Ήν. Πολ. (Θαλάσσις)	2.027.000	9.665.000	+ 376.8
Ήν. Πολ. (λιμνῶν)	2.260.000	2.480.000	+ 9.7
Λοταρία ζῶρα	3.479.000	5.656.000	+ 62.6
Σύνολον	45.404.000	63.727.000	+ 40.4

Οὕτως ἡ Ἑλλάς κατέχει τὴν ἐνάτην θέσιν ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότηος μεταξὺ διλων τῶν ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου, μὲ δύναμιν δύμας ἀνωτέρων τῆς ἀναγραφομένης εἰς τὸν παραπτίθεμενον πίνακα κατὰ τὸ 6' διηρητον ἀφ' ἐνός καὶ εἰς μικρὰ ἀκτοπλούσθον ἀφ' ἔτερον φορτηγά, τὰ όποια δὲν περιλαμβάνονται, ως γνωστόν, εἰς τοὺς στατιστικοὺς πίνακας τοῦ «Ἄσθε». Ως πρὸς τὴν ἀναλογίαν τῆς χωρητικότηος πρὸς τὸν πληθυσμὸν ἡ Ἑλλάς κατέχει τὴν τετάρτην θέσιν μὲ 267 τόνους γκρός ἀνὰ 1000 κατοίκους, ἔναντι τῆς Νορβηγίας, ἔρχομένης εἰς τὴν α' θέσιν μὲ 1421 τ. ἀνὰ 1000 κατοίκους, τῆς Μεγάλης Βρεταννίας μὲ 481 τ. καὶ τῆς Ολλανδίας μὲ 331 τ. γκρός.

Ἄσ οημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι ἡ Ἑλλάς κατέχει τὴν τρίτην θέσιν μεταξὺ διλων τῶν ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου εἰς τοὺς τραύπτες φορτηγά. Πρώτη ἔρχεται ἡ Μεγάλη Βρεταννία μὲ φορτηγά 4.500.000 τ. γκρός καὶ ἀναλογίαν 26 ο)

πρός την τετάρτην θέσιν μὲ 1.100.000 τ. καὶ ἡ Νορβηγία μὲ 1.000.000 τ. περίπου.

Τὰ μετονομασθέντα κατὰ τὸ 1935 ἀτμόπλοια

ΠΑΛΑΙΟΝ ΟΝΟΜΑ	NEON ONOMA
'Ασπασία	T. γκρ. 3571 εἰς
'Αρξόπολις	» 4342 »
'Αρτεμισία	» 4343 »
'Αντζουνέττα	» 2693 »
'Ασπασία Νομού	» 846 »
Δέσποινα Γιάννη	» 3313 »
'Ελισάβετ Β.	» 4649 »
"Ηρον	» 1516 »
Ιονία	» 3742 »
Κερανὸς	» 434 »
Κρήτη	» 373 »
Λέων Μ. Βαλιμᾶς	» 2080 »
Μαΐη Η.	» 1354 »
Μεζάη	» 1193 »
Μαρίνος	» 436 »
Νίκη	» 1005 »
Νικ. Πατέρας	» 3435 »
Νιζόλας	» 3634 »
Πέντε 'Αδελφοί	» 4362 »
Πότη	» 563 »
Σοφία Κωστάλα	» 792 »
Στυλιανὸς	» 3564 »
Φλωρεντία Σ.	» 2027 »

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1935

Θά έχαρακτηρίζετο ως έτος ναυτιλιακής εύημερίας τό 1935, έναν ήθελε συγκριθή πρός την μακράν της κρίσεως περίοδον. Ή από τον 1934 άρξαμένη αισθητή βετίωσις τών ύπερθαλασσίων μεταφορών, τον οποίον κατά το άπειρον έτος, έπειτα και είς την Έλληνικήν Ναυτιλίαν, διά της τόσον άλλως τε μεγάλης χωρητικότητός της, νά κρατήσῃ δλα σχεδόν τα σκάφη της έννισης, έντατικώς νά έκμεταλλευθῇ αύτά καὶ διὰ τῆς έπειθούσης μὲ την "Αγγλους έφοπλιστάς συνεργασίας νά καρπωθῇ τῆς σταθερότητος, πού διετηρήθῃ καθ' όλον τὸ έτος εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν.

"Άλλ' ἂν ή έπιδειχθείσα κατά τὸ 1935 ἑντατική τῆς ναυτιλίας μας κίνησις υπήρξεν ἀνακουφιστική καὶ ἐπέτυχε νά περιορίσῃ τός συνεπείας τῆς κρίσεως, δέν δύναται καὶ νά ύποστηται οὐδὲν αὔτη τάς κρισίμους τῆς ύποστασεώς της ήμέρας καὶ διὸ μετ' ἀπολύτου αἰσιοδοξίας ἐπιτρέπεται ν' ἀποβλέψῃ καὶ εἰς αὐτό ἀκόμη τὸ ἄμεσον μέλλον. Διότι πολλά είναι τά ἐμπόδια πού παρεμβάλλονται εἰς τὸν δρόμον τῆς ναυτιλίας μας καὶ πλεῖστοι οσιοί είναι οι λόγοι, πού δέν ἐπιτρέπουν τὴν αἰσιοδοξίαν.

"Αν παρακολουθήσωμεν, κάπως βαθύτερον ἔρευνώντες, τὴν δηλητικέν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ἐν συνδυασμῷ πρός τὴν ναυτιλιακήν μας θέσιν, θά συναγάγωμεν θετικόν τὸ συμπέρασμα, διτι ή παρούσα εὐχερής τῆς ναυτιλίας μας κίνησις δέν ένέχει τὴν μορφὴν τῆς ἀπολύτου μονιμότητος. Διότι γύρω ἀπό τὴν Έλληνικήν ναυτιλίαν, τὴν μη ἔχουσαν οὐδὲ ποσοστόν τι Έλληνικής μεταφορικῆς ἐργασίας, τὴν κατέχουσαν κατά μέγα μέρος ἔνα στόλον σκαφῶν ἀσυγχρονίστων, τὴν μη δυναμένην ἐλεύθερως νά κινηθῇ πρός δλους τοὺς τομεῖς τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, συντελεῖται μία ναυτιλιακή κοινογονία, μία στροφὴ διὰ τὴν πλήρη ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ ἐλεύθερου ἐμπορίου ἀπομάκρυνουν, ἔνας ἐμποροναυτικός ἔξοπλισμός, δοτις βεβαίως πρώτων θά πλήξῃ τοὺς ἀσθενεστέρους, τοὺς μηδιαθέντας τά μεσά τῆς ἀμυντικῆς ὄργανωσεως, τοὺς μη ἔχοντας ἐγκαίρως ἀντιληφθῆ τὴν ἐπερχομένην κρίσιν.

"Άλλ' ἀνεξαριήτως τῶν γενικωτέρων τούτων τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ζυμώσεων, αἱ κατά τὸ 1935 δημιουργιθείσαι συμβατικαὶ ουνθῆκαν ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διὸ τῶν καθιερωθέντων σχεδίων κατωτάτων δρίων ἡσκοσαν βεβαίως εὐεργετικήν ἐπιδρασιν, διότι προέλασθν τὴν καταστροφὴν καὶ κατέστησαν τὰς ἐπιχορηγήσεις τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας πρός τὸ παρόν ἀκινδύνους, ὅλλα καὶ ἀπέδειξαν σαφῶς διτι ή διατήρησις τῆς σημερινῆς μας δύκανδους χωρητικότητος, θά είναι προβληματική καὶ διὰ τὸ ἀρξάμενον ἀκόμη έτος.

"Ἡ συνεργασία μας μὲ τοὺς ἔνους, σωστική βέβαια καὶ ἐπιβαλλομένη οἰμερον, καθορίζουσα διὰ τῆς ρυθμικῆς κατανομῆς τῆς χωρητικότητος τὴν ἀνάλογον πρός τὰς ἀνάγκας τῆς ἀγορᾶς προσφοράν τῶν ἀπαιτουμένων πλοίων, θά δυσχεράνη σύν τῷ χρόνῳ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, ἀφοῦ καὶ δὲν προβλέπεται ταχεῖα ἡ διεύρυνσις τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, η δ' Ἐλληνική Ναυτιλία δέν ἔχει ἐλεύθερας τὰς χειρας νά διανοίξῃ νέους δρόμους ἐργασίας τῶν πλοίων της.

"Αι γνώριμοι εἰς αὐτὴν ἄγορα, τοῦ Πλέιτ κυρίως καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, δέν ἐπαρκούν πλέον νά τροφοδοτήσουν τὸ σύνολον τῶν σκαφῶν μας. Ἐπείγουσα προβάλλει η ἀνάγκη τῆς ἐξερέσεως νέων πηγῶν ἐργασίας. "Αν τὸ 1935 διετήρησεν ἐν κίνησι δόλκηρον τὴν Ναυτιλίαν μας, δόφείλεται ἐν πολλοῖς τοῦτο, εἰς συμπτωματικοὺς λόγους, προελθόντας ἀπό μίαν ἑκτακτὸν κίνησιν τῶν φορτηγῶν μας πρός τὴν "Απω Ἀνατολήν, ἐπ' εύκαιρια τῶν Ρωσικῶν ναυλῶσεων καὶ ἀπό τὴν ζωηροτάτην κίνησιν τοῦ Πλέιτ καὶ τὴν στροφὴν τῶν ἑκεῖθν φορτώσεων πρός τὴν Βόρειον Ἀμερικήν.

"Ἄσ σημειωθῇ δ' ἀκόμη, διτι καμμία πρόβλεψις δέν δικαιολογεῖται βετίωσεως τῶν σημερινῶν ποσοστῶν τῆς συμμετοχῆς μας εἰς τὰς Ἀργεντινάς κοι Σοβιετικὰς φορτώσεις, ἐνώ τοναντίον μία πιθανὴ μᾶλλον ὑποχρώσις διαφαίνεται ἀπό τὴν ψύχραιμον παρακολούθησιν τῶν πραγμάτων. Διότι εἰς μέν τὸ Πλέιτ ἡ διὰ τοῦ σχεδίου καθιερωθεῖσα ισοτιμία τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου πρός τὸ Ἀγγλικόν, δοσον καὶ ὁι οι φορτωταί ἔχουν κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νά κρατοῦν πάντοτε τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον ὥσ συναγωνιστικὸν μέσον διὸ τὴν ἐξηπρέπησιν τῶν συμφερόντων των, δύναται νά καταστήσῃ εύνοικωτέραν τὴν θέσιν τοῦ Βρετανικοῦ φορτηγοῦ καὶ νά φέρῃ τοὺς ναυλωτάς πρός τὴν προτίμησιν αὐτοῦ.

"Εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἔξ ἄλλου, αὐτή η ἀνάπτυξις τῆς Σοβιετικής ναυτιλίας είναι ἀρκετή νά καταστεί τὰ περιθώρια πού ἀπομένουν διο τὴν δρᾶσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Αἱ σκέψεις μας αὐτοί δέν ἐπιδιώκουν οδόν ἐπ' ἐλάχιστον νά κλονίσουν τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην, τὴν ὅποιαν δλοὶ δόφείλομεν νά τρέψωμεν πρός τὴν ἀνάγκην τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. "Άλλ' ἀκριβῶς αὐτή η διεθνής συνεργασία, ἡ δοπιά κατατάσσει τὴν ναυτιλίαν μας εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν μεγάλων ναυτιλιῶν, μᾶς ἐπιβάλλει ὀρισμένας ὑποχρεώσεις, πού δέν θὰ δυνηθῶμεν ἀτιμωρητῇ νά παραβῶμεν. Δέν είναι δέ ἄλλαι αἱ ὑποχρεώσεις αὗται, παρά η ἔξυγιανσις τοῦ πλωτοῦ μας υλικοῦ, η καλυτέρα ναυτιλιακή μας ὄργανωσις καὶ η ἔξιψωσις τῆς πίστεως τῆς σημαίας μας. Μόνον οὕτω θὰ διατηρήσωμεν τὴν θέσιν μας καὶ θὰ χωρήσωμεν πρός τὴν διεύρυνσιν τῆς ναυτιλιακῆς ήμων δραστηριότητος.

Θὰ ἐπιχειρήσωμεν καὶ ἐφέτος νὰ παράσχωμεν μίαν εἰκόνα τοῦ κολοσσιαίου μεταφορικοῦ ἔργου, πού ἐπέτελες καὶ κατά τὸ 1935 η φορτηγός μας ναυτιλία καὶ τῆς προσόδου, τὴν ὄποιαν ἀπεκόμισεν ἀπό τὰ ταξίδια τῆς ἀνά τὴν Υδρογείον. Τὸ ἔργον βεβαίως τῆς διακρίσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος δὲν είναι εύχερός, προκειμένου μάλιστα περὶ τοῦ «τράμπλες» φορτηγῶν, πλανωμένων ἀνά τὰς θαλάσσας καὶ ἀνάηποτών των πανταχόθεν τὴν ἐργασίαν των καὶ περὶ πλοιοκτησίας τόσον ἐγκατεσπαρμένης, ὕστε καὶ αἱ πληροφορίαι πολλάκις ἐπὶ τῆς κινήσεως κάθη πλοίου νά καθίσταγται προβληματική. Δὲν ἐπιδιώκομεν, ἄλλως τε, νὰ ἔχῃ η στατιστική μας προσπάθεια ἀπόλυτων ἀποδεικτικήν ἄξιαν. Σκοπούμεν ἀπλῶς νὰ παράσχωμεν μίαν σαφήν ἔνδειξην τῆς ἀποδεικτικής τῆς ναυτιλίας μας καὶ τῆς συμβολῆς εἰς τὴν Οἰκουμέναν τῆς χώρας.

Τὰ ἔνα μεγάλα κράτη καταρτίζουν τὰς στατιστικὰς αὐτὰς πολλοὺς μῆνας βιαδύτερον μετά τὴν λῆξιν τοῦ ὑπὸ ἀνακούπησιν ἔτους. Αποδίδουν ἔξαιρετικήν σημασίαν εἰς τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα καὶ τὰ στατιστικά συμπεράσματα καθορίζουν καὶ κατευθύνονταν τὴν ἐμποροναυτικήν των πολιτικήν. Αἱ πληροφορίαι, βεβαίως, πού ἀγόνται αἱ στατιστικά ὑπηρεσίαι τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, εὐχερέστερον ἐπιχειρήσανται, διότι ἀναζητοῦνται ἀπὸ μεγάλους ναυτιλιακῶν ἐταιρικῶν ὄργανισμούς, εἰς τοὺς ὄποιον κατά τὸ μέγιστον μέρος είναι συγκεντρωμένη η Ἐθνική των χωρητικότης, ἀπὸ τὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανωσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, τὰς παρακολουθούσας ἀμεσωτέρον τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας, καὶ διότι τέλος ἔχουν τὰς κρατικάς των ὑπηρεσίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπόλυτως ἐνημερωμένας.

"Ἐν πάσει περιπτώσει, ἡ πτωχὴ ἡμῶν προσπάθεια αἱ ἀναπληρώσῃ ἐν τίνι μέτρῳ καὶ ἡ ὑποκαταστήσιν. Τὴν κίνησιν ἔφετος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν παρακολούθησιν τῶν περιαγμένων τῆς ἐπεδιώκμενην συστηματικώτερον. Κάθε πλοίον είχε τὴν ίδιαν ἀντού μεριδά, εἰς τὴν ὄποιαν ἐτηρεῖτο η κίνησις τοῦ ἀνά τὸν διαφόρους λιμένας, αἱ ναυλώσεις του, δοσαὶ τούλαχιστον ήτο δυνατὸν νὰ συγκεντρωθοῦν, αἱ ἀναλάσσιαι αὐτοῦ περιπέτειαι καὶ γενικῶς πᾶν διαφέρετο εἰς τὴν δράσιν του. Ωρισμένα μόνον μικρὰ φορτηγὰ, δχι πέραν τῶν 20, κάτω τῶν 1000 τόνων, λόγῳ τῆς συγχρότητος τῶν ταξιδίων των εἰς τὰς ἔγγυς μας θαλάσσας καὶ τῶν μὴ ἀνακονούμενων ναυλώσεων των, διεξέφυγον τῆς ἐρεύνης μας. Δὲν δύνανται δύμως ταῦτα νὰ ἐπηρεάσουν αἰσθητῶς τὰ συμπεράσματα μας, τὰ ὄποια εστηρίχησαν καὶ ἀντιπροσεύονταν, μὲ πάσαν δυνατὸν προσεγγίσιν πρός τὴν ἀκριβείαν, τὰ περιγένετα τῶν 98 οἵο τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν ἡδύνατο ἐπίσης τὰ ληφθῆ ὑπὲρ δύνης διοικησεως τοῦ Εμπορικοῦ πλέον την πλειάτον.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ ἔκ τῶν ἀκαθαρίστων προσόδων τῆς ναυτιλίας μας ἀπόμενον ὑπόλοιπον καὶ τὸ καθαρὸν αὐτῆς εἰσόδημα, δοσαὶ ὑπολογίζεται, διτι καταλείπεται εἰς τὴν χώραν μας ὑπὸ μορφὴν συναλλαγμάτων, ἐστηρίχησεν καὶ ἐφέτος, δχι μόνον εἰς λογαριασμούς ταξιδίων, ἄλλα καὶ εἰς ιδιαίτερα ἔρευναν μεταξὺ ὄργανων μετανομάνων ἐν 'Ἐλλάδι ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Καὶ ἄν ἀκόμη δύμως δλόκηρον τὸ καθαρὸν εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας μας δέν είσοδομένηται ἀμέσως εἰς τὴν Ἐλληνικήν ἀγοράν, λόγῳ τῶν εἰδίκων συνθηκῶν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐργασίας, πάντως δέν πανεί αἴπο τοῦ ν' ἀποτελῇ καὶ νὰ συνπολογίζεται εἰς τὸ Ἐθνικὸν εἰσόδημα.

"Ανασκοποῦντες, οὕτω, τὴν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας, αἱ εἰσέλθωμεν ἡδη εἰς τὴν κατὰ τὸ τομεῖς ἐργασίαν της κατὰ τὸ ἀπελθόν έτους. Οἱ τομεῖς αὐτοί, ἀρκετά γνωστοί, ήσαν κυρίως πέντε: Τοῦ Πλέιτ, τοῦ Κόντινευτ καὶ τῆς Ἀγγλίας, τῆς Μαύρης Θαλάσσης, τῆς 'Απω Ἀνατολῆς καὶ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς.

Α) 'Η ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ.

"Ἐναντι τοῦ 1934 αἰσθητήν πως ὑποχρώσιον είχε νὰ ἐπιδείξῃ κατά τὸ 1935 ἡ ναυτιλία μας, ὡς πρός την συμμετοχήν εἰς τὰς Ἀργεντινῆς φορτώσεις. 'Ο διὰ τοῦ γνωστοῦ σχεδίου ἐπίτευχες διακανονισμός τῆς προσφορᾶς τῆς χωρητικότητος δέν ἐπέτρεψε τὴν ἀθρόαν κάθοδον πρός τὸ Πλέιτ, δπως συνεβίσαι κατὰ τὸ παρελθόν, κενῶν καὶ ἀναυλώτων σκαφῶν. 'Έξ ἄλλου πλειότασσα φορτηγά μας ἀποχολήθησαν καὶ εἰς ἄλλα ἔξαγωγικά κέντρα, ἀφοῦ μᾶλιστα δέν θὰ δυνατότερον τὸ Πλέιτ νὰ κρατήσῃ δλόκηρον τὸν δύκον τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος. Σημειώτεον ἀκόμη, διτι καὶ αἱ ἐκείθεν συνολικαὶ ναυλώσεις ὑστέρησαν κατά τὸ 1935 κατά ένα ποσοστόν 10 οἵο. Λαμβανομένης ὑπὲρ δύψη τῆς τοιαύτης μειώσεως τῆς δλης ἐκεῖθεν ἐργασίας, η συμμετοχή μας εἰς τὸ Πλέιτ δέν δύναται ούσιαστικῶς νά χαρακτηρισθῇ ὡς ὑπολειφθείσα. Η σημαία μας ἀκρατήσεος σταθερῶς τὴν δευτέραν αὐτῆς θέσιν εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ἀργεντινῆς καὶ βασιμένη δυνάμεθα νὰ ὑπολογίσωμεν, διτι η ἐκείθεν ἐργασία τῆς ναυτιλίας μας ὑπῆρξεν ἀπέιρως ἀποδοτικωτέρα, λόγῳ τῆς παγιοποίησεως τῶν τιμῶν των ναυλών.

Αἱ στατιστικαὶ μας φέρουν, διτι ἀπέπλευσαν κατὰ τὰς τελευταῖς ημέρας τοῦ 1934 καὶ καθ' όλον τὸ ἀπελθόν έτους (μέχριτῆς Δεκεμβρίου) 433 'Ελληνικά σκάφη, μὲ φορτίον 2.964.592 τόνων γεγενημάτων δια διαφόρους προορισμούς, μὲ συνολικὸν προϊόν ναύλου 2.384.914 λιρῶν 'Αγγλίας. 'Ως τιμὴν ὑπολογισμοῦ τῶν

ναύλων ἐλάχθομεν τὰς ύπο τοῦ σχεδίου καθοριζόμενας βασικός τιμάς, κατὰ προορισμούς, συνυπολογίσαντες διὰ τὴν ἔξειρεσιν τοῦ μέσου όρου καὶ τὴν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ ἔτους ἀποφασισθεῖσαν κατὰ 1/3 αὐξῆσιν τῶν κατωτάτων δρίων. Τὰ φορτία ταῦτα τῶν γεννημάτων εἶχον τοὺς ἀκολούθους προορισμούς:

Δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ—Σκανδιναύσιαν 271 σκάφη μὲ φορτίον 1.875.192 τόννων.

Διὰ Μεσόγειον καὶ Μασσάβαν 36 σκάφη μὲ φορτίον 242.450 τόννων.

Διὰ Βόρ. Ἀμερικήν 70 σκάφη μὲ φορτίον 486.850 τόννων.

Δι' Ἑλλάδα 47 σκάφη μὲ φορτίον 310.500 τόννους.

Διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν 3 σκάφη μὲ 19.600 τόννους.

Διὰ τὴν Ἀπω. Ἀνατολὴν 2 σκάφη μὲ 17.000 τόννους.

Καὶ διὰ Χιλῆν 2 σκάφη μὲ 13.000 τόννους.

Πλὴ δύως τῶν φορτίων γεννημάτων, ἔχομεν 2 φορτία διστῶν (656.000 κ.π.) μὲ ναῦλον 54.500 δολάρια διὰ Βόρ. Ἀμερικήν, 1 φορτίον ἀγριοξυλεῖας 6.000 τ. μὲ ναῦλον δολλ. 5.75 διὰ Β. Ἀμερικήν, 3 φορτία μεταλλευμάτων 20.000 τόννων διὰ Βόρ. Ἀμερικήν καὶ Γαλάζιον, μὲ μέσην τιμὴν ναῦλου 17/6, δύο τοπικά ταξίδια Πλεῖτ—Βραζιλίας 14.300 τ. καὶ ἔνα τάξιμο—τοάρτερ δι' ἔξι μῆνας πρὸς 2]—κατὰ τόννουν φορτίου.

Σύνολον: 439 σκάφη μὲ φορτίον 3.010.392 τόννων καὶ μὲ ναῦλον 2.429.524 λιρῶν Ἀγγλίας.

Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία συνεκέντρωσεν οὕτω τὰ 40 οῷ περίπου τῆς εἰς γεννημάτα ἑξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ Πλεῖτ.

B.) Σοβιετικὸν λιμένες.

Ἡ πολυποίκιλος ἑξαγωγικὴ κίνησις τῶν Σοβιέτ παρέσχεν εἰς τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν καὶ κατὰ τὸ ἀπελθόν ἦτος μιὰν ἀρκετά ἱκανοποιητικὴν ἔργασίαν. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1934 διετηρήσαμεν τὴν αὐτὴν θέσιν εἰς τὰς ἑποτέρως φορτώσεις, παρὰ τὴν ἐπαύξησιν τῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος. Ὁφείλεται τοῦτο εἰς τὴν αἰσθητῶς αὐξήθεσαν ἑξαγωγικὴν κίνησιν, τόσον εἰς οιτρά καὶ γαιάνθρακας, δύον καὶ εἰς ἔξιλειαν καὶ λοιπά Ρωσικά προϊόντα. Οἱ πραγματοποιηθέντες ναῦλοι ἀπὸ 492 σκάφη μας, δύο μετέσχον τῆς Σοβιετικῆς ἔργασίας ἀνῆλθον εἰς 1.299.776 λίρας Ἀγγλίας, συνυπολογιζομένου καὶ τοῦ προϊόντος τῶν ναυλῶσεων ἀπὸ «Φόδμπ» ἀγοραστάς.

Κατ' εἰδὴ φορτίων, ἑξαγωγικούς τομεῖς καὶ προορισμούς ἡ κίνησις αὐτὴ ἔχει ὡς ἑξῆς:

α) Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης.

Γαίανθρακες: Δι' 100 φορτηγῶν μας μετεφέρθησαν 913.154 τόννοι, μὲ σύνολον ναῦλων 344.570 λιρῶν Ἀγγλίας. Ἐξ αὐτῶν πρωρίζοντο 84 πλοῖα μὲ 439.979 τόννους διὰ τὴν Μεσόγειον. Διὰ τὴν Ἑλλάδα 58 σκάφη μὲ 302.975 τόννους. Διὰ τὸ Κόντινεντ 12 πλοῖα μὲ 65.300 τόννους. Καὶ διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν 16 σκάφη μὲ 104.900 τόννους.

Σύνθετα: Δι' 103 φορτηγῶν μας μετεφέρθησαν 540.479 κυβικά μέτρα καὶ 1400 φόδμος ἔξιλειας καὶ πολτοῦ, προοριζόμενα διὰ τὴν Μεσόγειον, Μασσάβαν καὶ Βασσόραν, ἐνδός δὲ μόνον φορτίου διὰ Λάς Πλάμας. Διὰ τὰς μεταφοράς ταῦτας εἰσεπράχθη ναῦλος 218.522 λιρῶν.

Μεταλλεύματα: Μετεφέρθησαν ἐν δῶλῳ 249.450 τόννοι διὰ 40 φορτηγῶν, μὲ ὄλικὸν ναῦλον 119.612 λιρῶν Ἀγγλίας. Ὁ κύριος δύκος τῶν φορτίων αὐτῶν πρωρίζετο διὰ Κόντινεντ.

Γεννήματα καὶ ἔλαιοι πλακοῦντες: Ἡ καλὴ τῶν Σοβιέτ ἑσσοδεια ἐπέτρεψε κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος εὔρυτέρας ἑξαγωγάς γεννημάτων. Ἐξῆχθοσαν ἐν δῶλῳ δι' 85 Ἑλληνικῶν σκαφῶν 506.393 τόννοι, μὲ προορισμούς, κυρίως, διὰ Κόντινεντ καὶ Σκανδιναύσιαν καὶ μὲ προϊόντον ναῦλου 247.700 λιρῶν Ἀγγλίας.

Γενικά: Διὰ τὴν Ἀπω. Ἀνατολὴν ἐναυλώθησαν 29 σκάφη μας πρὸς μεταφοράν 212.000 τόννων γενικῶν ἐμπορευμάτων, μὲ ναῦλον 180.000 λιρῶν περίπου.

'Ἀλλ' εἰλέν ή Σοβιετικὴ ἔργασία πληθώραν ἀλλων εἰδῶν πρὸς μεταφοράν διὰ ποικίλους προορισμούς, πρὸς τὴν Βασσόραν, Μασσάβαν, Βόρ. καὶ Νότ. Ἀμερικήν καὶ ἀλλαχοῦ. Οὕτω μετεφέρθησαν δι' 8 σκαφῶν γενικά εἰδὴ 43.800 τόννων διὰ Νότιον Ἀμερικήν μὲ ναῦλον 21.900 λιρῶν. Διὰ Μασσάβαν διὰ 4 σκαφῶν 30.400 τ. γενικάκα ἔξιλεια μὲ ναῦλον 23.800 λιρῶν. Δι' ἑτέρων 13 σκαφῶν μετεφέρθησαν 52.500 τ. πίσσης, μὲ ναῦλον 27.000 λιρῶν, διὰ Μεσόγειον καὶ Κόντινεντ. Μετεφέρθησαν ἐπίσης δι' 8 σκαφῶν 23.275 τ. τσιμέντων διὰ Μεσόγειον, μὲ ναῦλον 8146 λιρῶν. Πλὴν αὐτῶν μετεφέρθησαν ἀκόμη διὰ 16 σκαφῶν 60.800 τ. διαιφόρων ἀλλων εἰδῶν, μὲ ναῦλον 48.840 λιρῶν.

β). Ἐκ Βορ. διαμερισμάτων καὶ Ἀπω. Ἀνατολῆς

Δι' 8 σκαφῶν μας μετεφέρθησαν 11.452 στάνταρτς ἔξιλειας, μὲ ναῦλον 26.105 λιρῶν. Ἐκ Μούρμανσκ μὲ 4 σκάφη μετεφέρθησαν 21.630 τόννοι ἀπατή μὲ ναῦλον 14.550 λιρῶν. Ἐχομεν ἐπίσης 2 τάξιμο—τοάρτερ. Λευκῆς Θαλάσσης (12.445 τ. d.w.) διὰ 5 καὶ 6 μῆνας πρὸς σελ. 2/3 κατὰ τόννουν, μὲ ναῦλον 7511 λιρῶν.

'Ἄπο δὲ τὴν Ἀπω. Ἀνατολὴν μετεφέρθησαν διὰ δύο μὲν σκαφῶν πρὸς τὴν Μαύρην Θαλάσσαν 13.500 τ. εἰδικοῦ μεταλλεύματος μὲ ναῦλον 17.000 λιρῶν καὶ μιᾶς τοπικῆς μεταφορᾶς ἀπὸ Βλασιούστοκ εἰς Καμτσιάτκαν 7.500 τ. γενικῶν εἰδῶν, μὲ ναῦλον 3920 λιρῶν.

Μετεφέρθησαν δηλαδὴ ἐν συνδόλῳ, ἀντὶ τῶν ὡς ἄνω ὑπολογισθέντων ναύλων, 2.131.302 τόννοι διαιφόρων ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων, 540.477 κυβ. μέτρα, 1400 φάδομς καὶ 11.452 στάνταρτς ἔξιλειαν.

Γ') Ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ, γαιάνθρωπας.

Κατὰ τὸ 1935 ἡ φορτηγός μας Ναυτιλία εἰργάσθη δρσστηρίας καὶ εἰς τὰς μεταφορᾶς γαιανθράκων πρὸς δλους τοὺς προορισμούς. Καὶ ἀπὸ μὲν τοὺς Ἀγγλικούς λιμένας διὰ 243 σκαφῶν μετεφέραμεν 1.431.320 τόννους γαιανθράκων, ἐκ τῶν ὁποίων διὰ μὲν τὸ Πλεῖτ 900.000 τόννοι δι' 153 σκαφῶν, διὰ τὴν Μεσόγειον 350.360 τόννους διὰ 56 σκαφῶν, διὰ τὴν Ἑλλάδα εἰδικῶς 173.960 τόννους διὰ 33 πλοῖων καὶ 7.000 τ. διὰ Κολόμπο, μὲ συνολικὸν ναῦλον 555.017 λιρῶν Ἀγγλίας.

"Οσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, δηλαδὴ τὸ Ρόττερνταμ, τὴν Ἀμβέρσαν, τοὺς Γερμανικούς ἑξαγωγικούς λιμένας γαιανθράκων, τὸ Δάντσιγκ καὶ τὴν Γδύνιαν, ἡ ἔξι αὐτῶν παρασχεθεῖσα ἔργασία εἰς τὴν ναυτιλίαν μας ἀνήλθεν εἰς 2.088.467 τόννους γαιανθράκων, διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ὁποίων ἀπηχολήθησαν 346 σκάφη μὲ εἰσπραχθέντα ναῦλον 1.019.500 λιρῶν Ἀγγλίας.

"Ἐχομεν ἐπομένως σύνολον μεταφορᾶς γαιανθράκων ἔξι Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ (μετὰ δύο φορτίων οιδηροτροχιῶν 6100 τ. διὰ Τεργέστην) ἐκ 3.525.887 τόννων, μὲ ἀπασχόλησιν 591 σκαφῶν καὶ δλικὸν ναῦλον ἔξι 1.577.948 λιρῶν.

Δ') Ἰνδίαι "Ἀπω. Ἀνατολή, Βόρ. Εἰρηνικός.

"Ἡ ἔργασία πρὸς τὰς δύοτά τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ τῆς Ἀπω. Ἀνατολῆς, ὅπου ἀπὸ τοῦ 1934 ἥρχος διεισδύουσα ἡ Ναυτιλία μας, εύρυτέρους ἀπέδωκε καρπούς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Ὑπῆρε τοῦτο εὔτυχημα, διότι, ἄλλως, τὸ περιωρισμένον τῶν γνωρίμων ἀγορῶν μας δὲν θὰ ἥδησαν νὰ τροφοδοτήσῃ μὲ ἐπαρκῆ ἔργασίαν τὴν διογκωθεῖσαν χωρητικότητά μας.

Οὕτω, ἀπὸ τὴν παραλίαν τοῦ Μαντράς μετεφέρθησαν δι' 8 σκαφῶν 54.000 τ. ἔλαιων δῶδων σπόρων, μὲ ναῦλον 70.000 λιρῶν περίπου. Ἐκ Βιζαγκαπατάμ 37.530 τ. μεταλλεύματων διὰ 5 σκαφῶν μας μὲ ναῦλον 33.777 λιρῶν.

"Ἐξ Ἰνδοκίνας Χαϊφόγκ δι' 9 πλοίων μετεφέρθησαν 65.600 τ. ἀνθρακίτου μὲ ναῦλον 56.460 λιρῶν. Ἀπό Σαϊγκόν φορτία μὲ δρύζας τ. 122.310 παρελήφθησαν ὑπὸ 17 σκαφῶν μας μὲ ναῦλον 12.000 λιρῶν, ἀνθρακίτου δὲ (εἰς συμπλήρωσιν πολλάκις δρυζοφορτίων) 53.000 τ. δι' 7 σκαφῶν μὲ ναῦλον 55.000 λιρῶν. Τέλος ἀπὸ τὸ Βαγκόκ 1 φορτίον πιτύρων 7.000 τ. μὲ ναῦλον 9.800 λιρῶν.

"Ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Μαντζουρίας, κύμαι 61.700 τόννων, μετεφέρθησαν δι' 8 πλοίων ἀντὶ ναῦλου 72.000 λιρῶν. Ἀπὸ τὸς Φελιππίνας νήσους 17.000 τ. ζαχάρεως διὰ 2 σκαφῶν μὲ ναῦλον 17.000 λιρῶν.

"Ἀπὸ τὴν Αύστραλίαν 2 φορτία 15.700 τ. μεταλλεύματων διὰ Βόρ. Ἀμερικήν, μὲ ναῦλον 14.200 λιρῶν. Ἐπίσης μετεφέρθη ἐνα φορτίον 7.500 τ. ζαχάρεως ἔξι Αύστραλίας εἰς Εὐρώπην ἀντὶ 7150 λιρῶν. Μίαν ἀκόμη ἀξιοσημείωτον ἔργασίαν, περὶ τῆς ὁποίας τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εύρυτατα ἡσχολήθησαν, ἐπέτυχεν ἡ ναυτιλία μας κατὰ τὸ 1935 εἰς τὴν Ἀπω. Ἀνατολήν. Πρόκειται περὶ τῶν χρονικῶν ναυλῶσεων παρ' Ἰαπωνικῶν ἔταιριών της Ἀπω. Ἀνατολῆς καὶ Αύστραλίας. Ἐπίσης χρονικά τινας ναυλῶσεις ἔκλεισαν μὲ Ἑλληνικά φορτηγά καὶ μερικαὶ Ἰνδικαὶ ἔταιρισι. Τὸ σύνολον τῶν οὕτω ἀπασχοληθέντων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος σκαφῶν ἀνῆλθεν εἰς 20 πλοῖα, χωρητικότητος 170.000 τόννων d.w. μὲ ποικίλωσιν χρονικήν διάρκειαν ταξιδίων μεταξύ 4 ἔως 12 μηνῶν καὶ μὲ ὄλικόν προϊόν ναῦλου 117.781 λιρῶν.

"Ἐχομεν ἐπίσης τοπικά τινα ταξιδίων διὰ τὴν μεταφοράν ἀλατος εἰς Ἰνδίας (6 σκαφή 39.400 τ. μὲ ναῦλον 17.000), γαιανθρακος ἀπό Ἰαπωνίαν εἰς Ἰνδίας (1 σκαφός 7800 τ. ἀντὶ 3000 λιρῶν), ἀλατος ἔξι Ἀφρικῆς δι' Ἰαπωνίαν (1 σκαφός 8.000 τ. ἀντὶ 4100 λιρῶν), γενικῶν εἰδῶν ἀπὸ Βασσόραν εἰς Τζέδδαν (1 πλοῖον 4285 τόννων ἀντὶ 2800 λιρῶν), γεν. ἐμπορευμάτων ἐκ τῆς Ἀπω. Ἀνατολῆς εἰς Κούβαν (1 σκαφός 9000 τ. ἀντὶ 9450 λιρῶν), ἔνα φορτίον γεν. εἰδῶν ἀπὸ Μεναδό εἰς Ρόττερνταμ (6300 τ. ἀντὶ 7500 λιρῶν), τέλος ἀπὸ Κοσσεΐρ 36.600 τ. μεταλλεύματα δι' Εὐρώπην καὶ Ἐλλάδα, μὲ 8 σκάφη καὶ ναῦλον 23.890 λιρῶν. Ἔνα φορτίον γενημάτων ἐκ Νότ. Ἀφρικῆς (8600 τ. 6880 λίραι) καὶ ἔνα φορτίον γενικῶν Ἀντεν—Σουέζ (630 τ. ἀντὶ 450 λιρῶν).

"Ο Βορειος Ειρηνικός ἀπηχολήσεις 7 μὲν σκάφη διὰ φορτία 41.600 τόννων γενικῶν εἰδῶν καὶ ἔξιλειας μὲ ναῦλον 40.000 λιρῶν καὶ ἔνα φορτίον 395.000 κ. π. πρὸς τὴν Σαγκάην μὲ ναῦλον 3800 λιρῶν.

Ε') Βόρειος Ἀμερικὴ

Δέν ὑπῆρεν εὐκαταφρόνητος καὶ ἡ ἔργασία τῶν φορτηγῶν μας ἐκ τῶν Βορειοαμερικανικῶν ἑξαγωγικῶν τομέων. Ἐπωφελήθησαν τὰ σκαφή μας τῆς ἀνόδου τῶν ἐκ Πλεῖτ μεταφορᾶς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν εσόγειον, εἰτε καὶ πάλιν πρὸς τὸ Πλεῖτ ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανικούς λιμένας.

Ούτω μετεφέρθησαν εις Πλέιτ 176.500 τ. γαιανθράκων δι' 28 σκαφών μὲν ναύλον 79.000 λιρών. Φορτία παλαιοσιδήρου πρός τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Μεσόγειον μετεφέρθησαν δι' 20 σκαφών 133.300 τ. μὲν ναύλον 107.000 λιρών, φορτία γεννημάτων ἐκ Καναδᾶ δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ μετεφέρθησαν δι' 8 σκαφών 247.000 κουωτέρων ἀντὶ ναύλου 18.500 λιρών. Καὶ ἐκ Ν. Υόρκης 2 φορτία 10.000 τ. γεν. εἰδῶν διὰ Μεσόγειον.

"Έχομεν ἑπίσης ἔνα «τάϊμ-τοάρτερ» 6400 τ. d. w. δι' ἐν ταξίδιον, λίραι 1500. Ἀπὸ Τάμπα 4 φορτία 26.800 τ. φωσφάτων δι' Εὐρώπην μὲν ναύλον 17.420 λιρών.

'Απὸ τὴν Κούβαν κατὰ τὸ 1935 είχον μίαν καλὴν ἔργασίαν τὰ φορτηγά μας, ἀτίνα καὶ μετέφερον εἰς Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ Μεσόγειον 208.700 τ. ζαχάρεως (29 σκάφη) ἀντὶ 135.000 λιρών. Ἀπὸ τὴν Χιλῆν τέλος καὶ τὴν Περουβίαν διὰ 13 φορτία 96.000 τ. νιτράτων καὶ ζαχάρεων εἰσεπράχθη ναύλος 95.000 λιρών.

Οὕτω, ἐκ τῶν τομέων τῆς Βορ. Ἀμερικῆς μετεφέρθησαν ἐν δλῶ διὰ 94 σκαφῶν μας 641.300 τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων, μὲ διλικόν ναύλον 433.420 λιρών Ἀγγλίας, πλέον δ' αὐτῶν ἔχομεν τὰ 2 φορτία τῶν γεννημάτων εἰδῶν καὶ τὰ 8 σκάφη τοῦ Καναδικοῦ σίτου.

ΣΤ') Δούναβις.

'Ο Δούναβις, ὡς εἰδικώτερον περὶ τῆς κινήσεως αὐτοῦ γράφομεν εἰς ἄλλην σελίδα, ἐλαχιστην ἀπέδωκεν ἔργασίαν εἰς τὴν καθόλου φορτηγὸν ναυτίλιαν. Πάντως τὰ σκάφη μας διετήρησαν, εἰς τὴν μειωμένην ταύτην κίνησιν τῶν Ρουμανικῶν λιμένων, τὴν πρώτην θέσιν, παρέλαβον δ' ἑκεῖθεν τὰ κάτωθι φορτία:

Γεννήματα, δι' 38 σκαφῶν, 85.640 τόννους, ἀντὶ ναύλου 50.278 λιρών, μὲ προορισμούς τὸ Κόντινεντ, κυρίως, ἔνα φορτίον διὰ Βόρ. Ἀμερικῆς καὶ τὰ ὑπόλοιπα διὰ Μεσόγειον—Ἐλλάδα.

Συλεία, δι' 62 σκαφῶν 9172 βαγόνια διὰ Μεσογειακούς μόνον προορισμούς, μὲ ναύλον 68.237 λιρών.

"Έχομεν δμῶς ἑπίσης τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ κ. Μαρῆ Ἐμπειρίου ἐκ Δουνάβεως πρὸς τὸ Κόντινεντ, ἡτὶς κατὰ τὸ 1935 ἐπραγματοποίησε 14 προσεγγίσεις εἰς τὸν Δούναβιν, βάσει δὲ τῶν ἀριθμῶν, ποὺ μᾶς ἀνεκοινώθησαν, παρέλαβον 77.015 τ. γεννημάτων καὶ γεννημάτων εἰδῶν, μὲ ναύλον ὑπολογιζόμενον εἰς 54.000 λίρας περίπου.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, διὶ τὸ ὑπάρχον καὶ τινὰ μικρὰ φορτία ἐκ Δουνάβεως, ἀτίνα πιθανὸν διέφυγον τῆς ἑρεύνης μας, τῆς δοπίας δμῶς τοὺς ἀριθμούς δὲ δύνανται νὰ ἀλλοιώσουν ἐπαισθητῶς. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγονται αἱ μεταφοραὶ ζώων δι' Ἐλλάδα καὶ λιμένας τῆς Ἐγγύς Ἀνατολῆς, ὑπολογιζόμεναι εἰς ναύλους 35.000 λιρών. Ἐπίσης ἔνα μικρὸν φορτίον ζαχάρεως δι' Ἐλλάδα καὶ 6200 τ. γεννημάτων εἰδῆ δι' Ἀλεξανδρείαν μὲ ναύλον 3.200 λιρών.

Οὕτως ὁ Δούναβις παρέσχεν ἔργασίαν εἰς 116 σκάφη μας διὰ τὴν μεταφορὰν 171.827 τόννων ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων, μὲ διλικόν ναύλον 218.715 λιρών, ἔξαιρεσι, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν σκαφῶν, τῶν ἀπασχοληθέντων εἰς μεταφοράς οφαγίων ἐκ Κωνστάντζης.

Η') Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ.

'Αλλὰ δὲν ἡσαν μόνον αἱ ἀνωτέρω περιγραφεῖσαι κύριαι ἀγοραὶ, αἴτινες παρέσχον ἔργασίαν εἰς τὴν φορτηγὸν μας ναυτίλιαν. Ἐχομεν ἀκόμη καὶ δευτερεύοντα κέντρα φορτώσεων, ἀπὸ τὰ ὅποια ἐπέτυχον ἔργασίαν τὰ σκάφη μας.

Οὕτω μετεφέρθησαν τοιμέντα ἐκ Σπαλάτου διὰ Μεσογειακούς προορισμούς, κυρίως Παλαιοτίνην, 108.000 τ. διὰ 40 σκαφῶν μὲ ναύλον 25.000 λιρών. Μεταλλεύματα, ἄλας, φωσφάτα κλπ., ἐκ Κύπρου, Βορ. Ἀφρικῆς, Μάκρης, Χουέλβας 550.000 τ. περίπου δι' 119 σκαφῶν, μὲ ναύλον 165.424 λιρών καὶ μὲ ποικίλους προορισμούς. Βαμβακόσποροι ἐξ Ἀλεξανδρείας ἰδι' Ἀγγλίαν 4.630.000 κυβ. πόδες, μὲ 13 σκάφη καὶ ναύλον 30.864 λιρών.

Ἐκ Ζουγκουλάδα καὶ Ἐρεγκλί μετεφέρθησαν 320.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μεσόγειον, κυρίως δι' Ἰταλίαν 58.000 τ. δι' Ἐλλάδα καὶ 59.000 τ. διὰ Βραζιλίαν, μὲ σύνολον 217 σκαφῶν καὶ ναύλον 318.000 λιρών.

Γεννήματα Μεσογείου καὶ διὰ Μεσογειακούς προορισμούς μετεφέρθησαν διὰ 19 σκαφῶν μας 54.900 τόννοι, μὲ ναύλον 20.900 λιρ. Μεταλλεύματα Ἐλλάδος διὰ Μεσόγειον καὶ Κόντινεντ μετεφέρθησαν διὰ 55 σκαφῶν μας 290.000 τ. μὲ ναύλον 87.200 λιρών.

Διὰ τὴν Μασσάβαν, πλὴν τῶν δῶν ἀνεφέραμεν εἰς τὰς κατατομεῖς ἀγοράς, ἔχομεν ἀκόμη καὶ 20 σκάφη ἀπασχοληθέντα εἰς τὰς Ἱταλικὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς, μὲ εἰσπραχθέντα ναύλον 45.000 λιρών περίπου.

Μία ποικίλῃ ἀκόμη ἐπραγματοποιήθη ἔργασία, ἀναφερομένη εἰς 50.000 τ. φωσφάτων, θείου καὶ ἀσφάλτου δι' Ἐλλάδα, δύο φορτίων βακαλάου ἐκ Νέας Γῆς, τρίων φορτίων ἐκ Σμύρνης διὰ Β. καὶ Ν. Ἀμερικῆς καὶ 32.000 στανταρτές ξυλείαν ἀπὸ Σουηδίαν διὰ Μεσόγειον, μὲ συνολικὸν ναύλον 75.000 λιρών. Ἐπίσης ἔνα φορτίον 7.000τ. σιτηρῶν ἐκ Κόντινεντ δι' Ἰταλίαν, ἔνα φορτίον 7200 τ. γεννημάτων ἐξ Ἀμέρεσης διὰ Πλέιτ, ἔτερον 3000 τ. ἐκ Τάτν δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ 3 φορτία σιδήρων 7880 τ. ἐξ Ἀμέρεσης διὰ Μεσογείου μὲ συνολικὸν ναύλον 14.000 λιρών.

"Οὔσον ἀφορᾶ τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν τοῦ κ. Μαρῆ Ἐμπειρίου καὶ τῆς Ἐλληνικῆς, δὲν ἡσυνήθημεν νὰ ἔξαριθωσώμεν τὸ ποσὸν τῶν ναύλων ἐκ τῶν ταξιδίων τῶν. Ἐξετέλεσαν ἐνδλῶ τὰ μὲν σκάφη τῆς Ἐλληνικῆς 11 κυκλικά δρομολόγια, τὰ δὲ τοῦ κ. Ἐμπειρίου 29 προσεγγίσεις εἰς Κόντινεντ. Δεδομένου δμῶς δὲτι κατὰ τοὺς τελευταίους ἴδια; μῆνας τοῦ ἔτους σημαντικὴ ἀνεπτύχθη κίνησις ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὸ Κόντινεντ κα-

τάναπαλιν, τὰ σκάφη ταῦτα εἰργάσθησαν ἐντατικῶς, ὥστε σχεδό πλήρη φορτίου νὰ ἔκτελοῦν τὰ κυκλικά τῶν ταξιδίων.

Τὰ δεξαμενόπλοια

Διὰ πρώτην φοράν ἐφέτος θὰ περιλάβωμεν εἰς τὰς στατιστικάς μας καὶ τὴν κίνησιν τῶν Ἑλληνικῶν δεξαμενοπλοίων. Ἀπὸ τὰς παρασχεθέσας εἰς ἡμῖν πρότοι φοροφρίας ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων ἐταιριῶν, προκύπτει δὲτι μετέφεραν αὐταὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 244.000 τ. καυσίμων ἐλαίων, μὲ διλικὸν προὶν ναύλου 124.220 λιρών.

Τὸ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία

"Οπως γράφομεν καὶ εἰς ἄλλην σελίδα, ὑπῆρξε τόση κατὰ τὸ 1935 δὲ ἐκπτωτικὴς τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας ἐκ τῆς διακοπῆς τῶν διλύων πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν γραμμῶν, που μᾶς ἀπέμειναν, καὶ τόσον ὥνηνθος ὡς συναγωγούμοδις εἰς τὴν ἐσωτερικήν ἀκτοπλοΐαν, ὥστε τὸ οἰκονομικά ἀποτελέσματα τῶν ἐπιχειρήσεων νὰ μή ἀνεμόνοτο ἀλλοίσια ἔκεινων, ποὺ κατωτέρω θὰ ἀποριθμήσωμεν.

Κατὰ τὸ 1934 αἱ γραμμαὶ Πειραιῶς—Νέας Υόρκης, Μασσασαλίας καὶ Συρίας ἔξετελοῦντα κανονικῶν ὑπὸ τῆς διαλυθεὶσης κατὰ τὸ 1935 «Ἐθνικῆς Αποτοποίας», δὲ δὲ «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἐλλάδος» διετήρει τὴν γραμμὴν Κύπρου—Συρίας—Παλαιοτίνης. Τὸ 1934, δὲται αὐταὶ—αἱ ἐλάχισται βέβαιαι—ἔξωτερικαὶ γραμμαὶ, εἰχον ἀποδόσει ἔνα ποσὸν 300.000 λιρών ἐκ ναύλων, ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Τὸ 1935, τὸ ποσὸν αὐτὸν κατῆλθεν ἀκριβῶς εἰς τὸ ἥμισον. Ο «Βόρων» δὲν ἔξετελεσε, παρὰ μόνον 5 ταξιδία τῆς Νέας Υόρκης, τὸ «Πατρίς II» 5 ταξιδία Μασσασαλίας—Συρίας, διὰ νὰ πωληθῇ κατόπιν εἰς Σουηδίους καὶ τὸ «Ἀνδρές» 10 ταξιδία Μασσασαλίας καὶ 11 Συρίας. Ἀπὸ τὰ ταξιδία αὐτὰ εἰσεπράχθησαν περίπου 85.000 λ.

"Οοον ἀφορᾶ τὴν «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἐλλάδος», εἰσέπραξεν ἐφέτος 75.000 λίρας περίπου ἐκ τῶν γραμμῶν τῆς Αιγαύπτου, τὸ Βριληδόσιον καὶ τῶν διλύων ταξιδίων, ποὺ ἔξετελεσαν τὰ σκάφη τῆς πρὸς τὰ Δωδεκανήσια, τὴν Κύπρον καὶ τὴν Παλαιοτίνην, πρὸ τῆς διακοπῆς τῶν γραμμῶν αὐτῶν.

Αἱ εἰσπράξεις τῆς ἐσωτερικῆς ἀκτοπλοΐας δὲν ὑπέρβησαν τὰ 250.000.000 δρ., δεδομένου δὲτι καὶ τὸ κίνημα τῆς Ιησ. Μαρτίου καὶ ναυτεργατική ἀπεργίσ, ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον παρημπόδισαν τὴν ἐκτέλεσιν δρομολογίου.

Τὸ ἀκαθάριστον ἐπομένων εἰσόδημα τῆς ἀτμήρους ναυτιλίες μας, τὸ προκύπτον ἐκ τῆς δλῆς—κατὰ τὸ δυνατόν—ἀπηκριθωμένης ἑρεύνης μας, ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1935 εἰς 7.749.072 λίρας Ἀγγλίας καὶ 250.000.000 δρ., χωρὶς νὰ συνυπολογίσωμεν τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑγχωρίου οίτον, πορσελάνης ἐκ Θήρας, λιγνίτου ἐκ Ἀλιβερίου καὶ τινῶν μικροφορτίων τῆς ἐσωτερικῆς ἀκτοπλοΐας. Οι ἀριθμοὶ οἵτοι συγκρινόμενοι πρὸς τὸ πότερον εἰς 7.568.653 λίρας καὶ 245.000.000 δραχμῶν, ἐμφανίζουν μίαν αὔξησιν κατὰ 200.000 λίρας περίπου προερχομένην κυρίως ἀπὸ ἐνίσχυσιν τοῦ εἰσοδήματος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Θὰ ἡτοὶ ἡ αὔξησις αὐτὴ διπλασία, ἔαν καὶ αἱ ἔργασία τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας ἔπιτυχως.

Εἰσπράξεις καὶ κέρδη.

Παρὰ τὴν τοιαύτην δμῶς τοῦ εἰσοδήματος τῆς ναυτιλίας αὐξησίον καὶ τὴν καλυτέραν ἀπόδοσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, δὲν δυνάμεθα ἀκόμη νὰ διληθῶμεν περὶ κερδῶν, διότι τὰ πλήγματα τῆς τετραπότεῦν κρίσεως βαθύτατα κατέληπον τὴν ἔχην, ὥστε ἡ ἔξαριθμίσις τῶν νὰ προϋποθέτῃ μακράν καὶ τὴν ἀνάρρωσιν. «Ἐφ» δούνα δὲ ἀκόμη ἀκέραιον παραμενεῖ τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ὑλικοῦ τῆς ναυτιλίας μας, δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ διληθῶμεν περὶ κερδῶν. Θὰ ἀποθησαύρωμεν μὲ πίστιν φιλαργύρου τὸ μέγιστον τῆς ἀποδοτικότητος τῶν σημερινῶν μας πλοίων, διὰ νὰ καταστήσωμεν σύν τῷ χρόνῳ πραγματικότητα τὸ μέγιστα τῆς ναυτιλίας μας καὶ τὴν ζήτημα: Τὴνάποκτησιν συγχρονιομένων δ)

Τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα

"Η ἐφετεινὴ κίνησις τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, ἀποτελούόντος μίαν ἀπὸ τὰς οσοβαρὰς πηγὰς εἰσοροής συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν, ἔχει νὰ ἐπιδειξῃ τὸ ἑγχωρίον γεγονός, δὲτι λόγω καὶ τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς ἀνωμαλίας, ἡτὶς κύριους ἔσχε τὸν ἀντίκτυπον τῆς τὴν Μεσόγειον, εἰργάσθη ἐντατικῶτα εἰς τὰς πλησίον τῆς χώρας μας θαλασσαῖς. Τὰ μικρὰ μεγεθύους σκάφη, ἀτίνα ἔχουν ἀφετηρίσια τῆς ἐργασίας τῶν τοὺς Ἐθνικούς λιμένας, δὲν ἔγνωρισαν κατὰ τὸ 1935 ἡμέρας ἀργίας καὶ ἄφθονον ἐναπέθετον τὸ προὶν τῶν ναύλων των εἰς τὴν Ἐλληνικήν ἀγοράν. Ἀξιοσημείωτος δὲ τὸ ἑπίσης ὑπῆρχεν ἡ ἐκ τῶν Εθνικῶν λιμένων διέλευσις μεγάλων φορτηγῶν, ναυλωθέντων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης.

Οι πραγματοποιηθέντες ναύλοι ἔχουν τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας καὶ τῆς διατηρούσσας, ὡς βάσιον τῆς ἐργασίας της, τὰ ἔξαριθμικά κέντρα τοῦ Εύξεινου ἀνήλθον ἐφέτος εἰς 3.200.000 λιρών, δὲν δυνάμεθα νὰ ἀναφέρονται εἰς ναύλους μεταξύ τῆς Μεσογείου. "Οοον καὶ ἀλλοίων μετρίων νὰ διπλογίσωμεν τὸ κατατελειόμενον εἰς Ἐλλάδα ἐκ τῆς ἐργασίας ταύτης ποσοστὸν, δὲν δυνάμεθα νὰ τὸ περιορίσωμεν κάτω τοῦ 35 ο) διὰ τὰς καθαρῶν Μεσογειακάς μεταφοράς, εἰς 25 ο) διὰ τοὺς ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ πέραν αὐτῆς προσορισμούς καὶ εἰς 12 ο) δι' ὅλην τὴν Λασιθίους μας.

Τὸ εἰσαχθέν ἐπομένων συνάλλαγμα δύναται βασίμως νὰ ὑπο, λογισθῇ, δὲτι ἀνήλθεν εἰς 1.500.000 λιρών, χωρὶς νὰ προστεθοῦν εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο τὰ διπλανώμενον ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐν Ἐλλάδι, τὰ εἰσαγόμενα παρ' αὐτῶν κεφάλαια διὰ παντός εἰδους ἐργασίας καὶ τέλος ἡ μεταφορὰ δλῶν τῶν πρώτων ύλων, ποὺ ἀναγκαιοῦνται εἰς τὴν χώραν (γεννημάτων, γαιανθράκων, έυλείας κ.π.) ἡ ουντελουμένη δι' Ἐθνικῶν ἀποκλειστικῶν πλοίων.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣΛ^{TD}

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

*ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ
ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ*

*BURY COURT HOUSE 7&8 BURY COURT
LONDON*

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΔΙΦΦ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ AVENUE 4981

RETHYMNIS & KULUKUNDIS L^{TD}

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE

AND

CHARTERING OF STEAMERS

*BURY COURT HOUSE 7&8 BURY COURT
LONDON E.C. 3*

BRANCHES

AT PIRAEUS, MARSEILLES, CARDIFF.

TELEGRAMS: DIOSKUROI.

TEL AVENUE 4981

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΗΞΑΝ ΕΤΟΣ ΕΡΓΩΝ

1935 1934

ΔΥΝΑΜΙΣ	ΣΚΑΦΗ	629	615	+ 14
	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΤΙ- ΚΟΤΗΣ ΤΟΝΝΟΙ	1.878.760	1.808.234	+ 70.526
ΕΜΨΥΧΟΝ ΥΛΙΚΟΝ	ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΑΙ	18.000	17.000	+ 1000
ΑΚΑΘ. ΕΙΣΟΔΗΜΑ	£	7.749.072	7.568.653	+ 180.319
	ΔΡΑΧ.	250.000.000	245.000.000	+ 5.000.000
(*) ΕΙΣΑΧΘΕΝ ΣΥΝ)ΓΜΑ	£	1.500.000	2.050.000	- 550.000
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΕΡΓΩΝ	12.300.000		11.444.500	+ 855.500
(ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ)	ΤΟΝΝΟΙ			

ΘΕΣΙΣ ΕΝ ΤΗΙ ΔΙΕΘΝΗΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ	ΩΣ ΠΡΟΣ ΧΩ- ΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ENATH	ENATH
	ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΝ	TETAPTH	ΠΕΜΠΤΗ

Πραγματοποιηθέντα ταξίδια 2636

Συμμετοχή είς παγκόσμιων ύπερθαλάσσιων μεταφορικὸν
έμπόριον 6 ο]ο, ἐπὶ 200.000.000 τόννων περίπου.

(*) Δὲν συνυπολογίζονται, δπως κατὰ τὸ 1934, οἱ
ναῦλοι τῶν Ἑλληνικῶν μεταφορῶν.

ΤΑ "NAYTIKA XRONIKA,,

Αἱ διακυμάνσεις τῆς ἀργούσης κατὰ τὸ 1935 χωρητικότητός μας

'Απροσδόκητος ἐπῆρξεν ἡ κατὰ τὸ 1935 καὶ ίδια ἀπὸ τοῦ 6' Σεπτεμβρίου καὶ ἐπέκεινα παραπομπήσισα ζωηρότης τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν, ἡτις ἐπέτειε καὶ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὴν ναυτίλιαν γὰρ κινηθῆ μέσα εἰς ἓνα εὐρύτερον πλάσιον ἔργασίας καὶ νὰ πραγματοποιῇ ἀλληλοιδίαδοχον τὴν ἀραιότερην τῶν τάξεων τῶν ἀργούστων φορτηγῶν τῆς ἀπὸ 210.905 τ. γκρός τοῦ α' Σεπτεμβρίου, εἰς 66.006 τόνους μόνον, κατὰ τὸ ὅρη ληγον δ' Σεπτεμβρίου ('). Τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1935, γενικὴ ἐπεργάτηται ἀπαντοδοξία διὰ τὰς τῆς πανδόλων ναυτικῆς βιομηχανίας, αἱ μόναι δ' ἐλλίπεις ὑποχωρήσεις τῶν ἴνσταμένων τὸν δισχερεῖων καὶ ἀναχατίσεων τῶν συνεπειῶν τῆς συνεχιζόμενης Παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως, συνενεγκροῦντο, ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν δημιουργίαν τεχνητῆς τινος βελτιώσεως διὰ τῆς ἐπιδιοκομένης διεθνοῦς ἐν τῷ Ναυτιλίᾳ συνεργασίας καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν ἐνδεχομένην ἐπικράτησιν ποιᾶς τινος φυσιολογικῆς τροπῆς πρὸς τόντων τοῦ μεταφερόμενον φορτίου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν βαθμιαίαν μείωσιν τῆς χωρητικότητος διὰ τὸν ἀθρόων διαλέσεων καὶ τὸν περιφορισμένων νέων κατασκευῶν.

Ειδικότερον ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ἡ πραγματικότης ἐνεφαίνετο δυσμενεστέρᾳ, λόγῳ τῆς ποιοτικῆς κατατερπότητος τοῦ μεγάλου ὅγκου τῆς φορτηγῆς ναυτίλιας καὶ συνεπειῶν τῶν δυσμενῶν προβλέψεων ἐν τῆς πτωχείας τῶν γειτονιῶν μας κέντρων φορτώσεων, τοῦ Δοννάβεως καὶ τῆς Μανῶς Θαλάσσης, ὡς καὶ τοῦ πιθανοῦ ἀντικτύου τῶν καθειρούμενων ἀπὸ τῆς Ἱανουαρίου π. ἔ. Βρεταννικῶν ἐπιχορηγήσεων τῆς φορτηγοῦ ναυτίλιας, προσειμένων, κυρίως, διὰ τὴν εἰς Πλέιτ κίνησην τῶν σκαφῶν μας. Οἱ παράγοντες αὗτοί, διμοῦ μὲ τὴν συνεχιζούμεναν κακοδαιμονίαν τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου, τῶν παντοίων φραγμῶν ἐξ προστατευτισμῶν καὶ διακρίσεων καὶ τῆς πανδόλων διστραγίας καὶ στενότητος τῶν ἐπεργοντίων μεταφορῶν, συνετέλεσαν ὥστε ἡ κατὰ τὴν Ἱανουαρίου τοῦ 1935 παροπλισμένη Ἑλληνικὴ χωρητικότης ἐν 31 φορτηγών πλάσιοι 99.082 τ. γκρός νὰ αὐξηθῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ α' Σεπτεμβρίου εἰς 74 σκάφα 210.905 τ. γκρός, χωρὶς εἰς ταῦτα νὰ περιλαμβάνονται καὶ ἕτερα πλάσια 40.000 τ. γκρός, ὡς ἔγινεται, ἀπίστα παρέμεναν ἐπὶ 150 θμερον εἰς ἀναγκαστικὴν ἀργίαν ἐξ ἀρμομῆς τοῦ κινήματος τῆς 1ης Μαρτίου. Πάντως, εἰς τὴν τοιαύτην διόγκωσιν, πλὴν τῶν γενικωτέρων γαρακτήρων αἵτιον, συνετέλεσαν ἀκόμη ἡ ἀπράξια τοῦ Δοννάβεως καὶ ἡ μὴ ἔγκαιος ἀνανέωσις τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συνήθησης. Τὰ Σοβεῖται παρείγον τὴν προτίμησίν τον εἰς πλοία διαφόρων ξένων χωρῶν, μὲ τὰς ὁποίας ἐλέγον ἡδη συνδεθῆ διὰ συμβατικῶν ὑποχρεώσεων, καὶ μόνον, ἐλλείπει ξένων πλοίων, ἐκάλυπτον τὰς ἐπειγόντης φύσεως ἀνάγκας τον δ' Ἑλληνικῶν φορτηγῶν. Ἐπιπρόσθετος πολλὰ πλοία μας, ἀπόλεσαν, συνεπειῶν τοῦ κινήματος τὸ «καντάσσειο» των καὶ ἀντί αὐτῶν ἐναντιώθησαν Ἰταλικά καὶ Ἀγγλικά, γενικῶς δὲ ἡ ἐπὶ δύο ἔθνομάδας ἐπικράτησασα ἀθεναϊτής ἐπλήξασιος τὰ διαθέτημα εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας φορτηγά μας.

Αἱ συνέπειαι δὲ ἡσαν, τῇ ἀληθείᾳ διλέθησαν, ἐνναὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν

(*) Η στατιστικὴ τῆς ἀργούσης χωρητικότητος δὲν περιλαμβάνει τὰ ἐπιβατηγά σκάφη καὶ τὰ μικρὰ ὑπτοπλούντα φορτηγά.

ἐκείνην δὲν ἐπήρχετο ἡ συμφωνία ἐφαρμογῆς τοῦ εὐεργετικοῦ σχεδίου περὶ τηγανίσεως κατωτάτων ὁρίων ναυλῶν διὰ τὰς ἐξ Ἀργεντινῆς φορτώσεις καὶ ἀποφυγῆς τῆς καθοδοῦ πρὸς τὸ Πλέιτ σκαφῶν κενῶν καὶ ἀνανθότων. Ἡ αὔστηρη τήρησις τοῦ σχεδίου τούτου, ἡ ἀποφυγὴ ἐπτόσεως τῶν ἐκείνην ναυλῶν καὶ ἡ σταθεροποίησίς τον εἰς ἐπίπεδα ἀνακουφιστικὰ διὰ τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων, παραλλήλως πρὸς τὴν προσεκτικὴν διατήρησιν μᾶς ισορρόπου ταπεστάσεως τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος πρὸς τὴν λιγήσιν καὶ πρὸς τὸν εὑνοϊκὸν ἀντίτυπον τοῦ σχεδίου ἐπὶ τῶν ἐπολούμενων ἀγορῶν, παρέσχον τὴν πρώτην ὅδησην εἰς τὴν Ἑλληνικήν ναυτίλια, Ἄπο τῶν ἀρχῶν τοῦ 6' Σεπτεμβρίου, σειρά δὲ τῆς Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, εἴναισαν μέντοι τὴν σημερινήν τῆς 'Ελληνικῆς διαφόρων Μεσογειακῶν λιμένων, μὲ πρόσθιν παροπλισμοῦ εἰς 'Ελλάδα, ἐκινηθεῖσαν ἐκ νέου πρὸς τὴν ἀναβίωσαν σίνησιν τῶν ἐπίπεδα φορτώσεων.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπῆρξεν ἡ ἀνανέωσις τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς συμφωνίας, ἐπανήρχοισαν — ἔστο καὶ περιωρισμένα — αἱ ἐν Δοννάβεως ἔξαγωγαί, ἡ δὲ σὺν τῷ χρόνῳ προσγίνασται δελτίωσις τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ἡ ζωηρότης τῶν ἐπίπεδων τοῦ Ρωσίας πρὸς τὴν 'Άπο Ανατολήν ἔξαγωγῶν καὶ ἡ πλήρης ἐπιτυχία τοῦ σχεδίου τοῦ Πλέιτ, προεκτείνασσαν αἰσθητὴν τῆς παροπλισμένης Παγκοσμίου χωρητικότητος μείσων μὲ ἀντίτυπον τῶν πλοίων καὶ ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς, τὸ ἀρχοντικὸν τοννά τῆς όποιας ἡλιατίθησεν 46 πλοία καὶ 136.255 τόνους γκρός.

Εἰς τὸ σημεῖον ἀπὸ ἔξαρτεικας ἐπῆρξεν γεγονότα, προσδόσαντα μίαν ἔκτακτον καὶ ἀπροσδάκτυλον, πλὴν ἐφίμερον ζωηρότητα, εἰς τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων. Ἡ δεῖξια Ἰταλοαυθιστικὴ διένεξις, ἀπολίξασα εἰς τὴν ἐνοπόλεων ὄρησιν, οἱ ἐξ αὐτῆς ἐπικρατήσαντες κίνδυνοι γενικοτέρων περιπλοκῶν, τὸ πλανητήν ὑπὲρ τὴν ἀνθρωπότητα φάσμα ἐνὸς νέου πολέμου μὲ δῆλας τὰς συμπαραμορφώσανται συνεπείας, ἀπῆρξαν βασικαὶ ἀρμονίας μᾶς χαρακτηριστικῆς καὶ ἐντόνων ἔργων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. "Ολαὶ αἱ ἀγοραὶ ἔκινηθησαν πρὸς τόντων τῶν εἰς αὐτὰς ἀποθεμάτων καὶ ὑπὲρ δῆλα τὰ 'Εθνη, ἡ ἐμπόλεμος Ἰταλία, ἀντιμετωπίζοντα καὶ τὴν ἀτελήν τῶν ἐναντίων κυρώσεων, ἐστράφη μὲ δραστηριότητα εἰς τὴν δημιουργίαν τεραστίων ἀποθεμάτων εἰς γαλάνθαρας, πετρέλαιον, δέλαινα, δάμβωσις κατὰ τὸ διαντότον, χρονιζόντων τῶν εἰς τὰ διασφαλίσῃ ἐπισιστέοντα, κατὰ τὸ διαντότον, χρονιζόντων διάστημα τὴν αὐτάρκειάν της.

Ὦς ἡτο ἐπόμενον, δῆλα αἱ ναυτίλια, καὶ κατὰ σοβαρὸν ποστόν, ἡ Ἑλληνικὴ ἐποφελήθησαν ἐν τῆς Ἰταλικῆς περιπετείας. Αἱ ζωηραὶ Ἰταλικαὶ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι καὶ ἡ ἀποζώρησις μεγάλου ὅγκου ἰταλικῆς χωρητικότητος ἀπὸ τὸν διεθνῆ στίβον τῆς ἔργασίας, ἀδημοινήγησαν κενὰν συμπληρωθέντα ἀπὸ τὰς ἀλλαὶ σημαῖας καὶ συγχρόνων κατεύγασαν τὸν Ἰταλικὸν ναυτιλιακὸν ἀνταγωνισμόν, τὸν δέοντον ἤσουν τὰ ἐπιχορηγήμενα Ἰταλικὰ «εταιρία». Τὴν Ἑλληνικὴν ναυτίλιαν ἀνεκούφισεν ἐπιπρόσθετως ἡ ἐπικράτησασα κατὰ τὸ γ' Σεπτεμβρίου σταθερά καὶ ἀμείσως ζωηρότητας τῶν ἐπίπεδων τοῦ Πλέιτ φορτώσεων καὶ τῶν ἐπί τοῦ Νοτίου Ρωσίας πνευτόφερων ἔξαγωγῶν. Ἐὰν εἰς ταῦτα προστεθοῦν καὶ αἱ πωλήσεις πλανητῶν φορτηγῶν μας εἰς Ἰταλίαν καὶ Ἀγγλίαν πρὸς διάλυσιν, εἰς τὰς τότε ἐπικρατήσασας ὑψηλὰς τιμὰς τοῦ πλανησιδήρου, διζωλογεῖται ἀπολύτως ἡ κατὰ τὸ τέλος τοῦ γ' Σεπτεμβρίου μείσωσις τῆς παροπλισμένης Ἑλληνικῆς χωρητικότητος εἰς 21 μόνον πλοία 76.534 τόνους γκρός, ἦτοι συγχρίνεται πρὸς τὸ δ' Σεπτεμβρίου τοῦ 1933 (22 ἀργοντα πλοία 74.552, τ.) καὶ πρὸς τὸ γ' Σεπτεμβρίου τοῦ 1931 (26 πλοία 75.933 τ. γκρός).

"Ἐκτοτε, μία νέα ἐλλαργὴ παρετηρήθη ἐπὶ περιπέτειας τῆς

ΜΕΤΑΛΛΑ ΛΕΥΚΑ ΚΟΥΖΙΝΕΤΩΝ SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἰναι εἰδικαὶ ως ἀκολούθως:

AMERICAN MARINE Genuīne, διὰ ἀτμομηχανᾶς μεγάλων καὶ ταχέων ἀτμοπλοίων ως καὶ Τουρμπίνας

DIESEL MARINE Genuīne, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφορους πετρελαιομηχανᾶς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

GOVERNMENT Genuīne, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφορους πετρελαιομηχανᾶς ἔηρας, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμό καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιάσῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔχει πημετήσῃ ἀσφαλῶς καὶ ἐπὶ μακρὸν χρόνον Μήχανάς μεγάλας, πολυστρόφορους καὶ μὲ ισχυρούς δονισμούς καὶ πιέσεις ὅσον τὰ ἀνωτέρω — τούτων ὑπολογιζομένων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηνότερα δλῶν.

SYRACUSE SMELTING WORKS, BROOKLYN U.S.A.

KENTRIKON PRAKTOREION
KAI ATPOTHIKΗ ELLADOS

N. Θ. KAMMENOΣ



ΛΕΦΘΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ & ΝΙΚΗΤΑ 21
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-566 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

άργοντης φορτηγού ναυτιλίας μας, ητος σήμερον περιλαμβάνει 20 μόνον πλοία 66.006 τ. γκρός και υποτελεί το κατώτατον σημειωθέν δριον της τελευταίας πλήρους πενταετίας. Παρά την ενίσχυσην ταύτην έμφανται, πικρά απόμενη πάντοτε ή άλλητα, ότι μετά την έποχη σημειώσης των έκτακτων παραγόντων της παροδικής και συμπτωματικής ζωηρότητος, προύνε και πάλι τάς θύρας μας ή έλλειψης έπαρσοντος έργωσας. Την στιγμήν αυτήν όλα σχεδόν αι μεγάλα άγορα διατελούν έναν χαλαρότητα και υφέσει, το Πλέιτ δὲν υπόσχεται άμεσον σοβαρών καλλιτέρουσιν, ή Ιταλία περιφρύσι τάς άναγκας της και προσένει εἰς αντίτοινα διά τάς κυρώσεις, ή "Άπω Ανατολή" έμφαντει νέαν τινά παρακμή και αι γειτονικαί άγοραι τού Λονδίνους και της Ρωσίας θ' απονεφρούσεν, λόγω της περιόδου των πάγων. Είναι φυσικόν θέτειν ν' άναμενομεν μίαν προσεχή ανέξησην της άργοντης ναυτιλίας μας. Η διεθνής άλλως τε κατάστασις, οι συναλλαγματικοί περιορισμοί και ή συνεχίζομενη πολιτική της αυταρκείας δεν δύνανται βεβαίως να δικαιολογήσουν έπεισμαδόξους προβλέψεις διά την άμεσον άναβισμον τού έπεισμαδόξους προβούτου.

Περι τά τέλη Δεκεμβρίου ενίσχυστον παροπλισμένα 20 φορτηγά μας 66.006 τ. γκρός, ήτοι έπι ξλαττον κατά 11 πλοία και 33.076 τ. έν συγκρίσι με πρός τον Δεκέμβριον π. ξ., είς τους άπολούθους δε λιμένας άργας:

Άργοντην τοννάς δ'. τριμήνου 1935

ΛΙΜΕΝ. ΑΡΓΙΑΣ Α) Π. Τ. ΓΚΡ.	ΕΝΑΝΤΙ Δ'. 3ΜΗΝΟΥ 1934
Πειραιεὺς	16 51.123
Σύρος	1 4.352
Χίος	1 1.580
Έσωτεροιόν	18 57.055
Έξωτεροιόν	2 8.951
Σύνολον :	20 66.006
	31 » 99.082

Τά φορτηγά μας ταῦτα, τά παροπλισμένα διακρούντος τού δ'. 3ΜΗΝΟΥ 1935, παρέμενον έν άργια έπι χρονική περίοδον, τήν δοίαν έμφαντει ή άπολούθος πίναξ, έν συγκρίσι με πρός τον 1934:

Ο ΧΡΟΝΟΣ ΤΗΣ ΑΡΓΙΑΣ	Δ' 3ΜΗΝΟΝ 1935	Δ' 3ΜΗΝΟΝ 1934
Α) Π. Τ. ΓΚΡ.	Α) Π. Τ. ΓΚΡ.	Α) Π. Τ. ΓΚΡ.
'Από τῶν άρχοντων Δεκεμβρίου	—	3 5.372
Διαρκούντος τού 'Οκτωβρίου	3 13.610	5 17.004
Διαρκούντος τού Νοεμβρίου	7 20.439	9 26.313
Πρό 3 έως 6 μηνῶν άργοντα	1 4.153	4 12.615
Πρό 6 έως 12 μηνῶν άργοντα	3 7.665	4 14.295
Άργοντα πλέον τού έτους	6 20.139	6 23.478

Σύνολον: 20 66.006 31 99.082
Η ήλικια ήξει άλλου τῶν κατά το αύτο ίπτο άνασκόπησην τριμήνου παροπλισμένων φορτηγών μας, ήξει άναλυτικῶς, ώς κάτωθι, έν συγκρίσι με πρός την ήλικιαν τῆς άργοντης χωρητικότητος κατά το άντιστοιχον τού 1934 τριμήνου:

Δ'. 3ΜΗΝΟΝ 1935	Δ'. 3ΜΗΝΟΝ 1934
Ναυ. 1930-20 ά) π —	έναντι —
» 1919-15 » —	» 3 13.956
» 1914-10 » 16 27.426	» 2 8.513
» 1909-05 » 2 7.723	» 12 40.195
» 1904-00 » 5 17.106	» 7 23.306
Πέραν τού 1899 » 7 13.751	» 7 13.112
Σύνολον : » 20 66.006	» 31 99.082

"Οσον άφορα τάς διακυμάνσεις τῆς άργοντης χωρητικότητος κατά το 1935, δείχνυνται άβτα άπό τὸν καπωτέρω κατά τριμήνην στατιστικῶν πίνακα, έν συγκρίσι με πρός την ήλικιαν τῆς άργοντης άργοντης τού 1934:

1935

A'. 3ΜΗΝΟΝ	B'. 3ΜΗΝΟΝ	G'. 3ΜΗΝΟΝ	D'. 3ΜΗΝΟΝ
Α) Π. Τ. ΓΚΡΟΣ			
74 210.905	46 136.255	21 76.534	20 66.006

1934

45 129.029	64 224.290	28 98.581	31 99.082
1933	238.508	36 125.094	22 74.552

1932

92 292.781	164 562.062	112 376.651	43 164.579
1931	1	1	1

124 379.900 97 300.133 26 75.933 33 101.351

"Αποδεικνύεται έκ τού πίνακος τούτου, ότι ή άργοντα χωρητικότητος τού δ' 3ΜΗΝΟΥ ήτο ή μικρότερα τού έτους και συγχρόνως ή έλαχιστη της πενταετίας 1931-35. Διαφορούνται τού 1935 οι λιμένες άργας τῶν φορτηγών ήσαν οι άπολούθοι, έν άντιπαραβολή και πρός το 1934:

Λιμένες άργιας κατά το 1935

| Α) Π. Τ. Γκρ. |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Α'. 3ΜΗΝΟΝ | Γ'. 3ΜΗΝΟΝ | Β'. 3ΜΗΝΟΝ | Α'. τριμήνον |
| 16 51.123 | 15 49.411 | 32 92.454 | 63 177.454 |
| 1 1.580 | 2 8.285 | 5 12.342 | 5 13.704 |

Σύρος	1 4.352	—	1 3.534	3 10.134
Αλάριφον	—	—	1 1.581	—
Έσωτεροιόν :	18 57.055	17 57.696	39 109.911	71 201.292
Έξωτεροιόν :	2 8.951	4 18.838	7 26.344	3 9.613
Σύνολον :	20 66.006	21 76.534	46 136.255	74 210.905

Συγκεντρωτικῶς ήξει άλλου τὸν φορτηγῶν μας, άτινα παροπλίσθησαν άλληλοδιαδόχως κατά το 1935 εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Εσωτερικοῦ και τοῦ Έξωτερικοῦ έμφαντεται άναλυτικότερον άπό τὸν πατωτέρω πίνακα:

Ηλικία τῶν παροπλισθέντων κατὰ τὸ 1935 φορτηγῶν

Α' 3ΜΗΝΟΝ	Β' 3ΜΗΝΟΝ	Γ' 3ΜΗΝΟΝ	Δ' 3ΜΗΝΟΝ
'Α) π. Τ. Γκρ.			
1930-20	3 10.357	2 9.797	2 8.384
1919-15	8 21.996	5 16.537	3 12.605
1914-10	39.839	6 15.614	5 21.611
1909-05	16 51.918	11 37.214	4 15.081
1904-00	23 60.108	12 38.961	3 11.294
Πέραν 1899	12 26.687	10 18.132	4 7.559

Σύνολον: 74 210.905 46 136.255 21 76.534 20 66.006

Τὰ προκέπτοντα άπό τὸν άνωτέρῳ πίνακα στατιστικά συμπεράσματα θὰ ήσαν άπολύτως εὐχάριστα, έαν παρεμεφεῖτο ο παραγόντας της ποιοτικής καπωτέρητος τῆς φορτηγῶν ναυτιλίας μας. Προσωρινῶς τὰ τετών 25 έτῶν παροπλισμένα σήμερον φορτηγά μας είνε μόνον 6 τ. γκρός 27.426 έναντι 12 τ. γκρός 39.839 τοῦ α' 3ΜΗΝΟΝ, τὰ δὲ άνω τῶν 25 έτῶν είνε μόνον 14 χωρητικότερος άλλης 38.580 τ. γκρός, έναντι 51 πλοίων 138.713 τ. γκρός τοῦ α' 3ΜΗΝΟΝ. Ή τοιαύτη σημαντική διαφορά τῶν 100.000 τ. γκρός, έπι ξλαττον, δὲν οφείλεται άπολυτικών εἰς τὰς διαλύσεις πλατών πλοίων, αἵνεις ηρχισαν με τὴν έξιληχθῆ φαγδαίων κατά τὸ 1935 εἰς 5.010.000 τ. γκρός, χωρίς μόνος και ή άριθμός άπότος ν' άποδιδῃ τὴν πραγματικήτη, διότι αι κάτιον στατιστικά άναφερονται εἰς πλαταιούτερας ήμερομηνίας, ώς δεινύνει ο καπωτέρω πίναξ:

"Η διακύμανσις άφ' έτερον τῆς παροπλισμένης παγκοσμίου χωρητικότητος, ο ὄγκος τῆς όποιας έφθασε τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1932 εἰς τὸ άνωτέραν σημειωθέντα δριον τῶν 15.238.000 τόν. γκρός, ήκοιλούθησεν άπό τοῦ 'Ιανουαρίου τοῦ 1933 σταθερῶς τὴν καπωτόσαν, διὰ νὰ προσάλλῃ άπό τὸν πέμπτον τού 1934 σταθερῶς τὴν καπωτόσαν, διὰ νέων αἰσθητή μείωσις τῆς άργοντης χωρητικότητος έσημειώθη. Λ. χ. ή Ιταλία ήξει σημερον φένειν έν την καπωτή της φορτηγών τῶν 1.651.431 τ. γκρός, άντιπροσωπεύει ποσοστὸν 4 ορού μόλις, ή Βρετανική παροπλισμένη χωρητικότης έμειώθη έτι περατέρω έν πολέμους την πλοίων εἰς άλλοδαπούς, έν της έπανόδου έτερων εἰς τὴν έποισσαν και έκ της προόδου τοῦ σχεδίου «διαλύσεως—ναυτηγήσεων, διὰ δὲ γενικῶς αἱ ναυτιλίας παροπλισμένων σήμερον περιορισμένων τὸν ὄγκον τῆς παροπλισμένης άπότον χωρητικότητος, εἰς τῷ πότον διστάντος ο πότος τὸν 4.000.000 τ. γκρός μόνον, εἰς τὰ όποια συμπεριλαμβάνονται τὰ 2 ½ έτη τοῦ περιόδου τῆς Αμερικανικῆς ναυτιλίας εἰς Κυβερνητικά συνίοις οικάρη, πολὺ δὲν πρόκειται πλέον νά τεθούν έν έπιφερία κατά μέγιστον ποσοστόν.

"Η πορεία τῶν διακυμάνσεων τοῦ παροπλισμένου Παγκοσμίου τοννάς τῆς τελευταίας τετραετίας δείχνεται άναλυτικότερον άπό τὰς καπωτέρω τομητικάς καπαστάσεως τοῦ 'Αγγλικοῦ Λόδδη:

ΤΡΙΜΗΝΑ

1935	1934	1933	1932
Α' 3ΜΗΝΟΝ Τ. γκρ.	6.507.000	10.726.000	14.592.000

Α' 3ΜΗΝΟΝ Τ. γκρ. » 7.283.000 9.549.000 13.366.000 13.301.000

Γ' 3ΜΗΝΟΝ » 6.380.000 8.563.000 12.976.000 13.179.000

Δ' 3ΜΗΝΟΝ » 5.409.000 7.431.000 12.020.000 15.238.000

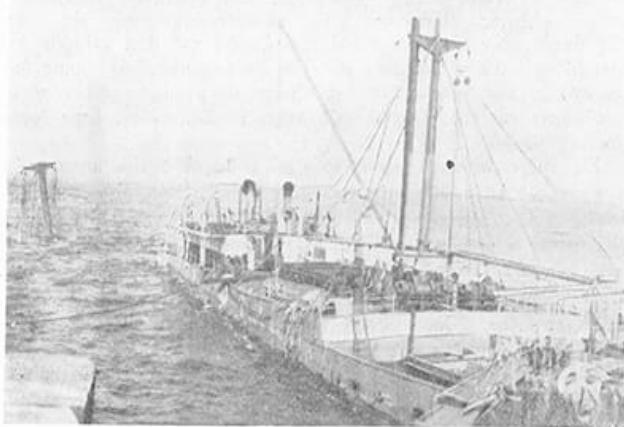
Τὰ δαλάσσια ἀτυχήματα κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος

Μείωσις τοῦ ποσοστοῦ ἀβαριῶν-ἀπώλειῶν

Τὴν στατιστικὴν τῶν ἀπώλειῶν καὶ ἀβαριῶν ἐνεργανίασαν πέρισσα τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῶν νὰ παράσχουν μάλι πληροφορίαν εἰςάντα τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας, ἐξ ὅσων στοιχείων δυνατὸν νὰ κατέχουν, ἐν τῇ ἀνασκοπήσει τῶν περιγραμμένων αὐτῆς. Ἐφέτος, συνεχίζοντα τὴν δημιουργηθεῖσαν στήλην, εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσθῶνται τὰ δημιουργηθεῖσαν μὲ τὸ προηγουμένον ἔτος συγκρίσεις καὶ νὰ διαπιστωσουν τὴν σημειωθεῖσαν ἴγανοντης ἐλάττωσιν, εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς περιπτώσεις, ζημιῶν ἐξ ὀλικῶν ἀπώλειῶν η μερικῶν ἀβαριῶν ἐξ παντούν κινδύνων θαλάσσης παρὰ τὴν ἐπελθόνταν αὔξησην τῆς ζωρητικότητος τῆς ναυτιλίας. Οὕτω ἔναντι 301 ἀβαριῶν τοῦ 1934 είχομεν μόνον 254 κατὰ τὸ 1935 διὰ τὸ μέχρι τῆς 20 Δεκεμβρίου 1935 διάστημα καὶ ἔναντι 9 ὀλικῶν ἀπώλειῶν τοῦ 1934 είχομεν κατὰ τὸ διαρρεῶν ἔτος μόνον 6, ἐξ τῶν δύοις τρεῖς ἀφεώρων ὀψευστόφων φορτηγά, αἱ δὲ ἑπόλοιποι τρεῖς ἀνεφόροντα εἰς Ισαριθμα μηρῷ ἀποτύπωντα φορτηγά. Μειωμέναι ἐπίσης ἐμφανίζονται καὶ αἱ ζημιὲς ἐξ συγκρόσεων, προσαράξεων, πυρκαϊῶν καὶ ἐκρήξεων, ἐκ τριχυμίας κλπ., ὡς δεικνύει ἀναλυτικότερον ὁ ἀπόλονθος συγκριτικὸς πίναξ:

	1935	1934
1) Ζημιαὶ συνεπείᾳ τριχυμίας	18	30
2) Νανάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	6	9
3) Συγκρούσεις καὶ προσκρούσεις	47	59
4) Ζημιαὶ συνεπείᾳ προσαράξεως	66	92
5) Πυρκαϊᾶ καὶ ἐκρήξεις	20	23
6) Βλάβαι μηχανῶν, ἄξονος, πηδαλίου	26	43
7) Ζημιαὶ ἐκ παντοίων ἄλλων αἰτιῶν	71	45

Σύνολον σημειωθεῖσῶν ἀβαριῶν: 254 » 301
Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω 66 περιπτώσεις



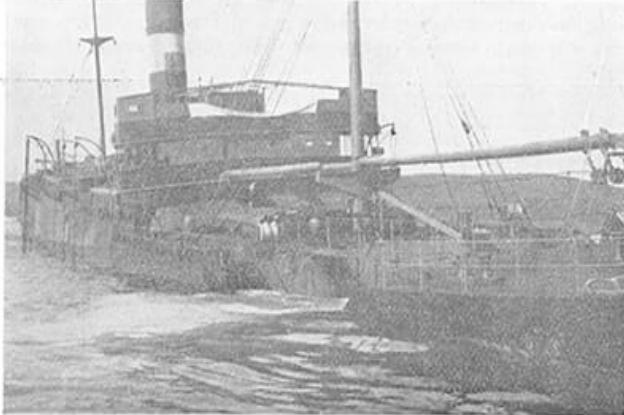
Τὸ ἀπὸ «Μαριόγκα I. Γονιλανδρῆ» ὅταν ἐπόπη ἐις δύο.

προσαράξεων αἱ περισσότεραι ἡσάν ἐλαφρῶς μορφῆς, ἐξ ὧντὸν δὲ 16 ἐσημειώθησαν εἰς τὰ ἀβαθή τοι ποταμοῦ Πλέιτ, καὶ 6 εἰς τὰ Ρωσικὰ παράλια τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Εἰς τὴν "Απὸ Ἀνατολῆν," ὅπου δραστηριώτερον εἰργάσθη κατὰ τὸ 1935 ἡ φορτηγὸς ναυτιλίας μας, καὶ ὅπου αἱ θάλασσαὶ ἡσαν ἐν πολλοῖς ἄγγνοισι εἰς τοὺς ναυτικοὺς μας, ἐξ μόνων περιπτώσεις ζημιῶν συνέβησαν, ἥτοι ἡ προσαράξης τοῦ ἀπὸ «Ἀννα Σταθάτου» παρὰ τὸ Χόργκ Κόργκ, τῆς «Μαρία Σταθάτου» ἐν δρυμῷ, εἰς Μανύλλαν, τῆς «Μίνας» εἰς τὸν πρόσιμαν τῆς Γιοζοζάμας καὶ τοῦ «Γεωργίου Νικολάου» εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ὕδατα. "Απασι ὅμοις αἱ περιπτώσεις αὐτῆς ἡσαν ἐλαφραῖ, μὴ συνεπαγόμεναι οὔτε σοβαράς καθυτερογένεις, οὔτε μαροχρονίους καὶ δαλανηράς ἐπισκενάς. Τὰ δύο ἄλλα ἐπισυμβάντα εἰς τὴν "Απὸ Ἀνατολῆν" ἀτυχήματα, ἡσαν αἱ ἐξ τυφώνος ζημιαὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ἀντ. Σταθάτος» καὶ ἐξ πυρκαϊῶν τοιαῦται τοῦ ἀπὸ «Κένια», χωρὶς δύος εἰς ἀμφότερα νὰ προσύψῃ βλάβη ἡ ἀπόλεια, μέρονται ἔστοι, τοῦ φορτοῦ τῶν.

Ζημιὰ ἐξ πάγων, ἐσημειώθησαν εἰς τέσσαρα φορτηγά μας ἐν τῷ Μαύρῃ Θαλάσσῃ καὶ εἰς δύο εἰς τὸν Δούναβιν. "Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὰ ἐν παντοίαις ἀφομῆς ἀτυχήματα εἰς πλοιά μας (συγκρούσεις, προσαράξεις, πυρκαϊᾶ κλπ.), ἔνθα ἐσημειώθησαν ἡσαν ἡερική, τιμῆματος τοῦ φορτοῦ τῶν, ἀνῆλθον εἰς 31, ἐνῷ αἱ περιπτώσεις, καθ' ἄς, ζάριν τῆς διασφορῶν τοῦ πλοίου, ἐγένετο τηματικὴ ἐπερροτοσις τοῦ φορτοῦ τῶν, ἀνῆλθον εἰς 26.

Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι, περιορισθεῖσαι εἰς ἐξ μόνων, ἀφεώρων τὰ ἀπὸ «Ορος Πάρνητος», «Ἀλέξος» καὶ «Ωνάσιος Μαρίας» καὶ τὰ μικρὰ σκάφη «Λάζης Νομιζός», «Μαρία I. M.» καὶ «Βέλος». Τὸ «Ορος Πάρνητος» κατευθυνόμενον ἐπὶ Τακοράντη εἰς Γάνδην μὲ φορτοῖς μεταλλεύματος, προσήραξεν ἐπὶ βραχώδους ὑφάλου τῆς ἀπτῆς Λοβεΐρα, τῆς Βορείου Ισπανίας, καθ' ὃν χρόνον ἐπλεεν εἰς Κορκούνπιον πρὸς ἀνθράξεων. Εἰς δυνηθεῖαν τοῦ ἐπλευσούς δύο ναυαγοσωστικά, ἄπινα καὶ ἡρικαὶ ἦρισαν ἡερικὸν τὸ διασώσεως. Ἐπενδάτησεν ὅμως κατὰ τὴν δευτέρην ἡμέραν κακοκαίης καὶ τὸ σκάφος κοπέν εἰς δύο ἐδυνθίσθη. Εἰς τὰ παρόλια ἐπίσης τῆς Βορ. Ισπανίας ἐνανάγησε τὸν παρελθόντα Ιούνι-

ον καὶ τὸ φορτηγὸν «Ἀλέξος», ἐνῷ κατηιθύντεο ἐπὶ Κάρδιφ εἰς Μπουένος "Ἄρρες μὲ φορτὸν γωνιθέρακον. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἐξέσκεψε, λόγῳ τῆς θέσης τῆς ναυτιλίας μας, ἐπειδὴ ἡ φορτηγού «Ωνάσιος Μαρίας», ἐπισυμβάσα εἰς τὴν Μεσόγειον. Εἰχεν ἀπόλειτοι τὸ σκάφος τοῦτο ἐπὶ Γένοβας κενὸν διὰ τὸ Πειραιᾶ κατὰ δὲ τὸ παρόπλιον τῆς Κορσικῆς ἔμεινε ἀκενθέρωντο, λόγῳ βλάβης τῶν μηχανῶν τοῦ καὶ ἐξέσκεψεν ἐπὶ βράχον, ἐποτάλα εὐθὺς ἀμέσως πολλαπλὰ φῆγματα εἰς τὰ ἔβαλα καὶ πλίσιν 20 μοιρῶν πρὸς τὴν ἐπέραν αὐτοῦ πλευράν. Ή ἐγκατάλειψις τοῦ εἰς τὰς ἀσφαλείας ἀπέδη



Τὸ ἀπὸ «Ορος Πάρνητος» ἐγκαταλειμμένον καὶ εἰς κατάστασιν βυθίσεως ἀναπλευστος, κατόπιν τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ καὶ ἀπὸ τοὺς ναυαγοσωστας. Λί τοις ἀπώλειαις μικρῶν φορτηγῶν τῆς ὀχτοπλοίας, ἐπισυμβάσα εἰς τὸ «Ελληνικὰ Ίδατα, ὄφειλοντο εἰς τὴν τρικυμίαν. Οὕτω τὸ ἀπὸ «Λάζης Νομιζός», εἰς ἓν ταξίδιον τοῦ ἀπὸ Σπαλάτου εἰς Ρόδον, ἐξέσκεψεν εἰς βραχώδη ἀπό τὴν τῆς νησίδος Δονούσα καὶ συνετείλη βυθισθὲν πρὸν ἡ φούσσου ἐπὶ τόπον τοῦ πατεύσαντος ἐπὶ Πειραιῶς εἰς διοικητή, τὰ δὲ μικρὰ ἀπὸ «Μαρία I. M.» καὶ «Βέλος» (τάγμενος) κατευνοτήσαν παρὰ τὸν Μαλέαν. Τὸ «Μαρία I. M.» ἐπλεεν ἐπὶ Βόλον εἰς Γένοβαν μὲ φορτὸν παλαιοποδήρων, καταληφθὲν δὲ ὑπὸ τρικυμίας καὶ ἐποτάλα, καὶ συνεπέιται ἀκατατοξέων διαφορῆς, τὸ δὲ τάγμενος «Βέλος» κατευθυνόμενον μὲ πετρέλαια καὶ βενζίνας ἐκ Πειραιῶς εἰς Καλλάμα, κατευνοτήσθη καὶ ἀπὸ παρὰ τὸν Μαλέαν, μὲ ἀπώλειαιν τοιῶν ἀνδρῶν ἐπὶ τοῦ πληρώματος τοῦ. Οἱ ἑπόλοιποι διεσώθησαν ἀπὸ τὸ ἐπερροτεύεινον «Βύρων» καὶ εἰς ἀπὸ Γερμανικὸν φορτηγόν. Τὸ ἔτος κλείστη μὲ τὴν ἀπώλειαν τῶν ἐξ αὐτῶν σωαρῶν μας καὶ μὲ θυσίαν εἰς τὸν ἄγδυνα πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχείον τριῶν μόνων ναυτιλίων μας. Ὁ φόρος αὐτῶς τοῦ ἀματος εἰς τὴν πλάγη πρὸς τὸ κύμα ἡτο βαρυτερος διὰ τὴν ιστιοφόρον ναυτιλίαν μας, ή ὁ ποιος εἴχε καὶ ἐν δυστήχημα ἐξ πολεμισῶν κινδύνων: Τὴν ἐκ νάρκης ἀνατίναξιν τοῦ πετρελαιοκυνήτον «Ἀγιος Νικολάος» εἰς τὸν Κόλπον τῆς Ελευσίνος καὶ τὸν τραγικὸν θάνατον τοῦ ἐπι τεσσάρων ἀδελφῶν ἀπαρτιζομένων πληροφόρων τοῦ.

Τὸ ἐναγόνιον S.O.S. ἐξεπέμψθη ἀπὸ ἐννέα πλοία, διαφορούντος τοῦ ἔτους, ἔναντι δέκα περιπτώσεων τοῦ 1934. Εὐτυχώς, τὰ περισσό-



Τὸ καραβητηριοτικὸν φῆγμα ἐκ τῆς συγκρούσεως τοῦ φορτηγοῦ «Ελληνη». Εἰς τὸ καίνον ἀνοιγμα διακρίνονται ὁ πλοίορχος κ. Βεντούρης, ὁ επιθεωρητής τοῦ Λοβῆ καὶ ὁ μηχανιτός κ. Σαββαΐδης, τῆς Μασσαλίας. Τεραὶ ἀπὸ τὰ ἐπερρεψαντα τὴν ἐστάτην ἐπάλησην θοηθείας φορτηγά μας διεσώθησαν, δυνηθέντα νὰ καταπλεύσουν μόνα τον ἡ φυμουλούσιαν εἰς τὸν πλησιεστέρους λιμένας. Αἱ σοβαρώτεραι ἀβαθίαι, μὲ προσαράξεις σκάφης, καὶ ἐπετεμένας ζημιές, ησαν αἱ ἀγώλονθοι ἐπτά: Τὸ φορτηγόν «Μερόπη» κατευθυνόμενον ἐπὶ Μαύρης Θαλάσσης μὲ Ρωσικὸν ἀνθρακίτην εἰς τὴν Βοστώνην, κατελήφθη ἀπὸ διωτάτην τρικυμίαν εἰς τὸν

Βορείου Ατλαντικού και ήνωγκάσθη νά ζητήσῃ άμεσον βοήθειαν, διότι έκπειπτο από τα μανόνεν κύματα και διέτρεχεν άμεσον τὸν σίνδρονον καταποντισμοῦ. Δέκα πλοΐα απήντησαν εἰς τὴν ἐπικλήσιν του και ἔσπεναν νά τὸ βοηθήσουν, μετά τετραμεροῦν δὲ δραματικὴν πάλην, κατόφθισε νά φύλασσῃ εἰς τὴν Βοστόνην, ἔχον ἐξετελένεις ζημίας καταστρόματος, βλάβας εἰς τὸ φόρτον, εἰς τὰς μηχανάς και τὸ πηδάλιον και μὲ ἀπώλειαν μᾶς λέμπον τον. Διὰ τὴν ἐπιστρεψιν του ἐδαπανήθησαν 17.000 δολλάρια. Ἐτέφα ἀγωνιώδης περιπέτεια ἦτο ἡ τοῦ ἀ)π «Εὐτυχία Βεργοτῆρη» εἰς ἓν ταξίδιον τον ἐν Στέτετιν μὲ κώρ διὰ Κονιλιαν. Εἰς τὰ Τσαπανία παρίλια τοῦ Ατλαντικού ἐβλάβη τὸ πηδάλιον του, ἐν ὅφε σφοδρᾶς τρικυμίας, τὸ δ' ἀγνώριζεν πλοῖον διέτρεχεν άμεσον κύνδυνον. Ταντοζόδονος μὲ τὴν παλούσαν εἰς βοήθειαν «Ἐντυχία Βεργοτῆρη» ἴνωθησαν ἀπό πλοῖον θέσιν και αἱ ἐπικλήσεις S.O.S. τοῦ φορτηγοῦ «Δελφοί», κατενθυνομένου ἐξ «Λαμπτεφταμενού τενοῦ εἰς Μπάζιαν



Τὸ ἀ)π «Μαρία Όναστη» ἐπὶ τῶν δράχων τῆς Κορσικῆς. Μπλάγκων και ὑποστάντος βλάβην τῶν μηχανῶν. Περὶ τὰ 15 ξένα οξύρη, μεταξὺ τῶν ὄποιων και τὸ Βρεταννικὸν λάινερ «Strathnaver», ἐπενεσαν εἰς βοήθειαν τὸν δίον φορτηγὸν μας, ἀπίνα τελικῶς ἐρρυμονήσιμησαν ἀμφότεροι εἰς τὸν λιμένα τοῦ Santander ἀπό τὰ ναναγοσθωτικαὶ «Witte Zee» και «Seefalke». Μετὰ τὴν διάσωσιν τῶν δύο τούτων πλοίων μας, ἥρχοις νά καλῇ εἰς βοήθειαν διὰ τοῦ S.O.S. και τὸ ἀ)π «Διάσων», ὅπερ κατηνθυνέτο μὲ γαύλησθας ἐξ Δάντσιγκ εἰς Βενετίαν και είχεν ἵστοση ζημίαν τοῦ πηδαλίου τοῦ ἔγγυς τοῦ Γιβραλτάρο, ὅποιος και ἡδρινήτη νά φάσῃ ἀνεν βοηθείας.

Σημαντική ἦτο και ἡ ἐκ προσαρδέσεως εἰς Κρήτην ἀδαφία τοῦ φορτηγοῦ «Πεισσός», ἐξεπλαγτος και ἀπό τὸ σῆμα κινδύνου, καθὼς και ἡ σφοδρὰ εἰς τὴν Μάγγην σύγχρονος τοῦ φορτηγοῦ «Ρόκος Βεργοτῆρη» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκως μὲ γεννήματα δι'. Αμέροναν μετά τοῦ Ἀγγλικοῦ «Gaitleiness» κατενθυνομένου ἐξ Τάιν μὲ γαύλησθας εἰς Οράν. Η σύγχρονας ὑφελεῖτο εἰς τὴν περιφορισμένην, λόγῳ τῆς πονῆς ὑμέλης, δραπτήτη και ἡτο τόσον σφοδρά, ὥστε μία ἐξ τῶν ἀγνώριων τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀποκοτεῖσα, ἀπέμεινεν ἐπὶ τῆς πρώτας τοῦ «Ελληνικοῦ, μὲ 60 δρυγίας ἀλάσσεως, ήτις ἐσόρθετο εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ

«Ρόκος Βεργοτῆρης», παρὰ τὰς μεγάλας ζημίας του, κατώρθωσε νά φθάσῃ εἰς Ἀμέροναν μόνον τον, συνοδευόμενον, ἀπλῶς, διὰ πάν τὸν ἐνδεχόμενον, ἀπὸ ἓνα ναναγοσθωτικόν. Σφοδροτάτη ἐπίσης ὑπῆρχε και ἡ παρὰ τὰς Πορτογαλικὰ παράλια και ἔγγυς τοῦ ἀκρωτηρίου Ροκα σύγχρονοις τῶν φορτηγῶν μας «Ενθάλια» και «Ἐλληνος». Τὸ πρῶτον κατηνθυνέτο μὲ Ροσσικον οίτον ἐξ Οδησσοῦ εἰς Σάρδινας και τὸ δεύτερον μὲ γαύλησθας ἐξ Γδίνιας εἰς Γένοβαν. Η σύγχρονος των, ἀπόρροια τῆς πυκνῆς ὑμέλης, ἡτο τόσον σφοδρά, ὥστε τὸ πλήρωμα τῆς «Ενθάλιας», ἐπούθεσαν ὅτι τὸ πλοίον βριθῆσται, ἐπήδησεν ἐπὶ τοῦ «Ἐλληνος», πολλοὶ ἄνδρες τοῦ ὄποιον διὰ τὴν ιδίαν αἵτιαν ἐπίδησαν ἐπὶ τῆς «Ενθάλιας». Οταν ἀποτεστάθη ἡ φυγωμαία, ἐγένετο ἀντιληπτόν, ὅτι ἡδύνατο νά σωθοῦν ἀμφότερα τὰ σκάψη, πράγματι δὲ και κατέφυγον εἰς τὴν Λισσαδόνα διὰ προσωρινάς ἐπιστρεψις.

Διό ἄλλα δραματικαὶ περιπτώσεις, ήσαν αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰ φορτηγὰ «Ισμήνη» και «Λέρος» (εχ «Ασπασία Νομούδων»). Τὸ πρῶτον κατενθυνόμενον εἰς Αλεξανδρειαν, κατελήφθη ἐπὸ ἔξιετετος ἐντάσεως τρικυμίας και θυελλώδους ἀνέμου 50 μίλια ἀπὸ τοῦ Αιγαίου πακόν ἀκτῶν, ἐποστάν δὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστροφον και τὰς μηχανάς του και τελοῦν εἰς κατάστασον ἡμινθίσεως, ἀπέστειλε τὸ σῆμα κινδύνου τοῦ Σ.Ο.Σ. Εἰς βοήθειάν του κατηριθνήθη ὀλοταχῶς τὸ Βρεταννικὸν καταδρομικὸν «Νενοναντίνης» και κατόπιν ἀγνοιώδους προσπαθείας τὸ προσέδεσε και τὸ ἐρυμούλκησε μέχρι τοῦ προσλήμενος τῆς Αλεξανδρείας. Η περιπέτεια ἀφ' ἐτέρον τοῦ ἀ)π «Λέρος» εἰς τὴν Μαΐην Θάλασσαν είναι πρόσφατος, μόλις δὲ πρὸ ἡμερῶν τὸ σκάφος τούτο κατέπλευσεν εἰς τὸν Πειραιάν λιμένα μὲ ἐκδηλωτὴ τὴν ιχνη τῆς γενομένης ἐπὶ τοῦ καταστρόματος του καταστροφῆς.

Ἄλλα ἀβαίωια Ελληνικῶν φορτηγῶν, μὴ προσλαβοῦσα τὴν ἔπιταν τῶν προαναφερθειῶν, πάντως σοβαρότερον ἐνέχουσαν χαρακτήρα ἀπὸ τὰς συνήθεις τοιάτιας, ήσαν ἀρκεταί. Μεταξὺ αὐτῶν σημαντικαὶ τὴν προσάραξιν, συνεπείᾳ διαφορῆς, παρὰ τὴν Βρετανην, τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Αγιος Σπυρίδων» φέροντος σημαρά ἐξ Ρουέν διὰ τὴν Νεάπολιν, τὴν προσάραξιν τοῦ ἀ)π «Ζωγραφὶ Νικολάου», ἐμφόρτου, εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Ντερέο, τὰς προσάραξεις τῶν φορτηγῶν «Κάστωρ» και «Αγιος Βλάσιος» (μὲ γαυλαθαροφορτία) εἰς τὰς Λαγκάς ἀκτάς, τὴν σύγχροναν και προσάραξιν τοῦ ἀ)π «Μαρία Λ.» εἰς Σβενιμούντε κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Στέτετιν μὲ γαύλησθας διὰ τὴν Αδριατικήν, τὴν προσάραξιν τῆς «Χίνου» μὲ ἐγχώριον οίτον παρὰ τὴν Σαμοθράκην και τοῦ «Αργολίκον» παρὰ τὸ Χολτενάον, ὅποι ηρρημονήσθη μὲ διαφορήν.

Εἰς ταῦτα δέον νά προστεθοῦν αἱ σοβαραὶ ζημίαι καταστρόματος τοῦ φορτηγοῦ «Διό Φίλοι» ἐξ τρικυμίας εἰς τὴν Βόρ. Θάλασσαν, ἡ προσάραξις και ἀχρήστεσσι τοῦ ἀτμοσινήτου ὑδροφόρου «Κρονέρι» ἡσαφαλισμένου ἀπὸ 2000 λιρῶν και αἱ προσαρδέσεις τῶν μικρῶν ἀ)π «Ζανέττας» εἰς τὸν Πειραιάδον προλιμένα και «Λίβας» εἰς τὴν Παλαιστίνην. Αἱ δύο αὗται προσαρδέσεις δὲν ἀποκλείεται νά μεταβληθοῦν τελικῶς εἰς ὄλικας ἀπολείας. «Οσον ἀφοῦ τέλος τὰς ἀβαίωις εἰς πιρακαῖς, κυριώτερα ἡσαν αἱ τοῦ φορτηγοῦ «Αννα Ν. Γούλανδρη» εἰς τὰ παράλια τῆς Αργεντινῆς, τοῦ ἀ)π «Δελφίν» εἰς τὸν δρόμον τῆς Μερσίνας και τοῦ τανκερ «Κατερίνα» εἰς τὴν Δραπετσώνα. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ὑπῆρχε ἐξεταμένας ζημίας και παραμένει παρισταμένον εἰς Πειραιά.

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ
ΟΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΥ

ΠΙΕΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΞΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

I. D. KORKODEILOS & YOI
ΕΤΑΙΡΙΑ
ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

‘Ο Δούναβις κατά τό 1934

‘Η συμμετοχή τῆς Σημαίας μας

Διὰ νὰ ἀναλύσουμεν καλύτερον τὴν θέσιν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ Δούναβεως παραθέτομεν κατωτέρῳ τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς διὰ τοὺς ἀπόπλους καὶ τὰ ἔξαγοντα φορτία κατὰ τὰ πέντε τελευταῖα ἑτη ἐκ τοῦ στορίου τοῦ Σουλιάνα:

Έτη	Πλοΐα	Τόννοι νέτ	Δημητριακά	Συλλεία βαγ.	Γενικά
1930	845	1.482.411	2.743.171	37.779	42.468
1931	690	1.165.789	2.055.981	32.224	40.159
1932	558	1.001.257	1.656.144	31.224	50.159
1933	551	1.059.125	1.755.146	30.892	67.201
1934	421	748.016	807.888	37.247	77.265

Ο ἀνωτέρω πίναξ καταδεικνύει πόσον ἡ διὰ τοῦ Δούναβεως κινήσις ἀπόπλεσεν, ἀν μὴ ἐξ ὀλοκλήρου, ἀλλ᾽ ἐν μέτρῳ ἀνυποχήτιστῷ, τὴν σημασίαν τῆς διὰ τὸ Παγκόσμιον Ἐπιλόποιον. Ἐξαιρούμενον τοῦ 1933, ἡ πτῶσις εἶναι σταθερὰ ἀπὸ τοῦ 1930. Πράγματα ὁ ἀριθμός τῶν ἀπόπλεοντων σκαφῶν διὰ τοὺς 12 μῆνας τοῦ 1934 καθὼς καὶ ἡ χωρητικότης τῶν κατέπεσαν εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ 1930, αἱ δὲ ἔξαγονα τῶν γεννημάτων ἐμεύθησαν εἰς τὸ τρίτον τοῦ ἀντιτοίχου ἀριθμοῦ τοῦ 1930.

Ἡ κατάστασις διὰ τὸ 1935 ἔτι περισσότερον ἔχει φορτεύειν. Οἱ στατιστικοὶ μας ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ ἐνδεκάμηνον τοῦ ἀπελθόντος ἔτους καὶ μᾶς παρέχουν τὴν ἔξης εἰκόνα, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ ἀντίστοιχον ἐνδεκάμηνον τοῦ 1934:

Έτη	Πλοΐα	Τόννοι νέτ	Δημητριακά	Συλλεία βαγ.	Γενικά
1935	322	512.351	513.678	27.697	51.219
1934	367	655.243	704.321	32.422	66.456
1933	501	965.623	1.631.554	27.422	60.246

Ἐπομένως ἔχουμεν διὰ τὸ 1935 μίαν ἐλάττωσιν κατὰ 45 σκάφη, τόννον νέτ. 142.892 ἢ 22 0/0, εἰς τὰ φορτία τῶν δημητριακῶν 190.643 τόν. ἢ 27 0/0, εἰς τὴν Συλλείαν 4.725 ἢ 15 0/0 καὶ εἰς τὰ γενικά μέιον 15.237 τ. ἢ 23 0/0.

Ἡ τοιαύτη μείωσις τῆς διὰ τοῦ Δούναβεως κινήσεως δὲν ὀφείλεται μόνον εἰς τὰς κακάς ἔσοδείας τῶν Παραδοναβείων χωρῶν καὶ εἰς τοὺς ἐμπορικοὺς καὶ συναλλαγματικοὺς περιορισμούς, ἀλλ᾽ ἀκόμη διὰ τὸ 1935 εἰς τὴν μεταποίησιν τῆς ἔξαγονης κινήσεως τῶν στηρῶν.

Κατὰ τὸν πρώτον δέκα μῆνας τοῦ 1935 ἐσημειώθη μία ἀνόμιαλος ζήτησης δημητριακῶν καὶ κυρίως ἀριθμούσιν ἀπὸ μέρους τῆς Λύστριας καὶ τῆς Οὐγγαρίας καὶ ἔξιγχθσαν, μέσω τοῦ "Αντο Δούναβεως 350.000 τόννοι, οὗτες βεβαίως ἀφρέσθησαν ἀπὸ τὴν μέσην τοῦ Σουλιάνα θάλασσαν κίνησιν. Ἐάν προσθέσωμεν καὶ 350.000 τόννους περίπου ἔχαγθέντας ἐκ Γιουγκοσλαβίας πρὸς τὰς ἀνωτέρω δύο χώρας, καθισταται ἀντιληπτός ὁ βαθὺς ἀντίκτυπος, τὸν ὅποιον είχον οἱ λιμένες τοῦ Κάτω Δούναβεως.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀπὸ τοῦ Ιανουαρίου μέχρι καὶ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1935 ἀπέλευθαν ἐκ τοῦ Σουλιάνα 103 Ἑλληνικά σκάφη τόννον νέτ 126.976, μεταφέροντα 154.943 δημητριακά, 10.654 βαγόνια Συλλείας καὶ 7.420 ἀλλα ἐμπορεύματα. Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία οὕτο ἀντεποούστεο τὰ 25 0/0 τῆς εἰς χωρητικότητα κινήσεως, τὰ 30 0/0 τῶν φορτίων γεννημάτων, τὰ 38 0/0 τῆς Συλλείας καὶ τὰ 14 0/0 τῶν γενικῶν φορτίων. Κατέλαβεν ἐπομένως τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν κίνησην τοῦ Δούναβεως, ἐπανακτήσασα ἀπτήν ἀπὸ τὴν Ἰταλίκην, ἥπις κατέτη τατήν κατὰ τὸ 1934.

Παραβέτομεν κατωτέρῳ τὴν κίνησιν τῶν κυριωτέρων σημαιῶν ὡς καὶ τὸν δύκον τῶν διὰ τὸν εἰς αὐτὰς ἀνηκόντων σκαφῶν μεταφερόντων.

τοὺς φορτίους:

Σημαία	Πλοΐα	Τόννοι νέτ	Δημητριακά	Συλλεία	Γενικά
Ἑλληνική	103	126.976	154.943	10.654	7.420
Ρουμανική	55	121.055	57.036	7.549	11.214
Ιταλική	56	112.951	139.435	—	10.382
Αγγλική	28	53.440	61.767	2.183	8.717
Γερμανική	29	41.632	64.065	1.015	11.327
Δίγλυπτακή	16	25.047	—	4.718	608
		287	481.101	477.246	49.668
8 ἄλλα σημαῖα	35	31.250	36.432	937	1.551
Σύνολον :	322	512.351	513.678	27.697	51.219

Κατὰ τὸν Συνέδεια μῆνας τοῦ 1934 ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἀντεποούστεο ἀπὸ 120 σκάφη 164.441 τ. ν. καὶ μὲ φορτία 223.681 τ. στηρῶν 11.724 βαγόνια Συλλείας καὶ 13.558 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων. Παρὰ τὴν πρώτην θέσιν, ποὺ κατέτηεν ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, ἐσημειώστηκεν μίαν γενικὴν ὑποχρήσην εἰς τὴν κίνησην τοῦ Δούναβεως, ἐνῷ τὸν αὐτὸν πόρον τοῦ 1934, μεταφέρειν μίαν μικρήν αἴσησιν. Ἡ ἐλάττωσις τῆς σημειούσης τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀνέρχεται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1934, εἰς 17 σκάφη 37.465 τ. ν., δύον ἀφορᾶ δὲ τὰ φορτία εἰς 68.738 τ. δημητριακῶν, 1070 βαγόνια Συλλείας καὶ εἰς 6.138 τόννους γενικῶν ἐμπορευμάτων.

Ἡ μείωσις αὕτη εἶναι σχετικῶς ἀνάλογος πρὸς τὴν γενικῶς σημειωθεῖσαν κίνησην τοῦ Δούναβεως μὲ ἐλαχίστας διαφοράς ἐπὶ πλέον, δύον ἀφορᾶ τὰ φορτία.

Τὸ χαρακτηριστικὸν εἶναι, δύον ἀφορᾶ τὸ μέγεθος τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, ποὺ ἀπέλευθαν ἐκ τοῦ Δούναβεως, ὅτι σκάφη χωρητικότητος ἄνω τῶν 3.000 τ. νέτ μόλις 4 ἀπέλευθαν 13.083 τόννους, ἐνῷ τὸν αὐτὸν πόρον τοῦ 1934, μεταφέρειν χωρητικότητες σκαφῶν, ποὺ κυρίως ἀπαρχοῦνται εἰς τὰς μεταφοράς οὐχὶ πέραν τοῦ Γιβραλτάρο, ἀπαρτίζουν τὸν κύριον δύκον τὸν ἐκ τοῦ Δούναβεως ἀπασχολούμενον πλοίων. Οὗτον ἔχουμεν 63 ἑλληνικά σκάφη μέχρι 1000 τ. χωρητικότητος συνολικῆς δὲ τοιαύτης 40.588. Ἀπὸ 1001 ἕως 2.000 τόννους 13 σκάφη 17.803 τόννων καὶ ἀπὸ 2.001 — 3000 τόννους 23 σκάφη 55.502 τόννων.

Πράγματα οἱ στατιστικοὶ ἀφιμοὶ τῆς ἔξαγονης κινήσεως ἀποδεικνύουν, ὅτι αἱ πλέον τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου μεταφορᾶ ὑπέστησαν σημαντικὸν ἐπιτησιον, ἐν συγκρίσει δὲ καὶ πρὸς τὸ 1934 ὡρισμένα τῆς Βορειοπεριοποτικῆς ζώδιον δὲν συνεκέντησαν οὐδὲ τὸ ήμισον τῆς ἄλλοτε ἔξαγονης πρὸς αὐτὰς κινήσεως.

Ἐναὶ ἐπίσης ἀξιοσημειώτον γεγονός ἔχουμεν νὰ παρατηρήσωμεν ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐκ τοῦ Δούναβεως κίνησιν: "Οτι τὰ πλοΐα τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἴδιως τὰ ρωμανικά ἐπέτεον νὰ διασφαλίσουν ὑπὲρ αὐτῶν τὸ μεγαλύτερον ποσοτότον τῆς εἰς Συλλείαν μεταφορᾶς κινήσεως εἰς δάκον τῆς Ἑλληνικῆς περιοχῆς τοῦ Ελλασθμοῦ μερικῶν φορτηγῶν. Ἀποδεικνύεται τοῦτο, ὅτι διὰ ἡδύνατο ἐπαρκῶς νὰ ἐγγασθῇ μία Ἑλληνικὴ τακτικὴ γραμμὴ τοινάδιστον πρὸς τὸν λιμένα τῆς Ἐγγύς Ἀνατολῆς. "Οσον αφορᾶ, τέλος, τὰς διὰ τοῦ Δούναβεως εἰσαγωγὰς ἀνελθούσιες εἰς τὸ 1934, τόννους καὶ συγκειμένας κυρίως ἀπὸ φορτία πλαταισιδήρων, μεταλλιγάτων καὶ γωνιθάρων, ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μετέφερε τὰ 415 τόντων, ἤτοι 106.291 τόννους. Εἰσήχθησαν βεβαίως διὰ τοῦ Δούναβεως καὶ ἄλλα μερίδες φορτίων, ἀλλὰ γενικῶν ἐμπορευμάτων, διὰ τὰς ὅποιας ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ώς μὴ διαθέτουσα πλοΐα γραμμῆς, δὲν ἐνδιαφέρεται.

J. SCHNELL.

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος
δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON καὶ τάναπαλιν
Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορῶσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.
Απευθυντέον: **Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ

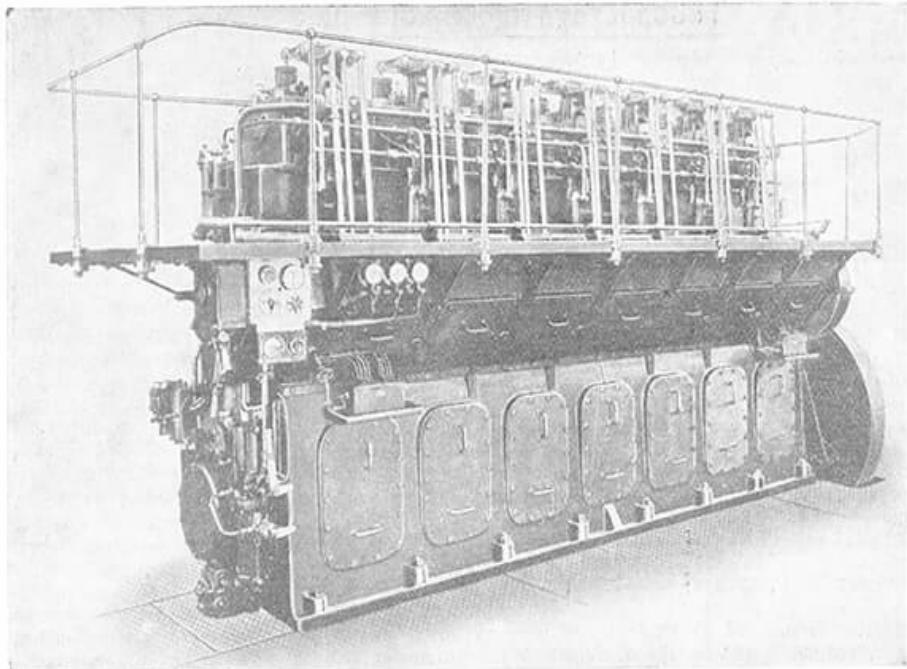
καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας.

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418



ΜΗΧΑΝΑΙ
ΝΤΗΖΕΛ
ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ΜΗΧΑΝΗ ΘΑΛΑΣΣΗΣ DIESEL WERKSPORR - 700 ΙΠΠΩΝ ΜΕ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΑΛΑΣΤΡΟΦΗΝ ΚΙΝΗΣΕΩΣ

WERKSPORR N.V.

AMSTERDAM - (HOLLAND)

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ

ΕΝ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΝΤΗΖΕΛ
ΕΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η πρώτη ΜΗΧΑΝΗ ΝΤΗΖΕΛ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
κατεσκευάσθη ύπό των έργοστασίων WERKSPORR

ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΗΖΕΛ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
τύπου κιβωτεμβόλου (trunkpiston-type) άπλο 300—1000 HP
» ζυγωματικοῦ (cross head —type) » 1000—5000 HP

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΛΛΗΝ. ΗΛΕΚΤΡ. ΣΙΔΗΜΩΝ
ΤΗΛΕΦ. 40384 & 41087

ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Ο ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

¹Ανατρέχοντες είς τά πεπραγμένα τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας κατά τὸ ἀπελθόν ἔτος καὶ ἀμυδρῶς σκιαγραφοῦντες τὰ κατ' ιδίαν μιᾶς ἔκαστης Χώρας ναυτιλιακά γεγονότα, τὸ μόνον σαφὲς συμπέρασμα ποὺ δύναμεθα νὰ συναγάγωμεν εἰνε ὅτι ἡ Ναυτιλία δομέραι ἀποξενοῦται τῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοθυσίας καὶ καθίσταται ὀμεσον τοῦ Κράτους ἔξαρτημα, τοῦ Δημοσίου Θησαυροῦ ἐπαχθές μέλημα. Ἀπὸ τὴν μακρὰν σειρὰν τῶν μεγάλων καὶ μικρῶν Χωρῶν, ποὺ ἄλλαι μὲν είχον ἀκόμη καὶ πρὸ τοῦ πολέμου δημιουργήσει τάξ ναυτιλακάς παραδόσεις, ἄλλαι δέ, ἔνεαν μέχρι πρὸ τίνος πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀκάθεκτοι ἥδη ἐστραφῆσαν πρὸς αὐτήν, τέσσαρες μόνον χώραι, αἱ Σκανδιναϊκαὶ καὶ ἡ Ἑλλάς, ἀπέμειναν ἀκολουθοῦσαι τὴν παλαι- ἀν ἀρχὴν τῆς ἀπὸ πάσῃς κρατικῆς ἐπεμβάσεως ναυτιλιακῆς προόδου.

Η μία μετά την άλλην αἱ θειναὶ ναυτιλίαι ἀπέλπιδες ἐπικαλοῦνται τὴν κρατικὴν ἄρωγήν διὰ νὰ διατηρήσουν τὴν θέσιν των εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον καὶ οἱ κρατικοὶ προϋπολογισμοὶ στενάζουν ύπό τὸ βάρος ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων ἐπιχορηγήσεων. Ὁ φαῦλος κύκλος συνεχίζεται μὲ τὴν διηνεκῆ τῶν κοινδυλίων ἐπαύξησιν, μὲ μίαν μόνην ἀπομένουσαν ἐλπίδα, ὅτι κάποιαν ἡμέραν, ὅταν δυσθαστάκτως ἐπιθεωρυνθοῦν τὰ Θησαυροφυλάκια καὶ ἐπέλθῃ τὸ ἀδιέξοδον, θά ύποχρεωθοῦν ὅλα τὰ Κράτη να ἐπιζητήσουν τὴν ἐν διεθνεῖ συνεργασίᾳ ἀντιμετώπιον τοῦ παγκοσμίου ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

Βαλκανικαί Χώραι

Τὸ ἔγχείρημα τῆς πρὸς τὴν δάλασσαν στροφῆς

Ανασκοποῦντες πέροις τὸ ναυτιλιακὸν 1934, εῖχομεν διαπιστώσει τὴν μεταπολεμικὴν στροφὴν τῶν γεωγραφῶν λαδὸν τῆς Βαλκανικῆς πόδος τὴν θάλασσαν, τὴν προστάθειάν των — ἀρκετὰ ἐπιτυχῆ — πόδος ἀπό την έπαφον τῆς ιδίας ναυτιλίας καὶ τὴν ἐπιθυμίαν των, ὅπως ἔξαστα λίσουν σηματικόν ποσοστὸν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἔξτεραικον τῶν ἐμπορίων εἰς τὰ Ἐθνικά αὐτῶν πλοια. Ἡ ἀπόθεσις τῶν Βαλκανικῶν ναυτιλῶν προήχθη διαρκοῦντος τοῦ 1935, ὅσον οὐδὲν ἡλπίζεν ὀργιζόντως καὶ σήμερον ὅλαις ἀ γειτονιαῖ μαζὶ χῶραν κατέχουν ἐνισχυμένοις ἐπιτομούσιν στόλους καὶ ιδίας τακτικῶν πόδος τὴν Μεσόγειον, τινὲς δὲ ἐξ αὐτῶν καὶ πόδος τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἡπειρωτικὴν Εὐφράτην γραμμάς.

Η ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ, μὲ μίαν μόνον ναυτικήν ἑταφίαν, τὴν ἡμικρατικὴν «Ἐμπορικὴν Βουλγαρικὴν Ἀτμοπλοΐαν» ἀπέτησε, διὰ τῆς ἀγορᾶς δύο φορτηγῶν λάινερς κατὰ τὸ 1934, ιδίαν τακτικὴν ἐπιχείρειαν, συνδέοντας τὴν Βάρον ταῦτα τὸ 1934. Ήγόρων μὲ τὰ σπουδαιότερα λιμενικά κέντρα τῆς Δυτικῆς Μεσογείου, κατώρθωσε δέ, λίγοντος τοῦ 1934, νὲ ἐπεκτείνῃ τὴν γραμμὴν ταύτην καὶ μέχρι τῶν κωνιτάρεφων λιμένων τοῦ Κόντινεντ. Κατὰ τὸ ἀπέλθον ἦτος, ἀπέβη πλέον καροφόρος νὲ βούλγαρικὴ προσπάθεια καὶ προσέλαβε τὴν μορφὴν συστηματικοτέρας ἐνεργειας, τόσον εἰς τὴν πύκνωσιν καὶ προέκτασιν τῶν ὑψηλαμένων διλλγῶν Ἐθνικῶν γραμμῶν διὰ τῆς ἀγορᾶς καὶ νέων πλοίων, δοσον καὶ εἰς τὴν καθηέρωσιν ἀξιολογωτέρας κρατικῆς δὲ ἐπιχορηγήσεων προστασίας τῶν νεοδύρων ὑπερεισῶν. Η συνέργωσις τῆς Σόφιας προϊδὺνει εἰς συμφωνίαν μὲ τὴν ἀνωτέρῳ ἑταφίαν, ἡ δοτία ἐνισχυθεῖσα διὰ πιστώσεως 23 ἔκατ. λέβα, πρὸς πλουτισμὸν τοῦ στόλου της, ἀνέλαβε τὴν ἴντοχρεόσιν νὰ διατηρῇ δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν μεταξὺ τῶν βούλγαρικῶν ἀφ' ἐνὸς λιμένων διὰ ἀπτοπλοϊκῶν σκαφῶν, μεταξὺ Βάροντος—Κονσταντινούπολεως, Βάροντος—Ἀνατ. Μεσογείου καὶ Βάροντος—Δυτικῆς Μεσογείου — Ἀγγίας — Κόντινεντ — Βαλτικῆς ἀφ' ἑτέφου, λαμβάνοντα ἐτήσιαν ἐπιχορηγήσεων, μὲ ποικίλουσαν κλίμακα κατὰ γραμμῆν, ἀνάλογον δὲ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν διατιθεμένων σκαφῶν καὶ τὸν παρ' αὐτῶν διανομένον μιλίον. Η συνεργητικὴ αὕτη ἀριθμὴ συνετέλεσεν, ὥστε ἡ πρὸς τὴν Ἡπειρωτικὴν γραμμὴν νὰ προεκταθῇ καὶ εἰς τὴν Ἀγγία μὲ προσέγγισιν εἰς τὸ Λονδίνον, νὰ πλουτισθῇ δὲ προσφάτως καὶ μὲ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ Γερμανικοῦ λάινος «Eisenach». 4157 τ. γραφός καὶ ναυτηργήσεως 1922, μετονομασθέντος «Rodina». Πλὴν αὐτοῦ, ἡγοράσθη καὶ τὸ μικρὸν Γερμανικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Alexandria» 1576 τ. γραφός (τὸν 1920)¹ χρηματοποιεύμενον ἡδη ἐπόνομα «Serdika» εἰς τὴν τακτικὴν ἑταφίαν της Βάροντος ἐπιχείρεισαν πρὸς τὴν Παλαιστίνην, τὴν Συρίαν καὶ τὴν Αίγυπτον. Η «Βουλγαρικὴ ἀπορροφλοΐα» κατέχουσα ἡδη στόλον ἐγγῆζοντας τὰς 20.000 τ. γραφός, ἀποβλέπει εἰς ἐτήσιαν ἐνδυνάμεων ἀνάπτυξιν τοῦ πλιωτοῦ ὑλικοῦ της ἐντὸς τοῦ 1926 διὰ τῆς ἀγορᾶς τριῶν ἀσόμη πλοίων, ἥτοι δύο 2.500 ἔως 3.000 τ. νέτη μὲ τὴν βελτίωσιν καὶ πύκνωσιν τῶν ὑψηλαμένων γραμμῶν της καὶ ἐνὸς σκάφους 6.000 τόννων νέτ., προσφορισμένων νὰ ἐγκανιάσῃ τακτικὴν διὰ ἐπιβάτας γραμμῆν πρὸς τὴν Μεσογείον. Ἐπλέζεται βασιμως ὑπὸ τῶν Βουλγαρικῶν κύκλων, ὅτι κατόπιν τῶν νέων ἀγορῶν, τὸ ποσοστὸν τυμπετοχῆς τοῦ Ἐθνικοῦ πλοίου εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας, ὅπερ παρέμενεν εἰς τὰ 20 οὐρανού, θέλει αὐξῆσθαι κατὰ πολὺ καὶ ὅτι ταῦτας εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἰδίων τακτικῶν γραμμῶν θέλουν τίχει τοποθετήσεως εἰς τὰς καταναλωτρίας ἀγορᾶς τὰ βουλγαρικὰ προϊόντα.

‘Η ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ· Α ἐκανήθη καὶ κατά τὸ 1935 εἰς τὰς ίδιας γραμμὰς τοῦ βασικοῦ προγράμματος ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας της καὶ τονόσεως τῶν λιμενικῶν τῆς κέντρων ἐπὶ τῆς Δαλματικῆς παραλίας, πρὸς ἔξασφάλισμα μαζί ἀνέτο ἔξιτηρετήσεως τῶν εισαγωγικῶν ἀναγκῶν της καὶ τοῦ ἔξαγοργικοῦ ἐμπορίου αὐτῆς ἀπὸ σκάφη καὶ γραμμαῖς τῆς ἑθνικῆς της σπουδᾶς. ‘Η Γιουγκοσλαβίζη ἀντὴν προστάθεια προσδενσεων ἀρκετὰ κατά τὸ παρελθόν ἔτος, καὶ μολονότι ἡ Ἰταλική ναυτιλία ἔξακολουθεῖ ἀκόμη νὰ κατέχῃ εἰς δύγον τὴν πρώτην θέσιν εἰς τοὺς

Δαλματικούς λιμένας, ἐν τούτοις δημοσίαις μείωσιν ὡς συμμετοχή της εἰς τὸ Γιουγκόσλαβικὸν έξωτερικὸν ἐμπόριον, ἐν συγχρίσει μὲ τὰ προηγούμενα ἔτη. Αἱ Γιουγκόσλαβαι ναυτικαὶ ἑταῖραι, ἐνισχυόμεναι ἐπίκως καὶ ἀπὸ τὴν κιβέργησην τοῦ Βελγικαδίου, κατώρθωσαν νὰ ἴδρουσιν καὶ διατηρήσουν ἀρχετά τῷ Εὐρωπαϊκῷ Τοπικῷ, τῷ Σημίᾳν, Παλαιστίνῃ, Κέφρῳ καὶ Λίγυντον καὶ πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον τακτικὰς γραμμάς, αἵτινες, ἐπὶ ζημιὰ τοῦ Ἰταλικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐκράτησαν δι' ἑαυτῶν ἓνα σοβαρὸν τμῆμα τῶν διὰ θαλάσσης Ἐθνικῶν μεταφορῶν.

Σοβαρὸν διὰ τὰς Ἰταλίκας γραμμάς ὑπῆρχεν πλῆγμα ή καθηέρωσις τῆς ταχείας Γιουγκοσλαβίκης γραμμῆς πρὸς τὴν Ἀγγυπτον, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Τεργέστην καὶ τέραια τὴν Ἀλεξανδρειαν καὶ μὲ διαμέσους προσεγγίσεις τὴν Δαλματίαν, τὸν Πειραιά καὶ τὴν Παλαιστίνην. Ή γραμμή αὕτη, ὁφειλόμενή εἰς τὸ «Γιουγκοσλαβίαν τὸν Λόιδη» καὶ ἔχουσα προτετουμένην ἀπὸ τὸ πρό τινον μόλις μηδῶν νεοαγορασθὲν πολυτελές καὶ συγχρονισμένον θάλαμηγόν «Πριγκήπισσα «Ολγα» (ex «Ebro») 8480 τ. γχρός, ἀπέσπασε σημαντικὴν ἐργασίαν, χώρις εἰς τοὺς εὐθυνοτέρους νάυλους, ἀπὸ τὰ μονοπολιακῶν πρότερον καρδιούμενα τὴν ἀντώνιον συγκονινωνίαν Ἰταλικά σπάζῃ τοῦ «Λόιδη Τριεστίνο».

Χάριν τοῦ γενικοῦ προγράμματος τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας, τῶν λιμένων, τῆς ἀλίειας, τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τοῦ Τουρισμοῦ εἰς τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς, σεβαστὰ διέθεσε κεφάλαια ἡ Κυβερνητικὸς τοῦ Βελιγραδίου. Ἐπέτευχε δὲ πρόγραμμα μέχρι σήμερον ἀξιόλογα ἀποτελέσματα. Οἱ λιμένες ἀπέτικσαν πλέοντας εὐνοίας καὶ τεχνικᾶ μέσα καὶ ἐπικονισθήσαν μὲν δίκτινον θαλασσίον γραμμῶν καὶ μὲ σύμπλεγμα σιδηροδρομίουν καὶ ὄδικον πρὸς τὴν ἐνδόχωραν συγχονωνῶν. Ἡ ἀλιεία ἐτονόθη καὶ πολύτιμον ἀποδίδει εἰσδόμη, τὸ δόπον διὰ τὴν περιόδον 1934 — 35 ἐξημάνθη γύρω τῶν 38 ἑκατ. δημητρίου. Ἡ δὲ ναυπηγικὴ βιομηχανία, χάρις εἰς ἐπιτυχῆ σημειώνιαν μὲ τὰ Ἀγγίλια ναυπηγεῖα «Γιάφω» καὶ τὰ Γαλλικὰ «Λοινάρ», ἀνεκανισθῆ εἰς τοιούτον βαθμὸν, ὅπει νὰ καλέψῃ τὰς ἀνάγκας ἐπισκευῶν τῆς ἀποπλοϊκῆς ναυτιλίας καὶ νὰ εἴνει εἰς θέσην σήμερον ν' ἀναδεζηθῇ τὴν παραγγελίαν ἀντιτοπιλλώντων τίνον, εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ναυτικοῦ προγράμματος τῆς Γιονγκούσλατζῆ κυβερνήσεως.

“Οσον ἀφορᾷ τὴν ὠκεανούσδορν ναυτιλίαν, ἐσημείωσε καὶ αὐτή αἰ-
θητήν κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἀνάπτυξιν. Ἀναδιογανώσασα τὰ οι-
κονομακά της, μετά τὴν μακράν Ηαγκόδων ναυτιλιακὴν ποίησιν, ἐπέ-
τεύχε νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν της, ἥρισε δὲ νὰ προσάνη καὶ εἰς νέας
ἴγορας σκαφάν τοὺς πρόξεπταν τῶν ἐργασιῶν της. Πλὴν τῆς ἀποκτή-
σιος τοῦ ὑπεροχεανίου «Πιριγκήποςα» Ὁλγα καὶ τῆς συντελουμένης
ἐπὸ μηνὸς φιλίης διασκευῆς καὶ βελτιώσεως εἰς τὰ Βρεταννικὰ ναυ-
τιγεία τοῦ ἔτερον λάνερ τοῦ «Ιωνυγκοσλαβίκου Λόνδον», «Βασιλίσσα
Μαρία», ἥγοράσθιον παρ' ἀπό τοῦ, καθὼς καὶ παρ' ἄλλον ναυτικῶν
ταυτιῶν καὶ ἀρκετὰ φορτηγὰ «τρόπαιτε». Μεταξὺ ἀντὸν καταλέγονται
καὶ τὰ ἄλλα τοῦ «Πιριγκήπος Απόλος» 5263 τ. γκρός, «Οράο» 5338 τ., «Λά-
στα» 5119 τ. καὶ «Ολγα Τόπιτς» 4375 τ. γκρός, ἀπαντά δὲ ἡ πλικαῖς 15
τοὺς 20 ἔτῶν.

Αξιολόγος ή πήρεξεν άζωμη ή στροφή της Γιουγκοσλαβίκης ναυτιλίας πρός δύο άλλους, νέους δι' αὐτήν, κλάδους θαλάσσης. Ό εις ἀφορᾷ την ίδρυσιν γραμμῆς μεταφορᾶς νοτῶν διωρῶν καὶ επιπλέον φορτίων μεταξὺ Ισπανίας — Δαλματίας καὶ δὲ έτερος τὴν ἀνάληψην ναυαγοστικῶν ἐγκατασθεῖσαν εἰς τὰς Γιουγκοσλαβίκας ἀκτάς. Πρὸς τοῦτο ηγούμενοι, μεσούντος τοῦ 1935, τὸ πλιόντον φυγεῖσον «Bosiljkas» (πρόσων Σουηδικῶν «Falcos») 3003 τ. γκρός καὶ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους τὰ Αγγλικά ναυαγοστικά «Indus» 206 τ. γκρός (τοῦ 1917) καὶ «Iran» 63 τ. γκρός (τοῦ 1919), τελοῦντα ἡδη ὑπὸ παραλαβήν.

Η έπιτυχης απότητα του Γιονγκοσολανίκου έφερε πλήθη μεταρρυθμίσεων στην Ελλάδα. Το 1935, χαρακτηριστική της θελήσεως πρός δημιουργίαν ναυτιλίας διμερένης έπωφελότερης ήταν η συμβάλλουσα είση την Οικονομίαν τοῦ Τόπου, οπλά άλκων διά τὸ προσεγέρες μέλλον ὑπόσχεται.

Η ΡΟΥΜΑΝΙΚΗ ναυτιλία, αντιτίθεται πρός τὴν Βουλγαρικήν, τὴν Ιουγκοσλαντίνην καὶ τὴν Τουρκικήν, περιορίσθη εἰς τὸν διατηρησιν τῶν λίγων τακτικῶν ἐπιβατηγῶν καὶ μεταφορικῶν γραμμῶν τῆς πρός τὴν Ελλάδα, τὴν Παλαιστίνην καὶ Αίγυπτον καὶ πρός τὴν Αυτοκράτειραν Μεσο-

γειον, χωρίς νά έπιδωξῃ ένίσχυσιν τού στόλου της. Διησφάλισεν όμως την ιανοποιητικήν κίνησην τού σκαφών της διά καταλλήλων συμφωνιών, άναφερομένων εἰς τήν μέση Ρουμανίας στροφήν τῶν ἔξαγωγῶν τῶν παραδοναδίων χωρῶν, τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Πολωνίας. Παρεσχέθησαν εἰς αὐτάς σημαντικά εἰσοδίατα εἰς τὰς φροτώσεις διά τοῦ συγχρονισμού καὶ τῆς διαιριθμίσεως τῶν πρόστιμων Μεσόγειου Ρουμανικῶν διορισμῶν, τῆς ἀπλούστεροτέρως τῶν τελονειακῶν διατυπώσεων καὶ τῆς μειώσεως τοῦ ναυπλογίου τῆς Κρατικῆς Ρουμανικῆς Ἀτμολογίας, τῆς ἀναβεβούσεως τῶν τελῶν τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς λαραχορήσεως ἐλεινόθερων ζωνῶν εἰς τὰς παραποταμίους λιμένας. Η συνεργασία ποταμοπλοίας καὶ ναυτιλίας ἀπέβη στενοτέρα, η δὲ Ρουμανικὴ κυβερνητικής ἐπί τῇ προόψει μελλοντικῆς ἀναπτύξεως τῶν θαλασσών τῆς χώρας γραμμών, φάνεται διατεθειμένη νά προσθῇ εἰς νέας ναυπηγήσεις τοῦ ή ίσως καὶ περισσότερων ἐπιβατηγών σκαφῶν μεγάλης χωρητικότητος καὶ ταχύτητος. Η ἀποκειμένη ἄλλως τε κατασκευή τῆς μεγάλης γεφύρας ἐπί τοῦ Δουνάβεως, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τήν Γιουγκούσλανταν, προβλέπεται νά τονόση θετικότερον τήν πρόστιμο τὸ Δέλτα τοῦ Δουνάβεως καὶ τήν Κονσταντζάνα διαμετακομιστικήν κίνησιν.

Η ΤΟΥΡΚΙΑ τέλος, η δούτια ἀπό τοῦ 1933 ἀκόμη ἀπτοσχόλημη θετικότερον μὲ τήν ἀπόκτησην ναυτιλίας καὶ ἐφίδησης κατέ τὸ 1934 τὸ γνωστὸν αὐτῆς πρόγραμμα ἀνανυγκοτήσεως τοῦ ἀποδικοῦ τῆς στόλου, διά τῆς Κρατικῆς παρεμβάσεως, καὶ τῆς δημιουργίας τακτικῶν γραμμῶν, κατά τὸ δυνατὸν συγχρονισμένων, ἔχωφτος τὸ παρελθόν ἔτος μὲ περισσότερον ζητῶν εἰς τήν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν καὶ προήγαγεν ἀξιολόγως τήν ναυτιλιακήν τῆς ὑπόθεσιν. Ο Τούρκος προϋπονογής κ. Ισμέτ Ίννονδ ἀνέπτυξεν ἀντοποσθόπως ἐνόπιον τοῦ συνεδρίου τοῦ Λαϊκοῦ κόμιστας, ἐν Ἀγκύρᾳ, τὸν καταρτισμὸν πενταετοῦς προγράμματος ναυτιλιακῆς ἀνορθόσεως καὶ τήν τημπατικὴν διάθεσιν τῶν ἀπαιτούμενων πιστώσεων διά τήν ἐπαύξησιν τῆς Τουρκικῆς χωρητικότητος, τήν ποιοτικὴν αὐτῆς βελτίωσιν καὶ τήν ἔγχαιραν δικτύου τακτικῶν γραμμῶν πρός τὰ Μεσογειακά κέντρα, χώριν καὶ τῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος τῆς Τουρκίας καὶ τῆς τονόσης τῆς Οικονομίας της. Υπεσχέθη ἀκόμη ὁ Τούρκος ποιωμένογός μίαν στοργικὴν κυβερνητικὴν μέριμναν ὑπέρ τῶν λιμένων καὶ τήν λῆγην σειρᾶς ὅλης μέτρων, ὡς λ. χ. μείωσιν λιμενικῶν τελῶν, κατάργησιν διατάξεων κλπ., πρός διευκόλυνσιν τῆς κίνησεως καὶ τῶν ζένων πλοίων ἐν Τουρκίᾳ. Απαρχή τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἔξαγγελθεῖσης λιμενικῆς πολιτικῆς ἀπετέλεσεν ἡ κρατικοποίηση τῆς ἑταίριας τῶν προκηπιακῶν τῆς Κιονοτανικού πλοέων καὶ ἡ συμφωνία μὲ τὸν Ἀγγλικὸν Oίζον «Vickers» διά τήν κατασκευὴν νέου λιμένος εἰς τήν Ποντοφράκλειαν καὶ βελτίωσιν τῶν ναυτιλιών ἐγκαταστάσεων τοῦ Τουρκικοῦ Ναυτάρχου, διότε νά καθίσταται ἐφικτή ἡ κατασκευὴ μιχρῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Διά τὰς λιμενικάς βελτίωσις τῆς Κιονοτανικού πλοέων πρόσκεπται νά παρασχεθῆ δάνειον 15 ἑκατομμυρίων Τουρκικῶν λιρῶν, διά δὲ τήν διαιριθμούς καὶ συμπλήρωσιν τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Κερατίου πλοτοστού 1.000.000 λιρῶν.

Τὸ διά τήν προαγωγήν τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας σχέδιον, διειλόμενον εἰς τὸν διευθυντήν τῆς Κρατικῆς Ἀτμολογίας Σαντεντίν, πρόβλεπε τήν ἐντὸς μᾶς πενταετίας διάθεσιν κεφαλαίων 10 ἑκατ. τουρκικῶν λιρῶν πρός ἀπόκτησην καινοτομῶν πλοίων. Η πρώτη ἐκ 2 ἔκατ. λιρῶν πλοτοστού, ἀνέγραψε ηδη εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῆς χρήσεως

1935—36. Προβλέπεται ἐν ὅλῳ ἡ κατασκευὴ δέκα ἐπιβατηγῶν σκαφῶν 1000 ἵπις 4500 τ. ἔκαστον καὶ ταχύτητος οὐχὶ μικροτέρου τῶν 14 μιλῶν καὶ ἡ ἀγορὰ δύο νεοτέρων σκαφῶν ἡλικίας καὶ τῆς αὐτῆς, ὡς ἄνω, ταχύτητος, μικτῶν σκαφῶν διά τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν πρός τὸ ἔξωτερον Τουρκικῶν γραμμῶν. Διό τήν ἀποφυγὴν τῆς εἰσαγωγῆς πλατών πλοίων ἵπο τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν προάσπισιν τοῦ προγράμματος ποιοτικῆς ἔξυπνησεως τῆς Τουρκικῆς χωρητικότητος, ἀπηγορεύθη διά Νόμου η νηολόγησης σκαφῶν ἡλικίας μείζονας τῶν 15 ἵπις 20 ἓπιν — ἀνάλογης τῆς κατηγορίας καὶ τοῦ εἰδικοῦ προσφιλοῦ τῶν ὡραζουμένων ἐκ τῆς ἀλλοδαπής πλοΐου, — ἐπετράπη δὲ ἡ ἀτελῆς εἰσαγωγῆ τῶν νεοτέρων μονάδων, απίνεις πληρούν τὰς οητάς προϋποθέσεις τοῦ Νομοθετήματος.

Περὶ τά τέλη τοῦ 1935 κατεβάλλετο, ἵπο τήν αίγιδα τοῦ Κράτους, μία σημαντικὴ προσπάθεια διά τὴν ίδρυσιν «Τουρκικοῦ ὄργανουσιου ἔξτρεμον γραμμῶν», πρός τὸν Εὖξεινον καὶ τὰ λιμενικά κέντρα τῆς Εδεύοτης, χάριν τῆς δι' Ἐθνικῶν πλοίων εὐνοεσθέας μεταφορᾶς τῶν τοφωκῶν προϊόντων, ἥτις καὶ ἀναμένεται νά τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ κατὰ τὸ ἀρξάμενον ἔτος. Εἰς ταῦτα δέον νά προστεθῇ, διά τοῦ 1935, οὐδὲλλος ἡμέριον οἱ Τουρκοί ἐφοπλιστῶν τῆς χωρητικότητος τοῦ προέβησαν δὲ εἰς τὴν ἀγοράν τῶν Ἰταλικῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν «Βιλγαρία» καὶ «Campidoglio» (ηδη «Gümüşay» καὶ «Alki»), καθὼς καὶ τινῶν φαρτηρῶν, μεταξὺ τῶν ὅπων καταλέγονταν καὶ τὰ ἀπὸ «Δύλας, Εὔροι» καὶ «Ταν», χωρητικότητος 4000 ἵπις 4600 τ. ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἵπις 1921. Επίσης η Τουρκικὴ κυβερνητικής ηγόρασε διά τὰς ἀνάγκας τοῦ στόλου τῆς τοῦ Ιταλικὸν δεξιώμενόλιον «Socony». Τοιαῦτη ἐν ἀμυδρῷ σκαριαγαφίᾳ ὑπότεξεν η Τουρκικὴ προσπάθεια ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας της, ἀπὸ δὲ τήν ἐπιδεικνυμένην συντηματικήν ἐνεργητικότητα καὶ τήν βάσει σαφῶν προγράμματος πορείαν, πολὺ περισσότερα δέον νά ἀναμένονται κατὰ τὰ ἐπεργάμενα ἔτη.

Bélgio

Ἐπαύξησις τῆς πρὸς τήν Ναυτιλίαν ἀρωγῆς

Κράτος μικρὸν τὸ Βέλγιον, ἀλλὰ μὲ ὑποδειγματικὴν τήν διοικητικὴν τοῦ ἀνάπτυξιν, μὲ τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης ἀποτελοῦντα ἔνα ἐξ τῶν τριῶν μεγάλων λιμενικῶν συγχροτημάτων τῆς Βαρεσιοπειρωτικῆς Εὐρώπης, διὰ ἵπο φυσικῶν γαντέζων καὶ μίαν Ναυτιλίαν εὐημεροῦσαν, συμμετέχουσαν εἰς τήν τόσην μεταφορικὴν σίνησιν τῶν ἔθνων λιμένων. Τὸ ἀντίθετον ὅμως ἀκριβῶς συμβαίνει. Η μικρὰ Βελγικὴ ναυτιλία ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ ἐντέθενταν βαρόντατα τὸν ἡσθάνθη τὸν ἐκ τῆς κοίτεως ἀντίτετον. Η χωρητικότητας ἀπῆς ἐμειώθη ἐπασθητός καὶ τὰ σκάφη τῆς δὲν ἀνενέῳδησαν. Σεβαστὸν ποσοτύτων παρέμενεν ἀργόν, πλέονταν δὲ τακτικῶν γραμμῶν η ἐξτέλεσης ἀνεστάλη. Η Κυβερνητικής πρόστιμος διά τῶν διαμιστηριῶν καὶ τῶν πίεσεων τῶν ἐνδιαφερομένων κίνησιν καὶ τῆς σοβαρῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας ἀπερχεώθη νά παράσῃ διά τὴν οἰκονομικὴν χρῆσιν 1934/35 μίαν ἐπιχορηγήσειν 50 ἔκαστοτῶν τοῦ φράγκου καὶ τῶν ιμέρων τῶν ἐνεργειῶν πλοίων. Η τοιαῦτη κρατικὴ ἀφορία ἐπέτρεψε τήν διατήρησην ἐν κινήσει τοῦ πλείστου τῶν Βελγικῶν σκαφῶν, ἀνέστειλε τὰς περιπτώσεις τῶν ἀθρόως ἐπιπολαρίσεις, χωρὶς διοικούσαντες εἰς νέας ναυπηγήσεις νά προσθοῦν οἱ Βέλγοι ἐφοπλισταί, οὐτε

TELEGRAMS: "NOWN, HULL"

TELEPHONES: CENTRAL 35809, 31833 (2 LINES)

NEILL & BROWN

Cargo Superintendents,

Also at GRIMSBY
and IMMINGHAM

= FORWARDING AGENTS =

— Represented at all —

UNITED KINGDOM and
CONTINENTAL PORTS.

AZOV BUILDINGS, 5 HIGH STREET, HULL

και ἐπανάληψην ὅλων τῶν ἄλλοτε ἔκτελονταινένον τακτικῶν γραμμῶν γ' ἀποτελασθὲν. "Ηδη διὰ τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ 1935) 36 ἡ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορήγησις αὐξάνεται εἰς 110 ἑκατομμύρια φράγκων. Ἐξ τούτων 25 ἔχει, φράγκουν ὃλη χρηματόνον διὰ τὴν παροχὴν τῆς αὐτῆς ἀμοιβῆς τοῦ ἴματος φράγκουν εἰς τοὺς ἑφοπλιστάς διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων των. Πεντήκοντα ἑκατομμύρια διατίθενται διὰ τὴν ναυτικήσιν νέον σταθμόν, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν καὶ ἀσυγχρονίστων τοιούτων. Τριάκοντα ὅστε ἑκατομμύρια διὰ τὴν ναυτικήσιν ἐνὸς ἀδελφοῦ τοῦ κατὰ τὸ 1934 κατασκευασθέντος ταχυδρομικοῦ σκάφους «Prince Baudouin» καὶ ὅστε ἑκατομμύρια διὰ τὴν ναυτικήσιν ἐνὸς εἰδικοῦ πλοίου διὰ τὴν μεταφοράν αὐτοκινήτων μεταξὺ Ὀστανδρίου καὶ Ντόβερο. Τὸ σοβαρότερον ποσὸν τῶν ἀνωτέρων ἐπιχορηγήσεων ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ναυτικείων, ἐφ' ὃσον καὶ τὰ πρὸς τοὺς ἑφοπλιστάς πλασασθησόμενα μακροπρόθεσμα δάνεια πρόσεται νὰ χρηματοποιηθῶν διὰ παραγγελίας εἰς τὴν ἐγγύων των ναυτικησίων βιομηχανίαν καὶ τὰ ἐπόπειρα τῆς Διευθύνσεως τῶν Ταχυδρομείων ναυτικήσιμον εἰδικὰ σκάφον ἀριθμὸν ἀνέργων πρόσεται ν' ἀπασχολήσουν. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος ἐπολογίζεται εἰς 10 καὶ πλέον χιλιάδας. Δέον ἀρόμη νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ ἀπομάχωνται ἐπ τῆς χονσῆς βάσεως τοῦ Βελγικοῦ φράγκουν δημιύλωνται αἰσθητῶς τοὺς Βελγίους ἑφοπλιστὰς εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἐφόσον τὸ πλείστον τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων των καταβάλλεται ἥδη εἰς νόμισμα μὴ ἀπέχον εἰς ἴσοτιμίαν τῆς Ἀγγλικῆς λίρας.

"Ἄλλη" ἡ ἔκπτωσις αὕτη τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος κατὰ πολὺ ὀψὲ ληστεῖ τὴν ἐμπορίαν κίνησίν τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης, δότις ἐπέτοιχεν ἀποτελεσματικὴν ναυαγωνιστικὴν τὸ πλησιόνων Ρόττερνταμ καὶ νὰ ἀποστάσῃ ἀπὸ τὸν Ὀλλανδικὸν τούτον λιμένα σοβαρὸν ποσοστὸν ἕργασίας τῶν εἰς χῆμα κυρίων φροτίων, ἀπέναντι τῷ γνωστὸν ἀνέζαυθεν ἀπετέλεσαν τὴν κυρίαν βάσιν τῆς κινήσεως του.

Γαλλία

Ο Κρατικὸς ἑφοπλισμὸς

"Ἡ πλέον χαρακτηριστικὴ μορφὴ τοῦ Κρατικοῦ ἑφοπλισμοῦ ἐκδηλώνεται ἀναμφισθῆτης εἰς τὴν Γαλλίαν, ἡ ναυτιλία τῆς ὁποίας κατὰ τὸ μέγιστον τμῆμα αὐτῆς τελεῖ σχέδον ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητη τῆς κυβερνητικῆς μερίμνης. "Ολαὶ αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ ἑταφοί τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἔλεγχονται ὑπὸ τοῦ Κράτους, αἱ κατευθυντήριοι γραμμαὶ τῶν, αἱ ναυτικήσις τῶν καὶ τὰ δρομολόγια ἀπό τῶν σκαφῶν τοῦ ἑφοπλιστήνταντος ἀπὸ τὸν Κρατικὸν ἔγκοισιν, αὐτὰὶ δὲ ταῦτα τὰ διοικητὰ τῶν συμβούλων καταφίζονται μὲ σημειοτὴν προτίχην προτίχην ἐκπροσώπων. "Ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ἔχει ἀπονήσει, εἰς τρόπον ὥστε ἡ Γαλλία, κατέχοντα ἀναπτεπλεύσαντα παράλια ἐπὶ μῆρους 2000 καὶ πλέον χιλιομέτρων, μὲ ἐπίκαιρων γεωγραφικὴν θέσιν, μὲ λιμενικὰ συγχροτήματα συγκεντόντων διεισθνήσεων καὶ μὲ πλούσιας εἰς παραγωγὴν καὶ πρώτας ἥλις Κτήσεις, νὰ μὴ δόνταν ἀχμαίαν ν' ἀποτίσῃ ναυτιλίαν καὶ εργωτον νὰ ἐπιδείξῃ ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Αἱ ἀνεξάντλητοι πρατικαὶ δαπάναι εἰς ἐπιχορηγήσεις καὶ ἀμοιβάς, εἰς ναυτικὴν δάνεια, ἡ ἀμετός ἀσχησης τῆς κοινωνίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ προνοίας, ὁμοὶ μὲ ποικίλα δεσμευτικὰ καὶ μειοτικὰ τῆς ἐπινέφελης συνήσεως καὶ ἔργασίας τοῦ πλοίου μέτρων, λόγῳ τῶν προστεπτευόντων διαπολογίων ἐπέρι τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς, δὲν κατόρθωσαν τίποτε ἄλλο νὰ ἐπιτύχουν πέρα τῆς δημιουργίας μᾶς ναυτιλίας συντηρουμένης ἀπὸ τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμὸν, ἀποκοπούσης μόνον εἰς τὸν διατήρησην τῶν τόσων διὰ τὴν χρώματαν ἀναγνωστῶν, ἀλλὰ καὶ λίαν δαπανηρῶν τακτικῶν ἐπιρρεσῶν. Τὸ διάταξις ἐπὶ τῶν πλοίων, τὸ ὑψηλὸν μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων, τὸ πολυτέλες τῆς τροφοδοσίας των, ἡ ἔδρομαδιαία ἀγορία καὶ αἱ ὑπεροδιαία ἐπεβάσιμων δισβαστάτωτος τοῦ Γαλλικὸν πλοίου. Κάθε Γάλλος ἀπλοὺς ναυτεργάτης στοιχίζει, καὶ ὑπελογισμῶν τῶν ἑφοπλιστῶν, 1200 ἵνως 1300 φρ. μηνιαίως μετά τῆς τροφοδοσίας του. Ἐκεὶ ὅπου ἔνα Γαλλικὸν πλοίον ἐπιβαφνέται μὲ 78.000 φρ. μηνιαίως, διὰ μισθοφοροδοσίαν, ἔνα ἀγγλικὸν ἰδίον μεγέθους ἐπιβαφνέται μὲ 40.000 φρ., ἔνα Ιταλικὸν μὲ 35.000 καὶ ἔνα Σκανδιναϊκὸν μὲ 33.000 φρ. μόνον. Κατὰ τὴν γνόμων ἔξεχοντος Γάλλου ἑφοπλιστοῦ, τοῦ κ. Φιλιππάρ, καθίσταται

πλέον ἀδύνατος ἡ παρὰ τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου ἀντιμετώπωσις τῶν ξένων ναυτιλιῶν εἰς τὸν στίβον τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς. Εἰς τὸν ἀργοὺς ἀντοῖς ἀπριθῶς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν ἑπεζήμιον ἀντίτιτον, ποὺ ἐστι μειονιδή εἰς τὴν Γαλλικήν ναυτιλίαν ἀπὸ τὸν διατήρησην τοῦ φράγκουν εἰς τὴν χρηματήν ἴσοτιμίαν μετά τὴν ἐξπτωσιν τῆς στερλίνας καὶ τὸν Σκανδιναϊκὸν νομίσματον, δέον ν' ἀποδοθοῦν οἱ βασιστώτεροι παράγοντες τῆς σημειουμένης Γαλλικῆς ναυτιλίας ἐκπτώσεως καὶ τῆς πλήρους σχεδὸν ἀδρανείας, τῆς τόσον ἄλλως τε περιωρισμένης κυριοτήτης τῶν Γαλλικῶν «τρόπωτες».

"Υπὸ τὴν γενικὴν αὕτην εἰσόντα τελοῦσα ἡ Γαλλικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, μὲ ἀπεριάν ταῦτα σχεδὸν ἀπόλυτων τὴν ἐξάρτησιν τῆς ἀπὸ τὴν κυβερνητικήν, εἶναι εὐόδωτον, ὅτι οὐδένα κατὰ τὸ 1935 γενικώτερον ἐνδιαφέρον συνεκέντωσεν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἴδιωτικῆς ἐνεργητικότητος καὶ πρωτοβουλίας. "Η κυβερνητικὴ ἐξ ἄλλου πρόνοια, ἐάν ἔξαρση στὴν πολιτική τῆς Γαλλικῆς γραμμῆς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ διὰ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ἐπηρεσίαν τοῦ πολεοδοτητοῦ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν συγχρονισμῶν διὰ πλοτερεύοντα πονάδων τῶν γραμμῶν Μασσαλίας—Βορ. Ἀφριζῆς καὶ τὴν φυσικὴν ἀναπτύξιν ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τῶν «Μεσοασεροῦ Μαριτίμου διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἀπο. Ἀνατολήν της Γαλλικῆς γραμμᾶς, δὲν ἔχει τίποτε ἄλλο νὰ ἐπιδείξῃ εἰς τὸ ἐνεργητικόν της. Ἀντίθετα μάλιστα, ἀντὶ μᾶς διευρύνσιος τῆς ναυτιλίας διάσπορως, μόνον ἡ προσπάθεια κατεβαθμήσεως διαπροσώπου τῶν ἐνισταμένων γραμμῶν καὶ ἐξ αὐτῶν, κυρίως, ἔξεινον, αἴτιον συνδέοντος τοὺς μητροπολιτικοὺς λιμένας μὲ τὰς Κτήσεις. "Η σημαντικότερα στροφὴ καὶ μέριμνα τοῦ Γαλλικοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος κατὰ τὸ 1935, ὀφειλομένη ἴσως εἰς τὰ πορίσματα τῆς συνελθούσης ἀποικιακῆς διασκέψεως, τῆς προσφυνός ἀποκληθείσης τοῦ Γαλλικῆς Οττιάβαρζ, ὑπῆρχεν ἡ τάσις πρὸς διαμελάζειν τῶν αποικιακῶν πεταφόρων ἐπέρι τῶν Ἐθνικῶν πλοίων καὶ ἡ ἀπότητης ἐνὸς καταλλήλου καὶ ἐπαρφοῦς στόλου φυγείων διὰ τὰς —ἐκ τῶν Αποικῶν καὶ πάλιν — μεταφορᾶς τοῦ τόσου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀναπτύχθεντος ἐμπορίου τῶν ὄπωρων. Πρὸς τὸν σκοπὸν δ' αὐτὸν ἐδόθησαν ἀρχεταὶ καὶ κατὰ τὸ 1935 παραγγελία πλωτῶν εἰδίσων φυγείων εἰς τὰ Δανικὰ ναυτικεία, λόγῳ τῆς εἰδικότητος των, προοφεύομένων διὰ τὰς τακτικὰς πρὸς τὴν Δυτ. καὶ τὴν Ανατ. Ἀφριζῶν ἑπτερείας.

"Οοοο ἀφορᾷ τὰς μεγάλας Γαλλικὰς γραμμάς, τὸ διεθνὲς ἐνδιαφέρον συνεκέντωμό εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν διὰ τῆς ἐμφανίσεως τῆς «Νορμανδίας». Τὸ γιγαντιαῖον τοῦτο καὶ ἐπιλεκτὸν προϊόν τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας βιομηχανίας ἐξότισε περὶ τὰ 820 ἑκατομμύρια φράγκων, ὃ δὲ κατασκευὴν τοῦ διέφευτην ἀπολειποτικῶς εἰς τὴν Κρατικὴν ἐνίσχυσιν, συνεχισθεῖσαν καὶ μετὰ τὴν ἀποεργάσιον του, διὰ τε τὴν κάλυψιν τῆς ἀσφαλίσεώς του, δόσον καὶ διὰ τὰς δαπάνας τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ. Πόση ἐν προσεγκένῳ ὑπῆρχεν ἡ κυβερνητικὴ ἀριθμὴ ἀπλῶς, ὅτι ἡ κατεύθυνσις ἐπέρι τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἀξία τοῦ «Νορμανδίας», μόλις ἥγιστε τὰ 150 ἵξεν, φράγκων, καταύποντα σὲν ὅγκοδες ὑπόλοιπον πρὸς καλύψιν ἀπὸ τὸ Γαλλικὸν Θησαυροφυλάκιον. "Η «Νορμανδία», φέρουσα ἔνα ἔξεργοντα ταξίδιον τῆς διεθνοῦς κοινωνίας, ἔξεπλευσε τὴν δημοφύλακα τῆς Εθνικοῦ Έπιστείοντος. Χάριν τῆς ιστορίας σημειούμενη, ὅτι τὸ πλήρες παθενικὸν ταξίδιον τοῦ σκάφους ἀπέδωκε καθαρὸν κέρδος εἰς τὴν πλοιοφορίαν ἐταύχει 1.000.000 φράγκων. Παρετηρήθη ἐνοχλητικός τις διὰ τὸν πόρον της προσφοράς τοῦ πολεοδοτητοῦ, τοῦ δὲ τὸν ἐπέβατος κραδασμοὺς τὸν προμαίον τοῦ γιγαντιαίου λάινερ διαιρεμάτων, τοῦτο δὲ καὶ ἡγάγκασε τὴν C. G. T. νὰ παραπλεῖ ἀπὸ τὸν Νομβρίου τὸν «Νορμανδίαν» καὶ νὰ ποδῇ εἰς τὴν ἀλλαγὴν τοῦ τόπου τῶν ἔλλισιν τῆς καὶ εἰς διαφόρους ἄλλας, κατεύθυνσις ὡς ἀπαρατήτους, ἐστρεμμές διασκενάς. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν μεταφορῶν αὐτῶν καὶ τὴν ἐπελέσειν τῶν γενικῶν τοῦ πλοίου δοκιμῶν ἀνέγνωσθη ἡ πατὴν ικανοποιητικὸν ποσοστὸν μείοντας τοῦ σκάφους τοῦ πολεοδοτητοῦ.

Γερμανία

Η συστηματικὴ ναυτιλιακὴ προσπάθεια

Πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι ἡ μεθοδικὴ προσπάθεια ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν τὸ κυριοτέρον χαρακτηριστικὸν γνώμονα τῶν Γερμανικῶν ἐπιδιώξεων. Τὴν αὕτην συστηματικὴν τάσιν καταβάλλει ἀπὸ ἐτῶν ἥδη ἡ Γερμανία διὰ τὴν ναυτιλίαν τῆς ἀναδιώσιν μετά τὴν πολεμικὴν συμφωνίαν. "Αριθμεῖ σήμερον ἔνα στόλον ἐπ 3.700.000 τ. γχρός, νεοτάτης ἥλισίας, ναυτικήσια, κατά κύριον λόγον, μετά τὸν πόλεμον, τοῦ ὑπεριστατεύοντος της πολιτικής της στοιχείων της καθαρού πολεοδοτητοῦ, τοῦτο δὲ καὶ ἡγάγκασε τὴν C. G. T. νὰ παραπλεῖ ἀπὸ τὸν Νομβρίου τὸν «Νορμανδίαν» καὶ νὰ ποδῇ εἰς τὴν ἀλλαγὴν τοῦ τόπου τῶν ἔλλισιν τῆς καὶ εἰς διαφόρους ἄλλας, κατεύθυνσις ὡς ἀπαρατήτους, ἐστρεμμές διασκενάς. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν μεταφορῶν αὐτῶν καὶ τὴν ἐπελέσειν τῶν γενικῶν τοῦ πλοίου δοκιμῶν ἀνέγνωσθη ἡ πατὴν ικανοποιητικὸν ποσοστὸν μείοντας τοῦ σκάφους τοῦ πολεοδοτητοῦ. "Η γερμανικὴ ναυτιλία διεῖηδε καὶ διέρχεται ἀσθμή ἐξαιρετικὴν προστίχην τῆς χρονικής ισοτιμίας του μάρκου, εἰς τὰς συναλλαγματικὰς διασκέψεις, ποὺ ἀπὸ διετίας ἀντιμετωπίζει τὸ Γερμανικὸν κράτος καὶ γενικώτερον τοῦ περιορισμὸν τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. "Ἀπότομος της τουατῆς κρίσεως εἶναι καὶ ἡ σημειουμένη κατὰ τὰ τελευταῖα διαχρονία ἔτη μείοντας τῆς χρηματικότητος της, λόγῳ πολῆσεων εἰς ζένον της Γερμανικῶν σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ διαλήσεων τῶν πλαωτῶν τοιώντων.

"Η κυβερνητικὴ δύναμης τοῦ Βερολίνου, πλήρης ἔχοντα πλήρως ἐπινόησιν τῆς ἐξαιρετικῆς σημασίας, ποὺ ἐνέχει διὰ τὴν Γερμανικήν χώραν, κατ' ἔσοχήν της βιομηχανίαν, ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἀμειωτον τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῆς συνεκέντωσε καὶ πάσαν ὑπερικήν παρέσχεν ἀρωγήν διὰ τὴν ναυτιλίαν αὐτῆς ἀνασυγκρότησιν.

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

STEAMSHIP, PASSENGER, CHARTERING & BUNKERING AGENTS

Agents for :

- “SOVTORGFLOT,”
- “SWEDISH ORIENT LINE,”
- “SWEDISH AMERICA LINE,”
- “BULGARIAN MAIL LINE, ETC.”

“PROGRESS.., POLISH BUNKERING DEPOT LTD

HOLDING CONTINUAL STOCKS OF:

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

Πολυποίκιλον ἔξεδηλώθη καὶ δι' ὅλας τὰς πλευρὰς τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας τὸ Κρατικὸν ἐνδιαφέρον. Ἀφοῦ ἐπέτυχε τὴν κατὰ τὸ ἀπελθόν ἕτος ἀποκέντρωσιν τῶν διαιρέσθων Γερμανικῶν ἑτηρεούσων, δημιουργήσασα χωριστοὺς ἑταιρικοὺς ὄργανοις δι' ἔκαστον τομέα τοῦ ἐπερχαλασσού ἡμερού, ἀφοῦ μεθοδικώτατα κατένεμε τὴν ναυτικαὶ τῆς χώρας δραστηριότητα μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων ἐμποροναυτῶν κέντρων, τῆς Βρεμῆς καὶ τοῦ Ἀμβούργου, προώθησε τὴν ἀνάνεωσιν καὶ τὸν πλωτὸν ὄλικον ἐκάστης γραμμῆς, ὥστε σήμερον ἡ Γερμανικὴ Ναυτιλία εἰς τὰς μεγάλας τῆς Ὑδρογείου γραμμὰς, ἐκεὶ δύον ζωτικά ἡμιποροβιομηχανάσ συμφέροντα τῆς Γερμανίας τὸ ἀπελθόν, νάρας ἐμφανίζεται ισχυρότατη, ἀπαρχῶς ἀμπλομένη πρὸς τὰς ἄλλας σημαίας. Ἡ πλέον καραπηθιστικὴ ἐπιτυχία τῆς τοιώντης Γερμανικῆς προσπαθείας ἐπήρεται ἡ κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ναυτικῆς καὶ δρομολόγησις εἰς τὰς γραμμὰς τῆς "Ἄπω Ἀνατολῆς τῶν τριῶν ἐποδειγματικῶν εἰς τὸ εἶδος τῶν ἑπειρωτανίων «Σάνχορστ», «Πότσδαμ» καὶ «Κναΐζεναύος".

Τὸ «Πότσδαμ», δεύτερον κατὰ σειράν τοῦ πλωτοῦ σκάφους, ἐτέθη εἰς τὴν ἑπειρωτικὴν ἄπο τοῦ Τούλιου τοῦ 1935. Εἶναι 18.000 τόννων γκρός, μὲ ταχύτητα ἑπειρωτικῆς 21 μίλιων, ἀπολύτως προσημοσμένον διὰ τὴν γραμμὴν τῆς "Ἀπω Ἀνατολῆς" καὶ ἐφωδιασμένον μὲ δι' ὅτι αἱ τελευταῖαι ἐπιστημονικά παρατηρήσεις καὶ ἡ ἐπίμονος τῶν Γερμανῶν ναυτηρῶν μελέτη, ἐπενόθεαν. Τὸ τρίτον κατὰ σειράν σκάφος, τὸ «Κναΐζεναύος» ἀναζωρεῖ τὴν 3ην Ιανουαρίου ἣντες διὰ τὸ πρώτον τοῦ ταξιδίου, ἐνῷ δὲ τὰ δύο πρῶτα είναι στροβιλοληπτικά, τὸ «Κναΐζεναύος» είναι ἑφαδιασμένον μὲ μηχανᾶς ἀμπτοσθοβίους.

Ἄλλα καὶ πρὸς τὴν γραμμὴν τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς, δύον δεύτερος ἔξεδηλώθη ὁ ἀνταγωνισμός μετὰ τὴν ἡμέραν τῶν Ἰταλικῶν ἑπειρωτανίων καὶ τὴν ἐκ τούτου προκληθείσαν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ ὄλων τῶν ξένων ναυτιλιῶν, δὲν παρείσθη ἡ ἐνδειγμένη τόνωσις τῶν ἑπειρωτεούντων τὰς πρὸς τὰ ἐκεὶ συγκοινωνίας Γερμανικῶν σκαφῶν. Πλὴν τῆς κατὰ τὰ προηγούμενα ἐτὴ γενομένης μετατροπῆς καὶ βελτιώσεως τῶν ἑπαρχόντων πλοίων, παρηγγέλθησαν κατὰ τὸ 1935 εἰς τὰ ναυτηρία «Blohm & Voss» δύο ὑπερωκεάνια 16.000 τ. γκρός, ἄντα οὐλογίσεται νά τεθον εἰς τὴν ἑπειρωτικὴν ἄπο τοῦ 1936.

Μίαν ἄλλην ἀκόμη ἀξιοσημείωτον στροφή τῆς Γερμανικῆς προσπαθείας ἔχει νὰ ἐμφανίσῃ τὸ ἀπελθόν ἔτος. Πρόκειται περὶ τῆς εὑρύτατα μεταξὺ τοῦ Γερμανικοῦ Τύπου καὶ τῶν ἑπολιτικῶν παραγόντων διεξαγθείσης συζητήσεως ἐπ' τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἐνισχυθῇ ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία τῶν «τρόματος». Κατεδείχθη ἀπὸ τὰς δημοσιευθείσας στατιστικάς, ὅτι ἡ κατανομὴ τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας ἱστέρει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «τρόματος» φροτηγί, διότι ἐπὶ τῷ χωρητικότητος 3.700.000 τ. γκρός, μόλις 700.000 τ. περίτονον ἀντιπροσωπεύοντων φροτηγία σάρη. Υποχρεούται ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἡ Γερμανικὴ Οἰκονομία νὰ καταφένῃ εἰς τὰς ἑπειροσίας τῶν ξένων φροτηγῶν διὰ τὸν εἰς πρώτας ὅλας ἀνεφοδιασμὸν τῆς, καθ' ἣν στηγμήν τόσην ἔχει ἀνάγκην τῶν εἰς συνάλλαγμα προσδόμων τῆς ναυτιλίας τῆς. Δὲν είναι δὲ ἀμφοτεροῦ τῆς τοιώτης τάσεως τῆς Γερμανίας ἡ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος τοῦ σημειωθείσας ζωηρότερα ναυτηρικὴ κίνησις διὰ τὴν κατασκευὴν «τρόματος» φροτηγῶν, γάριν τῆς ὥποιας τὸ Γερμανικὸν Κράτος παρέσχεν ἐλευθέρως τὰ ἀναγκαῖοντα κεφάλαια.

Ἀφ' ἑτέρου είναι ἄξια ἰδιαίτερας μνείας αἱ καταβληθεῖσα ἐπὸ τῶν Γερμανῶν ἑφαδιαστῶν καὶ κυρίως ὑπὸ τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως προσπλάσθεια ὅπου μεγαλύτερον δύον τὸ δινατονού ποσοστὸν τῶν ἐν τῷ ἔξιν πραγματοποιούμενον προσδόμων τοῦ Γερμανικοῦ πλοίου, πλαμένη εἰς τὴν Χώραν. Κάθε πρόβλεψις ἐλήφθη καὶ κάθε περιοδικός ἐπεβλήθη, ὅπως ὄλικά, ἐφόδια, καύσιμος ὄλη, τροφοδοσία, ἐποκενταὶ καὶ δεξιαμενοὶ διαφυλαχθεῖν ὑπὲρ τῆς Γερμανικῆς Οἰκονομίας. Ἡ Γερμανικὴ στατιστικὴ ἑπειροσία, ἡτοι, ὡς γνωστόν, ἐπεισέρχεται καὶ εἰς τὰς λεπτομερεστέρας ἐκδηλώσεις τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας ἀπέδειξε δι' ἀριθμῶν τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας ταύτης, ἐφόσον τὸ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας καθαρὸν εἰσόδημα τοῦ 1934 ἐπῆρξε κατὰ πολὺ ἀνώτερον πολλῶν ξένων ναυτιλιῶν καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς Ἀγγλικῆς, κατ' ἀναλογίαν τῆς χωρητικότητός της.

Ἄλλα διὰ ν' ἀποδείχθῃ πόσον βαθεῖα είναι ἡ ναυτιλιαὶ συνειδητικὴς εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ πόσον τὸ Ἐμπορικὸν τῆς Ναυτιλίου είναι ἀρχήτως συνδεδέμενόν με τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου, δι' ἀναφέρομεν τὸ παραδείγμα τῆς ἰδρυσεως τῆς νέας πρὸς τὴν Ἔγγρην Ἀνατολὴν ἑταιρικῆς ὄργανος τῆς «Deutsche Levant Linie». Μετά τὴν ἀπόστασιν καὶ τῆς γραμμῆς ταύτης ἀπὸ τὸν ὄμιλον «Harpa» ἀπῆτηθη νά ἰδρυθῇ νέα ταύτια με κεφάλαια 5.000.000 χρυσῶν μάρκων, τὰ δοῦλα ὑπερεγκάρθησαν ἀπὸ αὐτῶν τούτους τοὺς δύο ἑπολιτικῶν κύριλλον τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρεμῆς. Ἡ Ἐταιρία αὖτη ἐχειμεταλλεύτω σήμερον στόλον 27 σκαφῶν, ἐκ τῶν δύοιν 13 ἀνήκοντα εἰς τὴν «Levant Linie», τοῦ Ἀμβούργου, 11 εἰς τὴν «Atlas Linie», τῆς Βρεμῆς, καὶ τρία ἔνοικά συνθησαν ἀπὸ τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδδη».

Ἐγένετο ἀκόμη νά ἐπιδεῖξῃ καὶ ἄλλας ἐκδηλώσεις δραστηριότητος ἡ ναυτικὴ βιομηχανία τῆς Γερμανίας. Ἡ καθ' ὄλοργην τὸ 1935 ἐπιχρητήσθωσα ζωηρότης εἰς τὰς ναυτηρικής, ὀφειλομένη εἰς τὸ προσφεύστων σχέδιον τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, ὥπως τὰς ναυτηρίας τῆς ἀναδεγθεῖσὸν παραγγελίας ἐπὸ τὸν ἑξατερού, μὲ πληροφορίαν ἐπὶ τῆς «Pāγκαμπαντζ» καὶ ἐπὸ τῶν προϊόντων τῶν ἐπλοκῶν ἐν τῆς Γερμανίας ξένων κεφαλαίων, παρέσχε τόσην ἀριθμὸν ἐργασίαν εἰς τὴν Ἔθνικήν ναυτηρικήν, ὥστε σήμερον σκάφη 300.000 περίποτον τόννων γκρός νά εύρισκονται ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰς ναυτηρικὰς ἑσχάρας καὶ νά ἀπασχολήσησαν τὸ 60 οὐρανὸν διαμαντητοῖς τῆς ναυτηρικῆς παραγωγῆς, μὴ ὑπολογίζομεν τῶν πολέμων Γερμανικῶν ναυτηρικής παραγωγῆς, μήτε σημαντικῶς καὶ αὐτά ἐνετά-

θησαν. Ἡ τελευταῖα μάλιστα παραγγελία ὑπὸ τοῦ μεγάλου Βρεταννικοῦ ὄργανοισμοῦ τῆς «Unilever Ltd» σκαφῶν 160.000 τ. περίποτον, ἡ κατανεμηθεῖσα εἰς τὰ διάφορα Γερμανικά ναυτηρία διὰ τὴν κατασκευὴν τάνκερς, φορτηγῶν μότοροπτών καὶ ἀλευτικῶν, ἐξουθητεῶν ἀπὸ «εμπλοκῆς» πιστώσεις, βαθυτάτην ἐνεποίησεν αἴσθησιν καὶ τὰ πικρόζολα προσκάλεσε σχόλια τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγικῶν κύριλλων διὰ τὴν τοιώτην διαφυγὴν ἐργασίας, κατὰ πάντα λόγον ἀνηκούσης εἰς τὴν Ἀγγλικήν ναυτηρικήν διομηχανίαν.

Προσανόντες τὴν ἀνασκόπησην τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, προτοπόρου ἐν πολλοῖς, εἰς ἀναφέρωμεν καὶ τὴν ἀλφαριθμητικήν τῆς «Ἀμβούργο-Αμέρικαν Λάϊν», κατ' ἀνταντή τιμήν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ καὶ μὲ ἀεροπορική γραμμῇ γραμμῶν διὰ τῆς συμπληρωθείσης κατασκευῆς ἐνὸς νέου μεγάλου πηδαλιουσιούμενου, τέπου Ζέπελιν, παρέχοντος πᾶσαν ἄνεσιν καὶ εὐμάρειαν εἰς τοὺς ταξιδεύοντας, ἐφαμίλλους τῶν ἑπειροκεανίον.

Δανία

‘Υποδειγματικὴ ναυτιλιακὴ ὄργανωσις

Ἴδον ἀρότη μία ναυτιλία εὐημεροῦσα, παρὰ τὰς ἀντιξόους τῶν τελευταίων ἔτῶν ναυτιλιακάς συνθήσεις. Ἡ Δανικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀφιμένουσα σήμερον μίαν χωρητικότητα 1.100.000 τ. γκρός περίποτον, συμμέτωπος κατανεμημένην εἰς σκάφη φορτηγά, τακτικῶν γραμμῶν, πλωτῶν ψηργείων διὰ τὴν μεταφοράν νιοπῶν ὄπωρων, ἐπιβατηγῶν, ἀλευτικῶν παραγωγανίων καὶ τίνων δεξαμενοπλοίων, εἰχε νὰ παροντάσῃ, ὅπως καὶ ἡ Ιαπωνία, τὸ ἐλάχιστον ποσοστὸν ἀργούσιης χωρητικότητος, ἵστος ½ ο.ο. Είναι καραπηθιστική, ἐν προσεκτικού, η πρό τονον μηνῶν δήλωσις τῆς Ἀνάστας τῶν Δανῶν ἑφοπλιστῶν, ὅτι, ἐφόσον δὲν ἴστηγε τὸν παρωπλισμένη Δανικὴ χωρητικότητος, διεκόπετο καὶ ἡ ἔκδοσις τοῦ σχετικοῦ δελτίου.

Ἄλλα δὲν τηρεῖ μόνον ἐν σινήσει ὅλα τὰ σκάφη της, χάρις καὶ τὶς τὴν ἔκπτωσιν τῆς κορώνας, ἡ Δανικὴ ναυτιλία. Ἀπεδείχθη, ὅτι καὶ ἡ ἐμπετάλλευσις τον εἶναι ἐπικεφόδης, διότι καταρρωσαν οἱ Δανοὶ ἑφοπλίσται τὰν νὰ ἐξειδησεύσονταν τόσον τὴν ἐγχαίδιαν τον, διότε νὰ ἔχον τοσδέν πιονοπλακῶν ἔπειρον αὐτῶν κρατήσει τὰς μεταφορᾶς ὡρισμένων φορτηγῶν ἀπὸ ὡρισμένων τομεῖς. Τὸ καραπηθιστικότερον δόμις τῆς Δανικῆς Ναυτιλίας είναι ἡ κατεύθυνσις, ἡ δοποιαὶ προσγειώσεις ἐπιορθήθη ἀπὸ μέρους τῶν παραγόντων της, ὅπως μὴ προσινδενεύσην τὴν ποιητικὴν κατάστασιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ ἀπῆτης, χάριν μαζί ποσοτικῆς ἐπωαζήσεως.

"Οχι δὲ μόνον ἐν σινήσει τοῦτο, ἀλλὰ μὲ κατεύθυνσιν σταθερὰν ἀπαλλάσσεται τὴν καταφένησην τῆς τρόπατος.

HEMPEL'S SHIPS' PAINTS

‘Ο Ἐπιτυχέστερος Συνδυασμὸς Ἀγωτάτης Ποιότητός καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Ὅφαλων καὶ Ἐξάλων.

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

‘Ιδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοῖα.

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

‘Επίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξι διαφόρους χώρας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

τα ήμερα τη διάνοια τους ασυγχρονίστον τοννάς της, το πλείστον άποτιζομένων εξ αττικού, αντικαθιστώσα τούτο διά νεοναυτηρήτων μότοροπις, άπολύτως προσημοσμένων διά τας άνάγκας της ειδικής μεταφορικής έργασίας των. Έπειταν ούτως η Δανική ναυτιλία νά κατέχῃ σήμερον τα 50 ορού στόλου της είς σκάψη δηξελούντα, ήλικιας ουγκάρηας των 10 έτών.

Είχεν δώμας και κατά το 1935 τας άνησυχίας της η Δανική Ναυτιλία. Συνέπειαντο κυρίως αντα, από την έντασιν πού προσέλαβεν αφ' έγδος ο προστατευτισμός εις τας διαφόρους ξένας ομηρίας και από την άποτωχίαν αφ' έτέρου των προσπαθειών διά την έπειτεζιν συνεννοήσεως περιφορισμού της παγκοσμίου χωρητικότητος. Από την Κοπεγχάγην ως γνωστόν, δύον έδρειεν η «Διεθνής και Βαλτική Ναυτική Διάσημη», έξεπήγασεν η ίδεα της δρθολογιστικής κατανομής της χωρητικότητος.

Και αν μὲν η φορτηγός Ναυτιλία ήδηνήθη, έπι θετιομένων έπι πέδου, νά έργασθη έποικελῶς κατά το 1935, δὲν έπειτεζεν, έν τούτοις, το αύτο και η θετοφορεάνιος Δανική Ναυτιλία. Απημιθύνθη αὕτη πρός το Κράτος, τού δόποι, διά πόστην φοράν ναυτιλιακός κλάδος, έχητησε την ίλικήν αφοργήν, διά την άνανεώσιν τού στόλου της και την έπι συγχρονισμένων βάσεων διατήρησιν της τακτικής πρός τας Ήνωμένας Πολιτείας ίπτηρεις. Ενθύτατα διεξήχθησαν συζητήσεις έπι της αίτησεως ταύτης και παρά τας γενικωτέρας έπιφυλάξεις τού έφοριστικού κόδου, δύτις διά λόγους σκοπιμότητος δὲν έπειθητε νά έμφανισθη έν τῷ συνόλῳ της η Δανική Ναυτιλία, διά έπιχροηγονμένη, η κυβέρνησις, έπεικονσα και εἰς την πεισιν της κοινής γνώμης, κατένεσεν εις την Βουλήν Νομοσχέδιον, διά τού δόποι προβλέπεται η παροχή μάς άπον πιστώσεων, μέχρι τού 50 ορού της άξιας δέο ιπτερωσαντινών, χωρητικότητος 20.000 τ. γραδός έκαστον, ταχύτητος 20 έκαστος 21 μιλίον και συνολικού κόστους 18 έκαστομισιών κορονών. Φαίνεται δωρε, διτ τού ιπτεροβολικὸν ποσὸν της πιστώσεως ταύτης προεκάλεσε ποιάν τινα άντιδρασιν μεταξύ τῶν κυκλῶν τού Ρίζσταγκ, οίτινες άμφιβάλλουν περὶ της άποδοτικῆς έξεταλλεύσεως τῶν ιπτερωσαντινῶν τούτων και έπειράζουν φάδου διά τού άσφαλτῆς της τοποθετήσεως τῶν δημιούρων χρημάτων.

Η κυβέρνησις, πρό της άντιδράσεως ταύτης, προέτεινε τού χρημάτων της γραμμῆς Νέας Υόρκης άπο την έκτελοδσαν ταύτην οίμερον Δανικήν έταιριαν και την ίδιων την νέας έταιριας μὲ κεφάλα 3.000.000 κορονών, πρός την δόποι το Κράτος, συμμετέχοντας εἰς τὰς διοικήσεις της νά παράσῃ πίστωσιν 18 έκαστ, κορονών διά την ναυτηρήσιν διό μότο-λάνερος εις άντικατάστασιν τού ιπτερωσαντινού «Φοιερερίζος ο 805».

Σημειωτέον, διτ τού ζητήμα της Δανικής ιπτερωσαντινών γραμμῆς, άνεξαρτήτως θέβων της έν προκειμένῳ απονεπεις τού 'Ελληνικού Κράτους, παρομοιάζεται πρός την ίδιων μας ιπτερωσαντινῶν ίπτηρειαν. Και έχει ο τόπος και η ένδιαιφερομένη έταιρια τούτων την άνάγκην της ίπτηρειας μάς τακτικῆς δι 'Εθνικού πλοίου έπικονονιας μὲ τὰς 200.000 Δανόν πολιτῶν, πού είνε έγκατεστημένοι εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας. Και έχει έπισης άπειλεται εἰς τὸ τέλος τού έτους η διακοπή της γραμμῆς, έν η περιπτώσει δὲν ήθελε το Κράτος άναλάβει τὴν οίμερον τού ζητήματος έπιλυσιν.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Διὰ τὴν δημιουργίαν ίσχυρᾶς ναυτιλίας

Ο άντιοικονομικός ζαρακτήρη τοῦ ιρατικοῦ προστατευτισμοῦ εἰς τὰ ναυτιλιακά πράγματα μάς χώρας ἀπό ἐτῶν οιδαμοῦ ἀλλού έξεδηλώθη μὲ τόση διάντητα και μὲ τόσην καταστρεπτικάς συνεπείας, δούν εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, τῶν δόποιν τὰ 30 περίποιν τοὺς ἔπατὸν τοῦ ιπτορικοῦ των στόλου, τοῦ τόσον ἀθρώτων ναυπηγηθέντος κατά τὸν πόλεμον, ενίστεται ηδη εἰς ἓν πάγιον παρολίσμον, ενὶ πατστώλοι δολλαρίων τῶν φορολογουμένων πολιτῶν διέρρεουσαν ἀπό τὸν Δημόσιον Θησαυρόν, διά νά φιφθον, κυριολεκτικῶς, εἰς τὴν θάλασσαν. Πόσον χρήμα έδαπανθή διά την ἀπόκτησιν της Αμερικανικῆς ναυτιλίας και πόσον κολοσσιαία πληγήθησαν δαπάναι διά την συντήρησιν της, δὲν είνε εὐχόλοι νά απαριμηθῆη. Πρόσκειται περὶ ποσῶν, ποὺ προσαλοῦν τὸν Ιλιγγόν, και τὰ όποια διετέθησαν χωρὶς κανένα θετικὸν πρόσηγμα και χωρὶς καμίαν πρόβλεψιν περὶ τοῦ ἀποφελοῦ της ἀποδόσεως των. Είνε ζαρακτηριστικά εἰν προσειμένον αὶ περὶ τῆς Αμερικανικῆς ναυτιλίας ἀπόφεις αὐτοῦ τούτου τοῦ προσέδρου τῆς «Ενώσεως Εφοπλιστῶν της Νέας Υόρκης» ζ. Baker: «Καμία αλλη—είπε— βιομηχανία τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν δὲν είχε τόσην τρικυμώδη σταδιοδοσίαν και τόσην διαδοχήν μεταπτώσεων ἀπό της ἄχμης εἰς την ἀράνευαν και τάνταλιν, δούν η Εμπορική αὐτῆς ναυτιλίας. Διαφορούντος τοῦ πολέμου κατεσκενάσθησαν 2500 πλοία 10.000.000 τ. γκρός, ἀντί μᾶς, ως έγγιστα, δαπάνης 3 δισεκατομμυρίων δολλαρίων, χωρὶς νά ληφθούν ὑπ' οφίν και τὰ δαπανηθέντα ποσά διά την διατήρησιν των ενιαίων μέχρι σήμερον.

Τη ναυτιλία αὕτη, ζητηστος εἰς γείρας τοῦ Κράτους και κολοσσιαίας ἀποφέροντα καδ' οίμεραν ζημιας, έπειρούσσε τὸ «Shipping Board» νά ενοιηση τοὺς ιδιωτικοὺς ομήλους, εἰς τοὺς δόποιν και μετεβίασεν ἐπὶ πιστούς πλεύστα δοσα κυβερνητικήν σαφή πρός έκμετάλλευσιν διά τὴν παρ' αὐτῶν δογμάνων ενὸς διετύνου τακτικῶν γραμμῶν και ἔλευθερον μεταφρόδων. Τὰ ἀποτέλεσματα είνε γνωστά, συνοφίζουμενα εἰς τὰ περίσημα σανάδαι τῶν ἐπὸ πορφήν ταχυδρομιών συμβολαῖων παρεζομένων έπιχροηγήσεων. Αἱ ἀποκαλυψθεῖσαι καταχρήσεις, ἀπασχολήσασαι και την Γερονίσαν, συνεκίνησαν βαθύτατα πρὸς ἐτους την Αμερικανική κοινήν γνωμήν και παρέσχον λαβὴν εἰς μίαν ἀποτελεσματικήν κίνησιν πρὸς έμπαιχογήν νέον συστημάτον ἀποτηρήσεως τῆς Αμερικανικῆς ναυτιλίας. Σημειωτέον διτ εἰς τὴν ζητήσιν 1934 — 35 ἀνεγράφησαν εἰς τὸν Αμερικανικὸν προπλογισμὸν πιστώσεις 30.9 ἑκ. δολλαρίων και κατά τὴν ζητήσιν 1935—36 πιστώσεις 32.8 ἑκατομμυρίων πολλαρίων, δι' αἰσιάς νανοπλοίας 44 ταχυδρομιών συμβολαῖων, ἀφορόδων 20 γραμμῶν ἐπὶ τοῦ Ατλαντικοῦ, 16 ἐπὶ τοῦ Ειρηνικοῦ και 8 τοῦ Μεξικανικοῦ κόλπου.

Τη ημέραν της έπισης της ζητήματος της έπιλυσιν, οἱ πολιτείαι της Ηνωμένης Εποπλιστικῆς της Ζημιας, έπειρούσσε τὸ Αμερικανικὸν προπλογισμὸν πιστώσεις 30.9 ἑκ. δολλαρίων και κατά τὴν ζητήσιν 1935—36 πιστώσεις 32.8 ἑκατομμυρίων πολλαρίων, δι' αἰσιάς νανοπλοίας 44 ταχυδρομιών συμβολαῖων, ἀφορόδων 20 γραμμῶν ἐπὶ τοῦ Ατλαντικοῦ, 16 ἐπὶ τοῦ Ειρηνικοῦ και 8 τοῦ Μεξικανικοῦ κόλπου.

W. KUNSTMANN. STETTIN AND SWINEMUNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

-

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ

ΔΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

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.

διομηχανίας τῶν Ἡνομένων Πόλεισθν, θὰ ἡτο ἀδύνατον νὰ διογετεῖνθούν κατά ἓνα ἵνανοποιητικὸν ποσοστὸν τοποθετήσεως εἰς τὰς καταναλωτρίας ἀγορας τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐάν προηγουμένος δὲν ἀπέκτα ἡ Χώρα μιαν καταλλήλων καὶ συγχρονισμένην ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, διναμενίαν νὰ προσωθῇσῃ τὴν διεἰδονταν καὶ ἔξαλλοστὸν τὸν ἑθνικὸν ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων διὰ ἓν δίστιν πυκνὸν, τακτικὸν καὶ εὐθυγράφον συγκριτικὸν τὸν Ἀμερικανικὸν λιμένων πρὸς ὅλες τὰς κατειθυμόστεις τοῦ Κόσμου. Κατέστη νοητὸν ἀζόμη ὅτι ἡ Ἐγνωκή ἀμνα τῆς χώρας ἀπαιτεῖ τὴν ἡπαρξην ισχυροφόν ἐμπορικοῦ στόλου, ἰκανοῦ εἰς περίπτωσιν πολεμικῆς περιπτειας νὰ διαδραματίσῃ ἐπιτυχῶς ἓνα βορβητικὸν ὄβλον τὸν κατὰ θάλασσαν δυνάμεων. Ὁ ἀπικινδυνός τέλος ἀνταγωνισμὸς τῶν ἔνων πλαίσιων, ἡ ἔξαρτηση τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τὰς ἔνευς σημαίας καὶ ἡ ἀνησυχητικὴ ἔξαλλωσις τῶν Ἱαπωνικῶν γόρακῶν σοβαράς προεξάλλεσαν ἀνησυχίας εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν κοινωνίην γνόμην.

Από μέρους τῶν ἐποιειστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑπεύθυνων παραγόντων, ἀνεγνωρίσθη ἡ πτωχὴ συμμετοχὴ τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου ὑπολογιζομένη διὰ τὸ 1934—1935 εἰς ἓντα ποσόστων 33 ο)ο μόνον εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας, ὅποι 40.5 ο)ο προσεμένον διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 25.2 ο)ο μόνον διὰ τὰς ἔξαγωγάς, ἔνanti ποσόστων συμμετοχῆς τοῦ Βρετανικοῦ πλοίου εἰς τὸ πλαίσιον τῶν Ἀμερικανικῶν μεταφορῶν, ἔξικον μένον μέχρι 53.5 ο)ο, προσεμένον διὰ τὰς ἔξαγωγάς. Ἀπό ἀllas ἐνδιαιτερών στατιστικῶν ἐμφανίζεται ἡ πλήρης ποιοτικὴ διάταξις τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ ἡ ἀνάγκη συντηρήσεων μέτωπον διὰ τὰς ταχείαν ἀνανεώσιν αὐτῶν. Καὶ ἐνῷ πάντες οἱ ἀριθμοί κοιλοὶ ἀναγνωρίζονται ἀνεπιφύλακτως τὴν ἀναγνωστήτη τῶν νέων ναυπηγήσεων φάναντες μᾶλιστα νῦ ὄμιλοῦ περὶ κατασκευῆς ἔννεασκοσιῶν σκαφῶν, παντὸς μεγέθους, κατηγορίας καὶ προσφορισμοῦ, ὅλονεν ἐν τούτοις ἀναβάλλονται αἱ ἀποφάσεις, ζάριν πληρεστέρων μελετῶν καὶ ἐκπονήσεως πρακτικώτερον σχεδίον ἔνεργειας.

Είναι άλλως, ότι η Ναυτιλία είς τας 'Ηνομένας Πόλιτείας δὲν ἀποτελεῖ πρόσφορον ἔδαφος δι' ἐπικερδὴ ἐπιχειρήσιν, παρ' ὅλον τὸν ἀσούμενον κρατικὸν ἵππον αὐτῆς προστατευτισμόν. Προφέρεται τοῦτο ἀπὸ τῶν δέκαν συναγονισμῶν τῶν ζένων σημαντῶν, ἀπὸ τὸ βαθύτερα ἔσθον κινήσεως τῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων καὶ ἀπὸ τὸ ηξῆμένον, ἐναντίον τοῦ ἔξωτερον, κόστος τῶν ἐν 'Αμερικῇ ναυπηγήσεων. Πρόσφατον τοῦ τελευταίου τούτου ἀπόδειξιν ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τὴν ἀλληληφή τῆς ναυπηγήσεως τοῦ τρίτου λάνερ, τέσσαρα μόνον ἀπὸ τὰ κυριώτερα 'Αμερικανικά ναυπηγεία οὐπέβαλον προσφοράς, αἱ δόπιαι καὶ ἥσαν κατὰ κανόνα ὑπέτρεψαν τῶν προσφορῶν τὸν 'Αγγλικὸν ναυπηγείον, κατὰ ἓνα ποσόστον ἐγγύτων τὸ 1/3 τῆς δῆλης διὰ τὴν ναυπηγήσιν δαπάνης. Ή νέα αὕτη παραγγελία ἐδόθη μόλις τὴν 16ην Δεκεμβρίου εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιούπορτ Νιούς, ἀντί 11.900.000 δολαρίων (2.380.000 λιρῶν περίπου), ὑπὸ τὴν ὑποχρέωσιν νά κατέβαθμον ὑπὸ τῆς 'Αμερικανικῆς κινηθεούσεως τὰ 70 σ.) τοῦ καρτούς τῆς νέας ταύτης ναυπηγήσεως, ἐκδιδόμενον ὅμοιογακοῦ δανείου ὑπὸ τῆς πλοιοκτητήριας ἑταῖρις. Ή νέα μονάς τοῦ 'Αμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θὰ είνε 30.000 τ. γκρός, τοῦ τύπου *esabīn class*, καὶ θὰ ναυπηγηθῇ κατὰ τοιούτον τρόπον, ὃστε ἐν δεδομένῃ στιγμῇ μη δύναται εὐχρεῶς νά μετατρέπεται εἰς ἔξωπλασμένων βοσφητικὸν εὑδόμον τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Ηρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν μάλιστα τὰ σχέδια τῆς ναυπηγήσεως τὸν ἐνεργοῖθσαν προηγουμένως ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ναυαρχείου.

Αλλὰ διὰ νά καταδειχθῆ ὁ μαρασμός, ἵνο τὸν ὅποιον τελεῖ ή 'Αμερικανική ναυτιλία, ἢς σημειωθῆ, ὅτι πέφαν τῆς ἀνοιτέων παραγγελίας, καμία άλλη ἀξιόλογος ναυπήγησις δὲν ἀπορρίψῃ κατά τὸ διαφεύγοντα ἔτος τὰ 'Αμερικανικά ναυτηγεῖα. Έν τῷ μεταξὺ ὑδεμάτι τελικῇ ἀπώλειᾳ ἐλήφθη ἵνο τοῦ Κογχέσσουν διὰ τὸν μελετομένην ἐκτέλεσιν εὑρέθεις προγόνωματος ἀνανεώσεως τοῦ ἐπιτοφίου στόλου. Σχέδια είδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος πολλὰ καὶ συζητήσεις ἀνέβαλτον τοις ἔλαβον χώραν. Παρὰ ταῦτα τὸ βέβαιον είνε, ὅτι ή ίδεα μᾶς φιλικῆς ἐνεργείας ὄφιμας τόσον, μάτε νά ἔχουν τεθῆ σωφῶς αἱ βασικαὶ γραμμαὶ τῆς μελλοντικῆς τῶν 'Ηνομένου Πολιτεῶν ἐνεργείας: Συνίστανται αὐτὴν εἰς τὸν ἵνο τοῦ Κράτους κάλυψην τῆς διαφορᾶς τοῦ ναυτηγικοῦ κόστους καὶ τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων, ἐν συγχρίσει πρὸς τὰς ἔνεας σημιώσεις, εἰς τὴν κάλυψην τῆς διαφορᾶς, ήτις θὰ θέσῃ εἰς ισηγ μοῖραν τὰ ἐπιχορηγούμενα ἔνεα πλοία μὲ τὴν ἀμοιβήν, τῆς όποιας θὰ τέχονταν τὰ 'Αμερικανικά, προώθησιν τῶν πρὸς τὸ ἐξιτεργόν ταυτικῶν 'Αμερικανικῶν γραμμῶν, παρογήν τῶν ἐξαστοτε ἀπαντομένων δανείων καὶ καθιέρωσιν ιδιαίτερας τινὸς προσθέτου ἀποικίας δι' ἐκείνα τὰ 'Εθνικά πλοία, ἄπινα ἥθελον διεισδύσει εἰς νέας γραμμάς.

LIVERPOOL
R E A L I M I T E D.
*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

'Iaπωνία

Πρὸς τὴν κυριαρχίαν τοῦ Εἰρηνικοῦ

Τό γεγονός καὶ μόνον, ὅτι ἡ ἀρχοῦσα Ἰαπωνικὴ χωροτηκότης οὐδέποτε ὑπέρεβη, διαφορούντος τοῦ 1935, τῷ ἀσήμαντον ποσοστὸν 112 οἱ, ἐπὶ τῆς ὅλης δυνάμεως τοῦ Ἰαπωνικοῦ Ἐμποριοῦ στόλου, καθὼς καὶ τὸ ὅτι διὰ νὰ καλύψουν τὰς μεταφοράκας των ἄνγκας οἱ Ἰάπωνες, ἀπεγχεώθησαν νὰ προσθοῦν εἰς χρονικούς ναυλώσεις ζένων πλοίους ήμεσος ἔπατομαρίου τόννων d. w., ἀποτελοῦν χαρακτηριστικάς ἀποδείξεις τῆς ζωτικότητος τοῦ ναυτιλιακοῦ παρόντος εἰς τὴν ζώραν τοῦ Ἀνατέλλοντος Ἡλίου, τῆς ἐκτάσεως τῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν εἰς τὸν τομεῖς τῶν Ἀνατολικῶν ὑδάτων καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐπιτυχοῦς ἐξαπόλοσεως τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν προϊόντων τῆς Ἰαπωνικῆς βιομηχανίας ἀνά τον Κόσμον. Κατὰ τὸ ἀπέλθον ἦτος ἐντατικώτερον ἐστιμονίθησαν αἱ ἐζδηλώσεις ἀναπτύξεως ὅλων τῶν παραγωγῶν πηγῶν τῆς Ἰαπωνίας. Τὸ χαρακτηρισθὲν ὡς «εντάμπτυχο» τῶν Ἰαπωνικῶν προϊόντων, παρέσχε μιὰν μοναδικὴν ἀναμφισβητήτως εὐχαριστίαν εἰς τὸ Βθυνιόν πλοίον νὰ ἀψήσῃ τὸν κύριον της ἀπασχολήσεώς του, νὰ δημιουργήσῃ νέας τακτικής γραμμάς, νὰ πυκνώσῃ τὸ ὑφιστάμενον δίκτυον τῶν ἐπηρεσιῶν τον καὶ διὰ μόνου νὰ συναγωνισθῇ ἐπιτυχῶς τὰς ζένας σημαίας, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐμβάλῃ εἰς αὐτὰς τὴν ἀνησυχίαν ἐξ τῆς ἐπάρξεως ἐνὸς ἐπινιδύνον ἀντιπάλου.

Απαλλασσομένη σύν τῷ χρόνῳ ἡ Ἱαπωνικὴ Ναυτιλία τῆς παλαιᾶς της χωροταξίθητος, ἔξηκολούθησε νῦν ἐφαρμόζῃ καὶ κατὰ τὸ 1935, γάρ οις καὶ εἰς τὴν ἑλικήν προστασίαν τοῦ Κράτους εὐρὺν ναυπηγικὸν πρόγραμμα, εἰς τὸ ὅποιον τὴν ψηφίασσον θέσιν κατείχοντα μεγάλης χωροταξίθητος καὶ ταχύτητος μικτὴ σκάφη τακτικῶν γραμμῶν. Δὲν ἦτορ ἀσχετός ἡ τοιωτὴ ναυπηγικὴ ἵστορότης πρὸς τοὺς πολεμικοὺς τῆς Ἱαπωνίας σκοπούς. Διὰ τῶν πλοίων αὐτῶν ἀ πόδε τὸν Εἰρηνικὸν ὥστεαν, τὴν Αὔστραλιαν καὶ τὴν Κίναν Ἱαπωνικαὶ ὑπηρεσίαι κατέστησαν ἀσυναγώνιστοι καὶ ἐξηράσθαι ἐπέντεν, κατὰ μέγι ποσοστόν, τὰς μεταφορὰς ἐπλαθῶν φορτίων καὶ ἐμπορευμάτων μεγάλης ἀξίας, ὡς εἶνε λ. Ζ. ἡ μέταξα. Λί Ταπωνικαὶ γραμμαὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἔξινηπετούμεναι ἀπό τὰ ταχύτερα φορτηγὰ γραμμῆς τοῦ Κόσμου, ἐδημούργησαν δυσχερῆ θέσιν εἰς τὰ Ἀμερικανικά, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὰ Βρετανικὰ σκάφη, ἀφ' οὗτον, ίδια, ἡ μὲν «Μίτσου» Καΐσσα ἐδομολόγησεν εἰς τὴν γραμμὴν Ἱαπωνίας — Νέας Υόρκης τρία σάργα 9400 τ. ἔκαστον καὶ ταχύτητος 18-12 μιλίων, ἡ δὲ «Νίπτον» Γιούσεν Καΐσσα ἔτερα ἐξ πλοία μέσης ταχύτητος 16 μιλίων, διὰ τῶν ὅποιων ἡ ἀπόστασις Γιορζίου — Λός Αντζελες ἐκαλύπτετο ἐντὸς 12 ἡμερῶν καὶ μέχρι τῆς Νέας Υόρκης ἐντὸς 26-12 ἡμερῶν.

'Ως πρὸς τὴν Κινεζικὴν θάλασσαν ἡ Ἰαπωνικὴ ἐπικράτησες εἶναι πλήοντς. Αἱ μέχρι τῆς στιγμῆς ἐπιτυχεῖς τάσεις τῶν Ἰαπωνικῶν ἔθνων ποσὶν ἀδιαφορίας ἐπεξτάσεως καὶ διοισιτικής ἐγκατάστασιον εἴλη τῆς Ἀσιατικῆς ήπειρου εἰς τὴν ναυτιλίαν νέους φύζουτας ἐπικεφόδον ἐξεταλλεύσεων, διηγήσαντας τὴν ἀπασχόλησή της καὶ συνετέλεσαν εἰς τὴν ἐγκατάστασιν προνομιακῶν, σύντος εἰπεῖν, γραμμῶν μεταξὺ Ἰαπωνικῶν νήσων καὶ ἡπειρωτικῶν Κτήσεων, εἰς τὰς ὁποῖας τὰ ξένα πλοῖα μετὰ δισταχείας ἄλλως τὰ δέναντα νότιον ἐργασιοῦν, λόγῳ τῶν ιδιαίτερων συνθηκῶν εἰς ἃς ἡ ἑκάτη ἐργασία οὐ προτείχεται. Ἐνας σημαντικός παράγων τῆς ναυτιλίας Ἰαπωνικῆς ἀναπτύξεως εἰς ἡ ἀνάλητην ἀρώμην εἰς τὸ λιτοδίατον τοῦ Ἰαπωνος ναύτου καὶ εἰς τὴν ἐν γένει εὐθυγράμμην τοῦ Ἰαπωνικοῦ πλοίου διαχείφασιν. Οὐ Ἰάπων ἐργάτης θαλάσσης ἡ Ἑπρᾶς, στερεῶς ἐχόμενος τῶν πατρίων ἔθνων καὶ παραδιδούσεων, φύσει λεπτολόγης καὶ φύλαρχος, ἀφιστούμενος εἰς τὸ καθηκόν του καὶ ἀπῆλλαγμένος ἀπὸ τὰς φιλοσοπαστικὰς ἰδέας τῶν συνδικαλιστῶν ἐλευθεριῶν καὶ τῶν μεταπολεμικῶν κηρυγμάτων, ἐργάζεται καὶ ἀποδίδει, οὖσον οὐδεὶς ἄλλος ἐργάτης ἐν τῷ Κόσμῳ. Καὶ εἰς τοῦτο ἔγκειται τὸ βαθύτερον μυστικὸν τῆς Ἰαπωνικῆς ἀναπτύξεως εἰς ὅλους τοὺς Ἕδυνικοὺς κλάδους τῆς Οἰζουνομίας τοῦ τόπου. Λαός πολιτισμένος καὶ εὐηγής, ἐφρόντισε να συνδιάσῃ τὰ δι' αὐτὸν ὄφελη μαδάγαμα τῶν Ἔρθρωπακῶν προόδων, χωρὶς καὶ ν' ἀπομακρυνθῆ ἀπὸ τὴν ίδιαν τοῦ

AMERICAN (ATLANTIC & GULF) & CANADIAN PORTS

JOHN W. MCGRATH CORPORATION
Operating at
NEW YORK and ALBANY N.Y.

ATLANTIC & GULF STEVEDORES INC.
Operating at
**BALTIMORE, PHILADELPHIA,
NORFOLK, NEWPORT NEWS,
PORTLAND Me., NEW ORLEANS
GALVESTON, HOUSTON, TEXAS CITY
CORPUS CHRISTI.**

ATLANTIC & GULF STEVEDORES LTD.
Operating at
MONTREAL, ST. JOHN, QUEBEC & SOREL

STEVEDORES & GRAIN FITTERS
Competitive rates or lumpsum quotations
on application to London Agents:

A. E. SHEPPARD & Co.
6, Lloyd's Avenue, LONDON E.C. 3.

: Royal 4954. Telegram addx GUISPA

Telephone: Royal 4954 Telegr. addr. GUISPARD, London

ιδιότερον ζωήν καὶ σκέψιν.

Υπεράνω δύνων, διὰ τὸν Ἰαπωνίαν, εἶναι οὐτε πολογεῖτε τοῦτο τὸ ξένον, παρὰ εὖν μόνον ἐποχρεωθῆ εἰς τοῦτο ἐξ τῆς ἀνάγκης. Ἐναὐλωσεν δὲ ὁ Ἰάπων ξένα πλοῖα κατὰ τὸ 1935, διότι ἐπεξεργάτη τὸν πληθυσμόν του, εἰς τὴν ὥποιαν δὲν ἡδύνατο νὰ ἐπαρκέσῃ η Ἐθνικὴ οἰματία. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ναυάρσεις του αὐτού ἐπῆρξε διαχριτικὸς καὶ ἔδωσε τὴν προτίμοιν τοι εἰς πλοῖα, οὐχὶ Ἀμερικανικά, ή ἄλλων οἰματίων, πλὴν ἑκείνων, αἵτινες δὲν πρόσειται ποτὲ νὰ συναγενεύσονται τὸν Ἰαπωνικὸν πλοϊον. Ή παρατηρεῖται ἔλλειψις Ἐθνικοῦ τονικοῦ προήρχετο βεβαίως καὶ ἀπὸ τὴν τόνων τοῦ ὅγυγον τῶν φορτίων, ὡρεῖτο διὸς καὶ εἰς τὴν ἀθρόαν ὑπὲρ τὸν Ἰαπωνικὸν διάλυσιν τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας οραμάτων των. Εὐθὺς μὲ τὴν εἰσόδον τοῦ 1935, η κυβέρνησης τοῦ Τόκιο προέβη εἰς τὴν συγκατάθεσίν της διὰ τὴν ναυπήγησην οραμάτων 50.000 τ. γκρός, ἔναντι διαλόγων παλαιῶν ἵσης χρονικότητος καὶ μὲ προτιμήσην ἀφογήν 30 γεννατά τόννον, αἴξανομένην ἀνάλογος τῆς ταχύτητὸς τῶν νεοναυπηγήτων μονάδων, λίγοντος δὲ τοῦ ἔτους ἐνέργειαν καὶ ἀφογήν την ἀνανέωσιν τοῦ σχεδίου διὰ μίαν ἀπόμην τριετίαν, ἀρχομένην ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου 1936. Πρόσειται κατὰ τὴν χρονικὴν ταύτην περιόδον νὰ διαλύνονται καὶ ἔτος πλοῖα 100.000 τ. γκρός, ἀντὶ ναυπήγησεως ἰσον τοννάς, καὶ μὲ κρατικὴν ἀμοιβήν, τὴν ὥποιαν οἱ πλοιοκτήται ζητοῦν νὰ ὀφειλῇ εἰς 50 γεννατά. Τὰ νέα πλοῖα πρέπει νὰ εἶναι 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω, ταχύτητος δὲ οὐχὶ μικροτέρας τῶν 13 μιλίων. Διὰ τὸ μέγεθος τῶν 2000—4000 τ. γκρός δὲν θὰ ἐπιτέλεσται η συνολικὴ ἑτησία ναυπηγῆσης πέραν τῶν 20.000 τόννων, μὲ ἐλάχιστον διόροι ταχύτητος τὰ 11 ½ μίλα καὶ ὑπὲρ τὴν ημιτὴν προϋπόθεσιν, διὰ τοῦτο διατηρηθοῦν ἐν ισοζητὶ αἱ ἀπαγορευτικαὶ διατάξεις διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένων πλοίων ἡλικίας ἄνω τῶν 5 ἑτῶν, μεγέθους 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω καὶ ταχύτητος μικροτέρας τῶν 13 μιλίων.

Ἄξιοσμειότων ἐπῆρξε τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς «N.Y.K.», μᾶς ἀπὸ τὰς κορυφαίας Ἰαπωνικὰς ναυτικὰς ἑταιρίας, η ὥποια ἐπέτυχε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, παρὰ τὴν Παγκόσμιον οἰκονομικὴν κρίσιον, νὰ ἐργάζεται ἐπικερδῶς καὶ νὰ χρηγῆται εἰς τὸν μετόχους τῆς μέρισμα 3 ἓνος 5 ὥρα. Τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα εἶναι καὶ κατὰ τοῦτο ἐνδιαφέρον, διότι, πλὴν τοῦ μέλλοντος νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς ἀφανίσιμης του κανονογοῦντος τοννάς, ἀφίνει νὰ ἐκδηλώνονται καὶ αἱ γενικοτέρων συναγωνιστικῶν τάσεων τῆς «Νίππον Γουνέν» καὶ πρὸς τὰς ταχικὰς γραμμὰς "Απὸ Ἀνατολῆς — Εὐρώπης διὰ τῆς ἀνανεώσεως τοῦ δι' αὐτᾶς προοριζομένων πλωτοῦ ὑλικοῦ. Οὕτω, προτίθεται νὰ ναυπηγήσῃ ἐντὸς διετίας, ἀρχαμένης ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1935, ἔνα μικτὸν οραμάτος 5500 τ. γκρός διὰ τὴν ἐπηρεόσιαν τῶν Νοτίων Ἰαπωνικῶν θαλασσῶν, ἔνα ἐπιβατηγόν 7000 τ. γκρός διὰ τὴν γραμμὴν Σαγκάρης, δύο φορτηγά λάινερος 8000 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ταχύτητος 16 μιλίων διὰ τὴν γραμμὴν Ἰαπωνίας — Λίβερπουλ, πρὸς συναγενεύσιμον τῆς «Holt Line» καὶ τοιῶν ὑπε-

ροσεανίων 11.000 τ. γκρός διὰ τὴν ἐπηρεόσιαν Ἰαπωνίας — Λονδίνου — Ἀμερικανικοῦ προγράμματος τοῦ «Mediterranean Maqritim». Η ἐφαρμογὴ τοῦ προγράμματος τοῦτο θὰ ὀλοκληρωθῇ διὰ τῆς συνάφεως ὁμολογιακοῦ δανείου, παφαλλήλως πρὸς τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀπὸ τὰς κυβερνητικὰς ἐπιχορηγήσεις, αἵτινες διὰ τὴν περιόδον 1935—36 προβλέπεται ν' ἀνέλθουν εἰς 9.682.821 γενν., προσεμένουν μόνον διὰ τὰς μεγάλας πρὸς τὸ ἐπωτερικὸν ἐπερποντίον Ἰαπωνικῆς τακτικῆς γραμμᾶς.

Ισπανία

Ο κρατικὸς προϋπολογισμὸς ἀρωγὸς πρὸς τὴν ναυτιλίαν

Καὶ η Ισπανία κατέψυγεν εἰς τὸν κρατικὸν προστατευτισμὸν διὰ ἡπειρογεγονότητος τῆς ἐπιτοποίησης τῆς ἀνανέωσιν τοῦ σχεδίου διὰ μίαν ἀπόμην τριετίαν, ἀρχομένην ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου 1936. Πρόσειται κατὰ τὴν χρονικὴν ταύτην περιόδον νὰ διαλύνονται καὶ ἔτος πλοῖα 100.000 τ. γκρός, ἀντὶ ναυπηγῆσεως ἰσον τοννάς, καὶ μὲ κρατικὴν ἀμοιβήν, τὴν ὥποιαν οἱ πλοιοκτήται ζητοῦν νὰ ὀφειλῇ εἰς 50 γεννατά. Τὰ νέα πλοῖα πρέπει νὰ εἶναι 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω, ταχύτητος δὲ οὐχὶ μικροτέρας τῶν 13 μιλίων. Διὰ τὸ μέγεθος τῶν 2000—4000 τ. γκρός δὲν θὰ ἐπιτέλεσται η συνολικὴ ἑτησία ναυπηγῆσης πέραν τῶν 20.000 τόννων, μὲ ἐλάχιστον διόροι ταχύτητος τὰ 11 ½ μίλα καὶ ὑπὲρ τὴν ημιτὴν προϋπόθεσιν, διὰ τοῦτο διατηρηθοῦν ἐν ισοζητὶ αἱ ἀπαγορευτικαὶ διατάξεις διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένων πλοίων ἡλικίας ἄνω τῶν 5 ἑτῶν, μεγέθους 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω καὶ ταχύτητος μικροτέρας τῶν 13 μιλίων.

Άξιοσμειότων ἐπῆρξε τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς «N.Y.K.», μᾶς ἀπὸ τὰς κορυφαίας Ἰαπωνικὰς ναυτικὰς ἑταιρίας, η ὥποια ἐπέτυχε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, παρὰ τὴν Παγκόσμιον οἰκονομικὴν κρίσιον, νὰ ἐργάζεται ἐπικερδῶς καὶ νὰ χρηγῆται εἰς τὸν μετόχους τῆς μέρισμα 3 ἓνος 5 ὥρα. Τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα εἶναι καὶ κατὰ τοῦτο ἐνδιαφέρον, διότι, πλὴν τοῦ μέλλοντος νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς ἀφανίσιμης του κανονογοῦντος τοννάς, ἀφίνει νὰ ἐκδηλώνονται καὶ αἱ γενικοτέρων συναγωνιστικῶν τάσεων τῆς «Νίππον Γουνέν» καὶ πρὸς τὰς ταχικὰς γραμμὰς "Απὸ Ἀνατολῆς — Εὐρώπης διὰ τῆς ἀνανεώσεως τοῦ δι' αὐτᾶς προοριζομένων πλωτοῦ ὑλικοῦ. Οὕτω, προτίθεται νὰ ναυπηγήσῃ ἐντὸς διετίας, ἀρχαμένης ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1935, ἔνα μικτὸν οραμάτος 5500 τ. γκρός διὰ τὴν ἐπηρεόσιαν τῶν Νοτίων Ἰαπωνικῶν θαλασσῶν, ἔνα ἐπιβατηγόν 7000 τ. γκρός διὰ τὴν γραμμὴν Σαγκάρης, δύο φορτηγά λάινερος 8000 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ταχύτητος 16 μιλίων διὰ τὴν γραμμὴν Ἰαπωνίας — Λίβερπουλ, πρὸς συναγενεύσιμον τῆς «Holt Line» καὶ τοιῶν ὑπεροχαγμάτων τῆς Μαδρίτης, ενθὺς ὡς ἀποκατεστάθη μία τάξις πραγμάτων εἰς τὴν πολιτικὴν ζωὴν τῆς χώρας, κατήρτισεν ἐπιτροπὴν ἐκ κρατικῶν καὶ ἐφοπλιστικῶν παραγόντων διὰ τὴν φιλικοτέραν μελέτην τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, ἥτις καὶ ὑπέβαλε τὰ πορίσματα τῶν ἐφεννῶν της, ὑπὸ μορφὴν νομοσχεδίου. Αφοῦ ἔτυχε τοῦτο τῆς ἐπεξεργασίας τῶν ἀμοιβῶν κρατικῶν ἐπλοσώπων καὶ τῆς ἐπὶ τῶν ναυτικῶν κοινοβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς, κατετέθη καὶ Ὁκτώβριον εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς τελικὴν ἐπιψήφισιν. Διὰ τοῦτο ἐν λόγῳ Νομοσχεδίου, ὃ κρατικὸς προστατευτισμὸς ἔξικεται καὶ μέχρι μέτοχον διαζύσθει τῆς Ισπανικῆς ομιλίας, δὲν περιορίζεται δὲ μόνον εἰς τὴν πλήρη τῶν ταξι-

CARL TIEDEMANN

HAMBURG

STEVEDORE

PROPRIETOR: JOHN REHR

TEL. APR. "FAIRPLAY,"
HAMBURG

1879 - 1936
[57]

TELEPHONE: 36-2626
36-2627

CONTRACTOR FOR PNEUMATIC ELEVATORS

QUICKEST DISPATCH

FIRST GLASS REFERENCES

κῶν Ἰσπανικῶν γραμμῶν ἀναδιογάνωσιν πρὸς ὅλα τὰ κέντρα, ὅπου ἐκτείνεται ἡ ἐμπορικὴ δραστηριότης τῆς χώρας, ἀλλὰ προβλέπει διὰ γενικιστέρων διατάξεων τὴν πλήρη τῆς ναυτιλίας ἀνασυγχρότησιν. Καθιερώθηται οὕτω τὸ καθετότερο προτιμήσεως τοῦ Ἰσπανικοῦ πλοίου εἰς τὰς Ἐθνικὰς μεταφοράς, ἡ Ἰδρυτικῆς Ναυτικῆς Πίστεως διὰ τὴν παροχὴν ἐνθύμων κεφαλαίων πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ ἡ ἐπιβολὴ τελών δικισμένων τεκμηρίων πρὸς τὰς πλοιοκτήτας καὶ τὰς ναυτιλίας.

Τό Νομοσχέδιον, ψηφισθὲν ἥδη ἀπὸ τὰ Κορτεῖ, παρέχει τὸ δικαιώμα εἰς τὴν νεβρέγνην τῆς προκοψίζεως διαγονισμοῦ μεταξὺ τῶν Ἰ-
σπανικῶν ἑταῖρῶν διὰ τὴν ταυτικὴν ἔξιπτρότητον πέντε ὑπερφορεανίους
γραμμῶν πρὸς τὴν Βόρειον, Κεντρικῶν καὶ Νότιον Ἀμερικήν, τάς Φι-
λιππίνας νήσους καὶ τὴν "Απο" Ἀνατολήν. Αἱ ἐπιχορηγήσεις θὰ ἐπο-
γίζονται κατὰ διανύμενον μῆλον, ἡ δὲ διάσκεψια τῆς ἐχορηγίσεως ἐγά-
στης γραμμῆς θὰ είνει 20ετής. Ἡ ταχέτης τῶν διατεθησούμενον ὑπερφο-
ρεανίων καθορίζεται ἀπὸ 13 ἕως 16 μῆλα καὶ ἡ χωρητικότης αὐτῶν
ἀπὸ 9500—12,000 τ. γρόδων. Πλὴν τῶν γραμμῶν αὐτῶν, 15 ἄλλα τα-
υτικὰ τωντάντια θὰ ἐπιχορηγηθοῦν, ἐπετελούμενα διὰ σκαρῶν μικροτ-
φας ταχύτητος καὶ χωρητικότητος, ἀλλά πάντως ἐντὸς φυτῶς καθο-
ριζούμενον δρίων ἥλικας.

Οσον απόφοιτην τὴν ἀνάνεωσιν τοῦ Ἰσπανικοῦ πλιωτοῦ ὑλικοῦ, καθιερώνται διὰ τοῦ Νομοσχεδίου μία ἀμοιβὴ διαλύσεως 10 πεσετῶν κατὰ τὸν νερόν γραῦς καὶ θὰ παρέχονται ναυπηγικὰ δάνεια ἀπὸ τὸ ὄρθιμνον 'Ινστιτούτον Ναυτικῆς Πίστης. Διὰ δελτίωσεις καὶ μεταπολογίας ἕρτασμένον σκαψῶν ἡ Ναυτικὴ Πίστης θὰ χορηγήσῃ ἐπίσης ἀνάλογα δάνεια. Ότις πρὸς τὴν πρόστιτην ἐκ τοῦ ἔξοτερον μεταχειρισμένον πλοίον, περιορίζεται ἡ ἥλικα των μέχρι 10 ἑτῶν, δύνανται δὲ οἱ ἐργαλισταὶ νὰ τύχουν τῆς ὑλικῆς βοηθείας τοῦ δρυγανισμοῦ τῆς 'Ναυτικῆς Πίστης, μέχρι ποσοστοῦ ὅμως καλύπτοντος τὰ 10 ὁραὶ τῆς ἥλικας τοῦ πλοίου. Ἐπιχορήγησες δὲν θὰ παρέχονται εἰς σκάψη ἥλικας μεγαλύτερας τῶν 35 ἑτῶν.

“Η Νομοθετική ἐπέρι τῆς Ναυτιλίας πρόνοια ἔκτείνεται καὶ εἰς ἓν νέον κλάδον τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ὅστις τόσον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀνέπτυγθη εἰς ἄλλας χώρας. Πρόσειται λεπτὸν τῶν πλωτῶν γνωγειῶν, τὰ δύοια, σημειωτέον, ἀμφούν ἀντλοῦν ἐφαγάσιν ἐξ τῶν Απαντικῶν λιμένων, ὥσηρ τῆς πλοντιστικῆς ἔξαγοργῆς ὀπωρῶν. Θὰ παρέχουνται πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰδικὰ δάνεια, μέχρι καὶ 50 οὐρανού των ναυτιγικοῦ κόστους, διὰ τὴν κατασκεψήν ἀφιμοῦ τίνος τῶν εἰδικῶν τούτων πλοιών, χωρητικότητος ἀπὸ 500 μέχρι καὶ 5000 τόννων, ταχύτητος δὲ οὐριαίων πλοφοτέφας τῶν 12 μιλίων. Οἱ ἐφοπλιστικαὶ ἴνοχεοῦνται νάρχησμασκοῦνται τὰ σκάφη ταῦτα μόνον διὰ τὰς Ἔθνικας μεταφοράς, διασιωπεύνονται νὰ τὰ πωλήσουν μετὰ πλεύσεων διετίας ἀπὸ τῆς καθελκύσεως των, ἐπὸ τὸν οὗρον ἐπιστροφῆς εἰς τὸ Δημόσιον τῆς ἐπικοινωγίσεως, ἀναλόγως τῶν ἔτον τῆς ἐπιχορηγηθείσης ἐπηρεσίας ἐξάστου πλοιού.

Αλλά τα περισσότερα από τα έπαθλα της διαδικασίας είναι στον αγώνα. Αλλά τα περισσότερα από τα έπαθλα της διαδικασίας είναι στον αγώνα. Αλλά τα περισσότερα από τα έπαθλα της διαδικασίας είναι στον αγώνα.

'Ιταλία

‘Ηκαμπή τῆς δαπανηρᾶς ναυτιλιακῆς προσπαθείας

Μοναδικὸν ἐπῆρε, πράγματι, τὸ Ἰταλικὸν παράδειγμα εἰς πᾶν δι, τι ἀφορᾷ τὴν ναυτιλίαν. Ὑπὸ τὴν πρωτόβουλον θεληματικότητα τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ἔντονον ἐπὸν Δημοσίου Θησαροῦ προσώθισσιν, κατωφθάσκη κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτῶν ἡ γέγονος ἔνα μακαριστὸν ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα, διαθόπτων, δέβων, τὸ Ἔδεν-

καὶ γόντρον τῆς Ρώμης, τὰ ἱμεριαλιστικά τοῦ φασισμοῦ σχέδια, ἀλλὰ μὴ ἔχον τάς στερράς ἐκείνας βάσεις, ἐπὶ τῶν δοτὸν θύ ἤδηνατο νὰ θεμελιωθῇ ἡ προαγωγή μᾶς τόσους δυγκώδους ναυτιλίας χορις τὴν ἀφαιμαζεῖν τοῦ Κρατικοῦ προπλογισμοῦ. "Οταν ὁ φασισμὸς ἀνέλαβεν εἰς κειμένα τον ταξ τύχας τῆς Ιταλίας, ἐπεδόθη μὲν ἀφοισιστον καὶ θέρημα εἰς τὴν ἐνίσχυρον τῆς διοικουναίας, εἰς τὴν τόνωσιν τον ἐμπαρίον, εἰς τὴν ἀνάπτυξην τῆς γεωργίας, εἰς τὴν ἀνόρθωσιν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ Τόπου καὶ γενικῶς εἰς τὴν ἴπποτηρίξιν κάθε ἔργον καὶ κάθε προσπαθείας, συντελούσης εἰς τὴν προαγωγήν τῆς Ιταλίας καὶ εἰς τὴν εὐδόσιον τῶν μεγάλων τῆς ἀντικειμενικῶν σκοπῶν καὶ τῶν ἀποτέρων ἀντῆς κατεύθυνσον εἰς ἐπιδιώξειν. Τὸ Κράτος εισεχόθη παντοῦ, ανεμέψηθε εἰς ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς Ἐθνικῆς ζωῆς, ἀνέλαβεν, ἵνα τὴν ἀφειδή εἰς χοήμα προστασίαν τον, κάθε τι τὸ 'Ἐθνικῶς ἐπωφελές.

Ός ήτοντες έπομενον, ή Κρεβέρης της Ρόμης περιέλαβεν ἐξ τῶν πρότιων, εἰς τὸ πλάσιον τοῦ ἀναμορφωτικοῦ τῆς ἔφου, τὴν Ναυτίλιαν, ἡ ἀγανὴ τῆς ὥποις κατενήθη, διὶ τοῦ ἀρρώτας συνηφασμένη μὲ τὴν ἐμποδομηματικὴν Ἰταλικὴν ἀνάττεν καὶ μὲ αὐτὴν ταύτην τὴν εὐδαιμονίαν τοῦ Ἰταλικοῦ πληθυσμοῦ, ἐνὸς πληθυσμοῦ δραστηρίους μὲν καὶ ἐργατικοῦ, ἀλλ' ἀσφυκτικοῦ εἰς τὰ στενά δόμα τῶν μητροπολιτικῶν ἑδαῶν καὶ ἐπιδύωντος μίαν σωτηρίαν ἔξοδην. Μέτοιωτὴν νοοτροπίαν καὶ προοπτικήν, αἱ ἀποκιακαὶ βλέψεις τῆς Ρόμης ἐξαλλειργοῦντο μὲ ἐπιμονὴν ἐπὶ ἔτη, ἵνα δοτὸν μὲ συνεπληροῦτο ἡ πλήρης κρατικὴ ἀνάστατες διὰ τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἐκπληρώσεως τῶν μεγαλεπιθέλων σχεδίων, εἰς τὴν προσεργασίαν τῶν ὅποιων κύριον φόλον διεδομάστειν ἡ δημοσιγνία μᾶς ἀγνωστας καὶ ἀνδύνουσῃς ἐμπορικῆς ναυτίλιας. Τὶ κατόφθισεν ἀλλ' τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς ἡ Ἰταλία, ἀποτελεῖ πλέον κοινὸν μεταξόν. Ἐπιτέθησε τὸν στόλον τῆς ἀπὸ 1.430.000 τ., γκρός (τοῦ 1914) εἰς 2.838.000 τ. τὸ 1935, ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 98,50%), μὲ συμμετοχὴν τῆς εἰς τὴν Παγγόδων χωρητικότητα 5 ο), ἔναντι προπολεμικῆς ἀναλογίας 3,1 ο), ἀνενέσθε τὶς εὐρωπαϊκὴν κλίμακα τὸν ἐπιβατήγον τὸ στόλον, ἀπέτισθεν ἐπερωτεάνια παρόμου καὶ ἀνότερα τῶν σπουδαιότερῶν. Σένον ναυτιλῶν, ἐδημούρηγησε πεντάτετον δίστινον Ἰταλικῶν τακτικῶν γραμμῶν πρός δῆλας τὰς ἡπείρους, συνηγωνίσθη ἐπιτεχώς τὰ ζένα πλοῖα καὶ ἐνῷ εἰς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν ἡγεμόνευε καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον ἐνηφάγει, ἐπέτισθε καὶ εἰς εἰς αὐτὸν ἀζόην τὸ Βρετανὸν Ἀτλαντικὸν μίαν ἀπελητηκήν ἐμφάνισεν, ὅπα διὰ τοῦ *Rex* ἀπέτισθεν ἀπὸ τοῦ Γεωγανοῦς τὸν *Καναρίνον* Ἐπιστούτιον.

Διά της ναυτιλίας της κατώθισεν ή 'Ιταλία, όχι μόνον νά εποφελήθη, ποδό της Παγκοσμίου κρίσεως, της αύσθιτης ἀνάπτυξης τῶν συναλλαγῶν της, ἀλλά καὶ νά διεισδύῃ ἐμποροβιομηχανικῶς εἰς ὅλας τὰς ξένας ἀγοράς διαφεύγασσα συγχρόνως ὑπέρ της ομιλίας της τὰ 70 ο.ο., περίπου, τοῦ ἐπερθαλασσιού 'Ιταλικού ἐμπορίου και συγκεντρώνοντα εἰς τὰ 'Εθνικά της πλοῖα τὰ 98 ο.ο τῆς διά μέσου τῶν 'Ιταλικῶν λιμένων ἔτησις κυνήσεως 8 ἔκαπτονσινόν επιβατῶν. Βεβαίως, τὸ φασιτιζὲν αὐτὸν κατόφθομα τῆς Ρώμης ἀπῆτης νά φιθοῦν εἰς τὴν θάλασσαν ποταμοὶ χρισίον. Η ἀπαριθμητικῆς τῶν «ἀμισθῶν» προκαλεῖ κατάληξιν καὶ λιγγον. Περὶ τὰ 160 ἔκατ. λιρεττῶν ἀπερρόφα ἔτησις ή ἔξυπρετησις τῶν «ἀπαριθμήτων» τακτικῶν ἐπιβατηγῶν γραμμῶν, 135 ἔκατ. λιρεττῶν ἡ ἐπτέλεσις τῶν «χρησίμων ἐπηρεσιῶν», 70 ἔκαπτομψία ή αἱμοβαί ναυπολίσις τῶν «τράχηλων», 25 ἔκατ. αἱ ἀμοιβαὶ διαλένσεως 200.000 τ. γκρός πλατανώ πλοίον ἔτησις ἐπὶ μίαν τριτιάν, χωρὶς εἰς τὰ ποσὰ ταῦτα νά πεφιλαμβάνωνται τὰ παρεχόμενα δάνεια μὲ αἴσιμαντον τόξον, τὰ κεφαλαῖα προστασίας καὶ ἐνοιχύσεως τῶν ναυπηγησεων καὶ τὰ μιθώδη ζονδύλια τῶν δαπανῶν διὰ τὴν ἐπτέλεσιν σπουδατάτων λιμενικῶν ἔργων, ναυτικῶν σταθμῶν, μονίμων δεξαμενῶν, λιμενικῶν ἴνστεργον καὶ ἀποθηκῶν, ἀνθρακευτικῶν σταθμῶν, σιδηροδρομοβιομηχανικῶν κέντρων δικτύον, ἐνόπιος τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας μὲ τὴν 'Ιταλικὴν ἐνδοχώραν καὶ ἐκεῖθεν μὲ τὰς γειτονικὰς της χώρας. Τὴν οἰκοσιαί τωντάντην καὶ πολέμητυχον κρατικάς συμβολῆιν εἰς τὸ ἔργον τῆς 'Ιταλικῆς ναυτιλίας συνένοιτε καὶ σειρά ὅλη μέτρων, δευτερογενῆς μὲν ομιλίας, τῶν ὅποιων ὥμως ή ἐντιμά ἐμφάνισις ἀπέτιλει ὑπόλογησιμον παράγοντα. Κατακλείς ἐπῆρχεν ή πλήρης σχεδὸν κρατικούς διὰ τῆς συγχρονεύσεως τῶν μεγάλων ὑπεροχεγανίων γραμμῶν καὶ τῶν ἐπιβατηγῶν ἐπηρεσιῶν, μὲ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ἀτονίσασαν, ἐνόπιον τοῦ κυβερνητικοῦ παρεμβατισμοῦ καὶ τοῦ κρατικοῦ διαχειριστικοῦ ἔλεγχου.

Αυτή ήτο η καθόλου έμφανσις της Ιταλικής νωπιλίας με την εισοδον τού 1935. Διά νύ είναι όμως πληρεστέρα ή γενική είσων της θέσεώς της, πρέπει νά προστεθῇ, ότι τό δημιουργήμα του Θησαυροφυλακίου ήτο έπιφανειακώς σταθερόν. Μια οίκονομική κρατική δινοσχέραια, μία συναγωνιστική πίεσις του ξένου εποπλισμού, μία σύλληψη τροπής

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

Διεφυλάχθη ὁ χῶρος αὐτὸς διὰ τὴν
καταγώησιν τῆς ἀγγελίας των.

ΤΗΛΕΦ. 36939 ΤΗΛ. ACUTE-HULL

1509 HIGH ST 28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

FORRESTAL BRAND

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΑΝΩΡΕΑΛΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
ΕΙΝΑ ΓΟΥΒΕΙΝ - ΙΧΟΝΙΑ ΛΙΟΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.
ΧΩΜΑ (απόστρ.)

ν' ἀποτελέση πλῆγμα αἰσθητὸν διὰ τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἀπορθῶς, στογνὺν προβρήματα, ἀπορρέοντα ἀπὸ τὴν ώμην της πραγματικότητα, ἥρχισαν νά τίθενται κατὰ τὸ 1935 ἐνώπιον τῶν ναυτικῶν Ἰταλικῶν ἑταῖρων, ἡ ἀμοὶ τῶν ὅποιων, κρίνεται ἀπὸ τοὺς ξένους ναυτικοὺς κύριους ὅτι διέγραψε πλέον τὸν ἀποτελεσματικὸν πρὸς τὴν κατιόδουν τροπήν. Ἡ δραστηριότητα προεξάλεσε καὶ τὴν ἀντίδρασιν. Αἱ θυγόμενα ξένα ναυτιλία, βλέπονται τὴν καθημερινὴν Ἰταλικὴν διείσδυσιν εἰς ὅλας τὰς γραμμὰς καὶ εἰς ὅλα τὰ εἰδή τῶν φροτίων, περιφρονοῦσσαν τὰ συμφέροντά των ἀπὸ τὸν Ἰταλικὸν κίνδυνον καὶ διαφύλαττονσαν τὸ κεκτημένον ἀπὸ μαρχοτάτου χρόνου ἔδαφος τῆς ἐργασίας των, ἥρχισαν συντόνως νά κινοῦνται εἰς τὴν λῆψιν τῶν ἐνδεδειγμένων μέτρων ἀμύνης.

Ἡ ἐπέκτωσις τῶν Ἰταλικῶν γραμμῶν εἰς τὰς Ἰνδίας, τὴν "Ἀπὸ Ἀνατολὴν καὶ τὴν Ν. Ἀφρικήν, ἡ ἐνδηλὸς τάσις ὅπως καταστοῦν οἱ Ἰταλικοὶ λημένες γέφυρα τῆς διαμετακομιστικῆς κατίσεως τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν παραδονικῶν χωρῶν πρὸς τὴν Ἀνατολὴν καὶ τάναλιν, ὃδην προεξάλεσε τὸν συναγωνισμὸν τῶν Ἀγγλικῶν, τῶν Γερμανικῶν καὶ τῶν Ὀλλανδικῶν ἑταῖρων. Ἡ Βρετανικὴ «P. & O.» ἀνεκάνθισε τὸ πλωτὸν ὑπερὸν της, τῆς γραμμῆς Ἰνδίων, ἡ Ὀλλανδία προέβη εἰς τὴν ἴδιωσιν ἀκόμη καὶ τοπικής πρὸς τὴν "Ἀπὸ Ἀνατολὴν γραμμῆς μὲ ἀφετηρίαν τὴν Γένοβαν, ἡ δὲ Γερμανία ἔρχεται εἰς τὸν ἀνταγωνιστικὸν ἀρτὸν στίθιον τὰ τρία νεότευκτα ἑπτεροειδάτη τῆς «Πότιδα», «Σάνχορπτο» καὶ «Κναζενάου». Εἰς τὴν Νότιον Ἀφρικήν ἡ «Union Castle Line» ἀντεμπέτωσε τὴν Ἰταλικὴν ἐμφάνισιν μὲ εὐθὺν πρόγραμμα νέον κατασκευῶν, αἱ δὲ ἑταῖραι τῶν Σανδινιανῶν χωρῶν, ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ὀλλανδία, ἐπέκυνθσαν τὰς ἵπτηροις τῶν πρὸς τὸ Ἀζρωτήριον, συνεδύνασαν τὸ δρομολόγιον τῶν μὲ τοπικὰς γραμμὰς τῆς Ἀφρικανῆς ἀπῆτης, προέβησαν εἰς ἀρχετάς νέας ναυπηγῆσις καὶ εἰς πλήρην ἀνακαίνισιν τῶν ἑψισταμένων σκαφῶν των. Ὅποι τὴν ἔντονον ταῦτην πολεμικήν, αἱ Ἰταλικαὶ γραμμαὶ ἀπέφερον ἡμίπα, ἡ δὲ περιφέρεια διατήρησε τὸν ὀφεῖλεται ἀποκλειστικὸν εἰς τὰς κρατικὰς ἀμβάς. Εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ἐξ ἄλλου, ἡ ἔναρξις τῶν δρομολογίων τοῦ Γαλλικοῦ σούπερ - λάινερ «Νορμανδία» καὶ ἡ ἐπικεμένη ἐμφάνισις τοῦ Ἀγγλικοῦ «Βασιλίσσης Μαρίας ἡτόνης τὴν Ἰταλικὴν βλέψων στροφῆς πρὸς τὴν Γένοβαν ἐνὸς σοφαροῦ ποσοστοῦ τῆς πρὸς τὸν Νέον Κόσμον ἐξ τῆς Μεσογεῶς καὶ τάναλαν ἑπτεροειδῆς κατίσεως. Τὸ ὄνειρον τοῦ «Ἐπισείοντος» ἔσθισε συντόμως καὶ τὸ ταξιδιωτικὸν οἷον ἡρούλων θητοῦς καὶ πάλιν τὰς φρυσιάς διοχετεύεις τον μέσῳ τοῦ Χερδούνγον, τῆς Χάρος καὶ τῶν μεγάλων Βορειοηπειρωτικῶν λιμένων. Τὰς βαρυτάτας Ἰταλικάς ἡμίπας ἐκάλυψαν καὶ πάλιν οἱ φροδολογούμενοι Ἰταλοὶ πολίται καὶ οἱ διάφοροι ἡμικρατικοὶ οἰκονομικοὶ δργανοί. "Εως πότε δύος θά παφαταθῇ ἡ διαφορὴ αὐτῆς τοῦ δημιουρού πλούτου εἰς τὸν Καΐδα τοῦ προστατευτισμοῦ;

"Ἄλλα καὶ διὰ τὴν Μεσογειακὴν ἀκόμη Ἰταλικὴν ναυτιλίαν ἐνεργαντίσθησαν ἀπειλητικότερα εἰς τὸν ὄρεστα τὰ νέφη κατέ τὸ διαφορεῖσαν ἔτος. Αἱ Βαλκανικαὶ γῆρα, ἡ Παλαιστίνη καὶ ἡ Αἴγυπτος ἐπιτυγχάσθησαν ἀπειλήσκοντα τὴν ἑξασφάλισιν διὰ τὰς ἴδιας ἀπό τὸν νεοπαγεῖς ναυτιλίας ἐνὸς ἱκανοποιητικὸν ποσοστοῦ συμμετοχῆς ἐπὶ τὸν Ἐθνικόν των μεταφρόνων. Γιονγκοσλαβανίκαι, Ρουμανικαί, Τούρκοι, Βουλγαρικαί, Αίγυπτιαι καὶ Παλαιστινικαί, ἔτι δὲ καὶ Πολωνικαὶ γραμμαὶ διασημῶν σύμερον τὴν Ἀνατ. Μεσόγειον, συναγωνιζόμεναι ἀπὸ αὐτὴν τὴν Ἀδριατικὴν τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν καὶ ἐπτοπίζουσαν καθ' ὑμέραν τὸ Ἰταλικὸν πλοῖον ἀπὸ τοὺς λημένας τῆς ἡγεμονίας του. Οἱ Ἰταλικὸς ἐφοπλισμὸς ἀντεῖλησθη ἐγκαίωσες τῶν κίνδυνων, ἀπηρθένθη καὶ πάλιν πρὸς τὸ Κράτος διὰ τὴν παροχὴν μεζονος ὑλικῆς βοηθείας καὶ ἐξήγγειλε προσεχῆ τὴν ἐφαρμογὴν προγράμματος νέων ναυπηγήσεων διὰ τὸν συγχρονισμὸν καὶ τὴν πόρκουσιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ἑλλάδα, τὸν Εὖξεινον καὶ τὴν Μικρασιατικὴν παραλίαν ἀφ' ἐνός, πρὸς τὴν Κέρκραν καὶ τὴν Αἴγυπτον ἐξ ἄλλου, ἄλλα καὶ πρὸς τὴν "Ἀπὸ Ἀνατ-

λήν ἀπόμη. Ἀπὸ τοῦ σημείου τούτου ἔκδηλοι ἥρχισαν πλέον νά καθιστανται αἱ Ἰταλικαὶ δυσχερεῖαι. Ἡ στενότης τῶν δημιούρων οἰκονομικῶν, ἡ ἔλλειψις ἐπιτάχυνας συναλλαγματικῶν ἀποθεμάτων καὶ ἡ ἐσωτερικὴ ἐποίησις τῆς ἀξίας τῆς λιρέττας, ἥρχισαν ἀνακόπτουσα τὴν περιφέρειον ἀνάπτενται τῆς Ἰταλικῆς Ναυτιλίας πρὸς ἡ ἀκόμη ἐκφαγὴ ἡ πολεμικὴ περιπέτεια μὲ τὴν Αἰθιοπίαν. Λί έπιχορηγήσεις πρὸς τὰς ταπτικὰς γραμμὰς ηγένησαν διὰ τὴν χρῆσαν 1935-36 κατὰ 24 ἑκατομμύρια λιρετῶν, αἱ ἀμοῖβα ὅμως πρὸς τὰ «επόμπτες» περιωρισθήσαν ἀπὸ 10 εἰς 50 ἑκατομμύρια καὶ ἡ ἐνίσχυσις τῶν ναυπηγικῶν περιεστόπτη ἀπὸ 27 εἰς 15 ἑκατομμύρια λιρεττών. Λί ναυπηγικαὶ ἐσχάρας παρέμειναν κεναὶ διαφορούντος τοῦ 1935 καὶ ἐνῷ εἰς ὅλας τὰς ἄλλας χώρας ἔξαιρεται ἡ ζωηρότης τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυπηγικῆς τῶν διυπολιτικῶν, εἰς τὴν Ἰταλικὴν τὸ ναυπηγικὸν ἀπαντούσα πειθωρίσθη εἰς δύο δεξαμενόπλοια τῆς «Ἀγγλο-Σάξων», εἰς τὰ δύο Πολωνικά λάινερς «Pilsudski» καὶ «Batory» 14.400 τ. χροδὸς ἔκστοτον, ἡ κατασκευὴ τῶν ὅποιων ἀνελήφθη ἔναντι καλύψεως τῆς ἀξίας των διὰ παραδόσεως γωνιθράκων καὶ εἰς τινὰς ἐπονιώδεις ἐργασίας ἐπὶ μικρῶν τινῶν ἀπτοπλοίων ἡ εἰς μεταποτάς καὶ βελτιώσεις ὁρισμένων λάινερς, ως λ. κ. τῶν «Vulcania» καὶ «Salutaria».

Εἰς τὴν ἀπαρχὴν ἀρτὴν τῶν σοβαρωτισμῶν δυσχερεῖον τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας καὶ εἰς τὰ πρώτα σημεῖα κάμψεως τῆς περιφέρειον ἀναπτύξεως τῆς, ἐπῆλθεν ἡ ὁξεία Ἱταλοαθησυνιακῆς διένεξης, ἡ ἀπόλληξα εἰς τὴν ἐμπόλεμον φῆσην. Τὸ ἔργον, ποὺ ἐφιλοδόξησε νά ἔγειρῃ ἡ φασιστικὴ κινθένησις ἀνεγέρη πρὸτούμων καὶ ὅλη ἡ Ἐθνικὴ προσοῦλη ἐστόφηση πρὸς τὴν ἑξασφάλισιν τῆς νίκης εἰς τὴν Ἀφρικήν. Ὁλόκληρος σχεδὸν ἡ ἐμπορικὸς στόλος ἀπτῆμα ἐπέτρεψε τὴν κεβερηνητικὴν ἀμοδιότηταν «ώς βοηθητικὴ κρατικὴ ναυτιλία» καὶ πλείστα ὅσα σκάφη, φορτηγά καὶ λάινερς, ἀπεσύρθησαν ἐκ τῶν τακτικῶν γραμμῶν των, διὰ νά ἐξυπηρετήσουν τὰς πρὸς τὴν Μασάβαν καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Σομαλίαν στρατιωτικῶν μεταφοράς. Μία πλήρης ἀναστάτωσις ἐπηκολούθησεν εἰς τὸ δίκτυον τῶν Ἱταλικῶν συγκονιωνῶν, ἡ δοπιαὶ περιτέλεια τῶν ἀμείων κίνδυνων διαφεγγῆσε πρὸς τὰ ζένα πλοῖα τοῦ κεκτημένου ἐπό τῶν Ἱταλικῶν σκαφῶν ἐδάφους ἐργασίας. Ἀπεδείχθη ἐπίσης τὸ ἀνεπαρκές τῆς Ἰταλικῆς χωρητικότητος, δύος μὲ τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς διατηρησῆς καὶ ίκανον τοῦ ποσοστοῦ τῶν γραμμῶν της. Ἡ ἔξειδλων τότε μία διπλὴ προσπάθεια πρὸς τὸν αὐτὸν ἀντικειμενικὸν σκοπόν, τὴν ἐ σπουδὴ ἀγορῶν πλοίων. Ἡ Κυβέρνησης ἡγόραζε κάθε προσφερόμενον λάινερ καὶ τὸ μετέτρεψεν εἰς μεταγωγικὸν ἡ τὸ διένετεν εἰς τὰ δρομολόγια τῶν ἑπταχθέντων, αἱ δὲ ἑταῖραι, ἐπιθυμοῦσαν νά προσαπίσουν τὰς γραμμὰς των καὶ νά διατηρήσουν τὸν κύρων τῆς ἐργασίας των, ἡγόραζαν καὶ αὐταὶ πλοῖα ἐν σπουδῇ, προσέβανον δὲ καὶ εἰς ναυλώσεις «επάμι-ταστρεζες». Διὰ τοῦ τρόπου αὐτὸν ἡγένηται ἐντὸς τρομήν της Ἰταλικῆς χωρητικότητος δύο σκαφῶν 250.000 τ. χροδὸς περίστου ἀπὸ τὰς νέας ἀγορᾶς, ἐπὶ προφανεῖ λημαὶ τοῦ ποιοτικῆς καταστάσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της, δεδομένου, διὰ αἱ προσκτήθεισαν ἐξ ἀνάγκης μονάδες ἡσαν παλαιοτέρως ἡλικίας. Παραβλήματος πρὸς τὰς νέας ἀγορᾶς διεκόπησαν ἐντελῶς αἱ διαλύσεις τῶν παλαιῶν Ἱταλικῶν πλοίων, δῆσε δὲ πάλιαν ἐκ τῶν πρὸς μηνὸν ἀγορασθέντων ζένων πλοίων πρὸς διάλυσην εἰς σχετικῶς καλήν κατάστασιν, ἐπανεφέροντο εἰς τὴν ἐνεργὸν ἐπηρεσίαν, κατόπιν προσείσουν ἐπισκευῶν.

Καθ' ὃν χρόνον ἡ φαγδαία αὐτὴ ἐξέλιξε ἐλάμβανε χώραν καὶ τὰ Ἐδεσπατάλη γεγονότα διεδέχοντα ἄλληλα, ἐπαπειλούντα τὴν Ρόμην μὲ οἰκονομικὰς κυρώσεις, ἡ φασιστικὴ κινθένησις ἐκινήθη ποικιλοτρόπως πρὸς τὰς ἑξασφάλισιν τεραστίον ἀποθεμάτων εἰς πρώτας ὑλας, κυρίως δὲ εἰς γαλάνθωρα, καθόμαν ἐλλαὶ καὶ μετάλλα. Σεβασταὶ παραγγελία διεδέχονται ἡ μία τὴν ἄλλην καὶ νηοπομπαὶ ὄλοκληροι πατέλεον εἰς τὸν Ἱταλικὸν λημένας τηνάρησην τῶν παραγωγῶν των. Αἱ Ἐθνικαὶ πραγματικαὶ ἐτούσαν τὴν παραγωγὴν των καὶ ὅταν αἱ οἰκονομικαὶ κυρώσεις ἤρχισαν, ἡ Ἰταλία ἀπήγνησεν εἰς αὐτὰς μὲ μέτρα οἰκονομίας, συντησασα εἰς τὸν πληθυσμὸν τῆς φειδὸν εἰς τὸν γαλάνθωρα καὶ τὸ πετρέ-

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD
ΤΑΧΕΙΑ ΕΒΔΟΜΑΔΙΔΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΩΝ
ΠΟΛΥΤΕΛΩΝ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΩΝ

"POLONIA," "KOSCIUSZKO,"

TONNΩΝ 14.000

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΟΝΣΤΑΝΤΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΙΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

λαον. Ή έπειθονσα πάντως διαταραχή ήτο αισθητή εἰς κάθε λεπτομέρειαν της Ιταλικής ζωής. Προσκεμένου διὰ τὴν ναυτιλίαν της ή διαταραχή αὕτη ἀπέρει την πολλαπλάς, διότι ή ἀπονία της τόσον γνωρίμου πυκνότητος τῶν Ιταλικῶν γραμμῶν, μοναδικὴν παρέσχε τὴν εἰναιρίαν εἰς τὰς ἀντιπάλους ναυτιλίας νῦν ψφαράσσουν τιμῆς τῆς Ιταλικῆς δραστηριότητος καὶ τῆς Ιταλικῆς ἐργασίας. Αἱ νυφόσεις ἔξι ἄλλον, ἐστέρησαν τὰ Ιταλικὰ πλοῖα, τὰ ἐναπομείναντα εἰς τὴν ἐλευθέρων ἀγοράν η εἰς τὰς ταχτικὰς γραμμὰς ἀρκετὸν ποσοστὸν ἐργασίας εἰς φορτία καὶ ἐπιβάτες, μὲν ἀμεσον τὴν ἐπί τούτον ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὴν κίνησιν τῶν Ιταλικῶν λιμένων. Τὰ ἐπιβληθέντα πολεμικὰ ἐπασφάλιστρα καὶ ἡ κάλυψη τῶν κινδύνων τῶν Ιταλικῶν πλοίων καὶ φροτίων ἐφηγάδευσαν ἔτερον τρῆμα τῆς ἐργασίας τῶν καὶ ὑπερχρέωσαν τὴν Ιταλικήν κυβέρνησην νῦν προέλθῃ εἰς σύντονα μέτρα ἀντιμετώπισες τῶν τόσον βαρύτατα θιγμένων ναυτιλιακῶν καὶ ἐμπορικῶν τῆς χώρας συμφερόντων. Ή «Ἐνωσίς τῶν Ιταλικῶν Ἀσφαλείων» ἐκλήθη καὶ ἀνέλαβε την πολιτικὴν τῶν κινδύνων θαλάσσης καὶ αἱ ἀνά τὰς ξένας χώρας Ιταλικά προσείσια διετάχθησαν νῦν δεκασίσιμα, ὅπερ τὰς ξένας ἐμπορεύματα, τὰ διερχόμενα ἀπὸ τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας, ἀπὸ τὴν Τεργεστήν καὶ τὴν Γένοβαν, οὐδένα θὰ διέτερον κινδύνων βραδύτητος εἰς τὴν μεταφρότων διὰ τὸν προσφισμὸν τῶν ή ἀπειλὴν κατασχέσεως τῶν εἰς ἐφαρμογὴν ἀντιποίων διὰ τὰς κυρώσεις. Αἱ ἀρδονοὶ διαβεβαιώσαν ἀνεξαπίστους κάπως τὸν ἀρχικὸν πανικὸν τοῦ ξένου ἐμπορίου καὶ συνερχάσθων ἔνα ποσοστὸν φροτίων διὰ τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας καὶ τὰ Ιταλικά πλοῖα, χωρὶς ὅμως καὶ νῦν μὴ εἰνε ἐκδήλως η διαρροή τῆς μεγάλιτέρας κινησίας τῆς Μεσευρώπης πρὸς τὰ δορεοπτικὰ λιμενικὰ κέντρα καὶ πρὸς τὸν Δούναβιν. Υπὸ τὸν πολεμικὸν σᾶλον καὶ τὴν προφανῆ διναραγίαν τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν, κατεσγάσθη η κίνησις πρὸς ἀνανέωσιν τοῦ Ιταλικοῦ στόλου τῶν «τρόμπες», ἵπερχρόνησεν η προσπάθεια ναυπηγήσεως κανονιογόνων σκαφῶν δι᾽ ὅλας τὰς Μεσογειακὰς γραμμὰς, ώχρισεν η αἴγιλη τῆς ναυτιλιακῆς ἡγεμονίας καὶ σήμερον ὀλόκληρος η Ιταλία ἔχει ἐξ ὀλοκλήρου ἀρροιθῆ εἰς ἕνα ἄγονα, τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ὅποιον, οινόδηποτε καὶ ἀν εἰνε, βαθύτατον θά ἔχῃ ἀντίκτυπον εἰς τὴν Ἐθνικήν της ζωήν. Καὶ εἰς περίπτωσιν ἀκόμη νίνης τῶν δύλων, θά ἔχῃ στερεότερο τὸ χρονίον. Πιο τοχεία δὲ τοῦ Ιταλικοῦ Θησαυροφύλακιον, έναν δὲν σημαίνη κατάφενον τοῦ λαμπροῦ ναυτιλιακοῦ οἰκοδομήματος, πάντως θὰ σημανῇ περιορισμὸν διὰ τίνα κάθε περιστέρῳ ἐπανεξήσεως τῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀρωγῆς. Μία ὅμως περίπτωσις ήταν τί ἀρά γε θὰ στοιχίσῃ εἰς τὰς τύχας τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας, η ὅποια ἔσχατη τὴν ὑπόστασιν τῆς ἀπολειτικῶς καὶ μόνον ἐπὸν τὸν ἀποταμεύματος τὸν φορολογιούμενον Ιταλοῦ πολέτον; Θὰ ἐμφανίσῃ ἵστος τὴν εἰκόναν ἐνὸς φοτενού μετεώρου, μὲ τὴν πρόσκαιρον αἴγιλην καὶ τὴν ἐκτυφλωτικήν τῆς στιγμῆς λάμψιν;

Μεγάλη Βρεταννία

Ἐντονωτέρα η ἀντίδρασις κατὰ τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ

Τὸ δόγμα «εὐθέρνα, Βρεταννία, τὰς θυλάσσας» ἐπέρι πᾶσαν ἀλληγορίαν ἀποχρώθησεν ἐντατικώτερον κατὰ τὸ 1935 τὴν γησαν Αὐτοκρατορίαν, ἐμπραγμάτως ἐκδηλώσασαν τὸν διακαῆ ἔθνικὸν πόδον, ὅπως η ἐμπορικὴ τῆς χώρας ναυτιλία χωρήσῃ σταθερῶς πρὸς τὰ πεπομένα της. Κυβέρνησης, ἐφοπλισταί, Τύπος καὶ κοινὴ γνώμη, ἀπὸ τὸ ἴδιον κατείχοντο αἰσθητὰ στοργῆς πρὸς τὴν ναυτικὴν διοικητικήν, ὑπὲρ τῶν τυχῶν τῆς διοίσεως ἀμείστον συνεκτένοσαν τὴν προσοχὴν τῶν καὶ ἀδιάπτωτον διετήρησαν τὸ ἐνδιαφέρον των. «Οταν θετικὴ διεμορφώθη, ἀπὸ τὴν φύσιον μετανιών Βρεταννικήν παρατηρητικότηταν τὸν κινδύνον, ποὺ διέτερει τὸ Ἐθνικὸν πλοῖον καὶ μετ' ἀποτοῦ η Ἐθνική τῆς χώρας ζωὴ εἰς ὅλας αὐτῆς τὰς ἐκδηλώσεις, ἀπὸ τὴν φυγδαίαν ἐξέλιξιν τῶν ξένων ναυτιλίων καὶ τὴν συστηματικήν τῶν ἐνίσχυσιν διὰ πακτωλοῦ ἐπιχορηγήσεων καὶ διὰ ποικίλων προστατευτικῶν μεθόδων οὐδεὶς ἐπεκράτησε δισταγμός, ώς πρὸς τὴν ἀπολυτήταν ταχτικήν, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς πραγματικότητος καὶ διαφύλαξιν ἀνεπάφου τοῦ Βρεταν-

νικοῦ ναυτιλιακοῦ γοήτρου.

Χώρα ιδιότητος η Μεγάλη Βρεταννία, μὲ θαλασσινὰς παραδόσεις αἰώνων, προστιλωμένη εἰς τὰς θεμελιώδεις ἀρχὰς της μὲ ἀρσούσισιν θησησευτικήν, μὲ ἀχανεῖς καὶ κρατικάς ἀνά τὴν Υδρόγειον Κτήσεις, ἀντλούσα τὸν πλούτον της ἀπὸ τὴν διοικητικήν δραστηριότητα τοῦ νησιωτικοῦ συμπλέγματος τῆς μητροπόλεως, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς πρώτας θάλασσας πηγὰς τῶν Ἀποικιῶν της τοῦ Ναυτιλίου της Ναυτιλίαν, δὲν ἦτοι θεμελιώδεις ἀρχάς της θεμελιώδεις ἀρχάς, τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου, ἀπομακρυνόμενη τῆς ἀρχῆς ποτῶν ἀπὸ 85 ὀλοκλήρων ἐτῶν. Μεγιστάνες τοῦ Βρεταννικοῦ ἐποπλίσιου καὶ πολιτικοῦ ἀνδρες τοῦ κύρους τῶν π. κ. Μπλάντον, Τσάμπερλαν καὶ Ράνσιμαν, δὲν ἀπέκρυψαν τὴν σχληρῶν ἀνάγκην, ὅπως στοφαὶ καὶ η Μεγάλη Βρεταννία εἰς τὰ ἀντιονομακά συστήματα τοῦ προστατευτισμοῦ, ἐάν δὲν ηθελε νῦν ἔτη, σύν τῷ κύρῳ, τὴν Ναυτιλίαν της καταρρέονταν.

Μετὰ μακροχρόνιον καὶ βαθείαν τῆς ίδεας τοῦ προστατευτισμοῦ καλλιέργειαν, ἐλάμβανον χώραν διὸ βαρυσύματα διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, κυρίως, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμόν, γεγονότα, εὑθὺς μὲ τὴν εἰσόδου τοῦ 1935. Τὸ ἔν, ἡτο η ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου καθέσιος προσωρινός διῆτας διά την ἀρχὴν ἔτος, τὸν ἀγγλικὸν ἐπιχορηγήσεων πλός την ναυτιλίαν τῶν «τρόμπες», μὲ πλωτούς 2.000.000 λιρῶν ἐπὶ τὸ θησαυροφύλακιον καὶ τὸ ἔτερον, η σύγκλητος ἐν Λονδίνῳ τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς προδιασκέψεως, ἀντικειμένος σοσπός τῆς διοίσεως ἐτίθετο η προσπάθεια ἔξενθεσεως πρακτικῶν μέτρων ἀναβιώσεως τῆς ναυτικῆς διοικητικῆς καὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τὸν διοχετεύον της, μὲ βασικὴν προπτεύσειν, τὴν ἐπίτερην εὐθέτερα πεταζεῖν τοῦ ἐφοπλίσιου τῶν ναυτικῶν χωρῶν συνεργασίας. Παραλλήλως ἐτίθετο καὶ αἱ βάσεις θετικούτερας προσαρμογῆς τῆς Βρεταννικῆς ψφητηριότητος πρὸς τὰ νεώτερα τεχνικὰ δεδομένα, ὡστε εὐχερεστέρᾳ ν' ἀποβῇ η παρ' αὐτῆς ἀντιμετώπισης τῆς τε κρίσεως, ὅσον καὶ τὸ συναγωγούμενον τῶν ἐπιχορηγημένων ξένων πλοίων. Πρὸς τὸν σοσόπον ἀντὸν νοοθετεῖτο ἐπὸ τὸν κυβερνήσεως τοῦ Λονδίνου νομοθέτημα, η ψήφισις πρὸς τὸν διοίσον ἐνείχε πολὺ βαρυτέρων σημασίαν ἀπὸ τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ οὐτινος αἱ συνέπειαι εἰς βάρος τῶν ξένων πλοίων αἰσθηταὶ θέλουν ἀποβῇ μετὰ πάροδον διλλού.

Πρόσκαιται περὶ τοῦ ἐγχριθέντος καὶ τόσον ἐπιτυχῶν ἐφαρμοζομένου ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαρτίου σχεδίου «εδιαλύσεως—ναυπηγήσεων» ὑπὸ τὴν κρατικήν ἀρωγήν, ἔξινυνομένην μέχρι τῆς διαθέσεως ἐντὸς διετίας πλωτοῦ 10.000.000 λιρῶν εἰς μακροπρόθεσμα καὶ μὲ ἀσήμαντον τόκον δάνεια πρὸς τὸν «Ἄγγλους ἐφοπλιστάς, χάριν τῆς ναυτιγήσεως κανουνογόνων σκαφῶν Τὸ μέτρον τοῦτο πολλαπλῶς εὐεργετεῖ τὴν καθόλου Βρεταννικήν ναυτιλίαν καὶ τοὺς πρὸς αὐτὴν συναρτεῖται πλάνους, διότι, ἐν συνδυασμῷ πρὸς αὐτῆς διαλύσεως πλανῶν πλοίων διπλασίας ψφητηριότητος τῆς, βάσει τοῦ σχεδίου, νεοναυπηγούμενης, συνβάλλει εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν συνδυασμῷ πρὸς αὐτῆς διαλύσεως πλανῶν πλοίων διπλασίας ψφητηριότητος τῆς, βάσει τοῦ σχεδίου, νεοναυπηγούμενης, συνβάλλει εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας, προστατεύει τὴν σιδηροδρομικήν τῆς χώρας, παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιγήσιν διοικητικῶν συναρτησίων καὶ τοὺς πρὸς αὐτήν συναρτεῖται πλάνοι, διότι, ἐν ἑνῷδην την πρώτων μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς του. «Οταν διανούσιον μετανιώνειν τοῦ πλωτοῦ ὑλικο

πάντα της ναυτιλίας, ἀλλ' οὐτε ὑστέρησε καὶ ή πρωτόβουλος τῶν ἐφοπλιστῶν ἐνεργητικότης. Καὶ ὁ μὲν κύκλος τῆς κρατικῆς μερίμνης ἐπεξετάθη εἰς τὴν ἔξασφάλιστ τῶν ἀνωτακῶν ἀπηρεσίων τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας εἰς δύο τὰς συναψθείσας μὲ τὰς ζένας χώρας καὶ ἴδια μὲ τὰς Σοβιέτ ἐπιπορειάς συμφωνίας, διὰ τὴν ἐποπλισμὸς ἐκπνήθη ἐπιτυχῶς πρὸς τὴν συνεργασίαν διὰ τῆς συνάψεως, ἀρχικῶς, τῆς συμφωνίας τηρησεως ἐκποτάτων δρίσιν τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων» διὰ τὰς Ἐλλέτι φορτώσεις καὶ κατόπιν εἰς παρομοίας συμφωνίας διὰ τὰς φορτώσεις γεννημάτων ἐξ Αἰστραλίας, Καναδᾶ καὶ γωνιθόδαιον ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ καὶ Μαύρης Θαλάσσης διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τοῦ Καναδῶν. Τὰ ἐν λόγῳ «σχέδια» εὐεργετικὸν ησησαν ἀντίτιτον εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν «τρόματος» τῶν μετεχονδῶν χωρῶν καὶ αἰσθητὰς προσέλαβον ὥλακάς ζημίας, διότι συνετέλεσαν εἰς τὴν ισόρροπον κατανομὴν τῆς χωρητικότητος ἀνά τὰ διάφορα ἐξαγοριγά κέντρα καὶ εἰς τὴν ἐναρμόνιστην τῆς προσφορᾶς σκαφῶν πρὸς τὴν ἐξάστοτε ζήτησιν. Διὰ τὴν Βρετανικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν τὰ σχέδια ταῦτα ήσαν ἐπὶ μάλλον πολύτιμα, καθότι διεφύλαξαν τὰς φρτάς προϋποθέσεις, ὑπὸ τὰς δύοις καθιερώθησαν αἱ Κυθερηγητικαὶ ἐπιχορηγήσεις. Προσέλαβον, δηλαδή, τὴν διαρροὴν τῶν ἀμοιβῶν εἰς τοῖτας χειρίας καὶ συνετέλεσαν, ὅπει καὶ τὰ Ἀγγλικά πλοια νά ἐνισχυθοῦν, ἀλλὰ καὶ τὴν Ναυτιλία τῶν «τρόματος» νά κρατητης ὑπέρ ἑαυτῆς ἔνα σοβαρὸν ἐπιχείρημα διὰ τὴν συνέχιστην τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τὴν πιθανήν ἐπέκτασιν τῶν καὶ πρὸς ἄλλους πλάδους τῆς Ναυτιλίας. Τὴν ἀξίαν τοῦ σχεδίου τοῦ Πλέετ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν συμβολὴν διὰ τὴν ἐπίτεντην ἀνεγνώσιαν ἀνεπιφύλακτως καὶ ὡς. Ράνσιμαν, ωστις καὶ ἐδήλωσε δημοσίᾳ: «Ἐνγαρίστως πιστοποιῶ τὴν νομιμόδρομον καὶ στενὴν συνεργασίαν, τὴν ἐξηλθείσαν μέχρι τοῦτο παρὰ τῶν Ἑλλήνων εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς Ἀγγεντίνης. Θά ἡτο εὐχάριστον, ἐὰν μετείχουν εἰς τὴν συμφωνίαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὸ Πλέετ ἐφοπλιστικά δύλων τῶν χωρῶν».

Παρά την σημειωθείσαν δύος ἑλαφράν βελτίωσιν τῶν συνηθικῶν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου διὰ τῆς αἰχνήσεως τοῦ ὄγκου τῶν φρεσίων καὶ τῆς ἀνάτιμήσεως τῶν ναύλων, οἱ Ἀγγλοί πλοιοπτήται τῶν λάινερδ δὲν ἔπαναν νὰ ἐποπτηθῶν τὴν ἀνάγκην φιλικῶν μέτρων προστασίας τῆς Ναυτιλίας, πρὸς κατοχύψοσιν τῆς θέσεώς της. Ἰδιαίτερος ἐπίμονος ὑπῆρχεν ἡ ἐν πορειμένῳ πλειστὶ πόρος τὴν Κυβερνήσιν τῶν ἑταῖρῶν τῶν μεγάλων ἀποικιῶν γραμμῶν. Δέν ἔπανον οἱ παράγοντες τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ νὰ ἐκδηλώνων τὴν ἀδυναμίαν των, ὅποις ἀντιμετωπίσουν τὸν ξενικὸν συναγωνισμὸν εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς καὶ κρατήσουν ἀμειοτον τὴν θέσιν τοῦ ἀγγλικοῦ λάινερδ. Εἰς κάθε παρουσιαζομένην εὐ-
καιρίαν, ὁ εἰς μετὰ τὸν ἄλλον, σεβαστοί Βρετανοί πλοιοπτήται ὑπεδειχνοὺν τὴν ἐπικίνδυνον πλειστὸν σημαντικὸν εἰς τὸ πλάισιον τῶν ἐνδιωτοκρατοριών μεταφροῦν. Αἱ Ἀγγλικαὶ τακτικαὶ ἐπηρεοί πρὸς τὴν Νότιον Ἀφρικήν, πρὸς τὰς Ἰνδίας, πρὸς τὴν Ἀπο Ανατολὴν, τὴν Λευτεραίαν, τὴν Νέαν Ζηλανδίαν καὶ τὸν Ειρηνικὸν, εἰς σχληρὸν καὶ ἄνισον εἶχον ἀποδιῆθη ἀγώνα, ἐδῶ μὲν πρὸς τὰ ἐπιχορηγούμενα Ἰταλία καὶ πρὸς τὰ Γερμανικὰ λάινερδ, ἐκεὶ δὲ πρὸς τὸν Ἀμερικανὸν καὶ τὸν Αστικωνίαν ἀνταγωνισμὸν. Αἱ Ἀγγλικαὶ ἑταῖραι κατέβαλον κάθε προσπάθειαν κατιστίσεώς των. Προέβησαν εἰς νέας ναυπηγούσεις, συνεχόνοισαν τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα των, ἔξετελεσαν εἰς αὐτὰ σπουδαῖας μετατροπαὶς καὶ βελτιώσεις πρὸς ἔπανησην τῆς ταχύτητος των καὶ μείον τῆς καταναλώσεως κανόνων ἥλιξ, χωρὶς δύος καὶ νὰ κατορθώσουν νὰ παραμείσουν κάθε δυσχέφειαν τῶν οἰκονομικῶν πλείων, προερχομένη ἀπὸ τὸν βασικὸν συναγωνισμὸν τῶν ξενικῶν πλοίων.

Διάχυτον ἐπήρχε παντού τὸ Βρεταννικὸν λαράπονον κατὰ τῶν ξενικῶν ἐπιζοργήσεων καὶ ἀκατάσχετος ἐδεήδηπον διαρκῶς ἡ ἐπιθυμία, ὥστα καὶ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις χωρῆσι εἰς φίλικότερα μέτρα, ἀνάλαμβάνοντα τοῦ ἴδιου προστίθιος ὅτια τοῦς τόπους τὰς καντίλειας της

Είναι ο προσεκμένος ἀρχέτην ἐνδιαφέροντας αώνας γνώμα τοῦ συμβούλιον τῆς «Βρεταννικῆς Αὐτοκρατορικῆς» Ενόπλου, αἵτινες βαρύνουσαν ἔπειχον θέσιν εἰς δὲ τὰ ἔκαστοτε ζητήματα τῆς θαλασσοφρατείας. Τὸ συμβούλιον ἐπεγάλλεθη τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν ἀνάγκην συνεργασίας τῆς μὲ τὰς Κτήσεις διὰ τὴν τήρησιν μιᾶς ἵνακας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ὅπει τὸ προσασποῦν ἀποτελεσματικῶς αἱ ἐνδοωτορατορικαὶ γραμμαῖς ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων πλοίων. Ἡ Ναυτιλία, ἀποτελοῦσα τὴν κορυφαίαν διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἔξαγωγικήν διοικουμαντικήν, — ἐτοιμίθη ἵπτο τοῦ συμβούλιον — σοφαρῶς συνεισπέρει εἰς τὴν ποσοσκέλετον τοῦ Ἐμποριοῦ ισοζυγίου. Κατὰ τὸ 1934 αἱ ἐπειρυζών ἀφανεῖς ἔξαγωγαὶ ἀπέδοσαν 64 ἑκατ. λιρῶν, τὸ δὲ ποσὸν ἀπὸ τοῦ μεγαλύτερον τοῦ προϊόντος ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν τῆς ἐριουργίας καὶ διπλάσιον τοῦ προϊόντος τῆς σιδηροδιοικηγανίας. «Χορὶς πλοία, ἡ Βρεταννικὴ διοικητικὴ προώτωσις νάνταταρεύεται καὶ ἀπότος ὃ ἐπιστιμώς τῆς χώρας νάντεῦται ἐν κινδύνῳ. Ἡ ισοτιμία ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ, ἔπανες ν' ἀποτελῇ ἐπιτυχῆ πολιτικῆν διὰ τὴν ἐποχὴν μαζ.». Ἔτοιμον ἀδύον ἵπτο τοῦ συμβούλιον τῆς «Βρεταννικῆς Αὐτοκρατορικῆς Ενόπλου», διὸ οἱ ὄγκοι τῆς Βρεταννικῆς χωρητικότητος ἀπὸ 21 ἑκατ. γρήγορος τοῦ Ιούλιον 1914 ἐμειώθησαν εἰς 20.5 ἑκατ. τ. τὸν Ιούλιον τοῦ 1935, ἐνῷ τούναντίον αἱ λουπά σημαῖαν τῆς χωρητικότητά των κατά 60 ο.ο., ἥτοι ἀπὸ 28 ἑκατ. τ. γρήγορος τοῦ Ιούλιον 1914 εἰς 44.4 ἑκατ. τ. τὸν Ιούλιον τοῦ 1935. Οἱ μέσοι ὄγκοι ἐπίσης τῶν μερισμάτων, ἀτιναὶ ἀπλήρωσαν τοὺς μόλις ἔθεμασαν εἰς 10), ὧν δὲ πτώσης κατά τὸ 1934 εἰς τοὺς μετόχους τῶν μόλις ἔθεμασαν εἰς 10), ὧν δὲ πτώσης κατά 2 ο.ο. τῆς κινήσεως τῶν Αγγλικῶν πλοίων εἰς τοὺς «Ἐδυνισούς λιμένας, ἐσμηείσωσεν ἀνάλογον αὔξησιν εἰς τὴν κίνησιν τῶν ξένων σημαῖων.

Ανησυχητική, έπειτας, έπειρξεν ή λόγω της διοργάνωσης της Ρωσοπολιτικής ναυτιλίας, μείωσης τού ποσοστού συμμετοχής τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς τὰς Σοβιετικὰς ἔξαγοντας, εἰς τὰς όποιας ή κατά τὸ 1934 ἀναλογία 1 Ρωσικοῦ πλοίου πρὸς 2 Ἀγγλικά, ἀντετράφη κατά τὸ 1935, προσκεμένων διὰ τὴν μεταφοράν Φωστικῶν φορτίων εἰς αὐτὴν τὴν Αγγλίαν. Οι ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι έπιστοῦν καὶ ἐπ' αὐτὸν τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως, ἵνα κατὰ τὴν ἀνανέωσιν

της 'Αγγλοσοβιετικής έμπορικής συμφωνίας και πάσης άλλης πρός οι-
ανδήποτε χώραν, έξασφαλίζεται τό δυνατόν άνωτερον ποσοστόν προ-
χής της Αγγλικών ναυτικών υπηρεσιών. Έπει τού άντικειμένου τούτου
έβασισεν έν αόρμη έπειτείημά του ο ό εφοπλισμός τῶν «tramps» διά-
νω την τῆς άνανεώσεως τῶν έπιχορηγήσεων και κατά τὸ 1936. Καί
πράγματα ο ύψητοι φράγματα τοῦ «Board of Trade» κ. Burgin, άπαντον τὴν
11η Δεκεμβρίου έν τῇ Βουλῇ τῶν Κοινοτήτων, εἰς ονταφῆ ἐπερώθη-
σιν 'Αγγλον βουλευτῶν, ἔδήλωσεν ὅτι ή Βρεταννική κυβέρνησις, μετά
μάν μετεριστατομένην ἔρευναν τῶν ναυτιλιαών πραγμάτων τῆς χώ-
ρας καὶ μετὰ τὴν διαπίστωσιν τῶν ἐπικοφέδων καὶ αὐτόχρονα εὑέργει-
κῶν ἀποτελεσμάτων τῆς έπιχορηγήσεως και τῆς συνεργασίας διὰ τὴν
άπασχόλησην τῶν Αγγλικῶν σκαφῶν και τὴν άνακονίσιν τῶν άνερ-
γον πληγμάτων, ἀπεράσιος ν' άνανεώσῃ τὰς πρός την φορτηγὸν ναυ-
τιλίαν έπιχορηγήσεις και διὰ τὸ 1936. Τὸ Νομοσχέδιον πρόσεκται νὰ
καταποιηθῇ τὸ ταχύτερον, θὰ προβλέπῃ δὲ τὴν διάθεσιν 2.000.000 λ-
ρῶν, οὐκ οἵνος ἀκριβῶν δόρυς και κατά τὸ παρελθόν ἔτος.

"Ηδη, τὴν προστασίαν καὶ τὸν Κρατικὴν ἐπιχορήγησιν ζητοῦν καὶ αἱ ἑταῖριαι τῶν λάτερες. Ἡ «P. & O.», ἔξυγγεις διὰ τοῦ προέδρου της z. Shaw, διὰ μὴ δυναμένη διὰ τῶν ίδιων αὐτῆς ὑλικῶν μέσων νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγουμένων Ἀμερικανικῶν πλοίων, εἰς τὴν μεταξὺ Αντρόπαλιας, Νέας Ζηλανδίας καὶ Εἰρηνικοῦ ταχυδρομίου γραμμήν, ἀπεφάσισε νὰ διασώψῃ τὴν περιττώδη συνέχισιν τῆς τακτικῆς ταύτης ὑπεροειδοῦς. «Αναστέλλεται ἐπίσης καὶ ή ἀπὸ Καναδᾶ (Βανκούβερ) πρὸς τὴν Αντρόπαλιαν γραμμῇ τῆς «Καναδιαν - Πάσιφ». Κατὰ τὸν z. Shaw, ἐὰν ή κυβέρνησις ἐπιθυμῇ διὰ τὴν διατίθησιν τῶν Ἀγγλικῶν γραμμῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ, ὀφεῖται νὰ παράσῃ ἀναλόγους ἐπιχορηγήσεις καὶ μάλιστα ἀνεν χρονοτοβίης καὶ ταυτοχρόνως νὰ διαφύλαξθῇ η προτίμησης εἰς τὰ Ἀγγλικά πλοία καὶ εἰς ἐκεῖνα μόνον τῶν ξενούν ποιῶν. Ἁπίστια ἴστωμα πετακερούσατο τὸ Βασιλικὸν

Αλλά τὸν Βρετανικὸν ἑφαστοπόλιον καὶ τοὺς κύκλους τῆς ναυπηγῆς βιομηχανίας ἀνήνθουν ἀσόμη καὶ αἱ ναυπηγικαὶ ἀναπτυξεῖς αἱ σημειούμενα εἰς διαφέρους ξένας χώρας. Μολονότι τὰ Βρετανικὰ σημεῖαν ἀποσχόλουν περὶ τὰ μέσα τοῦ 1935 τὰ 60 οὐδὲ τοῦ προσωπικοῦ τού, ἐνῷ τὸ 1932, ὅτε ἡ κρίσις τὰ ἐμάστιξε, δὲν ἀπαγχόλουν πέραν τῶν 36.5 οὐδὲ, ἐν τούτοις ἐξδηλώνουν σοβαροὺς φόβους, ὅτι ἔνα σηματικὸν ποσοῦτον ἐγγραΐσται τῶν πρόσκεπτων νὰ διαφέρῃ εἰς ξένας ζεῖφας, λόγῳ, ἀλιά, τῶν ἐφαρμοζόμενῶν ἐν Γερμανίᾳ μεθόδους ἐξαγωγῆς εἰς εἰδος τῶν ἔκει φυλοκέ^ε εἰνισκομένων ξένων κεφαλαίων. Πάντος τὸ α' βιηνοῦ τοῦ 1935 ἔλλησε μὲν ἐγγραΐσαν ἐπὶ 55.815 τ. γρόδος, ἥτοι ἐπὶ πλέον τοῦ ἀντιστοίχου βιηνοῦ τοῦ 1934 κατὰ 74.375 τ. γρόδος, τὸ δὲ τρίτον ναυπηγικὸν τοιμῆνον ἔλλησε μὲν ἐγγραΐσαν ἐπὶ 530.550 τ. γρόδος, ἀλλὰ καὶ μὲ ἕξχρεις διαπραγματεύστεις διὰ σειρᾶς ὅλην νέων παραγγελιῶν, ἀτίνες ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου προσέθηγαν ἐγγραΐσαν διὰ 38 μεγάλα φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητος ὑπὲρ 300.000 τόνων φορτίου. Ἀναμνισθήτω, ἡ ὁρωτερὰ ἐξδηλώσις τῆς παραγωγικότητος τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων, ἐπῆδε μία σειρὰ ὅλη ὑπερφοκεανίων, δις λ.χ. τοῦ «Ορίον», τοῦ «Strathmore» καὶ ἄλλων, μὲ καρδιά τὸ συμπλήρωμένον ἦδη σούπερ - λάινερ «Queen Mary», διὰ τοῦ ὅπιον τὸ Λγγηλικὸν γόντρων ἀπαντᾶ εἰς τὴν προσπάθειαν ἐπικρατήσεως τῆς Γερμανικῆς σημαίας, ἀρχικῶς, εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν καὶ τῆς Ιταλίκης καὶ Γαλλικῆς κατόπιν διὰ τῶν «Rex», «Conte di Savoia» καὶ «Normandie». Εἰς τὸν βορειὸν τοῦ γονήτου αὐτοῦ ἐγκατέσπασαν καὶ τὰ σημεῖα τοῦ κ. Bustard περὶ εὐθυητοῦ διάλογον τοῦ «Ατλαντικοῦ» καὶ ἐνοικιάσθησαν εἰς τὰς ὑπερασάνων τῶν διατάντων ἐξ μέχρι τοῦδε ὑπερφοκεανία τῆς «Κιούννα - Ονάττ» 209.992 τ. γρόδος, τὰ «Adriatic», «Albertic», «Calgarie» καὶ «Doric», ἡ θυμηλικὴ «Mauritania» καὶ μετ' αὐτῆν τελευταῖος τὸ «Olympic». Ἡδη, εὐθὺς ὡς τεθῇ τὴν προσεχῆ ἄνοιξιν εἰς τὴν ἐπηρεοσαν τὸ «Queen Mary», διὰ πολλῆν πρὸς διάλυσιν τὸ Majestic^ε 56.621 τ. γρόδος καὶ ναυτικότερον τοῦ 1914.

Η στονότερά ἐπί τοῦ ναυτιλακού ἐπιπέδου συνεργασία μὲ τὰς Κτήσεις, ἡ διαφύλαξις ἑπέρ της Ἐθνικῆς σημαίας τοῦ μεγαλυτέρου, επει τὸ δυνατὸν ὄχις τῶν ἐνδοαιτοχαροικῶν μεταφορῶν καὶ ή ἐπέτετασις τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ εἰς τὰ λάινες, ἐκεῖ ὅπου ταῦτα ὁρίζουν ἀντιμετωπίζουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων πλοίων, ἀποτελοῦν ὅριον τὰς γενικοτέρας κατεύθυνσις τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Η Βρετανικὴ ναυτιλία, ἐφιδομένη, ὡς γνωστόν, ἐπὶ τῶν ἀκλονήσιν τῶν μαζὶ ἰστορικῆς θαλασσινῆς παραδόσεως, διαθέτουσα τὴν ἀνωτέρητη τοῦ πλωτοῦ ὑλικὸν της το ἀριστον καὶ ἀπὸ πάσης πλευρῶν ἀρτίως επιτροπισμένον ἐμφυγούν ὑλικόν, μὲ τὴν ψύχραμον καὶ σώφρωνα τακτικήν, ποὺ ἀπολογοῦν, διὰ τὴν ἀνάτυχην αὐτῆς, τὴν ισχυροποίησίν της, εἰς συντηρητικοῦ μεγιστάνες τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, είνει ἀναμφισβήτητον, διὰ κατισχύσης ὥλων τῶν διστηρειῶν καὶ θὰ διατηρήσῃ ἀπεισιτον τὴν αἴγιλην τῆς θαλασσοκορατείας.

HARRY A. NIESSINK
ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ και ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

·Η μακροχρόνιος πεῖρα έγγυεται ἀριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.960
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MINPHOCHAR-ROTTERDAM

Νορβηγία

Ναυτιλιακή εύημερία χωρὶς τὸν Κρατικὸν παρεμβατισμὸν

Τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν Νορβηγίαν, ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερὸν κλάδον τῆς οἰκονομικῆς τῆς χώρας ταύτης δραστηριότητος. Ἐν ἀνάλογῳ πρὸς τὸν Νορβηγικὸν πληθυσμὸν κατέχει, πράγματι, ἡ Νορβηγία, τὸν σημαντικότερὸν ἐμπορικὸν στόλον τὸν Κόσμου, αἱ ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσεως τῷ ὅποιον πρόσδοτος ἐπιτέλους τὸν Ισοζεύσιον τοῦ Ἐμπορικοῦ ισοδύνηος τῆς. Εἰς 400 ἑκατ., κορωνῶν ὑπολογίζεται τὸ ἐτήσιον ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, ἢξ οὖ καὶ πάλιν τὰ 40 οἱ περίπου, ἡτοι ἔνα ποσὸν γύρω τὸν 9 ἥκος 10 ἑκατομμυρίον λιρῶν, παραμένει εἰς τὴν Χώραν, ὡς καθαρὸς ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρόσδοτος, ὥστε ὑπολογίζουν διὰ τὸ 1935 οἱ Νορβηγοὶ ἑπολιτοί. Ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία, κατέχουσα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ποιητικοῦ ὑλικοῦ, τὴν πρώτην θέσιν ἐν τῷ Κόσμῳ, ἀφοῦ τὰ 30 οἱ τῆς γκρὸς χωρητικότητὸς τῆς, ἀποτελούνται ἀπὸ οσάρη ἡλικίας μικροτέρας τῶν πέντε ἑτῶν, παρατάσσονται σήμερον μίαν διλίχην δύναμιν ἀπὸ 4.000.000 τ. γκρός, θυμασίως κατανεμημένην εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας, ἡτοι εἰς πλοία φορτηγά τοάμτες, δεξιαμενόλια, σκάφη γραμμῆς, ἐπιβατηγά, ἀλιευτικά, καὶ φαλανθηρικά. Τὸ ἥμισον τῆς χωρητικότητος ταῦτης ἀποτελεῖται ἀπὸ μότοριστες, ἐνῷ ἡ ἀναλογία τῶν τάνκερος, καλύπτουσα τὰ 32 οἱ τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος, κατατάσσεται τῇ Νορβηγίᾳ διὰ τὴν κατηγορίαν ταῦτην σκαφῶν, τοίτην ἐν τῷ Κόσμῳ, ἐθὺς μετὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Μεγ. Βρετανίαν. Ἡ ἔργασία τῶν Νορβηγικῶν σκαφῶν, ἀναφερομένη, κυρίως, εἰς τὰ Ἀμερικανικά παράλια, τὸν Εἰρηνικὸν Όκεανὸν καὶ εἰς τὰ ὄντα τῆς Ἀτόνταλης, προτιμᾶται ἀπόλετῶς ἀπὸ τοὺς φορτωτάς, λόγῳ τῶν ἀφθόνων ἔγγυσεον ποὺ πλοέχει εἰς τὴν καλὴν μεταχείσιν καὶ μεταφορὰν τῶν φορτίων. Τὸ ἥμισον καὶ πλέον τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος ἀπαρκολεῖται εἰς πλόας ἐν τῷ ἔξωτερηκῷ μὴ προσγεγένον, παρὰ σπανίως, εἰς τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας, ἔτερα δὲ 25 οἱ εἰς μεταφορὰς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν.

Καθ' ὅλον τὸ 1935, ὁ ἑντονος ἀγώνων τῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τῆς οἰκουλιστικῆς κυβερνήσεως τοῦ "Οσλο ἐπεδίωξε ν' ἀνάντηψῃ τὴν περιοτέρῳ προσθήκην βαρῶν εἰς τὴν Ἐθνικὴν ναυτιλίαν, ἐκ μέτρων κοινωνικῆς προνοίας καὶ νέων φορολογιῶν, ἡ ἐτὼν ὅποιον δίλικὴ τῶν Νορβηγικῶν πλοίων ἐπέβαρυντος ὑπολογίζεται εἰς 15 ἑκατο., κορωνῶν ἐτησίως. 'Ο ἐφοπλιστὸς διὰ τῶν ὀργανώσεων του καὶ ὁ ναυτικὸς Τύπος, οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν ἔπανσαν νὰ ὑποστηρίξουν τὴν ἀποφυγήν, ὅτι διὰ νὰ δροποδήσῃ ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία, ἡ δύοια παραμένει πέραν πάντων προστατευτικοῦ πλαισίου καὶ συγχρόνως διὰ τῶν ἴδιων ἀτῆς καὶ μόνον μέσων ἀντιμετωπίζει τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγημένων ξένων ναυτιλιῶν, πρέπει νὰ τύχῃ καλύτερας μεταχειρίσεως ἀπὸ τὴν κυβερνήσειν καὶ ν' ἀπαλλαγῇ τῶν ὑπερθεραίκων φορολογιῶν βαρῶν της.

Ἡ Κυβερνήσεις, κατόπιν τοῦ ἐγερθέντος θορύβου καὶ τῶν ἐνδηλώσεων τῆς κοινῆς γνώμης ὑπὲρ τῆς προστασίας τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου, ἐδέχθη πρὸ τούς καὶ ἀρχὴν νὰ συζητήσῃ τὴν μείωσιν τῶν φορολογιῶν

καῶν ἐπιβαρύνσεων, ὥπο τὴν φητὴν προσπόθεσιν, ὥποις οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται προτιμοῦν διὰ τὰς ναυπηγήσεις τὴν ἐγχώριον ναυπηγικήν.

Διὰ τὴν διαφύλαξιν ἀπόβιθος ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς βιωμαχίας, ἐνὸς σημαντικότερον ποσοστοῦ τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν, κατήστοσεν ἡ κυβερνήσεις τοῦ "Οσλο κατὰ τὸ παρελθόντον ἔτος ἐπιτροπὴν, ἡτοι καὶ ἐξέπονησε σχέδιον ἀναδιοργανώσεως τῶν ναυπηγείων. Προβλέπεται διὰ ἀπὸ τὸν πλήρης ναυπηγικής ἀνασυγκρότησης ὑπὲρ τὴν κρατικὴν ἀφογήν, ὥστε ν' ἀποδοῦν ταῦτα ἵσαν νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας. Η κυβερνήσεις πρόκειται νὰ ἴστωνται ἡ προσειπέμενον, νὰ τεθῇ ἀμέσως εἰς ἐφαρμογήν. Αἱ μόναι ἐν προσειπέμενον δισχέρεια, προερχόμενα ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἔγκειται εἰς τὴν ἀνάγκην παροχῆς καὶ ναυπηγικῶν δανείων, ἄτινα οὗτοι εὑκόλως ἔξεντοσιν εἰς τὸ ἔξωτερον. Ἡ Νορβηγικὴ κυβερνήσεις ἐν τῇ προσπαθείᾳ ἀπῆς διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐγχώριου ναυπηγικῆς ἐπιδιώκει διὰ καταλλήλων συνδυασμῶν νὰ ἐναρμονίσῃ τὰς ἀπόφεις της πρὸ τὰς ἀξιώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὰς ἀντιλήψεις τῶν ναυτικῶν, καθισταμένης οὕτω δινατῆς τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, μέλοντος νὰ τονώσῃ τὴν Οἰζουμούνα τῆς Χώρας καὶ νὰ ἔχασφαλίσῃ συνεχῆ ἔργασίαν εἰς τὰς πονώντας τῶν ἀνέρων ταῦτα.

Πόσην μεταπολεμήσην πρόδοσον ἐσπειρίωσεν ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία καὶ μέχρι πούον ἐπίζηλον βαθμοῦ ἔξηψισε τὴν ποιητικὴν ἀντοτέρητη τὸν σπαφὸν της, ἀφεὶ μόνον νὰ λεζθῇ ὅτι ἀπὸ τῆς ἐπαύσιον τοῦ πολέμου προσθήκει εἰς τὴν δύναμιν τῆς 944 νεοναυπήγητα πλοῖα 2.949.000 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 38 οἱ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ τὰ 12 οἱ τοῦ τοννάς κατεσκενάσθησαν εἰς τὰ Νορβηγικὰ ναυπηγεία. Ὡς πρὸ τὰς μεγάθη τὰ οὕτω ναυπηγικέντα σάκαν πλεῖστον ὡς ἔξηπης: Τῶν 500 ἥκος 1500 τ. γκρός τοία μόνον πλοῖα κατεσκενάσθησαν. Τῶν 1500 ἥκος 4000 τ. γκρός 264, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 94 (ήτοι ποσοστὸν 39 οἱ) εἰς τὰ Νορβηγικὰ ναυπηγεία. Τῶν 4.000 ἥκος 6000 τ. γκρός 157, ἐκ τῶν ὅποιων 8 μόνον εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ ἄνω τῶν 6000 τ. γκρός 184, ἐκ τῶν ὅποιων 3 μόνον εἰς τὴν Νορβηγίαν. Τοὺς ἀριθμοὺς ἀπὸ τοὺς ἐνεφάνισε πρὸ τούς μόλις η Κυβερνήσεις τοῦ "Οσλο διὰ ν' ἀποδεῖξῃ ἀρ' ἐνὸς μὲν τὴν ζωηρότητα τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας εἰς ναυπηγικάς ἔργασίας, ἀλλὰ καὶ πόσα ἐθνικά κεφάλαια διαρρέουν εἰς τὸ ἔξωτερον, ἀντὶ νὰ παραμένουν εἰς τὴν χώραν.

'Ἄλλα παρὰ τὴν ἀντοτέρητη τὸν πλωτὸν ὑλικὸν τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν πλήρως συγχρονισμένην δογάνωσιν της, είναι τόσος ὁ προστατευτισμὸς καὶ αἱ διασκότεις ὅλων σχέδιον τῶν ξένων ναυτιλιῶν, διότε, ἀπαντοδέξως ποιεῖ, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ νὰ προσβλέπουν εἰς τὸ μέλλον, ἐφόσον — ἔννοειται — ἡθελεῖ διατηρηθῆναι ἡ παροῦσα κατάστασις εἰς τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων. Πρόσφατον τούτον παραδίειμα ἀποτελοῦν αἱ αἰσθηταὶ δινοσκόλια ἔξενθεσεως ἔργασίας ὑπὲρ τῶν μικρῶν Νορβηγικῶν φορτηγῶν εἰς τὴν Βαλτικήν καὶ τὴν Λευκήν Θάλασσαν, λόγῳ αἵρ' ἐνὸς τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν ἔργασίαν ταύτην περισσοτέρων Ἀγγλικῶν πλαισίων, τὸ ποσοστὸν τῶν ὅποιων διησφαλίσθη ἀπὸ τὴν Ἀγγλοσοβιετικὴν ἐμπορικὴν συνθήκην καὶ εἰς τὴν σοβαρωτέραν ἀρ' ἐτέρου ἐνίσχυσιν τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας.

"Ἐνα ἄλλα δᾶσιοσμείωτον μέτρον, ποὺ ἐλήφθη κατὰ τὸ 1935 ἄπο τῆς Νορβηγικῆς κυβερνήσεως, ἡτοι ὁ περιορισμὸς τῶν νέων ναυπηγήσεων δεξιαμενοπλοίων, ἐκ τούτου μήπως ὁ πληθωρισμὸς τῶν ἐπηρεάσου

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

**ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ**

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ

ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ

TANKS & BILGES

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : CAMREX, CARDIFF "H SUNDERLAND

τὴν ἀρτίαν καὶ ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τοῦ σχεδίου «Σιεργονιώτερο», τοῦ ὅποιον οἱ κύριοι παράγοντες εἰναι οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί. Καθιορίσθη ὅντως ἡ ἀπαγόρευσις τῆς κατασκευῆς νέων τάνκερς, ἐφόσον δὲν ἥθελον καταβληθῆ ὑπὸ τοῦ ἐνδιαιρεομένου πλοιοτήτου, χωρὶς νὰ προσφύγῃ εἰς τὴν σύναψιν δανείου, τὰ 75 οἱ τοῦ κόστους τῆς ἀναλαμβανομένης ναυπηγήσεως. Τὸ μέτρον ἐπελήθη ἐν τοῦ γεγονότος ὅτι πολλὰ ζένα γαντηγεία, διὰ ν' ἀπασχολήσουν τὰς κενὰς ἐσχάρας τον, δὲν ἔδισταν νὰ ποτώνων τοὺς ἐφοπλιστὰς μέχρι καὶ τῶν 75 οἱ τοῦ κόστους τῶν πλοίων τον.

Τὸ 1935, πάντως, ή Νορβηγικὴ Ναυτιλία, εἰργάσθη ἐντατικότερον, λόγῳ τῶν εὐνοϊῶν γενινῶν ναυτιλιακῶν συνήγορῶν, ποὺ ἐπεκράτησαν εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυλαγοράν. Λι οντηγησεῖς ἔξι ἄλλων λαμπρῶν καὶ ὑποδειγματικῶν σκαφῶν, τόσον εἰς τὰ Νορβηγικὰ ναυτηγεῖα καὶ τὰ Σουηδικὰ τοιάδτα, δύον καὶ εἰς τὰ Δανικὰ καὶ Γερμανικὰ — εἰς τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔναντι «μιτλοκὲ» κεφαλαίων η ἔναντι παραδόσεως ἵλαιον φαλαίνης — καὶ η κατὰ τὸ 1935 προσθήη 200.000 τ. γκρός, δὲν ἐπηρέζησαν ἀπόλιτος τὴν χωρητικότητα, ἀλλὰ καὶ διεφύλαξαν πιστῶς τὸ ἀντόταν ποιοτικὸν ἐπίπεδον τῆς ὑποδειγματικῆς ταῦτης ναυτιλίας.

Ολλανδία

Δραστηρία ἀντιμετώπισις τῆς Κρίσεως

Παρὰ τὰ πρῶτα τῆς κυβερνήσεως τῆς Χάγης ἀπὸ τοῦ 1934 ληφθέντα μέτρα διὰ τὴν ἀναστολὴν τῆς περιπτέφου ἐκπτώσεως τῆς Ολλανδικῆς ναυτιλίας, δὲν κατέστη δινατὸν ν' ἀποτραποῦν αἱ θιλεραι συνέπεια τῆς ἐνταθείσης κρίσεως αὐτῆς. Τὸ 1935 ἔφερε τὴν ναυτιλίαν ταύτην εἰς τὴν κρισιμότεραν τῆς θέσιν καὶ ὑπερχώρων τὸ Κράτος, ἐπὸ τὴν πίεσην τῶν πραγμάτων, νὰ στρέψῃ ἔτι περισσότερον τὴν ἐμπόριον ναυτικήν του πολιτικὴν πρὸς τὸν προστατευτισμόν, κάριν τῆς διασύνεως τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ διατήρησις καὶ εἰς τὴν Ολλανδίαν τῆς χρυσῆς ισοτιμίας, ἔνεκεν τῆς ὅποιας τὸ κόστος τῆς κυήσεως τοῦ Ολλανδικοῦ πλοίου ἀνήλθεν εἰς ἐπίπεδα μὴ ἐπτέρεστα πλέον, κυρίως διὰ τὰ «τρώματα», τὴν ὑπὸ ἐπεύθερον ἀνταγωνισμὸν πρὸς τὰ ἐπιχορηγούμενα η μὲν ἐπελεύθερον νόμιμα ἐργαζόμενα ξένα πλοιά, ὑπῆρχεν η κυρία ἀρρώστη τῆς σημειωθεῖσης ναυτιλιακῆς ἀπράξιας καὶ τῆς εἰς ἐνδυνάτην κλίμακα ἀργίας τῆς Ολλανδικῆς χωρητικότητος.

Εἶτε ἀλλιθές, ὅτι η Ολλανδικὴ κυβερνήσις διὰ τοῦ παρ' αὐτῆς ἰδρυθέντος πιστωτικοῦ ὁργανισμοῦ «Bewap» κατέβαλεν εἰς τὸν ἐφοπλιστάς, ὑπὸ τοῦ πιστωτικοῦ, τὴν ἐκ τῶν μισθοδοσιῶν διαφορὰν τῶν Ολλανδικῶν πλοίων, ὑπολογιζομένην εἰς 35 οἱ ἀντοτέραν ἔναντι ἄλλων ξένων σημαδιῶν, ἀλλ' ἀπεδείχθη τὸ μέτρον τοῦτο ἀνίσχυρον νὰ ἐπιτέφη τὴν ισοσύγχρονην τῶν δαπανῶν τῶν Ολλανδικῶν ἑταῖρων, ἐφόσον οἱ ναῦλοι καὶ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1935 ἐξέπιπτον ἀκόμη καὶ η Ἀγγλικὴ λίρα, τὸ κύριον συναλλαγτικὸν μέσον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς, ἔχησολούθησε τὴν πτῶσην τῆς ἔναντι τῆς κυρσῆς βάσεως.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Ολλανδοὶ ἐφοπλισταί, πιεζόμενοι ἀπὸ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἀναγκαστικὴν ἀργίαν τῶν σταθμῶν τον, προέβανον εἰς τὴν ἀθρόαν ἐκποίησιν τῶν πλοίων των πρὸς τοὺς ζένους, ὥστε ἀνησυχητικὴ νὰ σημειωθῇ η μείωσις τῆς Ολλανδικῆς χωρητικότητος, ὑπολογιζομένη εἰς ποσοτὸν 19 οἱ τῆς διάρκειας δυνάμεως, ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος μᾶς τετραετίας. Κατῆλθεν αὐτὴ ἀπὸ 3.118.170 τ. γκρός τὸ 1931 εἰς 2.537.000 τ. κατ' Ἀριθμὸν τοῦ 1935.

Αἱ συνεχεῖς ἐπερωτήσεις καὶ η ἀρθρωγοραφία τοῦ Ολλανδικοῦ Τύπου ἑπερχόσθαν τέλος τὴν κυβερνήσιν στοχιζότερον νὰ ἐπιδείξῃ τὸ ἐνδιαφέρον της πρὸς τὴν χειραρχόμενην ναυτιλίαν. Κατηρισθή περὶ τὰ μέσα τοῦ ἔτους καὶ κατέτεθη ἀμέσως εἰς τὴν Ολλανδικὴν Βούλην Νομοσχέδιον προβλέπον τὴν παροχὴν, ὑπὸ τοῦ πόνου πιστώσεων, 8.200.000 φιορίνων πρὸς τὸν σοστὸν νὰ διασφαλισθῇ η κίνησις τοῦ τμήματος ἔκεινον τῆς Ναυτιλίας, ποὺ ἔχειται τὰ ζωτικότερα συμφέροντα τοῦ Ολλανδικοῦ ἐμπορίου.

Αἱ τοιαῦται πιστώσεις είχον ἀναδρομικὴν τὴν ισχὺν των ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου τοῦ 1935 καὶ χορηγοῦνται εἰς δῆλα τὰ σκάφη, λάινερς καὶ πορτηγά, 1000 τ. καὶ ἄνω, τὰ ἐργαζόμενα εἰς τὸ ἔξωτερον, βάσει μᾶς κλίμακος, ἡπὶς καθορίζει ὅτι προτηγά πλοια, φέρ' εἰπεῖν, 1000 τ. γκρός, θύλακαν 1000 φιορίνων μηνιαίως, ἐνῷ ἐπιβατηγά τῆς ίδιας χωρητικότητος 2000 φιορίνα. Τὰ ποσὰ αὐξάνονται κατ' ἀναλογίαν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων μέχρι τῶν 2200 φιορίνων κατὰ μῆνα διὰ τὰ προτηγά καὶ 5700 διὰ τὰ ἐπιβατηγά, τὰ χωρητικότητος 8000 τ. γκρός καὶ ἄνω.

Υπῆρχε τοιαύτη τῶν Ολλανδικῶν κοινοβουλευτικῶν κύρων ἡ εὑμενῆς ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας διάθεσις, ὥστε πλεῖστοι δύοι διοικούνται καὶ γεροντιασταί κατὰ τὴν συγκίνησιν τοῦ Νομοσχέδιου, ἔχονταν ἀνεπαρκὲς τὸ παρεχόμενον ποσὸν καὶ ἐξήτησαν ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν, χάρον τῆς ποτηρίας τῆς Ναυτιλίας, τὴν λῆψην διαστικούτερων μέτρων. Ή ἀπάντησις τοῦ ἀμύδιον ὑπογοροῦ ὑπῆρχεν ἀρκετά δηλωτική καὶ τῶν κυβερνητικῶν προσθέσεων: «Συνασθανόμεθα ἀπολύτως — εἰπεῖν ὁ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἴνουργός — ὅτι η παρεχομένη σήμερον ἀφογὴ δὲν είνει ἐπαργός, οὐδὲ ἀνάλογος πρὸς τὰς ὑπὲρ τῶν ξένων Κρατῶν ὑλικὰς ὑπὲρ τῶν ναῦτιλῶν τῶν ἐνισχύοντας.

Ἐνέχει δύοις τὸν ἔπειρο τῆς ναυτιλίας διάθεσις, ὥστε πλεῖστοι δύοι διοικούνται καὶ πορτηγά πλοια, φέρ' εἰπεῖν, 1000 τ. γκρός, θύλακαν 1000 φιορίνων μηνιαίως, ἡπὶς καθορίζει ὅτι προσεχές μέλλον θ' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἰδιωτείας κρατής ἐρευνῆς τὸ δημόπλαι τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Χριστοφόρου, η ὑπαρξίας τοῦ ὑπότιτητος αὐτοῖς, ὅτι ἀποτελεῖ σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῆς Ολλανδικῆς Οἰκονομίας.

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας κυβερνητικῶν μέτρων, ἀπεισήσθη καὶ παραγγελθῆ ἡ ηρά εἰς τὰ Ολλανδικὰ ναυτηγεῖα τὸ νέον ὑπεροχεάνιον «Prinsendam» διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Βορ. Αμερικῆς, χωρητικότητος 33.500 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 21 μιλίων. Τὸ Κράτος θ' ανοίξῃ εἰς τὴν πλοιοπτήριαν ἑταῖριν πιστώσεων, καλόπτουσαν ὄλορικην τὸν κόστος τῆς ναυπηγήσεως, μειωμένον κατὰ 800.000 φιορίνια, ἀτίνα θά καταβάλῃ η πλοιοπτήρια ἑταῖρια.

Ἄλλα δὲν ὑπῆρχεν μόνον η κρίσιμος κατάστασις τῆς ναυτιλίας, ποὺ ἀπησχόλησε τὴν Ολλανδικὴν κυβερνήσιν. «Υπὸ τὴν ίδιαν ἐκπτωσιν τε-

ECONOMISE BY USING “OZONIC” MARINE ENAMELS

The paint with the largest life

For Deck-houses, Masts, Topsides & Engine Rooms.

MADE ONLY BY

HOYLE, ROBSON, BARNETT & LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE & REGIS HOUSE, LONDON

Agents for Greece: The Shipping & General Agency Ltd.
Megaron Laikis, PIRAEUS.

λεῖ ἀκόμη καὶ σῆμερον ἡ ναυπηγική βιομηχανία, διότι ἐνῷ ἀρ' ἐνὸς αἱ παραγγελίαι τῶν Ὀλλανδικῶν ἔταιρῶν ἐπῆρξαν κατὰ τὸ ἀπέλθον ἔτος ἀσύμματον, η τιμὴ τοῦ φιορινίου καὶ ἐπομένου τοῦ ἀνώτερον χρόνου τῶν ναυπηγήσεων, ἐφιγάδευσαν ἀπὸ τοῦ Ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα τὴν ἑργασίαν ἐξ τοῦ ἔξωτερον. Πλὴν ἥλαζίστον δεξαμενοπλίων τῆς «Σὲλλ», τῶν τιθῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἔντιλας εἰδίκων σφαγῶν τῶν Σοβητῶν καὶ τινῶν σποραδικῶν Νορθηγικῶν παραγγελιῶν, οὐδεμίαν ἄλλην ἀξιοσημειώτον παραγωγὴν είχεν ἡ Ὀλλανδικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία κατὰ τὸ ληξῖαν ἔτος.

Περισσοτέρας ἀκόμη ἀνησυχίας εἰς τοὺς Ὀλλανδικοὺς κύκλους προεξάλλεσεν ἡ κατόπιν τῆς ἐκπτώσεως τοῦ Βελγικοῦ νομίσματος σημειωθεῖσα στροφὴ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ Ρόττερνταμ πρὸς τὴν Ἀμβέρσαν, λόγῳ τοῦ χαμηλοτέρου κόστους τῶν ἐξφορτιζῶν καὶ ἀμενικῶν δημιουργάτων. Τὸ Ρόττερνταμ ἀνέκαθεν ἀπέτιλε τὸν περισσότερον διλοιπού τῶν λιμένων τῆς Ἰτειωτικῆς Εὐδόπτης εἰδίσεμένου λιμένα διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν εἰς χώμα φορτίων, κυρίως δὲ μεταλλευμάτων καὶ σιτηρῶν. Λί διὰ τοῦ Ρόττερνταμ ναυλώσεις εἰλογών πάντοτε μίαν ἐπὶ ἔττανον διαφορὰν 3 ἔως 6 πεννῶν κατὰ τὸνόν, ἔναντι τῆς Ἀμβέρσας. Ἀπὸ τῆς πτώσεως ὅμως τοῦ Βελγικοῦ νομίσματος ὁ λιμένας τῆς Ἀμβέρσας κατέστη εὐθυγότερος, ὥστε αἱ δια τοῦ Ρήγην μεταφοραὶ νὰ προτιμοῦν τὸν Βελγικὸν λιμένα, ἐγκαταλείπονται τὸ Ρόττερνταμ.

Μία εὐφυτάτη ἐστρατεία διεξήγθη τόσον εἰς τὸ Τέλον, όσον καὶ εἰς τὰ δύο κοινοβούλευτικά σώματα, ήτις ἔφθασε μέχρι τοῦ σημείου νῦν ποδεῖξῃ πρός τὴν κυβέρνησην τὴν ἀνάγκην, όπος δὲ λιμὸν τοῦ Ρόττερνταμ, ζωαπτηρίζουμενος ὡς Ἐθνική βιομηχανία, τόχη τῆς ἀμέσου κρατικής ὑλικῆς ἀφοργῆς, ώστε διὰ τοῦ ἀποβιβασμοῦ τῶν λιμενικῶν καὶ φροτοεκφορτωτικῶν δισκαριώματον, ἀντεπέξελθη εἰς τὸν διεξαγόμενον ἐπό τῆς Ἀμέρισης ἀνταγωνισμόν. Σημειωτέον ὅτι ἐν τῷ μεταξὺ ὑπεβάσθησαν σημαντικῶς ἐπό τῆς Ὀλλανδικῆς κυβερνήσεως τὰ πλοιγυρά δικαιώματα τοῦ λιμένος καὶ τὰ δημοτικά τοιωτα τὸν Δῆμον τοῦ Ρόττερνταμ, κωδικὸς δικαίου καὶ νά ἐπεινεγκύριοι εἰστοντος ἡ ιδιοτύπια τοῦ κόστους τῶν διο ἀνταγωνιζομένων λιμένων. Ισοις ἐντὸς τοῦ 1936, ἡ ἀνταγωνιστική τῆς Χάγης, παρὰ τὴν ἐνασκούμενην ζωηράν πίεσιν ἀπὸ μέρους σοβαρᾶς μερίδος τοῦ κοινοβούλιου καὶ τῶν ἐμποροδιομηχανικῶν τάξεων, ἥμελεν ἐπιμείνη εἰς τὴν διατήρησιν τῆς χρονῆς βάσεως τοῦ φοινίου, νά παρατείνεται εἰς τὸ θέματα παροχῆς ἐπιχορήγησεων καὶ εἰς τοὺς λιμένας Ρόττερνταμ καὶ τῆς Ἀμστερνταμ καὶ εἰς τὴν μείζονα τόνον τῶν προστατευτικῶν ἐπέρ η τῆς Ὀλλανδικῆς ναυτιλίας μέτρων.

Πολωνία

Βραδεῖα, ἀλλὰ σταθερά, ἡ ναυτιλιακή ἀνάπτυξις

Ἐξόρμησις, πράγματι, δύναται ἐν τῇ κυριολεξίᾳ νὰ γαραζηθοῖ οὐδὲν ἡ πρὸς τὴν θάλασσαν ἐπιδεικνυμένη δραστηριότης τοῦ νεαροῦ Πολωνικοῦ κράτους. Ἀπὸ τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἔτον, ὡς Πολωνία ἐντατικὰς καταβάλλει προσπαθείας, ὅπως δργανώσῃ μίαν ναυτιλίαν καὶ ὅπως ἀπλάνη τὴν ἀγάθων τῆς θαλάσσης, στηρίζομένη εἰς τὴν μικρὰν λωρίδα ἀκτῆς, μέσῳ τῆς ὁποίας ἐπέτυχε τὴν διεξόδον τῆς εἰς τὰ ὄντα τῆς Βαλτικῆς. Ἐλεῖ ἀληθές, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν τῆς πρόγραμμα δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ τὴν ἀποτυχίαν, ποὺ ἀπέκομεν ἀπὸ τὴν κατασκήνωσιν καὶ τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Γδύνιας. Ὁ ἐμπορικός της στόλος δὲν ἀνατίσσεται τόσον φαγωμένος. Μόλις ἀπὸ τοῦ 1926 χρονολογεῖται κινούσις ἡ δργανωμένη ἑμφάνισις τῆς ἐμπορικῆς Πολωνίκης σημαίας. Παρὸν τὰς πρώτας τοῦ Κράτους πρόσπλαθείας, ὅπως ὑποβοηθήσῃ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν διὰ τῆς παροχῆς πάσης φύσεως εὐ-
κολιῶν, προστατευτικῶν μέτρων, διαρρόσεων σημαίας, ἐπιχορηγήσεων διὰ τὴν ἐπέτειον τακτικῶν γραμμῶν, δὲν ἐπετεύχθη ὀντιστικὸν τι διὰ τὴν ναυτιλίαν δργανώσιν.

Υπερθεώμη τότε τὸ Κράτος ν ἀνάλαβῃ αὐτὸ μόνον τον ~~κ~~ διας αὐτὸν δατάνως, τὴν δημιουργίαν ἐμπορικοῦ στόλον. Η «Ζεγκιλίργα» Πάλσα, ὁ σοφαρότερος δηλαδή, ναυτιλακός ὄφαγισμός, δὲν ἐπροσεψει τίποτε ἄλλο, παρὰ ἄπλως τὸ Κρατικὸν κεφάλαιον. Τοῦτο αὐτὸ δέννατα ν λεζθῇ καὶ διὰ τὴν μεταγενεστέρον ιδρυθεῖσαν «Γδύνια-Αμερίκα Λάΐν». Τέλος ὁ δργανισμὸς τῶν Σιλεσιανῶν γιανθράκων, ἐδημιουργήσαν ἀκόμη ἓνα στόλον ἀνθρακοφόρον σκαφῶν του, διὰ τὰς οποιασούσις τον ἀνάγνωσ.

Ούτω, μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1934, ἐπέτυχεν ἡ νεαρᾶ Πολονικὴ ναυτιλία νὰ κατέχῃ ἔνα στόλον ἐξ 86 μονάδων, χωρητικοτήτος 87.000 τ., νέτ, ἀπαρτιζόμενον κατά τὸ πλείστον ἀπὸ φορτηγὰ σκάφη. Ἀπὸ τὴν Πολωνίαν ὅμως κινέρησην κατενόηθη, ὅτι χωρὶς τακτικὰ γραμματὰ καὶ χωρὶς ἐπιβατηγὴ στάση ή μετὰ τουατά, δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ κατατηῇ ἡ ναυτιλία τῆς ἐξυπερετικὴ τῶν γενιστέρων ἀναγκῶν τῆς Χώρας. Ἐκτοτε, σαφῆς καταφαίνεται ἡ τάσις, μὲ βάσιν τὴν Γδάνσιαν, διὰ τὴν καθέσθισην τακτικῶν Ἐθνικῶν γραμμῶν πρὸς τὰ σοβαρότερα κέντρα τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐφώπης, τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Μεσόγειον, τὴν Βόσσων καὶ τὴν Νότιον Αἰγαίον.

Ένωση γήγηθους πόρος τοῦτο νέα σχάψη, διατεθέντα εἰς τὴν γραμμὴν Γδύνιας — Ἀμέδεσης καὶ Γδύνιας — Ἀγγίλιας. Παρεσχέθη ἐπι τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ μία πιστωσις 10 ἑκατ. Λόποι διὰ τὴν ἀγορὰν νέων σκαφῶν καὶ μελετᾶται ἡ ἴδρωσις καὶ πιστωτικοῖς ἰδρύματος εἰδίκοις διὰ τὴν παροχὴν κεφαλαίων εἰς τὴν ναυτιλίαν. Τέλος παρελθήθη τὸ ἔν τῶν δέν ναυτηγῆθεντων εἰς Τεργέστην ὑπερφορεανίων, τὸ «Πιλσοδόσι» 14.500 τ. χιλομ., ἐντὸς τῶν ἡμεροῦ παλαιαλαμάνανται καὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Μπατόρι». Χαρακτηριστικὴ πίσση τοῦ διακανοῦ Πολυτικοῦ πόθου διὰ τὴν ναυτιλιακὴν δημιουργίαν, είναι ἡ φρενίτις τοῦ ἐνθυμοτικοῦ, μὲ τὴν ὥσπειαν ἡ ἀπειροπληθὺς τῶν Ἡνομένων Πολιτειῶν Πολυτικὴ παροκία ὑπεδέχθη εἰς τὰ κορηπιδώματα τῆς Νέας Ὑόρκης τὸ «Πιλσοδόσι» κατὰ τὸ παρθενιζόν τον πόρο τῷ ἔξει ταξίδιον.

Ἡ πρὸς τὴν Μεσόγειον ἐξ ἄλλου τακτικὴ γοατιαῖ, ἥτις ποό τινων

μηγών ἐνεκαινίασθη, διεξάγεται ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μὲ τὴν Σονηδί-
κην γραμμὴν τῆς Ἐγγὺς Ἀνατολῆς, παρὰ τῆς ὅποιας καὶ διεισθύνεται,
ἐνῷ ἀνελλιπῶς καθ' ὃλον τὸ ἔτος ἔχεικολονθήσεις καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῆς
ἀπὸ Κωνστάντζης πρὸς τὴν Παλαστίνην καὶ Ἀλεξανδρειαν, μέσω
Πειραιῶν, γραμμῆς, προστεθέντος εἰς αὐτὴν πλὴν τοῦ ἀπὸ «Πολονίας
καὶ τοῦ ἀπὸ «Κοτσούρζου», ἀποσυθέντος τῆς γραμμῆς Γδύνιας — Νέας
Υόροςης, μετά τὴν δομοιδόγητην τοῦ «Πλασοῦδακο».

Λόγη είνε ἑν σκιαγραφιᾳ ή βραδεια, ἀλλά σταθερά Πολωνική προσπάθεια. Είνε ἀναντίρροπτον, διτι θά ἐπιτύχῃ αὕτη τὰς ἐπιδιώξεις της, διότι παρὰ τὴν κρίσιν, ποὺ διέρχεται σύμφερον ή Πολωνία, λόγο της ἐπτάσθεως τῶν τιμῶν τῶν προδίδοντων της, τὸ μὲν Κράτος, ἔχει πλήρη ἐπίγνωσιν τοῦ εὐθύτερου προορισμοῦ τῆς Πολιτίλας καὶ εἰς ἀρχετέχνας γάρ της, θυσίας ἐποβάλλεται, ἐπαρκῆς δὲ μεταφορική ἔργασια, κατά μέγινος μέρος ἀνήκουσα εἰς αὐτήν τὴν Πολωνίαν, δύναται νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ὑπαρξίαν ἀξιολόγου Ἐθνικῆς χωρητικότητος.

"Ας μὴ λησμονήτω τέλος, διτὸς ὁ λιμὴν τῆς Γδύνιας, ἡ βάσις τῆς Πολωνικῆς ναυτιλίας δραστηρίου, ἀναπτύσσεται ἀλματικῶς καὶ τείνει νὰ καταστῇ ἔνα ἐκ τῶν σοβαρότερων λιμενικῶν συγκροτημάτων της Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ διαμετακομιστικῶς λιμὴν ἔξαιρετικῆς σπουδαίωτης.

Σοβιετική Ρωσσία

Ἡ κρατικὴ ναυτιλιακὴ δημιουργία

Διά νύ μορφώστηκε κανές μίαν θετικήν κάπως ίδεαν περὶ τοῦ τί ἀπό τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς ἐπεδίωξεν ἡ Σοβιετικὴ κυβέρνησις κατὰ τὸ 1935 καὶ μέχρι ποὺν βαθμὸν ἐπέτυχεν εἰς τὰς καταβληθείσας προσπαθείας της, στέπει προηγουμένων νά ἔχῃ ἀφοίη γνῶσην τῶν ἐπιδιώξεων καὶ προβλέψεων τοῦ Σοβιετικοῦ σχεδίου, τοῦ ἀφροδόντος τὴν ναυτιλίαν ἀνάτιτυξεν τῆς χώρας καὶ τὰς θαλασσίας αὐτῆς μεταφροδάς. Θεμελιώδης Σοβιετικὴ ἀρχὴ ἐτίθετο κατὰ κανόνα ἡ ἀπότικησις ὅσον τὸ δυνατὸν μετζόνος χωρητικότητος, ὥστε νά κρατηθῇ ὑπὲρ τῆς Ρωσικῆς σημαίας τὸ ἀνάτατον ποσοστὸν σφικτεοχῆς εἰς τὰς μεταφροδάς τοῦ ἐπαγγειούντος κυρίως ἐμπορίου—διότι αἱ ἀρχεῖται μειονεῖσαί εἰσαγοραί εἶκαλάπτοντο σφραγίδαν ἀπὸ τὰ Σοβιετικά σκάφη — καὶ σύν τῷ χρόνῳ γ' ἀπαλλάγη τὸ Σοβιετικὸν ἐμπόριον ἀπὸ τὴν ἀδεμονίαν τῶν ξένων ναυτιλῶν. Διὰ τὴν εὐδόσιων τοῦ Σοβιετικοῦ τούτων σχεδίων δύο ἐτίθεντο κατευθύνσεις ἐνέργειας: Λί νέαν ναυπηγίσεις εἰς τε τὰ Σοβιετικά ναυπηγεῖα, δύον καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, αἱ ἀγοραὶ ἐπὶ πιστώσει ἡ ἀπαλλάγη προύσθια τῆς τοῦ ἐπωτερούντος μεταχειρισμένων πλοίων, νευτέρας — κατὰ τὸ ἐφικτῶν ληξίας, καὶ ἡ κατάρτισις ἐπιρύζου ὑλικοῦ πειθαριζοῦ καὶ εἰδικεύεντον εἰς τὰ θαλάσσια ἔχοντα.

Τό ναυτηγικὸν πρόγραμμα διά το 1935 καθόφει τὴν πατασενήν ἐν Ρωσσίᾳ δὲ τῷ τῷ φορτηγών, δύο μεγάλων δεξαμενοπλίων καὶ σημαντικοῦ ἀριθμοῦ φυουνέλων, παγοθαντικῶν καὶ διαφόρων ἄλλων εἰδίζων περιορισμένων. Διὰ τὰ παγοθαντικά ἐγίνετο μνεῖα περὶ τεσσάρων, μὲ μηχανᾶς δινάμεων 10.000 ἵππων δὲ ἔσαστον, καὶ ἑπτέων τινῶν ισχυροτέρων, παραδοτέων ἐντὸς τοῦ 1936 ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα Marti καὶ τοῦ δογανισμοῦ τῆς Βαλτικῆς. Ἐπίσης παρηγέλθησαν κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἕτος εἰς τὸ ξειτερούν δέκα τρία ἐν ὅλῳ σκάφη, εἰδίκοι τύπον, διὰ τὴν μεταφορὰν ἔντλιες ἐκ τῶν βορείων περιοχῶν, καταλλήλων διὰ τὴν ἀσφαλῆ καὶ μέσον πάγων ναυτιλίαν. Τρία ἔξ αὐτῶν ναυτηγοῦνται εἰς Λασίαν. Ἔπειτα εἰς Ἀγγλίαν καὶ τρία εἰς Ὀλλανδίαν, καθελκυόμενα ἐντὸς τοῦ α' ἔξαρτου τοῦ ἀρξαντέρου ἔτους. Οἱ ναυτηγικοὶ κυκλοὶ μετ' ἐνδιαφέροντος ἀναμένονται τὰ ἀποτελέσματα τῶν πρότοτον ταξιδίων τούτων πλοίων, συγκεντρώντων ὅλα τὰ ἐκ τῆς πείμας πλεονεκτήματα. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐν Ρωσσίᾳ ναυτηγήσεις αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι, Σοβιετικῆς πάντως πηγῆς, είναι ἀσθενότεροι. Τὸ γεγονός είναι ότι η ναυτηγικὴ καὶ η σιδηροδιοικηναί ίστερον είσετι εἰς τεχνικὴν δογμάνωσιν, ἐπιτρέποντας τὴν πλήρη τοῦ ναυτηγικοῦ σχεδίου τὸν Σοβιέτικον.

Σταυρίζει την Σοβιετική ναυτιλία πολλά διά των Κρατικών προπολογισμών ή τοι-
ώντη της Σοβιετικής ναυτιλίας άνασυγχρότησης, άνομολογείται όμως
από¹ όλων των ξένων ναυτιλιακών κύκλων, ότι τό σχέδιον τῶν Σο-
βιέτ, διὰ τὴν εἰς πλωτά μέσα ἐπάρκειαν ζάριν τῶν ίδιων αὐτῶν μετα-
ποιοῦν ἀνάγκην, βαίνει μετ' ἐπιτυχίας πρὸς τὴν πραγματοποιίαν του.
Εποιειδήθησαν ἄλλως τε τὰ Σοβιέτ τῆς παγκοσμίων ναυτιλιακῆς κρί-
σεως καὶ κατώθισθων τὰ ἀγοράσσουν εἰς καλάς τιμάς μεταχειρίσμενά
της ξένης σχάρη μικρώς σχετικῶς ήττιας, ὅποτε νὰ ταπέζουν σή-
μερον μίαν χωρητικότητα γύρω τοῦ 1.200,000 τόννων γραύς, ἔναντι
28.000 τόννων κατά τὸ 1914 ἐπὶ τοιαφοῦ καθεστώτος.² Ο Τέτος τῆς
Μόσχας ἀσχολούμενος ἐπὶ τῆς τοιωτῆς ἴγανονοιητικῆς ἀναπτυξεως τῆς
Σοβιετικῆς ναυτιλίας, παρέχει τὴν πληφορίαν διότι κατά τὸ 1936 η αι-
τί τῆς ἐπανίσθεως τῆς χωρητικότητος θὰ τηρηθῇ τακτική, ὥστε μετὰ
τάρδον διάγων ἑτῶν, ὅπι μόνον νὰ γειραφετηθῶν αἱ ἔξαγογαὶ τῆς
Ἰωσίας ἀπὸ τὴν ξένην ναυτιλιακὴν κιθερονίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς δργανό-
τεως πλήρους δικτύου τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸ ἔξτρεμον νὰ διευ-
πολυνθῆ ἡ ἐμποροβιομηχανικὴ ἀνάταξης τῶν Σοβιέτ.³ Ήδη, ἀπὸ τῶν
μηδῶν τοῦ 1935, η καθηέρωσις τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τῶν δορείων λι-
μένων καὶ ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ηρκεῖσεν ἐντατικότερον ἐφαρμο-
μένην μετά τὰς νέας ἀγορᾶς καταλήξων σκαφῶν.⁴ Ο λιμὴν τοῦ Λέ-
νινγκραδ συνδέεται σήμερον διὰ τακτικῆς ἐπικοινωνίας μὲν ὅλους τῶν
πεγάλων λιμένων τῆς Βορειοηπεριφερίας Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀγγλίας,
ἀ δὲ λιμενικὰ κέντρα τῆς Μαύρης Θαλάσσης, πλὴν τῆς γνωστῆς πρὸς
τὸν Ἐλλάδα, Ἀλεξανδρούπολιν καὶ Παλαιστίνην γραμμῆς, εἰς τὴν ὅποιαν
ἐδρομολογήθη τὸ νέοτευκτὸν μότορον «Γρούζι», διαθέτων τακτικὰς
γραμμὰς πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν καὶ τὴν λοιπὴν Μεσόγειον. Μελετᾶται
πάσης ἡ διὰ μεγάλων μικτῶν σκαφῶν τακτικὴ γραμμὴ ἐκ τῶν Ρωσο-
ῦ λιμένων τῆς Ἀπο⁵ Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Σαγκάνη καὶ τοὺς Ἱα-
νονίσκους λιμένας. Μὲ τοιωτὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα φροντίζεται
τὸ νᾶ μειονθῶν αἱ νωνίσσεις ξένων σκαφῶν διὰ τὰς Σοβιετικὰς με-
μαρτυρίας καὶ ἀναλόγως γὰ τὰς οἰκείας τῶν ποστότων τῆς συμμαχίας τῶν

Ρεσισκών πλοίων, εἰς τὰς ἑθνικὰς μεταφοράς. Άλισχεται στατιστικαὶ τῆς Μόσχας ἀναφέρουν, ὅτι ἐπὶ τοῦ συνάλογου τῆς ἐμπορικῆς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικῆς κινήσεως τὰς Σοβιετικὰς σχάψῃ ὅτι συγχεντρώσουν τὸ 26 οὐ 16.5 οὐ διὰ τὸ 1934 καὶ 5.40 οὐ διὰ τὸ 1913. Συγκεκριμένος προεβλέπετο ὅπως ὁ στόλος τῆς Βαλτικῆς μεταφέρῃ 1.971.000 τόννους, ὁ τῆς Μαύρης Θαλάσσης 2.671.000 καὶ ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλίδων 1.000 τόννους.

Πολλὰ ὅμις πρέπει ἀκόμη νὰ ἐπιτελεσθοῦν καὶ ἀνομολογεῖται τοῦτο παρ' αὐτῶν τῶν Σοβιετικῶν ἐπιτόπων, ἵνα ἡ Ναυτιλία ἐπιτύχῃ τὴν πλήρη ἀποδοτικότητα εἰς τὸ ἔργον τῆς. Δεν εἶναι μόνον ἡ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη καταλλήλων καὶ πειθαρχιμένων ἐμπόρων ἀλλὰ καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ δραγμού τῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ τὰς γραφειοτάκτικὰς μεθόδους τῆς διοικήσεως τῆς. Εἰς τὸν Σοβιετικὸν Τύπον ἀναγράφονται ἔκαστος σφροδραὶ ἐπικρίσεις κατὰ τῶν διοικούντων τὰς τοπικὰς ὄργανος τοῦ «Σοβιετογράφλοτ» διὰ τὰς καθιστερήσεις τῶν πλοίων, διὰ τὰς ἀμερικὰς τῶν ἐμπορευμάτων καὶ διὰ τὴν ἡλείψιν συντονισμοῦ τῶν ἐνεργειῶν τῶν διαφόρων ἀρμοδιού. «Οσον ἀφορᾷ τὴν πειθαρχίαν τῶν πληροφόρων ἐπελέθησαν κατὰ τὸ 1935 ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν διαστημάτων βαρύτατα ποιναὶ καὶ θανατικὰ ἀκόμη, εἰς τοὺς παραβάτας τῶν κανονισμῶν γαντιπλοίας, καὶ τοὺς πλοιάρχους, ποὺ εἰς στιγμὰς κινδύνου τοῦ πλοίου δὲν ἔξετέλεσαν τὸ καυτῆρόν τουν.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀνάπτυξην τῆς ναυτιλίας σοβαροπάτη ὑπῆρξεν ἡ μέριμνα τῶν Σοβιέτων διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν λαμπερικῶν κέντρων καὶ τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν. Ἐγκατομώνα φονδίων ἐδαπανήθησαν εἰς ἐγκατάστασιν νέον μηχανημάτων, εἰς κατασκευὴν κορηδομάτων καὶ λιμεναποθηκῶν. Ο Σοβιετικὸς Τύπος ἀναβιβάζει εἰς 125 ἑκατ., φονδίων τὰ διατεθέντα κατὰ τὸ πρότον πενταετές σχέδιον, μεγαλύτερα δὲ ὑπολογίζει τὰ ποσά διὰ τὴν 1933, 1934 καὶ 1935. Δὲν ἀνέγνωσθαν μόνον οἱ ὑπάρχοντες λιμένες διὰ τὴν τόνωσιν τῆς δυναμικότητός των, ἀλλὰ καὶ νέοι τοιούτοις κατεσκευάσθησαν. Εἰς τὴν Ἀζορικήν, εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ εἰς τὴν «Ἀπο Ανατολήν» ἀναφέρεται ἡ διάνοιξης νέων διεξόδων διὰ τὴν ἀμεσωτέρων καὶ χωρὶς καθιστερήσεις ἐξαγωγῆς τῶν γανάθρων, τῶν πετρελαίων καὶ τῶν μεταλλευμάτων. Η διόρθωσις ἐξ ἄλλων Βαλτικῆς - Λευκῆς Θαλάσσης καὶ ἡ προβλεπομένη τοιαύτη μεταξὺ Εὐξείνου Πόρτου καὶ Βαλτικῆς είνει ἀναμφισβήτητον διὰ ὃν διευκολύνονται τὰ μέγιστα τὴν ἐμπορικὴν κινήσιν διὰ μέσου τῆς ἀχανοῦς χώρας καὶ μὲν ἔχεται μεταξύ τῶν μεταφορῶν σπουδαῖς τὰς συναλλαγὰς μεταξὺ Μεσογείου καὶ Βορείου Εδρούτης.

Μία ἀκόμη πλευρὰ τῆς ναυτιλιακῆς προσπάθειας τῶν Σοβιέτων, ητοι ἐπέσυρε τὴν προσοχὴν τοῦ διεθνοῦς ἐπιστημονικοῦ κόσμου, εἰναι ἡ μετὰ τὰς πολυτελεῖς ἐξερευνητικὰς παρατηρήσεις τῶν Ρόσσων ἐποιημάτων καθιερωθεῖσα ναυτιλούσια εἰς τὰς Ἀρκτικὰς θαλάσσας. Πρώτην φοράν κατὰ τὸ θέρος τοῦ ἀπελθόντος ἐτούς ἀπέπλευσαν εἰς Βλαδιβοστόκ τὰ Σοβιετικὰ ἀτμόπλοια «Ἀναντέρ» καὶ «Στάλινγραδ» καὶ ἐφθασαν εἰς τὴν Αρκτικήν διὰ τοῦ Βεργίγγεων ποσθιών. Πλὴν ὥμως τῶν δύο τούτων σκαφῶν, ὑπερεστάτων πλοίων ἀποστολήθησαν κατὰ τὸ 1935 εἰς μεταφορᾶς ἐκ τῆς θαλάσσης τοῦ Καραϊ. Παρέλαβον ταῦτα 204.000 τόννους διαφόρων ἐμπορευμάτων. Εἰς τὰς περιοχὰς τῆς Αρκτικῆς ἐνδοχώρας ηρξισεν ἡ ἐκμετάλλευσις νέων πηγῶν πετρελαίων καὶ κοιτασμάτων γανάθρων, τὰ προΐστοντα τῶν πολιών πρόκειται ἀρχιβῶς νὰ μεταφέρονται επὶ Σοβιετικῶν σκαφῶν διὰ τῆς καθιερωθείσης ἀπὸ θαλάσσης ἐπικοινωνίας τῶν περιοχῶν τούτων.

Δὲν ἐπῆρξεν ἀμοιδος ἐνδιαφέροντος καὶ ἡ πρὸς τὴν ἀλείαν Σοβιετική προσπάθεια. Εἰς τὰς ἀπεράπτους τῆς «Ἀπο Ανατολής» θαλασσίας περιοχὰς ηρξισεν ἡδη ἀνάπτυξισμον ἡ νέα ἀλειπτικὴ τῶν Σοβιέτων δογάνων. Ἄφοι διεφύλαξεν τὸ μονοπόλιον τῆς ἀλειπτικῆς διὰ τὸ ἐθνικά της ἀλειπτικά εἰς τὰ χωρικά ὑδάτα τῆς Καμτσούτας καὶ τῆς Σαραϊν, ἡ Κυβερνητικὴ τῆς Μόσχας, μετέφερεν ἡ Μαύρης Θαλάσσης δύοκόδες ἀλειπτικὸν ὑλικὸν καὶ παρίγγειλεν εἰς Τατονίαν τριακοντάδα συγχρονισμένων ἀλειπτικῶν, μὲν μηχανάς Ντιζέλ, τὴν πληρομήν τῶν ὅποιων ἐξησφάλισε διὰ τῆς ἀποξημώσεως τῶν Μαντζουριῶν σιδηροδρόμων. Οι ἔτεις ἀποκισθέντες κάποιοι τῆς Σιμηρούης στέπας ὠδηγόνδησαν εἰς ἀλειπτικὸν συνεταιρισμόν, συναγωνιστούμενούς τοὺς Τάπονας ἀλεῖς εἰς τὴν παρασκευὴν ἴδιᾳ τῶν γνωστῶν κονσερβῶν. Αντά ἐν σκιαγραφίᾳ ὑπῆρξαν τὰ κυριωτέρα τῆς ναυτιλιακῆς ἐξελίξεως τῶν Σοβιέτων τοῦτο τὸ 1935. Θὰ ἐπιτύχῃ τέλος τὸ ἀναλημένον δαπανόδρομον ἐγχείρημα; Ἰδού τὸ ἐρώτημα ποὺ προβάλλει δι' ὅλους τοὺς παραγούλους ὃντων ἐγγέτεον τὰ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Είναι δὲ ἐπὶ μεγαλύτερον τὸ ἐνδιαφέρον, διότι ἡ τοιαύτη προσπάθεια, μὴ ἐνέχουσα ποσῶς τὸ στοιχεῖον τῆς ἰδιοτικῆς προτοβούλιας, ἐπιτελεῖται ἀπὸ μέρους τοῦ Σοβιετικοῦ Κράτους, μὲ δῆλα τὰς γνωστὰς ἀτέλειας, ποὺ ἐμφανίζουν πάντοτε αἱ Κρατικὲς ὁδογάνωσις. Τὸ γεγονός πάντως είναι διὰ τὰ Σοβιέτ κατέχουν σήμερον μίαν ἀπολογίσιμην ναυτιλίαν, ητοι σοβαρῶς ὅτι περιορίζει τὴν ἐργασίαν τῶν ζένων σκαφῶν τῶν ἀπασχολούμενων εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφοράς.

Σουηδία

Θὰ στραφῆ καὶ αὐτὴ πρὸς τὸν προστατευτισμόν;

Μία ἀκόμη ναυτιλία, ἀπὸ τὰς ὅλιγας ποὺ ἀπέμειναν, ητοι σήμερον τοὐλάχιστον ἐστήριζε τὴν ἀνάπτυξην τῆς μόνον εἰς τὴν ἰδιοτικήν προτοβούλια. Κατέχει σήμερον ἡ Σουηδία μίαν χωρητικότητα 1.570.000 τόννων γκρούς, ἐπὶ τῆς ὅποιας 550.000 τ. είναι μόνος πόρος. Η ποιοτικὴ κατάστασις τῆς χωρητικότητος ταῦτης δὲν δίνεται πλήρως νὰ συγχριθῇ ποὺ τὰς τῆς Νορβηγίας καὶ τῆς Δανίας. Εχει ἀκόμη ἡ Σουηδία μεταξὺ τῶν σκαφῶν της, κυρίως τῶν προστηρών «εργάμπες», σχάψῃ μεγάλης ἡλικίας, τὰ ὅποια ἀρχιβῶς καὶ ἀποτελοῦν μίαν ἐπὶ τῶν ἀνησυχιῶν τῶν Σουηδικῶν ἐποπλιστῶν κύρωσιν. Κατὰ τὸ 1935, ἡ Σουηδικὴ Ναυτιλία, τόσον τῶν τακτικῶν γραμμῶν, δύσον καὶ ἡ καθαρῶς φροτηγός, εἰργάσθη ἐντατικότερον, ἐπωφεληθεῖσα καὶ αὐτὴ τῆς δελ-

τισθεως τῆς Διεθνοῦς Ναυλαγορᾶς. Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ τοννάς μόλις ἀνήρχετο κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1935 εἰς 67.000 τόννους. Παρὰ τὴν τοιαύτην ὥμως αἰσθητὴν βελτίωσιν καὶ ἡ Σουηδικὴ Ναυτιλία βαθύτατα αἰσθάνεται τὸν ἀντίτυπον ἐπὶ τῶν προστατευτισμῶν καὶ τῶν διακρίσεων τῶν ζένων ναυτιλιῶν. Τὸ φροτηγόν κυρίως πλοίον, τὸ ὅποιον καὶ ἀποτελεῖ τὸν κύριον ὄγκον τῆς Σουηδικῆς χωρητικότητος, ἐπλήγη περισσότερον, γεγονός, ποὺ ἐπεχρέωσε τοὺς Σουηδοῖς ἐφοπλιστὰς νὰ προσφέρουν πρὸς τὴν Κυβερνητικὴν καὶ ἐπιμόνως νὰ ζητήσουν τὴν κρατικὴν ἐνίσχυσιν διὰ νὰ περιφέρονται ἡ Σουηδικὴ Ναυτιλία ἀπὸ τοὺς κυνδυνοὺς τοῦ Σενιοροῦ ἀνταγωνισμοῦ. Η συνέφενησις, πράγματι, φάνεται, ὅτι κατ' ἀρχὴν ἔχει προσέλθει εἰς τὴν ἀπόφασιν, όποιος παράσχει τὴν οἰκονομικὴν τὴν ἐνίσχυσιν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, κατήργησε δὲ πρὸς τοῦτο τὸ εἰδικὸν ἐπιτόπιον, ἥπις καὶ μελέτη τὸ δόλον ζήτημα ἀπὸ μηνὸν ἦη. «Ἄλλα καὶ προσεμένου περὶ ἐπιχορηγήσεων, αἱ γνῶμαι τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν διέστανται. Μία περὶ ἔξ απόγονον τὸν πατέρα διατυπώνει τὸν φόβον, ὅτι ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς δὲν παραβλέψῃ τὴν γενικήτερην σκάψην τῆς Ναυτιλίας, ὅπως ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἐπιχορηγούμενην σκάψην. Εἴτε τέλος τοῦ ἐφοπλιστῶν τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας, οἵτινες τὸν παρασκήνιον τὴν ἀνάγκην δραστικωτέρων μετρῶν. Η συνέφενησις σφέλεται μᾶλλον, ἀν ἔχουν ἀφιεῖσα αἱ τελευταῖς αἱ τελευταῖς ἀναγραφαῖσις εἰς τὸν Σουηδικὸν Τύπον πληροφορία, νὰ παράσχῃ τὴν ιδικήν της ἐποπτήριον διὰ τὴν διάλυσιν, μὲν ιδιαίτεραν παύσιν πατόντων, τῶν πεπλαισιωμένων πλοίων, καὶ τὴν διάταξιν πανείσιων δανείων, ἐξοφλητέων τοποχειριστικῶν, ναυτηγείην εἰς τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεία συγχρονισμένων αἰσιονυμῶν φροτηγῶν. Πάντως ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε πληροφορίας ἐξ Στοκχόλμης φαίνεται μᾶλλον πιθανόν, ὅτι ἡ Σουηδία, πρώτη ἀπὸ τὴν ἐπιτάξην τῶν Σκανδινανίσκων κρατῶν, ἐφ' ὅσον μᾶλιστα ηθελε τελικῶς ἀποτύπῳ ἡ προταθείσα καὶ τόσον ἐποπτηψίδεων παρ' αὐτῆς διεθνής συνεργασία, ὅτι στραφῇ καὶ αὐτὴ πρὸς τὸν προστατευτισμόν.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ναυπηγείην διοικητικῶν διατηρήσεων τῆς Σουηδίας, τὸν τόσον ἄλλως τε ἀνθηράν, εἰργάσθη ἀπῆτη κατὰ τὸ 1935 ἀρκετὰ ἐντατικῶς, τόσον διὰ τὴν ναυτηγείην ἐθνικῶν τῶν πλοίων, μεταξὺ τῶν καταλέγοντα καὶ τὰ γνωστὰ εἰς τὰς Ελληνικὰς θαλάσσας ὑποδειγματικά λάδινες τῆς Σουηδικῆς 'Ανατολής «Εταιρίας «Vigalund» καὶ «Birkaland», δύον καὶ εἰς ξένας, κυρίως Νορβηγίας παραγγελίαις. Κατὰ τὸν τελευταῖον ὥμοιο μῆνα τοῦ ἀπελθόντος ἔτους ηρξίσαν ἐκφραζόμεναι σοβαραὶ ἀνησυχίαι διὰ τὴν μελλοντικὴν ἐργασίαν τῆς ναυτηγης διοικητικής, λόγῳ τοῦ δεσμάτων ἀνταγωνισμοῦ, ποὺ ἐφίσταται αὐτῆς ἀπὸ τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεία, τὰ ἐργαζόμενα, ὡς γνωστόν, μὲ τὸ προστόπιον σύστημα τῶν μάρκων «επλοκὲς» καὶ τὴν ἀνταλλαγῆς ποιού-

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
20-151 & 20-152 40-748 & 41-614 8-57

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**A. ΛΟΥΖΗΣ**

11 & 12 BURY STREET

LONDON E. C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR: ANGELLUSI, TEL: AVENUE 1964 (3 LINES)

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**A. LUSI**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΗΓΙΚΟΝ 1935

ΤΟΥ Κ. Ν. Ι. ΚΟΣΚΟΡΟΥ ΝΑΥΤΗΓΟΥ

Τὸ διαφρεύσαν ἔτος ἀπὸ ναυπηγικῆς ἀπόψεως ὑπῆρχεν ἀπλῶς μετρίως ίανοποιητικόν, τοὐλάχιστον κατὰ τὰ τρία πρῶτα τρίμηνα αὐτοῦ. "Ηδη κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον ἡ κατάστασις ἥρχισεν αἰσθητῶς βελτιούμενη, λόγῳ τῆς ἐνάρξεως τελεσφορίσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «διαιλύσεων - ναυπηγήσεως», ἀποτέλεσμα τοῦ ὅποιον ὑπῆρχεν ἀφ' ἕνος μὲν ἡ αὔξησις τῶν τιμῶν τῶν παλαῶν σκαφῶν, λόγῳ τῆς αὔξουσις ζητησίεώς των ὑπὸ "Ἀγγλικῶν πλοιοκτητῶν ἐπιμηρούμνων ναυπηγεῖς πλοιῶν τοῦ χορηγούμενον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ σχεδίου τούτου, δανείον. Ἐλαττωθείστης δ' οὕτω σημαντικῶς τῆς μεταξὺ καινουργῶν καὶ παλαῶν σκαφῶν διαφορᾶς τιμῆς, ἡ λινοτελές τῆς ναυπηγήσεως νέων σκαφῶν κατέστη δῆλον. Οὕτος οἱ μὲν Ἀγγλικοὶ ἐφοπλισταὶ, ἐποφελούμενοι τῶν ὑπὸ τοῦ σχεδίου προσφερούμενων πλεονεκτημάτων, ἥρχισαν ἥδη, τὴν ἀνανέωσιν τῶν πλοίων των, οἱ δὲ λοιποὶ πωλοῦντες τὰ πεπλατισμένα ἴδια τῶν εἰς ὑφρᾶς σχετικῶς τιμᾶς, ἀντιμετωπίζονται οὐτοὶ τὴν, ἀντί σχετικῶς περιωρισμένης ἐπὶ πλέον διατάξης, ἀντικαταστάσιν τῶν ἴδιων των. Εἰς ὅλα τὰ ἀνωτέρω συντετέλεσεν ἀσφαλῶς καὶ ἐν μεγάλῳ σχετικῷ μέτρῳ, τὸ φάσμα τοῦ σοβιόντος πολέμου, ὅπερ, φυσικά ἐνέτεινε τὴν πάντοτε ἐφισταμένην κερδοσκοπικὴν διάθεσιν ἐκκεταλλεύσεως τῶν ἔκαστοτε τεχνῶν παρουσιαζούμενων ἀνωμάλων περιστάσεων. Οὕτω τὸ τρίτον ναυπηγικὸν τρίμηνον παρουσίασται τάσιν σημαντικῆς βελτιώσεως, ἥτις ἀν καὶ καθαρῶς ἀπὸ ἀπόψεως ἡ οἱ θυμὸν στατιστικὸν ἰσως δὲν παρουσιάζει οὐσιώδη τινὰ αὔξησιν ὡς πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐν τούτοις ἔχει καὶ ὡς τάσις καὶ ὡς κατεύθυνσις μόνον βασικὴν σημασίαν, ιδίως διὰ τὰς προβλέψεις τῶν ναυπηγήσεων κατὰ τὸ προσεχές ἔτος.

"Ο.τι βεβαίως ισχύει διὰ τὴν Ἀγγλίαν ισχύει καὶ διὰ πλείστα ὅσα τῶν ναυτικῶν κρατῶν, ἔντα διάφορα σχέδια παρεμφερῆ πρὸς τὸ Ἀγγλικὸν εἰρίσοντα ἐν ισχῇ, δύος π. χ. ἐν Γαλλίᾳ ὁ νόμος τοῦ «Τάσσο», ἐν Βελγίῳ τὸ σχέδιον παροχῆς 50.000.000 φράγκων ὑπὸ πομφῆν προστατωδῶν, τὸ Ἰαπωνικὸν πρόγραμμα, πενταετοῦς διασκείας, τὸ Γερμανικὸν σχέδιον Κρατικῆς ἀφορῆς, τὸ Σονγκίδιον ἀκόμη, τοῦ ὅποιον αἱ ἐποιησεῖς εἰσέτι συζητοῦνται ὡς καὶ πάσαι αἱ λοιπαὶ ποικιλόμορφαι ἀριγάται καὶ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις.

Τοῦ τετάρτου τούτου τρίμηνου, ἐλλείπονται μέχρι τῆς στιγμῆς πλήρη στατιστικά στοιχεία. Τὰ μέχρις Ὁκτωβρίου συγκεντρωθέντα παροιάζονται τοὺς ἔχης ἐνδεικτικοὺς ἀριθμούς:

Ἐκτὸς τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, δι' ἣν δὲν ἐπάρχει ἀκριβῆς στατιστική, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ κατασκευῆν ἀνά τὸν Κόσμον πλοίουν ἦτο κατὰ τὴν ἑηνὸν Ὁκτωβρίου 1935 1.197.969 τόννοι γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 44.3 τοῖς ἔκαστον ἐναντηγούντο εἰς Βρεταννικὰ Ναυπηγεία. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους κατὰ τὴν ἀντίνην ἡμερομηνίαν ἦσαν 1.311.387 μὲ 46.1 οὐρανούς ναυπηγούμενα εἰς Βρεταννικὰ ναυπηγεία. Δέοντα νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα ὅτι ὁ ἀριθμὸς ὅποιος 1.197.969 ἐπέστη ἀ-

μεσον αὐξησησιν 100.000 τόννων, λόγῳ τελευταίων παραγγελιῶν λαδονσῶν χώρων κατὰ τὸν Σεπτέμβριον καὶ Ὁκτώβριον, ἐξ ὃν ἡ σπουδαιότερα ἀριθμοὶ τὴν κατασκευήν διὰ λογαριασμὸν τῆς Orient Line, μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ ἀπὸ πέροιοι καθελκυσθέντος «ORION» ἐνὸς ὄμοιοι πλοίοι.

Οὕτως ἡ οὐσιωτικὴ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ναυπηγήσεων τῶν στατιστικῶν Ὁκτωβρίου 1935 καὶ 1934 περιορίζεται εἰς ἀμελητέαν ποσότητα, σημειωτέον δὲ ὅτι τὸ 1934 ἐθεωρήθη ἐν συγχρίσει πρὸς τὰ τρία ἀμέσως προηγούμενα ἀρχούντως ίανοποιητικόν. Τοῦτο δῆμος δὲν σημαίνει ἀπαραίτητος, ὅτι καὶ ἡ κατάστασις τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας ὑπῆρχεν ἀνήδηρα, ἐν συγχρίσει μὲ τὰ ἀμέσως μετά τὸν πόλεμον ἔτη, δεδομένον ὅτι τὰ Βρεταννικά π. χ. ναυπηγεία μόλις ἀπασχολοῦσι πλήρως μόνον τὸ 50 οὐρανούς προσοπικοῦ ἀπότομον, διὰ τὰς ἐργασίας των, συμπεριλαμβανούμενων εἰς αὐτὰς καὶ τῶν ναυπηγήσεων πολεμικῶν σκαφῶν, αἵτινες ἐπ' ἐσχάτων ιδίως, ἥρχισαν ἐντεινόμενα αἰσθητά.

Πάντως, ὡς καὶ ἀνωτέρῳ ἀνεφέρθη, ἡ ναυπηγικὴ κατάστασις τοῦ τρίτου τρίμηνου, παρ' ὅπῃ τὴν ἐλλειψην πλήρων στατιστικῶν στοιχείων, είναι τοιάντη, ὥστε ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ παρουσιάσῃ τελικῶς τὸ ἔτος 1935 ὡς μετρίως ίανοποιητικόν, ἀφ' ἐτέρου νὰ προσωνύμιζεται διὰ τὸ 1936 ἡμέρας, ἢς ἡ παγκόσμιας ναυπηγικὴ βιομηχανία δὲν είλενται ἀπὸ πολλούν ιδη.

Μέχρι τοῦ Ὁκτωβρίου 1935, κυριώτεραι ἀπὸ ἀπόψεως ναυπηγήσεων χώρων ἡ ηγούντων κατιούσαν σειράνιαν αἱ ἔχης:

- 1) Μεγάλη Βρεταννία μὲ 515.000 τόννους γκρός ὑπὸ ναυπήγησιν.
- 2) Γερμανία μὲ 268.340 τόννους γκρός. 3) Σονηδία μὲ 89.000 τόννους γκρός. 4) Ολλανδία μὲ 62.645 τόννους γκρός. 5) Ιαπωνία μὲ 61.305 τόννους γκρός.

Τὰ κύρια καραβητριοτικά τοῦ διαφρεύσαντος ἔτους 1935 ἀπὸ ναυπηγικῆς ἀπόψεως είναι:

α') Σημαντικὴ αὔξησις κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων πρὸς ημέρηνς χωρητικότητος (12—14.000 τ. φορτίου) προσθούμενων, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, διὰ μηχανῶν Ντίζελ. (Εἰς τὰς κατασκευάς ταυτάς ἡ Σονηδία καὶ ἡ Δανία λαμβάνονται συνεχῶς αὔξουσις σημασίας θέσειν).

β') Κατασκευὴ πολλῶν λάδερων, διὰ τὴν ἐξηπρέπειαν ἀποκατάστην γραμμῶν ἡ γραμμὴ Νοτίου Ἀφρικῆς. Λαντσταλίας καὶ "Απω Ανατολῆς. Αἱ κατασκευαὶ αὗται ἀριθμῶσιν πυρίων μεγάλα σκάφη 18—24.000 τόννων, μεγάλης σχετικῶς ταχύτητος 21—24 κόμβων, προσθούμενα διὰ τοὺς ἐπιβάτες καὶ τὰς ευχολίας στοιβασίας εἰδίκῶν φορτίου, κατεψυγμένων, φρούτων επτ. Τὰ πλείστα τῶν πλοίων τούτων είναι δηξελούσιντα μὲ μηχανάς διαφόρων τύπων, ἐκ τῶν γνωστῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐπιχρωτούντων.

γτ.)

γ') Σχετικῶς ἀθρόως κατασκευαὶ μικτῶν φορτηγῶν γραμμῆς 5.000—13.000 τόννων, ἐξειλιγμένου τύπου, παροντασίαν πολλῶν τελειοποιεῖται, δύον ἀφορᾶ τὰς ἀνέσεις διὰ τοὺς ἐπιβάτες καὶ τὰς ευχολίας στοιβασίας εἰδίκῶν φορτίου, κατεψυγμένων, φρούτων επτ. Τὰ πλείστα τῶν πλοίων τούτων είναι δηξελούσιντα μὲ μηχανάς διαφόρων τύπων, ἐκ τῶν γνωστῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐπιχρωτούντων.

Οπως π. χ. τὸ «ROSLIN CASTLE», τὰ γνωστά μας ὡς προσεγγίζοντα εἰς Πειραιά, «BIRKALAND» καὶ «VINGALAND», τὰ ἐξ Ιαπωνικά, ὧν τὰ πρῶτα καθελκυσθέντα κατὰ τὸ 1934, τὰ δὲ δύο τελευταία, τὸ «NOSHIRO» καὶ τὸ «NOSIMA MARU» καθελκυσθέντα κατὰ τὸ ληξαντός.

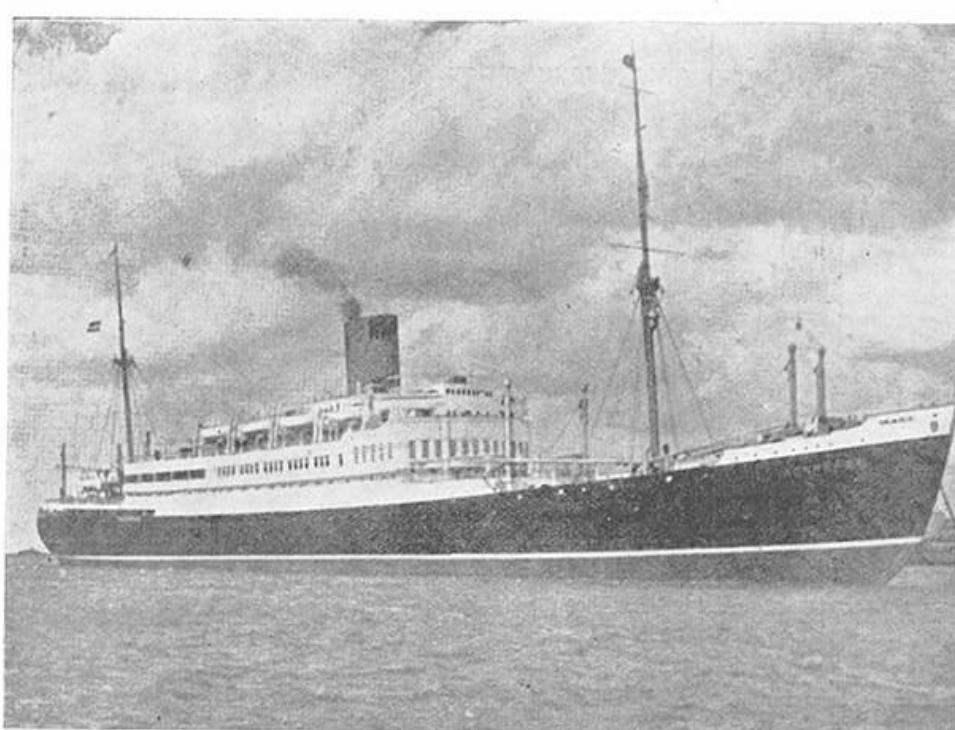
δ') Η συνεχῶς αὔξουσα χρησιμοποίησις τῶν κυνηγῶν Δῆξελ διὰ τὴν πρώτων πλοίων, ίδιως τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν «τρόματς» εἰσέτι.

καὶ ε') Η δημιουργία καὶ ἐφαρμογή, πλὴν τῶν διαφόρων βελτιώσεων εἰς τὰς συνηθεῖς πλανιδομακάς ἀτμομηχανάς, νέου τόπου ἀτμοστροβύλων ἐπὶ τὸν πασιγνώστον οίκον Πάρσον 1500—2000 ἵππων, καταλλήλων διὰ «εράμπτες», δοτικούς διέποιησις αἱ τοιαύτες λιανίζανται ίανοποιητικά ἀποτελέσματα.

Ἐξετάσωμεν ἡδη ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὰς γενικάς κατενθόνεις τὰς ἀπολογιθεῖσας κατὰ τὰς ὡς ἀνα τὰς κατασκευάς, δύον καὶ μηχανῶν, ὡς καὶ τὰς ὑπὸ μελέτην τοιαύτας.

ΣΚΑΦΩΣ.—Α') ΣΧΗΜΑ.—ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ.

Ο τύπος «Μάγιερφορδ», ὁ τόσον πολὺ



ΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ «SCHARNHORST» 18.000 τόννων γκρός, ΕΦΩΔΙΑΣΜΕΝΟΝ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΗΑΕΚΤΡΙΚΗΝ ΠΡΟΩΣΙΝ. Τοῦτο μετά τῶν ἀδελφῶν του πλοίουν «POTS DAM» καὶ «GNEISENAU» προσορίζονται διὰ τὰς γραμμαῖς τῆς "Απω Ανατολῆς. Είναι τὸ

της μόδας κατά το 1933 — 1934, δεν φαίνεται νά άποτη γένους διαδούς διά νεοναυτήγητα πλοία τούλαστον. 'Απεναντίας μάλιστα φαίνεται νά χάρη μέρος τῶν παλαιών των διαδούς.

Έκ τῶν μέχρι σήμερον πειραιώτων καὶ δεδομένων δύναται τις νά συμπεράνῃ, διό τὸ σχῆμα τοῦτο είναι ἀναμφισθῆτον ἀποδόσεως ἑψαριούχομενον ἐπὶ παλαιῶν μετασκευαζόμενον σκαφῶν, ἀλλ' ἐπὶ νέου σκαφῶν οὐδεμίαν ἀπεροχὴν ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς νέους τέπους ναυπηγικῶν γραμμῶν τίποι π. χ. «YOURKEVITCH» ή «ARCFORM» παρουσιάζει. Πάντοις αἱ ὑφιστάμεναι εἰσέται ἀμφιβολίᾳ ἐλπίζεται νά διασκεδασθῶσι λίαν προσεγγίσεις, δεδομένους ὅτι τοῖα Γερμανικὰ ἀδελφά πλοῖα τὸ «SCHARNHORST», τὸ «POTSDAM» καὶ τὸ «GNEISENAU» κατεσκενάσθησαν τὸ μὲν πρῶτον μὲ σχῆμα καὶ πρόσθιαν Μάγιερ, τὰ δὲ λοιπά μὲ συνήθεις ἔξειλημένας ναυπηγικάς γραμμάς.

Ἐπειδὴ ἐγένετο κατά τὸ διαφέδονας ἔτος καὶ θύ ἔξακολουθήσῃ ἀσφαλέστατος νά γίνεται ἀρκετὸς λόγος, διὰ τῶν τύπων τοῦτον ναυπηγικῶν γραμμῶν παραθέτουμεν κατωτέρω συγκριτικάς γραμμάς τοῦ τύπου Μάγιερ καὶ τοῦ συνήθους τύπου, ἐπεξηγοῦντες συνάμα προσείρως, ὅτι γενικῶς ἡ διαφορὰ τοῦ τύπου τοῦτου ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν συνήθη δὲν ἔγειται μόνον εἰς τὴν γνωστὴν ἔξαρσην καὶ προπτείαν τῆς πρώτας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ σχῆμα τῶν πρωτέων νομέων, οἵτινες είνε τριγωνικοὶ παράλληλοι μεταξὺ τῶν, ἔχοντες μίαν γωνίαν 50 μοιρῶν περίπου μὲ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου.

Ἐκεῖνο, τὸ δόποιν κυρίως διατείνονται οἱ ὄπαδοι τῆς Μάγιερφορι, δὲν είνε τόσον ἡ ἐλάττωσις τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων τοῦ πλοίου, δοσον ἡ βελτίωσις τῶν ναυτικῶν ἰδιοτήτων καὶ ταχύτητος ἐν σχετικῇ θαλασσοταραφῇ.

'Αντιθέτως, ὁ τύπος Areform, ὁ ἀπό τινων ἐτῶν ἐπινοηθεὶς ὑπὸ τοῦ διαφέδονος "Αγγλικοῦ Ναυπηγοῦ Sir Isherwood" κατακτᾶ συνεχῶς περισσοτέρας συμπαθείας, ἐπεκταθείσης ἥδη τῆς ἑψαριούχης τοῦ καὶ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια. Τὸ «G. S. Walden» (10.627 τόννων γκρός είνε τὸ πρῶτον δεξαμενόπλοιον τὸ κατασκευασθὲν ἐφέτος δάσει σχε δι ων Areform.

Ἐκεῖνο ὅμως, δὲρο καθίσταται διαρκῶς καταφανέστερον εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις είνε ἡ συνεχῆς αἴσουσα μέριμνα καὶ ἐπιγονικότης εἰς τὴν ἐλάττωσιν γενικῶς τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων, τόσον τῶν ὑφάλιον προς ξοδοὺς καὶ ἔξαρτημάτων τοῦ πλοίου (πράλια, ποδοστήματα, στορεῖς αἴσουσαν κτλ.), δοσον καὶ εἰς μαζοτέρον βαθμῶν τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρόματος ὑπερκατασκευασμάτων διὰ τῆς προσδόσεως, κατὰ τὸ δυνατόν, τῶν καταλληλοτέρων ἀντιστοίχων ὑδροδυναμικῶν καὶ ἀεροδυναμικῶν σχημάτων.

Ἐνδεικτικαὶ τῆς τοιαύτης τάσεως είνε διάφοροι κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥττον φιλία μετασκευαντές ἔξινούμεναι πολλάκις καὶ μέχρι τῆς ἐκ νέου ναυπηγήσεως διολοκήσουν τῆς πρώτης τοῦ πλοίου. Κατωτέρω παραθέτουμεν διο τὸ φαραγγιστικάς φωτογραφίας τοῦ μότορος τὸ «SILVERLARSEN» ἡληθείσας κατὰ τὴν ἐπέλεσην μάτιος τοιαύτης μετασκευῆς συνεπαγόμενην τὴν ἀλλαγὴν ὃλου τοῦ σχήματος τῆς πρώτης μετασκευῆς τῶν ἀντιστοίχων νομέων. Ως εἰς τὰς φωτογραφίας ταῦτας καθαρῶς διαφένεται μέρος τῶν παλαιῶν νομέων ἀφίεται εἰς τὴν θέσην του μέχρι πλήρους ἀποπερατώσεως τῆς νέας κατασκευῆς καὶ τοῦτο διὰ νά μη ἐλαττωθῇ ἡ ἀντοχὴ τοῦ σκάφους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μετασκευῆς.

6') ΣΚΑΦΟΣ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

"Οσον ἀφορᾷ τὰς μεθόδους κατασκευῆς αὗται δὲν ἐπέστησαν σημαντικὴν ἔξειλην κατά τὸ διαφέδονας ἔτος.

Διὰ μὲν τὰ συνήθη πλοῖα, πλὴν τῶν δεξαμενόπλοιων, ἔξακολουθεῖ ἡ ἀπό ιμισείας ἔκπτωτας πλαστική πλέον μεθόδος τῶν ἔγκαισιών νομέων μὲ τὰς διαφορώς παραλλαγάς του, ἐπὶ δὲ τῶν δεξαμενόπλοιον γίνεται πάντοτε χρήσις σχεδὸν ἀποκλειστικῶν τοῦ συστήματος τῶν διαμήκων νομέων τύπου Isherwood ἡ ἐπέρχων παρεμφερόν.

Καὶ ἐφέτος ἔξικολούθησαν, ὑπὸ μορφὴν πειραιωτικοῦ βεβαίου, εἰσέται, διάφοροι ναυπηγήσεις διὸ ἡλεκτροσυγκολλήσεως καὶ μόνον. Τὸ μεγαλύτερον πλοῖον κατασκευασθὲν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ καθελκυσθὲν τὴν 'Ιουλίου π. ἔ. ἐπὶ τῶν Ναυπηγείων Swan, Hunter & Wigham Richardson, είνε τὸ «Joseph Medill», τοῦ δόποιν ὅμως καὶ ἀγνοεῖται ἡ τύχη, ἀφ' ἡς ἡμέρας πρὸ μηνὸν ἀπέπλευσε διὰ τὸ πρῶτον πρὸς τὴν B. Ἀμερικὴν ταξιδίον του.

Τοῦτο κατεσκενάσθη διὰ λογαριασμῶν μᾶς ἑταῖρας ζαρτοβιοηγανίας τοῦ Καναδᾶ, διὰ τὴν μεταφοράν πολτοῦ χάρτου, οιτηρῶν καὶ γιανάθρακος. "Ητο μήκους 259 ποδῶν, πλάτους 44 καὶ βάθους 22". Λέγεται διὰ τὸ φορτίον σιηρόν, δέρει θά διαρνάτο τὸ σκάφος τοῦτο νά φέρῃ είνε κατὰ 35 ορού μεγαλύτερον τοῦ φορτίου ἀντιστοίχου σκάφους

δροθοδόξον κατασκευῆς. 'Επίσης τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρέδωσαν πρότινος καὶ τὸ ἐπίσης διὸ ἡλεκτροσυγκολλήσεως κατασκευασθὲν πλοίον «MOIRA», διόρο φέρεται ὡς κατὰ 20 ορού ἡλαφρότερον εἰς διάλικον βάρος οἰουδίης ἀλλού πλοίου κατεσκευασμένου διὰ καρφώσεως καὶ τῶν ἀντὸν διαστάσεων.

"Ἄν καὶ ἡ ναυπηγικὴ τέχνη είνε μᾶλλον συντηρητικὴ εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν ἐκδηλώσεών της, ἐν τούτοις πλεῖστοι είνε οἱ νέοι ὄπαδοι τῆς μεθόδου ταύτης κατασκευῆς. Λόγῳ δὲ τῶν ἀναμφισθῆτων πλεονεκτημάτων της, προώριστα η μεθόδος αὕτη νά ἐπεκταθῇ σημαντικῶς κατά τὸ ἐγγύτατον μέλλον.

'Επίσης παρετηρήθη ἐφέτος ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐντατικῇ χρῆσις εἰδικῶν χαλάνδρων ὑγρῆς ἀντοχῆς, διὰ τὰ μέρη ἐκεῖνα, τῶν μεγάλων ἴδιως σκαφῶν, τὰ ὑφιστάμενα τὰς μεγαλυτέρας κοπώσεις, εἰς δὲ μερὶς τινὰ σκάφη καὶ θαλαμηγά αὔξουσας χρῆσις κραμάτων τοῦ τέλου Αργιλίου — Μαγνησίου.

Τὸ κυριότερον ἐμπόδιον κατά τῆς γενικεύσεως τῶν κραμάτων τούτων είνε, ὡς γνωστόν, τὸ ὑπέροχον τῆς τιμῆς ἀφ' ἑνὸς καὶ ἐπ' ἀντὸν καταστρεπτικὴ ἐπίδρασις ἀλλακτικῶν διαλύσεων, διόποι είνε τὸ θαλάσσιον ὑδόρ.

'Επίσης δέοντος ἐνταῦθα νά ἀναφερθῇ ἡ συνεχῶς αὔξουσα χρῆσις ὀλισθανόντων συνδέσμων (expansion joints) εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα τῶν μεγάλων λάινεσ διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς μεταδόσεως ὑπερβολικῶν κοπώσεων εἰς τὰ τόσον μαργαρὰν τοῦ οὐδετέρου ἕξοντος κείμενα ὑπερκατασκευάσματα αὐτῶν. Συναφῶς ἀναφέρομεν τὴν προσθήκην ἑνὸς τρίτου τοιούτου συνδέσμου εἰς τὴν «Normandie» κατά τὴν τελευταῖαν αὐτοῦ μετασκευήν, ητος ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀλλαγὴν φορᾶς περιστροφῆς τῶν ἔλικων ἐλπίζεται διὰ θάλασσαν παρουσιασθέντας κραδασμούς.

Τέλος εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν νέων μεγάλων πλοίων καταβάλλεται ιδιάζουσα δύση μεριμνα τόσον διὰ τὴν πρόληψην, δοσον καὶ καταπολέμησην τὸν πυρκαϊδῶν.

ΜΗΧΑΝΑΙ

ΠΡΟΩΣΣΕΩΝ

Διὰ τὰς μηχανάς προ σε τῶν πλοίων ἔχομεν ν' ἀναφέρομεν διὰ αἱ μηχαναὶ Δῆξελ τόσον αἱ δίχρονοι, δοσον καὶ αἱ τετράχρονοι συνεχῶς ἀποκτῶσιν αἴσουσαν προτίμησιν, ί διώς διὰ τὰ φορ

τιγύλ λαΐνερς.

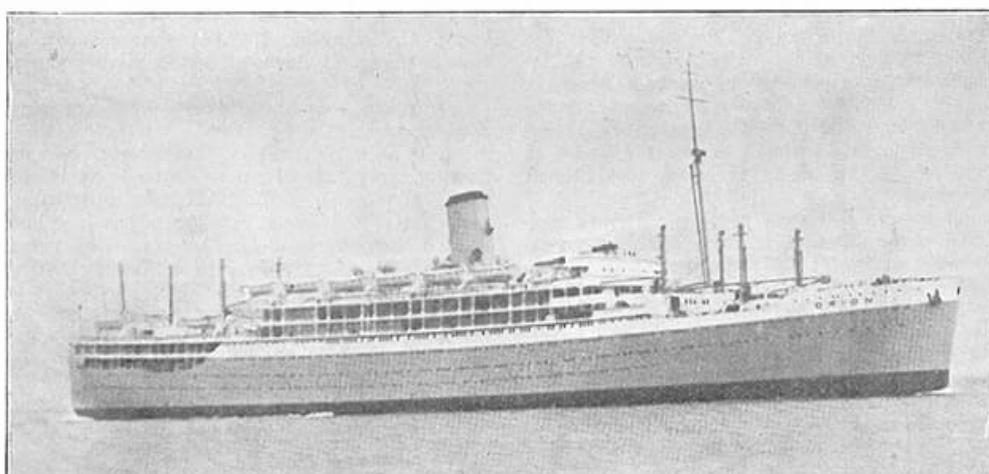
Αἱ παλινδρομικαὶ ἀτημογικαὶ παλαιῶνται κυριολεκτικῶς ἀκόμη καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ νά νέπησοσ, καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν εἰσέται νιοθετῶντα διαφόρους, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥττον ἐπιτυχεῖς συνδυασμοὺς μὲ ἀτμοστροβίλους χαμηλῆς πέσεως, μὲ ἐνδιαμέσους συμπεστάς, μὲ ὑπερθερμοὺς ἀτμὸν καὶ μικροτοιχεῖς βαλβίδας (poppet valves), μὲ βοηθητικὸν δευτερεύοντα ἕξοντα καὶ ἔλικα κινούμενην ὑπὸ στροβίλογεννητίας ἔξαγωγον ἀτμοῦ, μηχαναὶ διπλοσύνητοι τόπου White ή Christensen & Meyer κ.τ.λ.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἔνθα βεβαίως, τὸ ζήτημα τῆς ἀποκλειστικῆς χρησιμοποίησεως τῶν γαλάνθρακος, είνε ζήτημα πρωτίστης Ἐθνικῆς συνδιαύτητος, τούλαστον μεριδοῦς ὅτου ἡ ἐν γαλάνθρακάν παρασκευή ὑγρῶν ὑδρογονανθράκων τῆς πορφῆς τοῦ πετρελαίου καταστή βιομηχανικῶς λυοτελής, καταβάλλεται πᾶσα δυνατὴ προσπάθεια βελτιώσεως τῆς ἀποδόσεως τῶν ἀτμοκινήτων μηχανῶν καὶ τῶν ἀνθρακοτροφόδοτουμένων λεβήτων.

'Αποτέλεσμα τούτων είνε ἡ ἐντατικὴ μελέτη καὶ πολλάκις νιοθετῆσις διὰ τῶν λεβήτων διαφόρων εὐνοῦκον λύσεων, δοσο ποτήσις λεβήτων διαφόρων μεριδῶν τῶν πορφῆς ἢ ἐν αἰώρησι εἰς διάφορα κατάλληλα ὑγρά, ἡ χρησιμοποίησις λεβήτων συνεχῶς αἴσουσης πέσεως καὶ βαθοῦ ὑπερθερμάσμεως, ἡ ἐπινόησις καὶ ἐφαρμογὴ διαφόρων λεβήτων ἔξαρτηματικῶν μεγάλων ἀτμοπαραγωγῆς, δοσ ὁ πλέον ἐνδιαφέροντων είνε ὁ τύπος «Velox» ἔνθα η καδσις λαμβάνει χώραν ὑπὸ ἀπόλυτων πέσεων 40 λιβῶν ἀνά τετραγωνικὸν δάκτυλον κτλ.

'Αλλά πλὴν τῶν κινητήρων Δῆξελ, ἐνεργατίσθη ἐφέτος ὡς ἔχιθρος τῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς καὶ νέος τύπου εἰδίκον ἀτμοστροβίλου διά φορτηγά. 'Ο τύπος οὗτος μελετήθη ὑπὸ τῶν πρωτόποδών τῶν ἀτμοστροβίλων Οίζου PARSONS, 1500 — 2000 πόποι ἀπόλυτας τὴν λειτουργίαν καὶ χρῆσιν είνε ἀναμφισθῆτον, διὰ ἐν Ἀγγλίᾳ ἀπέκτησε μετά τὰς τελευταῖας λίαν ἐπιτυχεῖς ἐφαρμογῆς τοῦ πολλοῦ διπλούς.

Διὰ τὰς πολὺ μεγάλας ἵπποδυνάμεις (τῶν μεγάλων λάινερς), δο ἀτμοστροβίλους είτε μὲ μονήν ἡ διπλὴν ἀναγωγὴν στροφῶν ἡ μὲ ἡλεκτρ



ΤΟ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΘΕΝ ΛΑΙ-ΝΕΡ ΤΗΣ ORIENT LINE «ORION» 24.000 τόννων.

ζήν μείων (στροβιλογέμετρική πρώσως) παραμένει ἀκλόνητος. Χαρακτηριστικὸν είνε, ὅτι ἡ τελευταῖα αἵτη στροβιλογέμετρική πρώσως κατέκτησεν ισως δὲλγίγον περισσότερον ἔδαφος ἐφέτος, ἐφαρμοσθεῖσα ἐπὶ τὸν δύο ἐκ τῶν τριῶν Γερμανικῶν λάνερς τῆς "Απο 'Ανατολῆς τοῦ τύπου "Scharnhorst".

"Οσον ἀρρενὶ τὰ Cargo - liners, εἰς μὲν τὴν Ἀγγλίαν, οὐ μεγάλη πλειονότης τούτον ἐφωδιάσθη μὲ Δῆσει, εἰς δὲ τὰς λουπάς ζώρας ἀποτελεῖ κυριολεκτικῶς ἔξαιρεσιν η χρησιμοποίησις ἄλλον μέσον προώσεως πλήν τῶν Δῆσελ.

Οἱ χρηματοποιεύμενοι τέποι ποικιλλούσαν, τοῦ διχρόνον τέπον κατατίθωντος συνεχῶς περισσότερον ἔδαφος, λόγῳ τῶν γνωστῶν πλεονεκτημάτων δύκους καὶ βάρους ξιρίως.

Αἱ τετράζονοι ἔχει ἐνθα χρησιμοποιοῦνται εἰσέτι, ἐφοδιάζονται συμπληρωματικός μὲν ὑπερσυμπλεστάς λειτουργοῦντας δι' αεροστροβίλων χρησιμοποιούντων κανόπερα ἕξαγωγῆς, ὥστε π. γ. τὸ BUCHI SYSTEM ἡ τὸν ὑπερσυμπλεστήν εὑρεσιτεγνίας WERKSPoor.

'Εφ' ὅσον πραγματεύεθα εἰς τὸ οὐεφάλιον τοῦτο, τὰ τῆς ἑξελίξεως τῶν προσωπιῶν μηχανῶν κατὰ τὸ διαφρεσσαν ἔτος, θεωροῦμεν σκόπιον περιάνοτες τὸ ζήτημα τοῦτο γ' ὑπανέφερομεν, διτὶ ἐφέτος ἐναντιγήνηθη ἐν Σουηδίᾳ καὶ ἕτερον σκάφος μὲ τοὺς κυρίους λέβητας ἀπὸ τοῦ εἰπὶ τοῦ παταστούματος.

Ἐλεῖ τόσα τά πλεονεκτήματα τῆς
λόσσεως τιώτης, ὅπερ νὰ διεφωτᾶται
τις, διατὶ δὲν χρησιμοποιεῖται εὐφύ-
τερον, ίδιως ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀ-
γωγκιώντων μεγάλην ἐν συγκρίσει
μὲ τὰς διαστάσεις των χωρητικ-
ότητα.

Τό σύντημα τούτο ἐφηρούσθη τὸ Πρόμνη κοινῶν γραμμῶν Πρόρρω
1934 ή 1933 τὸ πρῶτον ἐπὶ τοῦ ἀ-
τελευτοῦ λόγου «BENCAS», ἔπειτα δὲ αἱ ἐναπομείνασσα ἀμφιβολίαι ὡς πρὸς
τὴν εὐτάθειαν τοιούτων σχαφῶν φαίνονται μᾶλλον ὡς διασκεδασθεῖ-
αν ἐξ ἣν ἀποτελεσμάτων καὶ τῆς κυρίεσσας τοίνυν.

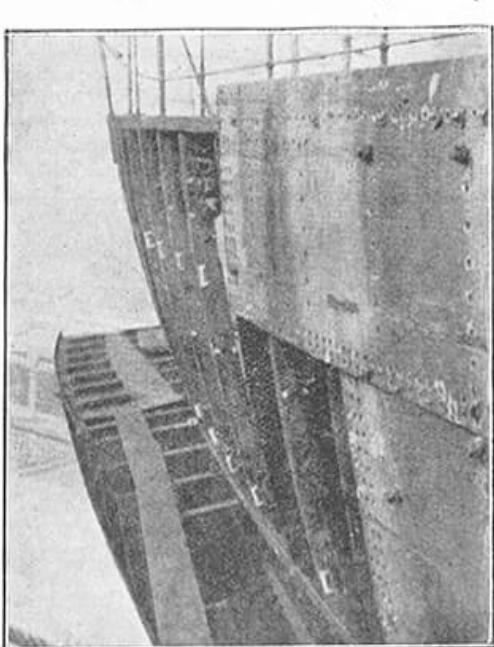
Ο Επίνοιας των λόγων ταῦθην ο κ. F. K. Meldahl τοῦ Ναυπτιγείου Frederikstad, ἀνέγνωσε κατὰ μῆνα 'Αργούλιον καὶ σχετικὴν διατοξίν τον ἐνώπιον τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ναυτικῶν 'Αρχιτεκτόνων τοῦ Λονδίνου ἀφορῶσαν τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὑπὸ αὐτῷ ἐπινοηθείσης λέπεως.

Τέλος δέον νὰ τονισώμεν ένταθι, τὰς μεγίστας κατά τὸ τρέχον τοῖς συντελεσθείσας προδόους εἰς τὴν μελέτην καὶ σχεδίασιν ἐλίκων τοῦ ὑπόν Aerfoil Sections, δὶ’ ὃν ἐπετεύχθησαν λίαν ηὐχειμένων ἀποδείξεις ἐξινούνεναι καὶ μέχρι 78 αἱρούμεναι.

Της πρόδομον ταῦθη δὲν ἦτο ἄνωφος καὶ οὐ μετέρα χώρα, μελεθεῖσῶν καὶ ἀποκυθεῖσῶν ἐν Πιεσσοῖς εναργίσμων ἑλίκων βάσει τῷν ἑωνί ἀρχῶν τούτον, μὲν ἔξαιρετικά ἀποτελέσματα.

'Εξετάσεις

ΤΓΛΙΑ



Τὸ «SILVERLARCH» κατ' ἄλλο στάδιον τῆς μετασκεψῆς του.

δία κυρίως, έτροφοδοτήθη, ἵνα ἔξαιρέσωμεν τὴν προϊδοσαν συμπλήρωσιν τοῦ ὑπερροκεανίου κολοσσοῦ «Βασιλίσσα Μαρία», ἀπὸ παραγγελίας τεσσάρων ὑπερροκεανίων 25.000 τόννων, καὶ ἀπὸ σωρείαν δὲην μικροτέρων λάινερς καὶ φορτηγῶν λάινερς, τῶν τελευταῖων τούτων καταμεγάλων πλειονότητα, προσθιουμένων διὰ μηχανῶν Δῆξελ.

Ἐπίσης δὲν ὑπῆρξαν εὐκαταφρόντοι αἱ εἰς εἰδίαν πλοῖα διὰ μεταφορῶν κατεψημένων τροφῶν παραγγελίαι, ὡς καὶ αἱ τοιαῦται εἰς δεξιαιμονόποια. Αἱ ναυπτήγοισες φορτηγών, ταῦτα τὰ τρία τρίμηνα ἰδίως ὑπῆρξαν μᾶλλον περιφορισμένα, ἀν καὶ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἡ κατηγορία αὕτη ἤχοισε παρουσιάζουσα συνεχῶς αὔξουσαν ζῆτησιν προσωνύμους ἀθόας μᾶλλον παραγγελίαις κατά τὸ νέον ἔτος.

ΤΟ ΥΠΕΡΒΕΛΕΑΝΙΟΝ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΜΑΡΙΑ»
‘Η συμπλήρωσις τούτου ἔξαρσονθεὶ πυρετωδῶς, ὅπε τὰ ἐλπίζεται, δῆτι κατὰ τὸν προσεκῆ Μάφωνον ἡ Ἀπρίλιον θά εἶναι ἡδη ἔτοιμον διὰ τὰς δοκιμὰς αὐτοῦ. Χαρατηστικὸν τῶν διαστάσεων τοῦ πλοίου εἶναι, ὅτι τὰ λεβητοστάσια αὐτοῦ ἔχοντα ὀλιγόν μῆκος ἔξαρσοντα ποδῶν ἐστώμησαν, προσωρινῶς, μὲ σιδηροπορχίας διὰ τὴν εὔκολωτέραν μεταφορὰν τῶν ὑλικῶν αὐτοῦ. Ἐπίσης κολοσσιών εἶναι τὸ ἔργον τῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων δεδομένουν, δῆτι τὸ πλοίον τοῦτο θὰ κάμψῃ ἔξαρτικῶς εὐρυτάτη κρήσιν ἡλεκτρισμοῦ δι’ ὅλας τὰς βοηθητικάς ἀνάγκας του, πλὴν δεβαῖς τῆς προώσεως του.’

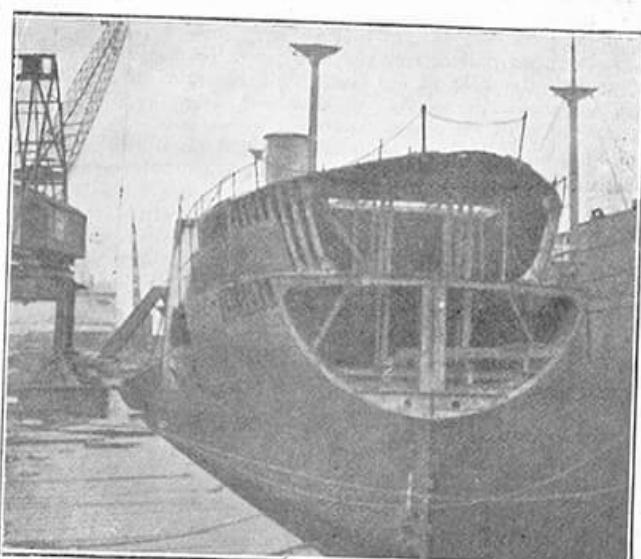
ένταῦθε διτί γίνεται εὐρεῖα χρῆσις ἡλεκτροσυγκολήσεως διὰ τὴν κατασκευὴν διαφόρων δευτερεύουσας σημασίας συνιστώντων μερῶν.

Ειδικοί περὶ τὰς διακοσμητικάς τέχνας ἔκτεινονται ἀπειρίαν δοκιμῶν διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν καταλληλοτέρων συνδυασμῶν χρωμάτων καὶ σχημάτων διὰ τὴν διακομησιν, τόσον τῶν μεγάλων διωμάτων θάλαμικών, δύον καὶ τῶν 25 μεγάλων αἰθουσῶν αὐτοῦ.
ΤΟῦτο

TO «STIRLING CASTLE»

Τοῦτο, ὥστε μετὰ τὸν κατόπιν τὰ τέλη Νοεμβρίου να ελέγχωνθέντος, ἀδελφῶν πλοίον «ATHLONE CASTLE» είναι τὰ μεγαλύτερα τῶν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ διαφορεύσαντος ἔτους καθελκυούντων πλοίων. Ταῦτα κατεπενάσθησαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «UNION CASTLE LINE» διά τῆς γονιώτερης Νοτίου Αφρικανῆς.

Τό «STIRLING CASTLE» είναι Μότορσατ 25.000 τόννων γκρός, οπού πάνω σε 725 λοδών και πλάτους 82. Είναι διασκενασμένον διά 300 έπιβάσεις πρώτης θέσεως και 500 λοιπών θέσεων, έχει προσέτι χρόνον 330.000 ανθρώπων ποδών διά μεταφοράν κατεψυγμένων τροφίμων και διπλωδών. Έχει άναμμασθήτω από τα τελειότερα σκάφη από άποφεως διακομήσεων, έχει μεγάλων αιώνων μεταποίησην κατανίτσιον, δεραγμών, γυμναστιών και δύο δεξιανυπόνοι κατανικότερα.



ΑΝΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΠΡΥΜΝΗΣ ΤΟΥ ΜΟΤΟΡΣΙΙ
«SILVERLARCH»

τὸν Ἀγγλὸν σκάφος τῶν διαστάσεων τούτου οὕτινος ἡ πρόσωπς ἀνατίθεται εἰς Μηχανὰ Δῆμελ. Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ «STIRLING CASTLE» πλησιάζει τοὺς 30.000 τόννον.

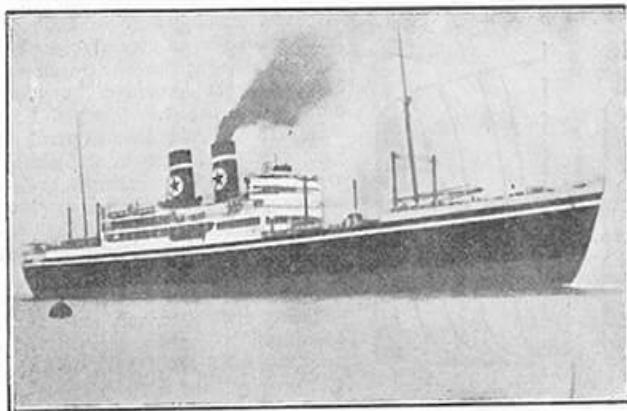
TO «ORION»

Το λάνερ τούτο χωρίς να παρουσιάζῃ, ούτε από έξιτερης έμφασεώς ούτε από άποψεως προσέποντος συνδρομής καινοτομίας παρουσιάζει μάλιστα έπιτυχη κατασκευήν διά τὸν τοριστικὸν προσομόν, δι' ὃν τὸ προσοῦσσον οἱ πλοιοκτήται αὐτὸν τῆς ORIENT LINE. Τὸ πλοίον τούτο, διπλέζον, κινούμενον δι' ἀτμοσφαιρῶν ἔχει ἐπάπιμα 28.000 τόννον καὶ χωρητικότητα ὅλικὴν 23.371 τόννων γκρός. Τὸ ὅλικὸν μῆρος αὐτοῦ είνε 665 πόδες, πλάτος 84 καὶ βάθισμα τριάκοντα πόδες. Τὰ διαμερίσματά του είνε διαφορισμένα διά 486 ἐπιβάτας

πρότης θέσεως και 653 θέσεως τουριστών. Είνε και τούτο μεγάλης πολυτελείας άτμοπλοιον ρέον σύν τοις άλλοις και διό πεδία άντισφαιρίσεως, ή δέ δεξιανή κωλυμβήσεως είνε πιστή σε μικρογραφία άντιγραφή τοῦ «Λίντο» τῆς Βενετίας. Μεγάλος έπισης γάρος διατίθεται δι' ίπαθμούς διασκεδάσεις, λόγω της άνα τάς τροπικάς ή ήμιτροπικάς θαλάσσας μελλούσης χορηγοποίησεώς τον. Ιδιαίτερα όλως μέριμνα κατεβλήθη έπισης διά τής δύο άνετωτέρων διαρρύθμισιν και έπιπλωσιν της θερινής θάλασσης και τοῦ μπάρ αύτοῦ.

Η άτμοπλασαγωγική έγκατάστασης συνίσταται ἐξ τεσσάρων μεγάλων και διό μικρών λεβήτων τοῦ BABCOCK λειτουργούντων εἰς πλευράς 450 λιθρών άνα τετραγωνικὸν δάκτυλον και μὲν ὑπέρθεμον ἀτμὸν 7250 φαρ. Οἱ λέβητες οὗτοι καταναλίσκονται πετρέλαιον.

Τὸ πλοῖον φέρει δύο ίλικας έκάστην κινούμενην ὑπὸ στροβίλων τοῦ PARSONS μὲν ἀπλὸν ἀνάγωγέα στροφῶν. Οἱ ἀτμοστρόβιλοι λειτουργοῦν μὲν μέγιστον ἀριθμὸν 1715, αἱ δὲ στροφαὶ τῆς ίλικος είναι 112 άνα λεπτόν. Η ὅλη ἵπποδύναμος ἀμφοτέρων τῶν στροβίλων τοῦ πρώτου ἀνέρχεται εἰς 24000 ἴππους, καὶ ἀξιοσημείωτος είναι η τὸ πρῶτον ἐπὶ πλοίου ἔφαρμοζόμενη έγκατάστασης ωριμάσεως τῆς θερινής θάλασσης.



"Ἐναὶ τῶν μετασκευασθέντων τῆς «STARLINE» τὸ «DUNNEDIN STAR»

μορφασίας ἐν τοῖς διαιρέσισιν, ήτις ὡς φαίνεται είναι τελεία, δυναμένη νὰ ἀνταπεξέλθῃ ἐναντίον ἔξιτερικῶν θεριμορφασιῶν ποικιλόντων μεταξὺ 15 βαθμῶν φαρ., καὶ 100 βαθμῶν φαρ., καὶ ἔξιτερικῆς ὑγρασίας ποικιλούσης μεταξὺ 40 οὐοὶ καὶ 100 οὐοὶ.

Ἔτερον πλοῖον παρόμοιον πρὸς τὸ ORION ενέρισκεται ὑπὸ κατασκευῆς.

ΤΟ «STRATHMORE»

Τὸ πλοῖον τοῦτο 24.000 τόν. γκρός κατασκευασθέντες ὑπὸ τῶν «Βίκερς - Αρμοτρόγκου» διὰ λογαριασμὸν τῆς «P & O» συνεπλήρωσε τὰ δοκιμαὶς αὐτῷ κατὰ τὰς 15 Σεπτεμβρίου, ἀνεγέρθη δὲ διὰ τὸ πρῶτον τουριστικὸν ταξίδιον αὐτῷ άνα τὴν Μεσόγειον. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἔξιτερικῶς προσομοιάζει πρὸς τὰ δύο ἐπέρια πλοῖα ἔχοντα τὸ «STRATH» ὡς πρῶτον συνθετικόν, ἢν καὶ διαφέρῃ οὐσιωδῶς, δοσοὶ μέροψ τὴν ἔσωτερην τοῦ διάταξιν. Λι κύρια διαστάσεις τοῦτον είναι 665 πόδες μῆκος μὲ 82 πλάτος. Η ὅλη καροτροφίας 23.428 τόννοι γκρός. Τὰ διαμήδισματα πορθώντες θέσεως είναι διαφοριμένα διὰ 445 ἐπιβάτας εἰς 200 καρπίνας μονάς καὶ 123 διπλᾶς. Είναι καὶ τοῦτο διακεκομμένον σχετικῶς πολυτελῶς καὶ ιδιαίτερα μέριμνα, ἐπίσης, κατεβλήθη διὰ τὸν προσήκοντα μέρισμον. Τὸ πλοῖον προσθέτεται ὑπὸ δύο ἀτμοστρόβιλων «PARSONS» κινούντων δύο ίλικας διὰ μέσον ἀπλῶν ἀνάγωγέων στροφῶν. Η ὅλη ἱπποδύναμος είναι 24.000 ἴππους, διατὰς οἱ ἀτμοστρόβιλοι κινοῦνται εἰς τὰς 1715 στροφάς, αἱ δὲ ίλικες ἀντιστοίχους εἰς τὰς 112 στροφάς άνα λεπτόν.

Καὶ ἐνταῦθα οἱ λέβητες είναι τοῦ τύπου BABCOCK ὑψηλῆς πέσεως ὑπερθέμονος ἀτμοῦ, καίνοτες πετρέλαιον ὑπὸ τεχνητῶν έλκυσμον. Η κατὰ τὰς δοκιμὰς ἐπιτεγχθείσα ταχύτης ἡτο 22 κόμβοι.

Πλὴν τῶν δύο ὡς ἄνω ἀναφερθέντων «STIRLING CASTLE» καὶ «ATHLONE CASTLE», ή «UNION CASTLE LINE» παρήγειει καὶ ἔτερα σκάφη, ἐξ ὃν τὰ σπανδώτερα είνε τὰ ἀδελφὰ μότοροπιτες «ROSLIN CASTLE» καὶ «ROTHESAY CASTLE» 7100 τόννων, προσφιλούμενον διὰ τὴν μεταφορὰν κατεψημένων τροφίμων καὶ φρούτων. Ταῦτα κατασκευασθέντα ὑπὸ τοῦ «HARLAND AND WOLFF» είναι ἔφωδιασμένα διὰ κινητήρων Δῆμελ τοῦ «B. & W.».

Ἐπίσης ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς ELLERMAN LINE παραγγελθέντων πλοίων, ἐνδιαφέρονται παρονταῖσον τὸ «CITY OF MANCHESTER» κατασκευαζόμενον ὑπὸ τῶν «CAMELL LAIRD», καὶ τοῦ ἀδελφοῦ τούτου, «Αμφότερα τὰ πλοῖα ταῦτα 10.800 τόν. d. w. διαστάσεων 485' X 64' X 42' είναι ἔφωδιασμένα διὰ προωστηρίων ἀτμο-

στροβίλων ἀλλῆς ἀναγωγῆς τέπον PARSONS. Οἱ τελευταῖσι ναυπηγοὶ BAR CLAYS ἔργουνται ὑπὸ κατασκευῆς καὶ ἔτερον διὰ λογαριασμὸν τῆς «BRITISH INDIA», ὅπερ ἐμελετήθη συγχρόνως καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν στρατευμάτων. Τοῦτο καθελκυσθὲν ἐσχάτοις, ὑνομάσθη «DELWEINA».

Ἐπίσης ἐνδιαφέρονται τὰ τέσσαρα ἀζόλουμα μότοροπιτες, τὰ ὑπὸ τῆς BLUE STAR LINE παραγγελθέντα: τὰ «AUSTRALIAN STAR», τὸ «IMPERIAL STAR», τὸ «NEW ZEELAND STAR». Τὰ πλοῖα ταῦτα τοῦ ἀπότον τύπου κατασκευασθέντα ἀνὰ διότη τῶν «HARLAND AND WOLFF» καὶ ὑπὸ τῶν «CAMELL LAIRD», είναι 10.800 τόν. γκρός διαστάσεων 535 X 70' X 43', είναι δὲ εἰδικῶς μελετημένα διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδικῶν φροτίων ὑποθρόνων, τιμῶν καὶ κατεψημένων κρέατος. Φέρει ἔπαστον δύο μεγάλας ὄφιζοντίους διπλᾶς αερόπλατικᾶς διὰ διοξείδιον τοῦ ἀνθρακοῦ, τοῦ τύπου πολλαπλῆς ἐνεργείας. Παρονταῖσον δὲ πληθώραν ἐνδιαφερούσων εὑνηύων λύσεως σχετικῶς πρὸς τὴν στοιχείων τούτων φορτίων.

Τὸ ELDER DEMPSTER ἐπίσης παραγγειεῖ δύο ἐνδιαφέροντα μότοροπιτες, ἵνα 10.000 τόννων, τὸ «ABOSSO», διαστάσεων 457X65' X 37' ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν CAMELL LAIRD καὶ ἔτερον τὸ «CALABAR» 2.000 τόννων γκρός διὰ τοπικά συγχρόνων καὶ μεταφορῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Βρεταννίην Ἀγρινή.

Ἐπειδὼς ἐνδιαφέρονται μότοροπιτες είναι τὸ «MANOORA» διπλέλαιον μότοροπιτες 10.500 τόν. ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν A. STEPHEN AND SONS LTD, μὲ μηχανάς Δῆμελ, τοῦ JOHN KINCAID Co, διὰ λογαριασμὸν τῆς ADELAIDE S. S. Co LTD καὶ τὸ μότοροπιτες «DUNTZOON» 10.000 τόννων γκρός, κατασκευασθέντες ὑπὸ τῶν «SWAN, HUNTER, WIGHAM RICHARDSON, LTD», μὲ μηχανάς HARLAND καὶ WOLFF τύπου BURMEISTER & WEIN διπλῆς ἐνεργείας, κατὰ παραγγελίαν τῆς MELBOURNE S.S. Co LTD. Τὸ τελευταῖον τοῦτο πλοῖον ἔτερος τῆς πολυτελείας τοῦ έχει νὰ παροντάσῃ καὶ τὴν ίκανοποιητικὴν ταχύτηταν τῶν 19 μιλίων, ἵνα ἐπέτυχε κατὰ τὰς δοκιμὰς αὐτοῦ.

Πλεισταὶ δύσα φορτίων μότοροπιτες κατεσκευάσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ, ἵνα ἀναφέρομεν κατωτέρῳ τινὰ ἐξ αὐτῶν:

Τὸ «PORT TOWNSVILLE» ναυπηγηθὲν διὰ λογαριασμὸν τῆς COMMONWEALTH DOMINION LINE ὑπὸ τῶν SWAN, HUNTER WIGHAM RICHARDSON LTD. Τὸ «KIRNEMOOOR» φορτίγρων, τύπου Σέλτερ Νέτερ 9.200 τόννων d.w. κατασκευασθέντες ὑπὸ τῶν DOXFORD & SONS LTD, μὲ μηχανάς Δῆμελ, τοῦ αὐτοῦ Οίκου.

Τὸ μότοροπιτες εἰδικῶν φροτίων «PORT WYNDHAM» διπλέλαιον μότοροπιτες 10.500 τόν. d.w. κατασκευασθέντες ὑπὸ τῶν JOHN BROWN Co LTD, CLYDEBANK καὶ τὸ «WAIRANGI» μότοροπιτες 10.800 τόν. γκρ. 515'X70'X43' κατασκευασθέντες ὑπὸ τῶν HARLAND & WOLFF, GOVAN, διὰ λογαριασμὸν τῆς SHOW, SAVILL & ALBION CO LTD, LONDON.

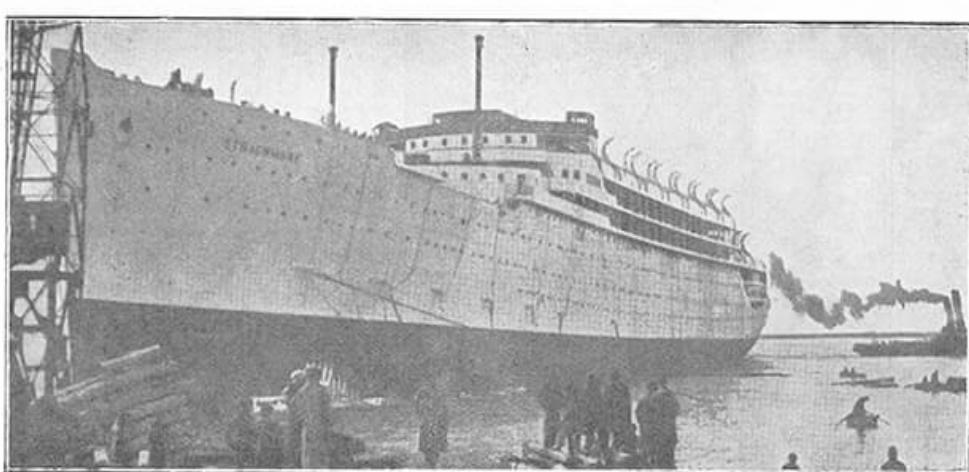
Τὸ «KINROSS» διὰ λογαριασμὸν τοῦ SIR ARTHUR SUTHERLAND 9.200 τόν. d. w. μὲ μηχανάς διπλῆς ἐνεργείας τύπου DOXFORD. Τὸ «HOPECREST» μότοροπιτες, 9.200 τόν. d.w. ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν BARCLAY μὲ μηχανάς τοῦ αὐτοῦ Οίκου.

Ἐξείνον δύος ὅπερ είναι διακριτικῶν τῆς συγχρόνων Ἀγγλίζης Ναυπηγικῆς κινήσεως είναι τὰ μότοροπιτες, τὰ διζελεκονίτητα δεξαμενόλοια, ἐν τῶν ὅποιον ἀναφέρομεν τὰ ἀδελφὰ πλοῖα «SAN ALVARO», «SAN AMBROSIO», «SAN ARACADO», «SAN ADOLFO», ἀπαντα 11.000 τόν. d. w., διαστάσεων 442X60'X32'. Τὰ τάνκες ταῦτα κατασκευασθέντα ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μικτοῦ συστήματος κατασκευῆς (διαιρέσεις καὶ ἔγκραφοι νομεῖς) ἐποδιαρρούνται εἰς 21 δεξαμενὰς ἔξιπτερονέμενας ὑπὸ τεσσάρων ἀντλιῶν ὑφήλιης παροζῆς.

Μεταξὺ τῶν ναυπηγηθέντων ἀτμοκινήτων δεξαμενοπλοίων ἀναφέρομεν τὸ «VOREDA» καὶ τὸ «VALDEMOR» 10.000 τόν. φορτ.

Ἐξ τῶν ἀτμοκινήτων φορτίγρων ἀναφέρομεν τὰ ἀζόλουμα παρονταῖσον νεωτερισμούς, ἀφορόντας τὰς προωστηρίων μηχανάς:

Τὸ «MARWARII», στροβιλούσηντον ἀτμοπλοίον 10.200 τόν. d.w., διαστάσεων 470X62' X 35'. Τὸ πλοῖον τοῦτο κινεῖται διὰ στροβίλων ἐκ τῶν ἄρτι μελετηθέντων εἰδικῶς διὰ φορτηγά, παρονταῖσον δὲ καὶ



ΤΟ «STRATHMORE» ΑΜΕΣΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΛΘΕΛΚΥΣΙΝ ΤΟΥ

πλείστας εύκολιάς από άποψης βαρούχων, γερανών κλπ. Το «CLAN MACARTHY» φορτηγόν 10.000 τόννων φορτίον Το «ROXBURGH» 8.000 τόννων δ.ω με παλινδρομικά μηχανάς έπερθέμουν άτμον κατασκευασθείσας υπό της NORTH EASTERN MARINE.

Το άτμοξύντοντον με παλινδρομικά μηχανάς, άπ. «PEDRINHAS» 6.200 τόν. διά Βραζιλίανος πλοιοκτήτας.

Το «EXPLORER» άτμοξύντοντον πλοίον τού τέλον «οίκονομικών πλοίων» 9400 τόννων φορτίον. Το «MARINA» 8.500 τόννων φορτίον. Τέλος άναφέρουμε συλλογικώς τα παραγγελθέντα πλοία (παραγγελθησαν 10 έως 100 ήπια κατά την διάρκειαν των δύο τελευταίων έτων) άπαντα ένδελχως μελετημένα, ήξει δύν το τελευταίον κατασκευασθέντα υπό της BURNTISLAND Co LTD παρουσιάζει τα έξης λίαν ένδιαφέροντα χαρακτηριστικά: Αεροδυναμικά ύπεροπτασενάματα, λίαν κεκλιμένην στείραν πρόσθια, ποδόστημα και θύεις είδικως μελετηθέντα και δομισθέντα εν περιφερακή δεξαμενή κτλ.

Ένταῦθα δέοντας νέα ποιόσιμων λίαν εὐημορίαν μνείαν των δύο ήπια κατασκευής Έλληνικήν φορτηγόν 10.000 τόν. φορτ., περίπολον, ήξει δύν έπηρημοθήσαν πλείστα τῶν συγχρόνων μηχανολογικῶν και ήδοδυναμικῶν βελτιώσεων. Το έν τούτων παραγγελθή διά λογαρασμὸν τῶν κυρίων Σ. Εμπειρίους Ltd, το δεύτερον διά λογαρασμὸν τοῦ κ. Λιβανοῦ.

GERMANIA

Ἐξ τῆς τοιάδος τῶν υπό τῆς H. A. P. A. G. παραγγελθέντων λάινερς, τὸ μὲν «SCHARNHORST» συμπληρωθὲν ηρχισεν ἐκτελοῦν δρομολόγια ἀπό τῆς 11 Μαΐου, τὰ δὲ λοιπά εὐρίσκονται εἰστεντα υπό συμπληρωσιν, τοῦ «GNEISENAU» καθελκυσθέντος τὸν μήνα Μάιον.

Τὸ «SCHARNHORST» πλήν τῶν ἄλλων παρουσιάζει καὶ τὰ έξης δύο ένδιαφέροντα χαρακτηριστικά, εἰνε ἡρχεῖς τὸ πρότον Γερμανικὸν πλοίον ἔφωδισμένον μὲ στοβιλο-ήλεκτρικὴν πρόσθιαν καὶ ἡρχεῖς τὸ μεγαλύτερον πλοίον τῶν κόσμου μὲ πρόσθιαν MAIER. Κατασκευασθὲν υπό τῆς DESCHIMAGS A. E. WESEH, BREMEN ἔχει τὰς ἀπολούθους διαστάσεις: 662' X74' καὶ βάθιομα 29'. Τὸ ἐκτόπισμά του ἀνέρχεται εἰς 28.900 τόννων ἡ δὲ διάλικη χωρητικότης του εἰνε περὶ τοὺς 19.000 τόν. γρούς. Ἐχει ἐν δῷφι διάτονο καταστρόματα διήρχοντα καθ' ὅλον τὸ μήκος τῶν πλοίων, ἡ δὲ πολυτέλεια τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν λέγεται πῶς είνε ίση μὲ τὴν πολυτέλειαν τῶν ὑπεροχεανίων «BREMEN» καὶ «EUROPA».

Ἡ νιοθέτησις στοβιλοήλεκτρικῆς πρόσθιας διά πλοίον τοιούτων διαστάσεων, ἀποτελεῖ νεωτερισμὸν διά τὴν Γερμανίαν. Ὁ ἀντικείμενος σχολὸς τῶν πλοιοκτητῶν ἥτοτε εἰς τὴν προσειμένην περίπτωσιν ἡ ἐπιτευχίας σχεδὸν ἀθόσθιον λειτουργίας τῆς μηχανῆς, ὡς καὶ τὸ δυνατὸν τῆς κινήσεως καὶ τῶν δύο ἔλλοντος μόνον στοβιλογεννητρίων. Ἐκάστη στοβιλογεννητρία είνε 10.000 k. w. τάσεως 3.120 δόλ. Ἡ ταχύτης περιστροφῆς τῶν ἡλεκτρικῶν πλοίων καὶ τῶν μετ' αὐτῶν ἀτενθέτησις συνδεόμενών ἔλλοντο εἰνε 130 στροφαὶ ἀνά 1'.

Ἐξ τῶν τριῶν ἀδελφῶν πλοίων «SHARNHORST», «GNEISENAU» καὶ «POTSDAM», τὰ μὲν δύο πρότια κατασκευασθέντα ως ἄνω ἀνεφόρητη εἰς τὰ Ναυτηγεία DESCHIMAC, ἔχονται σχῆμα ἴνφαλον καὶ πρόσθιαν MAIER, τὸ δὲ POTSDAM κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυτηγεία BLOHM & VOSS, Ἀμβούργου, ἔχει σύνθησις σχῆμα γάστρας καὶ πρόσθια. Ἡ διάφορα αὕτη θέλει ἐπιτρέψει τὴν έξαγωγὴν σαφῶν συμπλασμάτων δον ἀφορεῖ τὴν σχετικὴν ἀξίαν τῶν δύο συστημάτων.

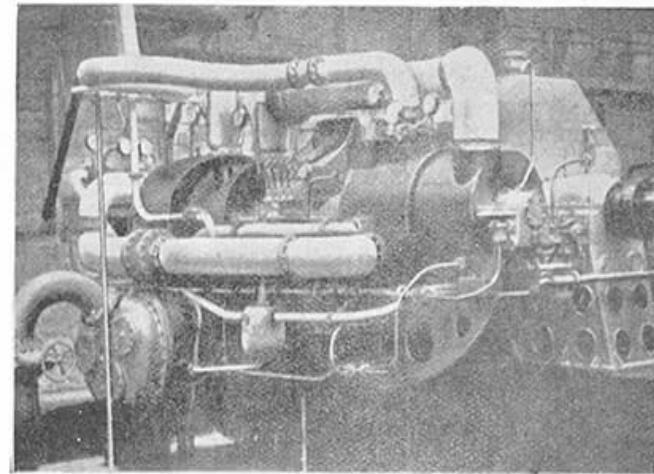
Ἐπίσης ἐπὶ τῶν πλοίων ποιότων ἐγένετο ἐνφύτωσις ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Ἐξ τῶν λοιπῶν Γερμανικῶν ναυτηγήσων ἐνδιαφέροντα παρουσιάζονται αἱ ἀδφῶν καὶ ἐνταῦθα ναυπηγήσεις μότορ - τάνκερς, δὲν ἀναφέρουμεν μερικά:

Τὸ «ALEXIA» 460' X 59' X34' 12.300 τόννων φορτίον, κατασκευασθὲν υπό τῆς BREMER VULKAN καὶ ἔφωδισμένον μὲ μηχανὴν Δῆζελ 1.116.000. Τὸ Δηξελούντον δεξαμενάπλοιον τοῦτο παραγγελθὲν υπό τῆς ANGLOSAXON PETROLEUM Co ὅπῃ ταξίτητα 13 1/2 κόμβων. Τὸ ἀδελφά μότορ-τάνκερ «GENOTA», «GANITA» καὶ «GADILLA» κατασκευασθέντα εἰς τὰ ναυτηγεία DEUTSCHE WERFT, Ἀμβούργου καὶ HOWALDSWERKE, Κιέλον, ἔχοντα κυριτικήτητα 12.300 τόν. φορτίον, είνε ἐγοδιαμένα μὲ μηχανὴν Δῆζελ, διτανελίνδρους, ἀπλῆς ἐνεργείας τετραζόρων 3600 ἵππων, τόπον MAN καὶ ταχύτητος 13 κόμβων.

Τὸ ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «13 DE DICIEMBRE» ναυπηγηθὲν ἐπὸ τῆς «DEUTSCHE WERFT», διὰ λογαριασμὸν τῶν YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES, 11070 τόν. φορτίον, ὅπερ ἔχει καὶ θέσης δι' 80 ἑπάτας.

Διὰ λογαριασμὸν τῆς HAPAG ἐπίσης κατεσκευάσθησαν καὶ ἡσ φορτιγά λάινερς, μεταξὺ τῶν ὅποιον τὸ «HERMONTTHIS» καὶ «DUSSeldorf» διὰ τὰς γραμμὰς Νοτίου Αμερικῆς διαστάσεων 406' X54' X24' 7000 τόννων φορτίον, μὲ θέσης δι' 20 ἑπάτας. Ταῦτα προσθούνται υπὸ δύο μηχανῶν 4360 ἵππων μὲ ταχύτητα 14. 1/2 κόμβων. Τὰ λοιπὰ πλοῖα τῆς HAPAG ἔχει: τὸ ANUBIS, τὸ ASSUAN ὡς καὶ τὸ RODA καὶ RHAKOTIS. Πάντα ταῦτα είνε διακεκομένα μὲ σχετικὴν πολυτέλειαν, μερικὰ δὲ τούτων ἔχονται καὶ δεξαμενὴν πολυμηδίσεως.

Ἐπερα διάδειραντα λογαριασμὰ ναυπηγήματα εἰνε καὶ δύο φορτηγά 7000 τόν. φορτίον, ἀτμοξύντα διὰ λογαριασμὸν τοῦ HUGO STINNES, προσφεύγοντα διὰ τὴν μεταφορὰν γαναγάζων καὶ κατασκευαζόμενα ἐπὸ τῶν FLEUSBURGER SCHIFFBAU — GESELSHAFT.



ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ ΤΥΠΟΥ PARSONS, «SIMPLEX»
1500—2000 ἵππων, κατάλληλος διὰ φορτηγὰ πλοῖα.

Περὶ τῆς μετασκευῆς τοῦ τριτού ιστοφόρου «CHRISTAL VINE-NEN» ἀποσχολήθησαν ἡδη τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά».

Ἄντη ἐστελεχθεῖσα ἐπὸ τῶν KUPP GERMANIA WERFT A. G. KIEL, συνίστατο εἰς τὴν κατασκευὴν διπλημένων, νέων στεγανῶν φραζτῶν ὡς καὶ εἰς ἀντικατάστασιν τῆς μηχανῆς βοηθητικῆς μηχανῆς υπὸ μηχανῆς DIESEL — KUPP 800 ἵππων, οἵτις δίδει εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 12 κόμβων. Ἡ χωρητικότης τοῦ σκάφους ημέρηθη κατὰ 200 τόννους περίπολον.

Ἐνταῦθα ἀναφέρουμεν καὶ τὸ βοηθητικὸν τριτόνιον ιστοφόρον «DERFLINGER» 300 τόννων, ὅπερ κατασκευασθὲν ἐπὸ τῶν SCHIULTE & BRUNN, EMDEN, διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοιάρχου z. BECKER, ἀποτελεῖ λίαν ένδιαφέροντα τόπον καὶ διὰ τὰς ἡμετέρας ἀνάγκας μηρομεταφορῶν. Τοῦτο ἔχει τὰς ἀπολούθους διαστάσεις μῆκος 115' X25' 4'' πλάτος, φέρει δὲ κυνηγήθη KUMBOLDT — DEUTZ DIESEL 150 ἵππων προσδίδοντα εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 8—9 κόμβων.

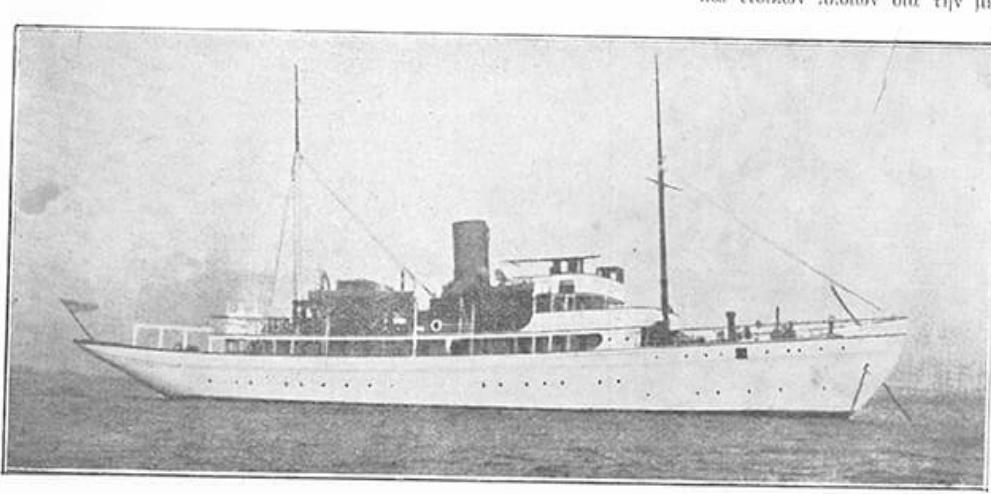
Χαρακτηριστικὴ ἐπίσης τῶν συγχρόνων διεθνῶν οίκονομικῶν σχέσεων είνε καὶ ἡ ναυπηγήσις τεσσάρων ἀλεπτικῶν δι' "Αγγλον. πλοιοκτήτας, οἵτινες τίχον μάρτια μπλοκένται ἐν Γερμανίᾳ.

ΔΑΝΙΑ

Ἡ ναυπηγὴν βιομηχανία παροντοίσας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτοντος ἐξαριστερήν ὅλως κίνησιν ἐν Δανικᾷσκιᾳ, ητίς ἔχει ἐπιδείξει ἐσχάτως ἐξαριστερήν εἰδικότητα εἰς τὴν κατασκευὴν μότορ-τάνκερς καὶ εἰδικῶν πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν διπορῶν, εἰς ἡ ἄλλωστε περιωδικῶν σχεδὸν ἀποκλειστικῶν εἰς Δανικά ναυτηγήσεις. Ἀνυπόστοιτεπικά τοῦ τέλον τούτου τῶν εἰδικῶν πλοίων διὰ μεταφορὰν διπορῶν είνε τὸ «HERDIS», 2850 τ. φορτίον μὲ μηχανὴν Δῆζελ, «BURMEISTER» καὶ WEIN 2250 ἵππων, ταχύτητος 13 1/2 κόμβων καὶ τὸ «VIBRAN» 3. 200 τόν. μὲ μηχανὴν Ntēzel B. & W. 4300 ἵππων, ταχύτητος 15 1/2 κόμβων. Ἀμφότερα κατεσκευασθησαν ἐπὸ τῶν Ναυτηγείον ELSINORE.

Ἐπερα εἰδικῶν πλοίων δι' ὅλωρας κατεσκευασθησαν διὰ λογαριασμὸν τῆς έταιρας JOHN GORTHON, ἐξ ὅν τὸ «IVAN GORTHON» 1200 ἵππων, είνε ταχύτητος 14 κόμβων καὶ χωρητικότητος 3400 τόν. φορτ. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ταῦτα είνε ἀτμοξύντα.

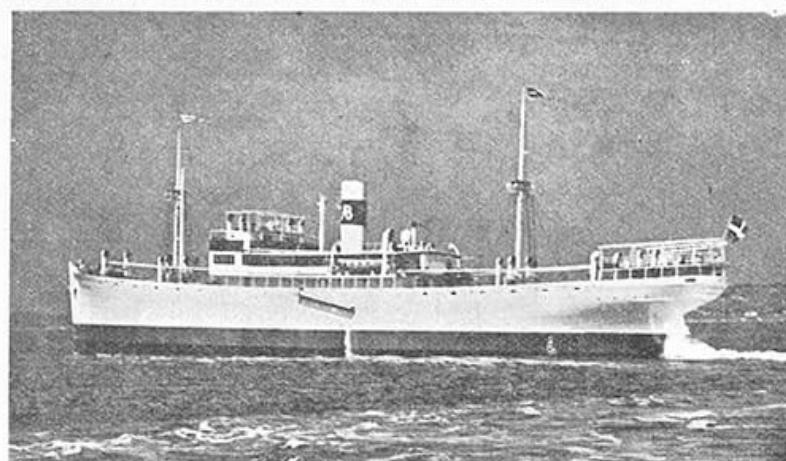
Ἐξ τῶν μεγάλων μότορ-τάνκερων κατασκευασθείσαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐν Δανίᾳ ἀναφέρουμεν τὰ SAMUEL WHITIE, ἐπὸ τῆς ODENSE STAAL SKIBS-



Τὸ καλλιγραμμαν καὶ πολυτελές θαλαμηγόν «XARIFA 3» κατεσκευασθὲν υπό τῶν SAMUEL WHITIE, ἐπὸ τῆς ODENSE STAAL SKIBS-

VAERFT κατασκευασθέντα «EUROPE», «PERNA» και «PRESIDENT DE VOGUE».

Το «EUROPE» μότορ-τάνκερ 12.835 τον. φορτίου κατεσκευάσθη διά λογαριασμὸν τοῦ Νορβηγικοῦ Οίκου TEXAS COMPANY NORWAY A/S, OSLO, διαστάσεων 485' X 62' X 34', ἐναπληγήθη βάσει



Τὸ Σουηδικὸν μότορο πλοῖο «VINGALAND»

τοῦ μικτοῦ συστήματος ναυπηγήσεως μὲ διαιρήκεις καὶ ἔγκαροις νομεῖς. Λί δεξαμενὰ αὐτὸν ἔξυπητοεστῶντα ὑπὸ ἀντλιοστασίου ἐφωδιασμένου διὰ τεσσάρων ἀντλῶν HAYWOOD — TYLOR παροχῆς συνολικῆς 900 τόννων τὴν ὥραν, αἵτινες λαμβάνονται τὸν διὰ τὴν σίνησιν αὐτῶν ἀπατούμενον ἄτμον ἐκ βοηθητικῶν λεβήτων δυναμένων νὰ χρηματοποιήσωσι καὶ τὸ ἔξαγωγικὸν κανονάριον τῆς κυρίας μηχανῆς. Η κυρία προωστήθιος μηχανὴν αὐτὸν ἀποτελεῖται ἐκ μᾶς BURMEISTER & WEIN, τετράραφον ἔξακτοντινδρον, μὲ ὑπερσυμπλεστὴν ἀποδίδονταν 3850 ἵππων εἰς τὰς 105 στροφὰς. Ταχύτης πλοίου 11 κόμβοι.

Τὸ «PERNA». — Τοῦτο εἶναι ἐν τῷ δώδεκα δηζελοκινήτων δεξαμενοπλοίῳ τῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς ANGLOSAXON PETROLEUM COMPANY, τὸ μόνον ἄλλο τε παραγγελθὲν ὑπὸ ταύτης εἰς Σκανδιναντῖνον Ναυπηγεῖον.

Τοία τούτων παρηγγέλθησαν ἐν Γερμανίᾳ, τοία ἐν Ὀλλανδίᾳ, ἐν Ἐταλίᾳ καὶ τὰ τέσσαρα ὑπόλοιπα ἐν Ἀγγλίᾳ.

Τὸ «PERNA» εἶναι 12.100 τόννων φορτ., διαστάσεων 460X69X34 καὶ βάθουσα 27'. Προσθετίται ὑπὸ μᾶς μηχανῆς ἀπλῆς ἐνεργείας μετὰ ὑπερσυμπλεστοῦ.

Τὸ «PRESIDENT DE VOGUE», 14.300 τόν. φορτ. κατεσκευάσθη ὑπὸ τῆς ODENSE STAAL Co διά λογαριασμὸν τῆς νέας ἑταρίας SIG BERGESEN & Co. Αἱ διαστάσεις αὐτοῦ εἶναι 495'X64' 9''X 35' προσθετίται δὲ ὑπὸ δύο μηχανῶν BURMEISTER & WEIN, 4600 ἵππων συνολικῆς ἀποδόσεως.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς BURMEISTER & WEIN μεταξὺ τῶν ἄλλων κατεσκεύασαν καὶ τὸ μότορ-τάνκερ «PETTER» 14.700 τόν. φορτ., καὶ τὰ ἀπόλοιτα τοία δηζελοκινήτη φορτηγά: Τὰ δύο ἀδελφὰ «HOEGH-CARRIERS» καὶ «HOEGH TRANSPORTER» 8500 τόν. φορτ., ταχύτητος 13 κόμβων. Τοῦ τούτων τὸ μὲν πρῶτον ἐφωδιάσθη μὲ μηχανὴν BURMEISTER & WEIN, τὸ δὲ δευτέρον μὲ μηχανὴν MAN. Ως καὶ ἐν φορτηγὸν μότορο πδία λογαριασμὸν τῆς MOTOR-TRAMP A/S, SVENSTED, διαστάσεων 389'X56'X45' 7000 τ. φορτ., μὲ μηχανὴν BURMEISTER & WEIN 3100 ἵππων τετρακόντανδρον καὶ ταχύτητος 13 κόμβων.

Εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ NAKSKOV — SKIBSVAERET παρηγγέλθη διά λογαριασμὸν τοῦ DET DANSK — FRANSKE DA MPSKIBSSELSKAD φορτηγὸν πλοίου 5800 τόννων μὲ μηχανὴν BURMEISTER & WEIN 1700 ἵππων.

Κατὰ μήνα Σεπτέμβριον συνεπληρώθη καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ Δανικοῦ μότορ - λάινερ «CANADA» διά λογαριασμὸν τῆς EAST ASIATIC COMPANY. Τοῦ ὑποδειγματικοῦ τούτου μότορ - λάινερ παραθέτομεν τὴν κατὰ τὰς δοκίμias αὐτὸν ληφθεῖσαν φωτογραφίαν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τὸ Σουηδικὴ Ναυπηγικὴ καὶ Μηχανουργικὴ διοικητικὴ παρούσας καὶ κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος ζωηφετ κίνησιν. Προτεύουσαν θέσιν εἰς τὴν σίνησιν ταῦτην κατέχουσι καὶ ἐδῶ τὰ μότορ-τάνκερ καὶ τὰ δηζελοκινήτη φορτηγὰ λάινερ.

Ἀλαριθμοῦνται κατωτέρῳ τὰ κυριότερα τούτων:

Τὰ δύο ἀδελφὰ μότορ-τάνκερ «FALKEFJELL» καὶ «FAGERFJELL» κατασκευα-

σθέντα εἰς τὰ ναυπηγεῖα KOCKUMS διά λογαριασμὸν τῆς SKIBS A/S DOVKEFJELL.

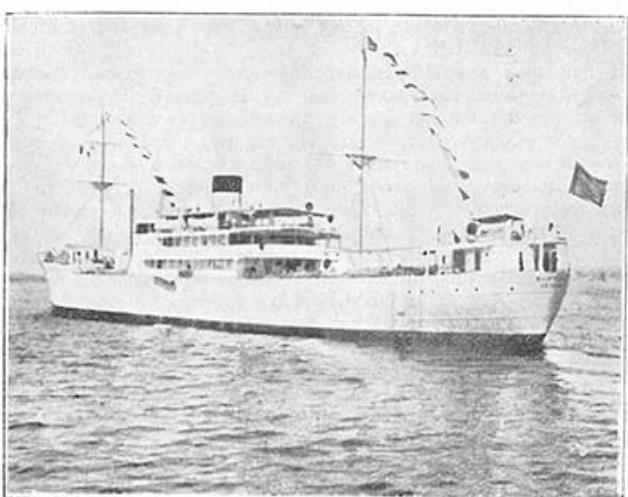
Ταῦτα εἶναι 12.500 τόν. φορτ., διαστάσεων 460' X 59' 6'', ἔχουσι δὲ πρωστήριον μηχανῆς τύπου KOCKUM 3450 ἵππων προσδίδουσα εἰς ταῦτα ταχύτητα 12 κόμβων. Τὸ μότορ-τάνκερ «BRAJARA» 12.300 τ. φορτ., ταχύτητος 12.6 κόμβων κατασκευασθὲν ὑπὸ τὸν

A/B GOTAVERKEN, GOTHENBURG.

Ἐκ τῶν μότοροπλοίων προσφέρονταν διά φορτηγῶν λάινερς τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα εἰναι τὰ «BIRKALAND» & «VINGALAND» γνωστά ἡμῖν διά προσεγγίσαντα εἰς Πειραιὰ τῆς SVENSKA ORIENT LINIEN καὶ μία λίαν ἐνδιαφέρουσα τετράς προσφέρονταν διά τὰς γραμμὰς τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Έκ τῶν τελευταίων τούτων τὰ τρία εἶναι ἡδη ἐτοιμα ὄνομασθέντα «ARGENTINA», «BRAZILL» καὶ «NORD-STJERNAN». — Ταῦτα εἶναι μότοροπλοία 5200 τόννων προσφέρονταν ὑπὸ 2 μηχανῶν Διῆξελ ἔξαστον συνολικῆς ἴπποδινημεως 6899 ἵππων, τύπου GOTAVERKEN, προσδίδουσαν εἰς ταῦτα ταχύτητα 15 1/4 κόμβων. Ναυπηγοὶ τῶν πλοίων τούτων ἦσαν οἱ A/B GOTAVERKEN, GOTHENBURG, οἵτινες ἐπίσης ἐναπληγήσαν καὶ τὸ μότοροπλοίο «KLIPPAREN».

Τὸ «BIRKALAND» καὶ τὸ «VINGALAND» εἶναι 4750 τόννων γνρός, ταχύτητος 14 1/2 κόμβων μὲ μίαν μηχανῆν BURMEISTER & WEIN ἔξαστον, διπλῆς ἐνεργείας, διζηνούσαν 3000 ἵππων, τύπου GOTAVERKEN, προσδίδουσαν εἰς ταῦτα ταχύτητα 15 1/4 κόμβων. Ναυπηγοὶ τῶν πλοίων τούτων ἦσαν οἱ A/B GOTAVERKEN, GOTHENBURG, οἵτινες

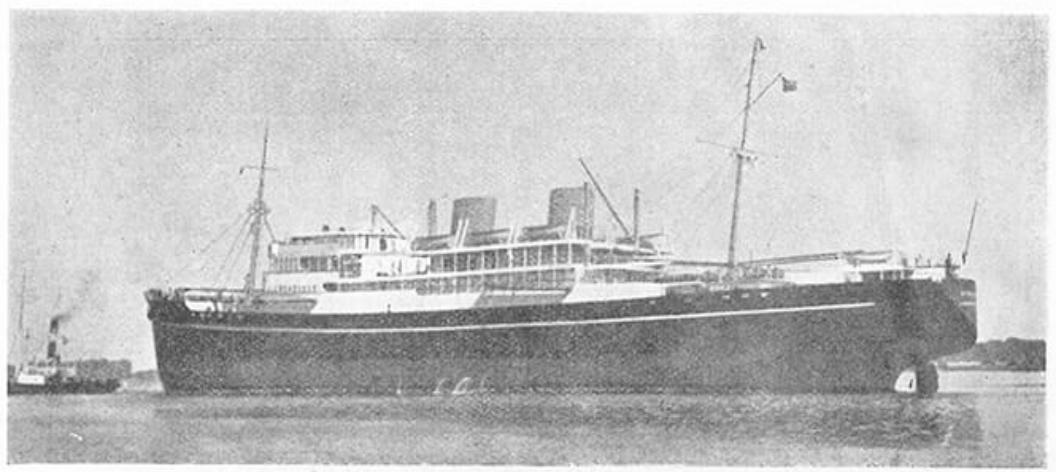
Ἐκ τῶν ἀποκανήτων ἐνδιαφέροντα παρουσιάζει τὸ S/S «SIREDAL» ναυπηγήθεν ὑπὸ τῶν NYLANDS VERKSTAD, κατὰ παραγγελίαν τῆς A. S. LANGFER. Αἱ διαστάσεις τούτων εἶναι 246'X39'X19' 6'', ἡ δὲ ταχύτητα 10 κόμβων. Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ αὐτοῦ εἶναι παλινδρομικαὶ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ τύπου LENTZ. Επί τοῦ πλοίου τούτου ἐφημώσθησαν πολλαὶ εὐκολία στοιβασίας φορτίων. Αναφέρομεν ἐπίσης,



Τὸ Σουηδικὸν μότορο πλοῖο «KLIPPAREN»

ὅτι καὶ ἐφέτος ἐπανελήφθη κατασκευὴ πλοίου τύπου «BENCAS» μὲ τοὺς λέβητας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Τέλος ή Σουηδικὴ κυβέρνησις παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα LINDHOLMEN — MOTALA τοῦ GOTHENBURG ἐν παγοθραστικοῦ τῷ «SKAGERAK», διπλὸ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ὥν ἐφοδιασθῇ διά τῶν



Τὸ Δανικὸν μότορ - λάινερ «CANADA»

νέων μηχανών τύπου «GOHTA», διστις είνε συνδυασμός μηχανής Δηζέλ και ατμομηχανής λειτουργούσης διά θερμού άέρος.

ΓΑΛΛΙΑ

Έν Γαλλία ἔξακολουθεὶ ή μετασκεψὴ καὶ συμπλήρωσις τοῦ ὑπερωκεανοῦ «NORMANDIE» συνισταμένη κυρίως εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς περιοχῆς τῆς πρώτης, τὴν τοποθετησιν τρίτον διλοισθάνοντος συνδέσμου (expansion joint) εἰς τὰ ὑπερχατασκενάσματα αὐτοῦ, καὶ τὴν ἀναστροφὴν τῆς φορᾶς περιστροφῆς τοῦ ἐμπροσθίου ζεύγους ἑλίκων.

Αἱ μετασκεψὲ αὕτη ἡ πρώτη προεργεύσθησαν ἐν τὸν κατὰ τὰ πρῶτα ταξίδια παροντασθέντων κραδασμῷ.

Ἄπο ἀπόφεως ἐπιβατηγῶν ή Γαλλικὴ Ναυπηγικὴ Βιομηχανία ἔχει νὰ παρουσιάσῃ τέσσαρα λίαν ἐνδιαφέροντα πλοῖα:

Τὸ «PRESIDENT DOUMER» δηξελοκίνητον λάινερ 14820 τόνων γρός μὲ 134 μέσεις Α', 90 Β' καὶ 74 τρίτης, μελετημένον καὶ διὰ τὴν μηταφορὰν 574 στρατιωτῶν.

Ἐχει δύο μηχανὰς συντήματος BURMEISTER & WEIN κατασκευασθείσας ὑπὸ τῶν SCHNEIDER & Cie, διλιξῆς ἵποδυνάμεως 8100 ἵππων εἰς 125 στροφάς, προσδιδούσας εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 16,8 κόμβον. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἔξαρετικῶς πολυτελές κατεσκενάσμη διὰ τὰς γραμμὰς Ἀπωλετῆς, διὰ λογαριασμῶν τῶν MESSAGERIES ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων SOCIETE PROVENCAL DE CONSTRUCTION NAVALEΣ. Τὰ «VILLE D' ORAN» καὶ «VILLE D' ALGERS» ἐν πολλοῖς προσομοιώσοντα ἀλλήλοις, ἀν καὶ τὸ πρῶτον εἶνε κατὰ τὶς μεγαλύτερον τοῦ δευτέρου. Τὸ «VILLE D' ORAN» ἔχει διαστάσεις 492' X 64' X 42' 6'', ἐνῷ τὸ «VILLE D' ALGERS» 465' X 63' X 40'' καὶ εἶνε ἐκτοπίσματος 8700 τόννων εἰς τὸ βύθισμα τοῦ 21' 6''. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα εἶνε προωισμένα διὰ τὰς γραμμὰς Ἀλγερίου δινύμενα νὰ συνδέσουν τοῦτο μετὰ τῆς Μασσαλίας εἰς 16 μόνον ὥρας. Ως προωτηφίους μηχανῶν ἔχοντον ἀτμοστροβίλους τέτοιον PARSONS τροφοδοτούμενους ὑπὸ λεβήτων PENHOET. Ή ταχύτης τῶν σκαφῶν εἶνε 21 ταχικῶν κόμβων μὲ 2 ἐπὶ πλέον ἐφεδρικῶν κόμβων. Εξείνο διόπειροι τοῦ πλοίου εἶνε ἐπτὸς τῆς σχετικῆς πολυτελείας καὶ ἡ μέριμνα ἡ καταβλήθεια διὰ τὴν διάγνωσην, πρόληψην καὶ καταστολὴν πυρκαϊῶν ὡς καὶ αἱ πολυάριθμοι διὰ στεγανῶν φρακτῶν ἑποδιαφέσεις.

Τὸ «CHELLAH» τῆς PAOUET κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν FORGES ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANEE, διαστάσεων 460' X 63' X 37' 6'' διὰ 470 τόννων καὶ 3000 τόννων φορτίου. Εἶνε διακεκομημένον πολυτελῶς, μὲ βεράνδες, TERRACE — CAFE κυλίκειον—μπάνιο μερικανικὸν κλπ. Προωθεῖται ὑπὸ ἀτμοστροβίλου 14300 ἵππων, μὲ ταχύτητα 21,5 κόμβων.

Ἐνδιαφέρουσα ἐπίσης εἶνε ἡ μετασκεψὴ τοῦ JEAN LABORDE τῶν MESSAGERIES ὑπὸ τῶν ἀρχιτόκων κατασκευαστῶν SOCIETE PROVENCAL. Ή μετασκεψὴ αὕτη σὺν τοῖς ἄλλοις περιλαμβάνει καὶ τὴν ἐπιμήκυνσιν τῆς πρώτας κατὰ τὸ σύστημα YOURKEVITCH, ἐπίσης δὲ αὔξεντα καὶ ἡ ἴπποδυνάμης τοῦ πλοίου.

Ἡ κίνησις τῶν Γαλλικῶν Ναυπηγείων εἶς φορτηγῆ ὑπῆρχεν πεντακάρα. Ἀναφέρουμεν κατωτέρῳ τὰς κνωποτέρας ναυπηγήσεις:

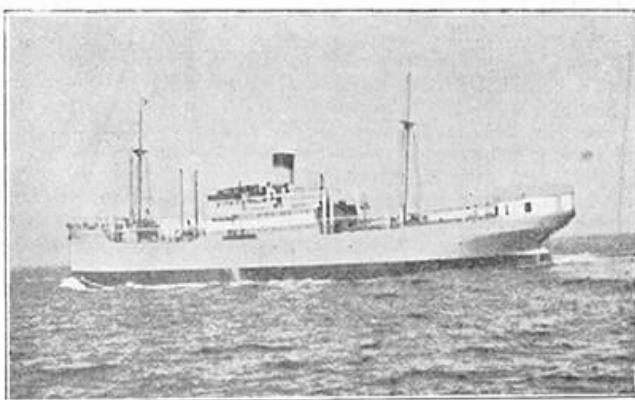
Τὸ μότορ-τάνκερ «SHEHERAZADE» τὸ μεγαλύτερον γαλλικὸν τάνκερ 18500 τόννων φορτίου ναυπηγηθὲν ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων τῆς SEINE MARITIME WORM & Cie διὰ λογαριασμῶν τῆς Cie AUXILIARE DE NAVIGATION ἔχει μῆκος 550' προωθεῖται δὲ ὑπὸ δύο μηχανῶν SCHNEIDER τύπου BURM. & WEIN τετραζύμονος 8800 ἵππων, μὲ ταχύτητα 11 1/2 κόμβων.

Δέον φορτηγὰ 9000 τόννων φορτίου διὰ λογαριασμῶν τοῦ OIGNON DREYFUSS, προωθούμενα διὰ κινητήρων SULZER διζόρδων 5300 ἵππων εἰς τὰς 125 στροφάς καὶ ταχύτητα 15 κόμβων.

Διὰ τὸ συνδυασμὸν Γαλλοδανικῶν συμφερόντων παρηγγέλθη καὶ κατεσκενάσμη ἐν Δανίᾳ ἐδίκον πλοῖον μεταφορᾶς ὀπωρῶν διὰ λογαριασμῶν τῆς ἑταρίας FRAISSINET, 1950 τόννων φορτίου, 17 1/2 μιλίων, 330' X 44' X 27.3''. Προωθεῖται ὑπὸ μηχανῆς B. & W. διζόρδων 4400 ἵππων, τοῦτο δύναται νὰ μεταφέρῃ καὶ 12 ἐπιβάτας προτῆς θέσεως.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Καὶ εἰς τὴν χώραν ταύτην αἱ κυριώτεραι ναυπηγήσεις συνίστανται εἰς κατασκευάς μότορ-τάνκερς καὶ μότοροστις γενινῶς. Ή εἰς τὸν πρώτων ἀναφέρομεν τὰ ἀδελφὰ τάνκερς «ROTYLA» καὶ «SUNNETA» κατασκευασθέντα ὑπὸ τῆς ROTTERDAM DRYDOCK Co, διὰ λογαριασμῶν τῆς PETROLEUM MAATSCHAPPIJ «LA CORONA». Ταῦτα χωρισμένα εἰς 21 δεξαμενάς ἔχουσι 12100 τ. φορτίου ἐκτόπισμα 16.800 τόννων εἰς τὸ βύθισμα τῶν 27 1/2 ποδῶν καὶ διαστάσεις 480' X 59' X 34'. Λί μηχαναὶ αὐτῶν, ἀνὰ μίαν ἔκαστον εἶνε τέτοιον WERKSPPOOR 3600 ἵππων καὶ προσδίδονται εἰς τὰ σκάψη ταῦτα ταχύτητα 13 κόμβων. Ιανίν ἐνδιαφέροντα εἶνε τὰ μότορ-τάνκερς «W. B. WALDEN» καὶ «W. WALKER» τοῦ αὐτοῦ ἐκτοπίσματος ὅμοια σχεδὸν καθ' ὅλα πλήν



Τὸ Σουηδικὸν μότοροστις «ARGENTINA»

τῶν ναυπηγικῶν γραμμῶν. Τὸ «WALDEN» εἶνε τέτοιον ARCFORM καὶ θύ δοιθῆση ὅπτω εἰς τὴν ἔξαγωγὴν σαφῶν συμπερασμάτων ὡς πρὸς τὴν σχετικὴν ἀξίαν τῶν γραμμῶν ARCFORM. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ταῦτα εἶνε 15.000 τόν. φορτίου ἔχουσι μηχανὰς KPUPP καὶ κατεσκευασθέντας διὰ λογαριασμῶν τῆς STANDARD SHIPPING Co.

Ἐπὶ τὸν μότοροστις ἐνδιαφέροντα παρουσιάζει τὸ «JANSSENS» κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων P. SMIT ROTTERDAM διὰ τὴν ἐταπίαν KONINKLIJKE PAKETVAART, διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τοπικῶν συγκοινωνῶν εἰς τὰς 'Ολλανδίας 'Αποικίας.

Αἱ διαστάσεις του εἶνε 276X43X13' 7'', 1200 τόν. γκρός, μὲ μηχανῆς SULZER τετράζυμον 1000 ἵππων καὶ ταχύτητα 11 κόμβων.

Ἐπὶ τὸν φορτηγὸν σπουδωτέρον θεωροῦμεν τὸ εἰδίκὸν πλοῖον, παραγγελθὲν ὑπὸ τῶν SOBIET, προοικόνεμον διὰ τὴν μηταφορὰν Σελίας. Τοῦ παρουσιάζει πλείστας κανονομάς τυχούσας διπλόματος εὑρεστεχνίας εἰς τὸ διφελος τῶν κατασκευαστῶν του «NEDERLANDS-CHE SCHEEPSDOUW MIS» — γνωστάς ὑπὸ τὸ γενικὸν ὄνομα «AMSTERDAM TYPE PATENT». Τοῦτο κέρει ἀνοίγματα κεντρῶν διπλόντα καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ πλοίου καὶ εἰδίκην διάταξιν διὰ τὴν εύκολίαν στοιβασίας καὶ φορτοεκφορτώσεως Σελίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Καὶ ἐνταῦθα προτεύουσαν θέσιν κατέχουν τὰ μότορ-τάνκερς καὶ τὰ μότοροστις. Ή τούτων ἀναφέρομεν τινά:

Τὸ δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «BRAZIL» 1300 τόννων, 480' X 59' 6 X 34' μὲ δέον μηχανῶν BURMEISTER & WEIN 4.000 ἵππων συνολικῆς ἵποδυνάμεως, κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων NAKSKOV SKIBSVAERFT. Ή ιδίᾳ ἐταφίᾳ κατεσκεύασται καὶ τὸ μότοροστις «PATSPANAG» διὰ λογαριασμῶν τῆς SIAM NAVIGATION Co.

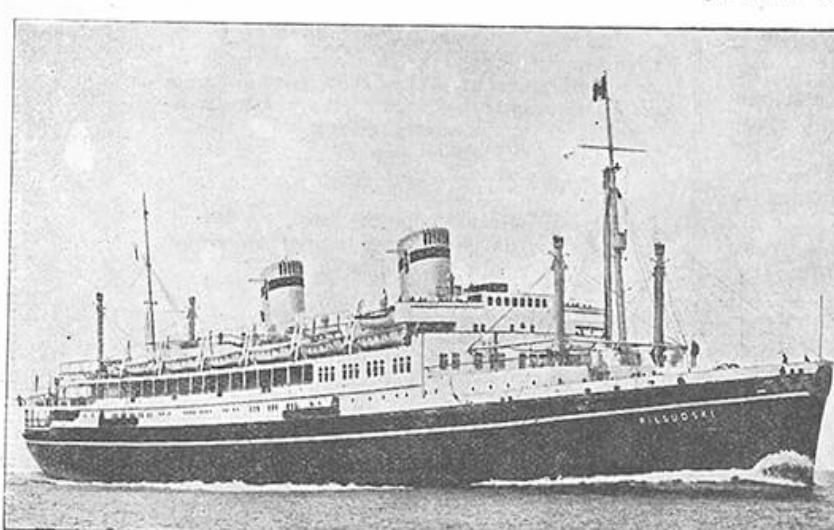
Τὸ μότορ-τάνκερ «HAAKON HAUAN», ὅπερ εἶνε τὸ μεγαλύτερον πλοῖον κατασκευασθὲν ἐν Νορβηγίᾳ. Εἶνε 9900 τόννων φορτίου, 425' X 56' X 33' 6'' ἔχει δὲ μηχανὴν AKERS τύπου BURMEISTER & WEIN 3150 ἵππων προσδίδουσαν εἰς τὰ σκάψη ταχύτητα 11 κόμβων.

Ἐπίσης ἀναφέρομεν ἐνταῦθα καὶ τὴν μετασκεψὴν τῶν μηχανῶν τῶν Ναυπηγείων «CUBANO», «THODE FAGELUNDE» καὶ «TROUBADOUR», εἰς ἀ προσετέμη ἀτμοστροβίλος ἔξαγωγικοῦ ἀτμοῦ τύπου BAUERWACH. Ή μετασκεψὴ αὕτη ἐξετελέσθη ὑπὸ τῶν ναυπηγείων NYLANDS VERKSTEIN.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τὸ μότορο-τάνκερ «CAMPILIO», κατασκευασθὲν ὑπὸ τῶν ἐν VALENCIA Ναυπηγείων UNION NAVAL DE LEVANTE, διὰ λογαριασμῶν τοῦ Ἰσπανικοῦ Μονοπόλων. Τοῦτο εἶνε ἔν, μᾶς σειρᾶς πλοίων μελετηθέντων διὰ τὴν Ἰσπανίαν ὑπὸ τοῦ SIR ISHERWOOD. Φέρει μηχανὰς KPUPP DIESEL προσδιδούσας εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 11 κόμβων. Τοῦτο μετὰ τὴν ἀπολεπτώσιν τοῦ παρεληφθῆ ἐπὸ τοῦ Ἰσπανικοῦ Ναυπηγοῦ, διὰ νὰ χρηματοποιηθῇ ὡς συνοδὸν πλοίου στόλου, τὸ δέ Ἰσπανικοῦ Μονοπόλου παρήγγειλεν εἰς ἀντικατάστασιν ἔτερον ἐν VALENCIA πάντοτε, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ISHERWOOD, διστις ἐπλονεῖ καὶ τὴν σχετικὴν μελέτην.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα κατεσκενάσθη καὶ τὸ κρατικὸν πλοῖον «ARTABRO», μέλλον νὰ χρηματοποιηθῇ ὡς πλοῖον Υδρογραφικῆς Υπηρεσίας διὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ



Τὸ Πολωνικὸν μότορ-λάινερ «PIŁSUDSKI» ναυπηγηθὲν ἐν Ἰταλίᾳ.

Αμαζώνος ποταμού. Έχει δηξελογέρετρική πόδωσιν μὲ κανητήρια 500 ίππων. Αἱ διαστάσεις του είναι μήκος 191' καὶ πλάτος 36'.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τὸ «NOSHIMA MARU».— Ετέμη ἐν λειτουργίᾳ κατὰ μῆνα Μάρτιου, 13.000 τόννων φορτ., διαστάσειν 446 X 62 1/2' X 34 1/2' καὶ 27' βύθισμα. Πρόσετω περὶ τοῦ τελευταίου πλοίου μᾶς σειρᾶς ἔξι 6 πλοίων τῶν: «NAGARA», «NARUTO», «NAKO», «NOTO», «NOSHIMA» καὶ «NOSHIMA MARU». Ταῦτα περιεγράφομεν ἡδη εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Είναι ἔξαιρετα «CARGO LINERS» ταχύτητος τακτικῆς 15 1/2 μίλιον ἀναπτύξαντα κατὰ τὰς δοκιμάς 18 1/2 μίλια. Έχουσιν εἰδίκας διατάξεις διὰ τὴν στοιχείαν εἰδίσιων φορτίουν, κατεψημένουν τροφῶν, ἴνφασμάτων, μεταξούντων κτλ. Τοῖα τούτων είναι ἐφοδιασμένα διὰ προστηρίουν μηχανῶν M. A. N. ἐπανινέδρων 6.700 ίππων εἰς τὰς 106 στροφάς, τὰ δὲ λοιπὰ τοία διὰ μηχανῶν τῆς αὐτῆς ἱπποδυνάμεως MI-TSOSHIBI — SULZER.

Τὸ στροβιλούντον φορτηγὸν λάινεο «HEITO MARU» κατασκευασθέν ἐπὸ τῆς MITSUBISHI KABUSHIKI KAISHA. Αἱ διαστάσεις τούτου είναι 36' X 50' X 33', προσθετά δὲ ὥπο στροβίλουν διπλῆς ἀναγογῆς στροφῶν, 3000 ίππων, τύπου MITSUBISHI — ZOEI.I.Y.

Ἡ ταχύτης τοῦ σκάφους τούτου είναι 14 1/2 μίλια.

Περισσότερα στοιχεῖα σχετικῶς μὲ τὰς Ιαπωνικὰς ναυπηγήσεις ἐλλείπονται, πάντως είναι γνωστόν, ὅτι συμφένονται μὲ τὸ τελευταῖον Ιαπωνικὸν Σχέδιον προβλέπεται ἡ κατασκευὴ 450.000 τόννων ἐντὸς τοιετίας μὲ δύσιν τὴν κατὰ Λίρας 3 ἐπιχορήγησιν ἐξάστου ναυπηγουμένου νέου τόννου.

Ἐλησμονήσαμεν ν' ἀναφέρουμεν καὶ τὰ 2 φορτηγὰ μότοφορτες, τὰ ὥπο τῆς MITSUI BUSSAN KAISHA κατασκευασμένα διὰ λογαριασμὸν τῆς OSAKA SHOSEN KAISHA διὰ τὰς γραμμὰς ΑΦΡΙΚΗΣ καὶ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ. Τὰ πλοῖα ταῦτα ὥπειν ταχύτητος 18 1/2 κόμβων. ΙΤΑΛΙΑ

Ἡ κίνησις ἐν Ἰταλίᾳ παρονταίστει σημαντικὴ ὑφεσιν, ἄν καὶ ἡ παραγγελία τῶν δύο Πολωνικῶν ἐπεργοεανίων «PILSUDSKI» καὶ «BATORY», ἔσωσεν ἐν τοῖς μέτροι τὴν κατάστασιν.

«PILSUDSKI» καὶ «BATORY» 493 X 70' 6'' X 37' 6'' δι' ἐπιβάτας καὶ φορτίου 5100 τόννων. Μότορ λάινεο διὰ τὰς γραμμὰς τῆς GDYNIA AMERICA LINE. Έχουσιν ὡς προστηρίουν μηχανῶν 2 κινητήρων SULZER συνολικῆς ἱπποδυνάμεως 12.500 ίππων, προσδιδόντων εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα ταχύτητα 20 κόμβων. Είναι δημιουργήμενα μὲ σχετικὴν πολυτέλειαν διὰ 30 ἐπιβάτας Α' καὶ Β' θέσεως καὶ 402 Γ' θέσεως.

Τὸ πρῶτον ἀπορετωθέν, ἡδη, κατεσκευάσθη ὥπει τὸν CANTIERI RIUNITI DELL' ADRIATICO, MONFALCONE.

Τὰ CANTIERI NAVALI RIUNITI, κατεσκεύασαν τὸ δηξελογίνητον δεξιανόπλοιον «ANTEO» διὰ λογαριασμὸν τῆς SOCIETA LINEARE DI ARMAMENTO, τοῦτο είναι 9800 τόννων φορτίου, ἔχει δὲ κινητήρας δηξελ. τύπου FIAT, 4000 ίππων, ἀναπτύξαντες κατὰ τὰς δοκιμάς 4986 ίππους καὶ ταχύτητα ἀναπτύξαντα τῶν 15 κόμβων.

Τὸ ναυπηγεῖον τοῦτο κατεσκεύασεν καὶ ἔν δὲ δημοσιολάχη διὰ λογαριασμὸν τῆς Περιοχῆς Κινεργήσεως.

Τὸ μότορ-τάνκερ «AURIS» 1200 τόννων φορτ., κατασκευασθὲν τὸς διὰ λογαριασμὸν τῆς ANGLO SAXON PETROLEUM Co. Τοῦτο προτείνεται διὰ μηχανῶν WERSPOOR 44500 ίππων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Ἐλάχιστα στοιχεῖα σχετικῶς πρὸς τὰς ἐν τῇ Σοβιετικῇ ΡΩΣΣΙΑ ἐκτελουμένας ναυπηγήσεις ἐπάρχουσιν.

ΠΑΝΤΩΣ είναι γνωστόν, δὲ καὶ εἰς τὴν χώραν ταύτην ἐπάρχει πρόγραμμα ἐπεταμένων ναυπηγήσεων.

Κατὰ Τανγκόνιον ἐπερατωθὲν ἡ κατασκευὴ τοῦ δηξελογίνητον Δεξιανόπλοιον MOLOTOV ὥπει τὸν Κρατικὸν Ναυπηγεῖον τοῦ SORMOV, πλησίον τοῦ GEORKI.

Τὸ πλοίον τοῦτο 8500 τόννων φορτ. Ἱργισεν ἐκτελοῦν μεταφορὰς ἐντὸς τῆς ΚΑΣΠΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.

Δέγχεται δὲ τὴν κατασκευάσαντα ἐτερα δύο δημοια σκάφη.

Ἐπίσης πληροφορούμεθα δὲ εἰς τὰ Κρατικὰ Ναυπηγεῖα τοῦ LENINGRAD Ἱργισεν ἡ κατασκευὴ δύο ὑπεροχειρίθμην παγιθαραστικῶν 11.000 τόννων φορτ., μὲ τρεῖς συντηρητικὲς ἀποστροφῆς συνολικῆς ἱπποδυνάμεως 10.000 ίππων. Τὰ πλοῖα ταῦτα ὥπει δύνανται νὰ φέρωσι καὶ δέοντας ἀποτλάνα ἔργων.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ἀπὸ ἀπόψεως ναυπηγήσεως καθαρῶς ἐμπορικῶν σκαφῶν αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι δὲν ἔχουν νὰ ἐπειδίξωσι τίποτε ἄξιον λόγου. Ἡ ναυπηγήσι δημοια βιομηχανία τῆς χώρας ταύτης ἐτροφοδοτήθη ἀρχούντως ἐκ τῶν πολεμικῶν κατασκευῶν, αἵτινες ἐπήρχεν μᾶλλον ἄφθονοι. Ἐξάπτως γίνεται εὐρεῖα συγήτηος σχετικῶς μὲ τὴν μελετωμένην παραγγελίαν μεγάλων ἐπιφορεανίων.

Διὰ τὸ διαφρενῶν ἔτος ἔχομεν νὰ ἀναφέρουμεν μόνον μερικὰς κατασκευὰς τάκερον ὥπει π. κ. γ.

«SOCONY — VACUUM».— Στροβιλούντον δεξιανόπλοιον 500 ποδῶν μήκους, 15.285 τόννων φορτίου, προσδιδόμενον ὥπει ἀποστροφῆς διπλῆς ἀναγογῆς στροφῶν, ναυπηγήσθεν ὥπει τῆς NEW — YORK SHIPBUILDING Co. CAMDEN N. J.

Ἐπίσης κατεσκευάσθη καὶ τὸ ἀδελφόν τοῦ ἀνωτέρῳ πλοίον, δεξιανόπλοιον «MAGNOLIA».

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

ΦΟΡΤΟΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ιδιοκτήται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόννων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τὸν γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χῦμα φορτία.

Εύροτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κορπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἶδους.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγγυημένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χῦμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλόδων».

Διὰ πληροφορίας καὶ Συμβολαιαὶ ἀπευθύνεσθε εἰς τὸν γενικοὺς πράκτορας διὰ τὸν Ἀνατολικὴν Λεκάνην τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρην Θάλασσαν:

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΑΦΑ
P. O. Box 775-XA'I·ΦΑ

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1935

Τὸ ἀπελθὸν ἑτος σημαντικὴν ἐσημείωσεν ἀνάπτυξιν εἰς τὴν ἀγορὰν τόσον τῶν πρὸς περιατέφῳ ἔχουταν τῶν καὶ τῶν πρὸς διάλυσιν πλωμέμενων σταθμῶν, προσθήσεις τὰς ἀξίας των καὶ σοβαρῶν ποσοστῶν, ἔναντι τῶν προηγουμένων ἑτού ταῖς ἀδημονήσης τὸ ἀνάπτυξιν διοικούμενων τῆς τελευταίας τετραετίας, ἔναντι τῶν κατωτάτων τοῦ 1932 ἐπιπέδων. Ἡ τοιώτηται δελτίωσις τῶν ἀξιῶν δὲν ὠφεύλετο ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἑμεροποίου καὶ εἰς τὴν ἐπαὐξήσιν τοῦ δύναμον τῶν ἀνεργατικῶν μεταφορῶν, δύναμον εἰς ἑτέρους παράγοντας, κυρίως δὲ εἰς τὴν συνεχισθεῖσαν ἀθόσιαν διάλυσιν τῶν πλανώτερος ἡλικίας πλοίων, εἰς τὴν ἐφεκτικότητα τῶν "Ἄγγελον" — μετὰ τὰς πρὸς τὰ "τράματα" ἐπιχορηγήσεις καὶ τὸ σχέδιον «διαλύσεως» — ναυπηγήσεων, δύναμος πολλήσον εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς τὰ πλανώτερα σκάφη των, εἰς τὴν προφανῆ σπάνιαν καταλήψιν τοννᾶς καὶ εἰς τὴν ἐπιφράτησιν καθ' ὅλον τὸ ἔτος, πλὴν τίνων πλοραδικῶν ἀνακοπῶν, ἐν τῇ ἀγορᾷ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, μᾶς ἐντόνων ζήτησεως χωρητικότητας δι' ὅλα τὰ μεγέθη καὶ δι' ὅλας τὰς κατηγορίας τῶν πλοίων. Σημαντικὸς ἐπίσης παράγων, συντελέσας εἰς τὴν ὑψησιν τῶν τιμῶν, ἐπήρξεν ἡ ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου καὶ ἐντεῦθεν πολιτικὴ ἐν Εὐρώπῃ ἀνομαλία, ἡ ἀβεβαύτης περὶ τῶν συνεπειῶν τῆς Ιταλοαυστρικῆς διενέξεως καὶ οἱ διαφωνόμενοι θετικότεροι κίνδυνοι εὑρτέρων περιπλοκῶν καὶ νέας πολεμικῆς περιπτετείας τῆς "Ανθρωπότητος".

"Αφ' ὅτου μάλιστα ἔξερδάγη ὁ πόλεμος εἰς τὴν Ἀφρικήν, γενικὴ πρὸς στιγμὴν ἐπεκράτησε νευφιζότης, ἥτις καὶ εἶχε τὸν ἀντίτυπον τῆς εἰς ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς εὐπαθοῦς ναυτικῆς διομηνίας. Οἱ ναῦλοι ἦξεν διάλυσαν τῶν μεγάλων ἔξαγονυκῶν κέντρων, ἐπηρεάσθησαν ἀνατιμητικῶς, ἡ ζήτησης σκαφῶν ἐπιμεγάλη, ἴδιας ἐξ μέρους τῶν Ἰταλῶν, ἡ δὲ μειωμένη προσφορά προσέλαβεν εὐρυτέρων ποσφήν, εἰς τρόπον ὅστε μοιραίως αἱ ἀξία τῶν πλοίων ἤσολοῦθησαν σταθερῶς τὴν ἀνοικουσαν. Οὕτω, σκάφος 7811 τόννων προτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919 ἐπωλήθη τὸν Ὁστώδιον ἀντὶ 18.000 λιρῶν, ἐνῷ εἶχεν ἀγοραστὴν πρὸ διετίας ἀντὶ 7500 λιρῶν. "Ετερον σκάφος 8250 τ. προτίου καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1920 ἐπωλήθη τὸν Ὁστώδιον ἀντὶ 19.000, ἔναντι προηγουμένης αὐτοῦ πολλήσεως τὸ 1931 ἀντὶ 10.500 λιρῶν καὶ κόστους ναυπηγήσεως τοῦ 167.500 λιρῶν. Σκάφος νεωτέρας ναυπηγήσεως (τοῦ 1929) χωρητικότητος 7675 τ. προτίου καὶ μὲ επιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον ἀντὶ 46.500 λιρῶν, ἐνῷ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1932 εἶχε πωλῆθη μόνον ἀντὶ 34.500 λιρῶν. Τὰ προτίου μεγέθους φορτηγά, σπανίζοντα εἰς τὴν ἀγοράν, συνεκέντρωσαν μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀνατιμητικῶς τῆς ἀξίας των. Χαρακτηριστικὸν τούτου παράδειγμα ἦταν ἡ κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου πώλησης ἐνὸς ἀτμοπλοίου 4450 τ. προτίου καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1924, μὲ σερβέων Νο 2 τοῦ 1932, ἀντὶ 15.500 λιρῶν, ἐνῷ τὸ ίδιον σκάφος εἶχε πωλῆθη τὸ 1932, μετὰ προηγουμένην ἐπιθεώρησιν του, ἀντὶ 6000 λιρῶν μόνον.

"Αναλυτικότερον αἱ ἀξία τῶν πλοίων διαφορούντος τοῦ 1935 παρουσιάσαν τὴν ἀξόλουθον προσδευτικὴν ἀνάπτυξιν:

ΤΡΑΜΠΙΣ ΦΟΡΤΗΓΑ: Κυριώτεροι ἀγορασταὶ ἀπόποιον τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1913, τὸ ὄποιον προστέρευτο τὸν παρελθόντα Ἀπρίλιον ἀντὶ 13.500 λιρῶν καὶ κατόπιν ἀντὶ 13.000 λιρῶν, ἐπωλήθη περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου ἀντὶ 15.250 λιρῶν μὲ αὐξήσην δηλαδὴ 17 οἱ ἐντὸς τριῶν μόνον ἔβδομάδων, ἐὰν ληφθῇ ἵπ' ὅριν, διτὶ ἡ δι' αὐτὸν προσωπορά τῶν 13.000 λιρῶν ἰσχὺει τῶν πρότιων ἡμερῶν τοῦ Σεπτεμβρίου. "Ετερον φορτηγὸν «στάταρ Α.» πωλήθεν τὸν Ἰουλίου ἀντὶ 20.450 λιρῶν, ἐχετείτο τὸν Σεπτεμβρίου ἀντὶ 22.000 λιρῶν, χωρὶς νὰ γίνῃ δεκτή ἡ προσφορά, ἀρνηθέντος τοῦ πλοιού την νά το πωλήσῃ. Δύο φορτηγά ἔξι ἀλλού μὲ τρία καταστρόματα καὶ κλειστὸν «σελύτεο-υτέκ».

ἀφεωρὰ κυρίως λάινερς καὶ δεξαμενόπλοια. Τὰ Σοβιέτ έποραγματοποίησαν κατὰ τοὺς ἐννέα πρότοὺς μῆνας τοῦ ἔτους τὴν ἀγορὰν 120 ἐν ὅλῳ σκαφῶν, ἐξ τῶν δύοιν ταὶ καθαρῶς φορτηγά ἡσαν ὀλικῆς χωρητικότητος 162.428 τ. γκρός, ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης 6.700.000 χρυσῶν σφυρίων. Κατὰ τὸ 1934 αἱ Σοβιέται ἀγοραὶ εἶχον περιλάβει 97 σκάφη ὅλων τῶν κατηγοριῶν, ἀξίας 2.800.000 χρυσῶν.

Αἱ ἀξιολογώτεραι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους ἀγοραπολησίαι φορτηγῶν ἤσαν αἱ ἀκόλουθοι: Τέσσαρα ἀτμόπλοια 11.300 τ. φορτίου ἔκσπαστον καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἐπωλήθησαν ἀντὶ ὀλικῆς τιμῆς 123.000 λιρῶν. Φορτηγὸν 10.200 τόννων ναυπηγήθη τὸ 1920 καὶ διελθόν ἐπιθεώρησιν τὸ 1932 ἐπωλήθη ἀντὶ 20.500 λιρῶν. Φορτηγὸν 8515 τ. φορτίου (τοῦ 1911) μὲ σερβέων τοῦ 1932 ἐπωλήθη 10.600 λιρας. 'Α)π 7900 τ. (τοῦ 1922) ἐπωλήθη 22.000 λιρας, ἐπερν 8100 τ. (στάταρ Α.) ναυπηγήθη τὸ 1922 καὶ ἔποσταν ἔρειας κλίμακος ἐποκενάς καὶ βέτισεως ἐπωλήθη ἀντὶ 19.500 λιρῶν, ἐνῷ ἐπερν σκάφος τοῦ ίδιου μεγέθους (8100 τ.) ἀλλὰ ναυπηγήσεως 1912 καὶ μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933 ἐπωλήθη ἀντὶ 12.000 λιρῶν.

Φορτηγὸν 7620 τ. (τοῦ 1914) ἀνεν σερβέων, ἐπωλήθη 12.500 λιρας, ἐνῷ ἐπερν 7670 τ. (τοῦ 1928) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς κατὰς ἑπερτέρας τῶν 30.000 λιρῶν καὶ τρίτον σκάφος 7620 τ. (τοῦ 1930) ἐπωλήθη ἀντὶ 36.500 λιρῶν. 'Α)π 6730 τ. (τοῦ 1923) μὲ σερβέων τοῦ 1934 ἐπωλήθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν. 'Α)π 6.500 τ. (τοῦ 1929) ἀντὶ 29.500 λιρῶν καὶ 'Α)π 6.600 τ. (τοῦ 1912) καὶ ἔκτος σερβέων ἀντὶ 13.000 λιρῶν.

Φορτηγὴ σκάφη μικροτέρας χωρητικότητος ἡγολούθησαν τὰς κατωτέρω διαυγμάνοσι τῶν ἀξιῶν των. 'Α)π 5500 τόννων φορτίου (τοῦ 1920 μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 16.500 λιρῶν, ἀ)π 5375 τ. (τοῦ 1915) ἐπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν, ἀ)π 4850 τ. (τοῦ 1925) καὶ μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 18.500 λιρῶν. 'Α)π 4662 τόντων, ναυπηγήθη ἐις 'Ολλανδίαν τὸ 1929 καὶ ἔχον ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν, ἀ)π 4140 τ. (τοῦ 1921) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1934 ἐπωλήθη ἀντὶ 13.500 λιρῶν, ἀ)π 3875 τόντων (τοῦ 1914) μὲ σερβέων τοῦ 1933 ἐπωλήθη ἀντὶ 8000 λιρῶν, ἀ)π 3450 τόννων (τοῦ 1925) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1934 ἐπωλήθη ἀντὶ 14.500 λιρῶν καὶ ἀ)π 3140 τόννων, κατασκευασθὲν τὸ 1917 εἰς τὴν Σουηδίαν καὶ ἀνανεώσαν τὴν κλάσιν τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 11.250 λιρῶν.

Τὴν ἀνοτάτηται διὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνατιμητικὴν πορείαν τῶν ἡγολισαν νὰ διαγράψουν αἱ ἀξία τῶν προτίων πλοίων ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ Σεπτεμβρίου καὶ ἐντεῦθεν. Οὕτω 6812 τόννων καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1913, τὸ ὄποιον προστέρευτο τὸν παρελθόντα Ἀπρίλιον ἀντὶ 13.500 λιρῶν καὶ κατόπιν ἀντὶ 13.000 λιρῶν, ἐπωλήθη περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου ἀντὶ 15.250 λιρῶν μὲ αὐξήσην δηλαδὴ 17 οἱ ἐντὸς τριῶν μόνον ἔβδομάδων, ἐὰν ληφθῇ ἵπ' ὅριν, διτὶ ἡ δι' αὐτὸν προσωπορά τῶν 13.000 λιρῶν ἰσχὺει τῶν πρότιων ἡμερῶν τοῦ Σεπτεμβρίου. "Ετερον φορτηγὸν «στάταρ Α.» πωλήθεν τὸν Ἰουλίου ἀντὶ 20.450 λιρῶν, ἐχετείτο τὸν Σεπτεμβρίου ἀντὶ 22.000 λιρῶν, χωρὶς νὰ γίνῃ δεκτή ἡ προσφορά, ἀρνηθέντος τοῦ πλοιού την νά το πωλήσῃ. Δύο φορτηγά ἔξι ἀλλού μὲ τρία καταστρόματα καὶ κλειστὸν «σελύτεο-υτέκ».

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

**ANGLO - FOREIGN
SHIPOWNING AGENCY LTD**

32 GREAT ST. HELENS LONDON E.C. 3

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΔΦΟΡΟΝΕΝΤΥ

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

χωρητικότητος 9300 τόννων έκαστον προσφερόμενα περί τὰ τέλη Αύγουστον άντι 15.000 λιρών τὸ ἔνα, ἀπενδήθησαν, διὰ νὰ ἐπαναπροσφερθούν περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου άντι 25.000 λιρών έκαστον.

Τὴν αἰσθητὴν ταύτην ἀνατίμησον ἡ πλοιούθησαν καὶ τὰ μικρὰ σκάφη κατὰ μεῖζανα κλίμακα. Οὕτω τὸν Ὀκτώβριον ἐπωλήθη φορτηγὸν 1700 τόννων καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1903 άντι 6000 λιρῶν, τὸν δὲ Νοέμβριον ἐπωλήθησαν δύο ἄλλα φορτηγὰ 2000 τόννων καὶ 2350 τόννων ναυπηγήσεως 1904 καὶ 1907 άντι 7000 λιρῶν τὸ ἔν καὶ 8500 τὸ ἔτερον. Ἀξιοσημείωτος ὑπῆρξε καὶ ἡ περὶ τὰ τέλη Νοέμβριον ἀναγγελθεῖσα πλήσιος σκάφους 1675 τόννων φορτίου (τοῦ 1929) άντι 46.500 λιρῶν. Τὸ σχάσιος τοῦτο εἶχεν ἀπολέσει πρὸ δύο ἑταῖρων πλέον τὸν 50 οὐρανὸν τὸς ἀρχικῆς ἀξίας του, ὡς πολὺηθὲν άντι 34.500 λιρῶν, ἐνῷ εἶχε κοστίσει 76.000 λίρας. Τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου ἐπωλήθησαν καὶ δύο φορτηγὰ μικρᾶς ἡλικίας. Τὸ ἔν 7650 τόννων (5 ἑταῖρον) καὶ τὸ ἔτερον 8915 τόννων (6 ἑταῖρον) ἐπωλήθησαν άντι 40.000 λιρῶν τὸ πρῶτον, μὲ αὔξησην 7000 λιρῶν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1933 καὶ τὸ δεύτερον άντι 45.600 λιρῶν.

Χαρακτηριστικά ἦσαν καὶ αἱ ἀπόλοινθοι πολῆσις: Τὸ ἄρτο «Tower Abbey» 7811 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν Νοῦ τοῦ 1934 ἀνήκον εἰς τὴν κατηγορίαν «στάντας Β.» καὶ ἀγορασθὲν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1933 άντι 7450 λιρῶν ἐπωλήθη τὸν Ὀκτώβριον άντι 18.000 λιρῶν. Τὸ ἄρτο «Tower Bridges» 8120 τ. φορτίου (τοῦ 1919) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἀγορασθὲν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1933 άντι 7450 λιρῶν, ἐπωλήθη περὶ τὰ τέλη Ὁκτωβρίου τοῦ ἀπελθόντος ἑταῖρος άντι 18.500 λιρῶν. Τρίτον δὲ σκάφος, τὸ ἄρτο «Tower Dale» 8257 τόννων (τοῦ 1921) ἀγορασθὲν τὸν Ιούλιον τοῦ 1934 άντι 8000 λιρῶν καὶ ἐποπτὰς ἀρχετάς βελτιώσεις καὶ ἀντικατάστασιν τῶν ἀποστροφίων τοῦ διὰ μηχανῶν παλινδρομῶν, νεωτέρους τύπου, ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1935 άντι 36.500 λιρῶν.

Τὸ Ἄγγλικὸν «Caithness» 8250 τόννων (τοῦ 1919) ἐπωλήθη κατ' Ὀκτώβριον ἀνεν ἐπιθεώρησις άντι 19.000 λιρῶν, τὸ ἄρτο «Statira» 7675 τ. (τοῦ 1929) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1933, ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον άντι 46.500 λιρῶν, ἔναντι προηγούμενης τιμῆς 34.500 λιρῶν, πραγματοποιησίσης τὸν Λαγούρστον τοῦ 1932 καὶ τὸ ἄρτο «Porthkerry» 4450 τ. γρούς (τοῦ 1924) μὲ σερβέν Νοῦ 2 τοῦ 1932 ἐπωλήθη κατὰ Δεκέμβριον άντι 15.500 λιρῶν, ἐνῷ τὸ 1932 εἶχε πολῆσθη άντι 6000 λιρῶν μόνον.

ΜΙΚΡΑ ΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΑ: Η ἀξία τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης παρέμεινε σταθεροῦ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, ἀρχετός δ' ἀριθμὸς τὸς αὐτῶν ἥλαξεν ιδιοτερπίαν. Ἀτρόπλιον 2500 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922 μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1935 ἐπωλήθη άντι 10.000 λιρῶν, ἐνῷ ἔτερον τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1923, ἀνεν σερβέν ὄμως, ἐπωλήθη εἰς οἵαν εὑρίσκετο κατάστασιν άντι 7500 λιρῶν. Ἀτρόπλιον 2275 τόννων (τοῦ 1913) μὲ ἀπλούσιον τοῦ 1935, ἐπωλήθη άντι 6000 λιρῶν καὶ ἔτερον 2150 τόννων (τοῦ 1911) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1932, ἐπωλήθη άντι 3000 λιρῶν. Ἐτερον σκάφος τῆς ἴδιας κατηγορίας τῶν «αὐτοστιβατάτων» (self trimmers) 1740 τόννων φορτίου (τοῦ 1909) μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1935, ἐπωλήθη άντι 4500 λιρῶν καὶ ἔτερον 1650 τόννων (τοῦ 1913) άντι 2750 λιρῶν.

ΕΙΔΙΚΑ ΔΙΑ ΞΥΛΕΙΑΝ: Οἱ Ρόροις ἥπορες οἱ κυριότεροι ἀγοραστοὶ σκαφῶν, εἰδίκων τὰς τὴν μεταφοράν φορτίου ξύλειας. Η ἀξία τῶν πλοίων αὐτῶν ἔμφανεται ἀπὸ τὰς ἀπολογίους δύο χαρακτη-

ριστικὰς περιπτώσεις: Ἀτρόπλιον 6500 τόννων (τοῦ 1924) μὲ σερβέν τοῦ 1935, ἥγοράσθη άντι 25.000 λιρῶν περίπολον, ἔτερον δὲ 4000 τόννων (τοῦ 1921) μὲ κλάσιν ἀνανεῳθεῖσαν τὸ 1934 ἥγοράσθη άντι 12.750 λιρῶν.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ: Υπῆρξαν ἀρκετά ηγέτημενα αἱ ναυπηγικαὶ ἔργασια κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἔναντι τοῦ 1934, χωρὶς ὄμως καὶ νὰ φύσασον εἰς ἔτασιν καλύπτουσαν τὰ δημιουργούμενα εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν σενά ἀπὸ τὰς διαλύσεις καὶ ἀπωλείας πλοίων ἐκ κανδύνων θαλάσσης. Οἱ κύριοι δῆγοις τῶν νέων κατασκευῶν περιωρίσθη εἰς φορτηγάμενα μεγέθη, τύπους καὶ κατηγορίας οὐκονομικῶν πλοίων. Φορτηγὸν «τράμπ» τῶν 8500 τόννων, μὲ ἔν κατάστρωμα καὶ «σελτερ-ντέξ», ὁ γενικῶς δηλαδή προτιμώμενος τύπου φορτηγὸν πλοίου, ἐκόπισεν εἰς τὰ Βρετανικά ναυτηρεῖα 75.000 λίρας περίπολον. Χαρακτηριστικότερων παραγγελιῶν, ἦσαν αἱ ἀθρώσκες ἀπὸ τῶν πρότοτον φθινοπωρινῶν μηνῶν καὶ ἐντεῦθεν δοθεῖσα ἐν 'Ἄγγλια καὶ ἄλλασσον διὰ φορτηγὰ σκάφη, μεγάλων κατὰ προτιμήσιν οὐκομένων. Μεταξὺ τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν περιλαμβάνονται δύο 'Ελληνικά καὶ ἀριθμός τις Σοβιετικῶν διαταγῶν δι' ἀρκετὰ μετρίουν μεγέθους φορτηγά, εἰδίκων διὰ ξύλειαν.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: Η θέσις τῶν πλοίων τῆς εἰδίκης ταύτης κατηγορίας αἰσθητῶς κατὰ τὸ 1935 ἐβελτιώθη, κάρις εἰς τὴν ἐπιτυχὴ διεξαγωγὴν τῶν ἔργασιών τοῦ επούλη. Η ἀποξημάτωσις τῶν ἐπὸν ἀναγκαστικῶν παραπλισμῶν παραμενάντων τάνκες ἥπορες ἰσχυρεῖσαν, ή ὅλη δ' ἔξυγίανος τοῦ μεταφοροῦ κλάδου τῶν φευτῶν φορτίων συνετέλεσεν εἰς τὴν ἀνατίμησην τῶν δεξαμενοπλοίων. Οὕτω, μότορ-τάνκερ 14.500 τόννων (τοῦ 1935) ἐπωλήθη άντι 132.500 λιρῶν, ἦσαν πρὸς 9 λίρας κατὰ τόννον φορτίου, ἔτερον δὲ 11.270 τόννων (τοῦ 1930) μὲ σερβέν τοῦ 1934, ἐπωλήθη άντι 80.000 λιρῶν. Η ἐκδηλωθεῖσα ἀπὸ τοὺς ταῖς δ' ἀρξάμενων ναυπηγήσεων δεξαμενοπλοίοιν, ἐὰν ὑπελεῖ συνέχισθη καὶ κατὰ τὸ ἀρξάμενον ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίοιν ἔργασίαν.

Λι διαλύσεις: Η ἀδιάπτωτος ζωηρότης τῶν διαλύσεων παλαιῶν πλοίων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπερώρησεν ἐν τινὶ μέτροι κατὰ τὸ 1935, ὅποτε διελύθησαν ἐντὸς τοῦ πρότουν δεκαπέντενον σκάφη 1.282.334 τόννων γρούς, ἔναντι 1.764.349 τόννων διαλύσεων τοῦ 1934. Η παρατητηθεῖσα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καλάρωστης δὲν ἦτο ἀπόφοιτα τῆς μεώσεως τοῦ δῆγου, τῆς ὑψησταμένης εἰσέτη ἐν τῷ Κόσμῳ παλαιᾶς καὶ ἀζητούσης χωρητικότητος, δυσοὶ εἰς τὴν ἐπικράτησιν βελτιωμένων ποιῶν συνθήκων τῆς ναυδρογορᾶς, εἰς τὴν διάθεσιν τεραστίουν 'Αμερικανικῶν ἀποθεμάτων παλαιοστιθίουν καὶ εἰς τὴν ἐκδηλωθεῖσαν ἔταστον ζήτησιν σκαφῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ 'Ιταλοαιθιοπικοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν.

Οἱ ἀνατέρῳ παράγοντες ἐν τούτοις συνετέλεσαν ἀντιθέτως εἰς τὴν ἀνατίμησιν πορείαν τῶν παλαιῶν πλοτοῦ ὑλικοῦ, ἐνῷ δὲ τὸ 1933 αἱ τιμαὶ ἐκψημανόντος μεταξὺ 14—ἔως 20)—, ἀναδόγως μεγέθους καὶ κατηγορίας τῶν διαλυμένων σκαφῶν, ἀνῆλθον τὸ 1934 εἰς 26)—διὰ τὰ κοινὰ φορτηγά, διὰ νὰ φύσασον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, μετὰ μίαν προοδευτικὴν ἐνίσχυσιν, εἰς τὸ ἀσύνημες ποσὸν τῶν 42)6 σελινίων κατὰ τόννον γρούς, τιμὴν ἐπιζητήσασαν, λόγῳ τῆς ζητήσεως σκαφῶν ἐπὸ τῶν "Ἄγγλων διαλυτῶν καὶ τῆς ἐπιτυχεστέρας ἐφαρμογῆς τοῦ 'Αγγλικοῦ σχεδίου 'διαλύσεων - ναυπηγήσεων».

NORTHERN SUPERINTENDING C^o LTD

(NORDISK KONTROLFORRETNING A/S)

TALLYING AND CHECKWEIGHING FOR SHIOPWNERS

Grain, Seed, Feedingstuffs, Oils, Minerals, Timber and other cargoes in all Ports.

Head office : COPENHAGEN, Bornholmsgade 8.

BRANCHES:

Nordische Kontroll Ges. m.b. H. 45 Catharinenstrasse.	— HAMBURG
Nordische Kontroll Ges. m.b. H., Am Weidedamm 3.	— BREMEN
Nordische Kontroll Ges. m.b. H., Konigsplatz 15.	— STETTIN
Nordische Kontroll Ges. m.b. H., Langer Markt 38.	— DANZIG
Nordische Kontroll Ges. m.b. H., Leuvehaven 80.	— ROTTERDAM

Telegraphic Address: "KORNOPSYNAS,"

Agency for the U. K. CARGO SUPERVISORS Ltd.,

Boris Marks House, Boris Marks,

LONDON E.C. 3

Tel. No. AVENUE 5877
Tel. Adr. «CARGOSUVIS»—LONDON

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1935

"Η έξέλιξις τοῦ Παγκοσμίου ίπερθαλασσίου ἐμπορίου κατά τὸ ἀπελθόν ἔτος χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὴν σημειωθεῖσαν αὐξήσιν τῆς εἰσαγωγῆς καὶ ἑξαγωγῆς κινήσεως τῶν πέραν τοῦ 'Ωρεανοῦ χωρῶν. Αξιοπατήθησαν εἶναι δὲ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν Κρατῶν τούτων ηγέησεν ἀπειρώς περισσότερον τῆς ἀντιστοίχου κατὰ τὸ 1935 ἀνατιμητῆς πορείας τῶν προϊόντων των. Αντιθέτως δὲ πρὸς τὴν σταθεράν ταύτην βελτίωσιν τῶν ὑπεροχεανίων ἀγορῶν, ή κίνησις τοῦ ἐνδοευρωπαϊκοῦ ἐμπορίου ἐνεφάνισε χαρακτηριστικὴν ὕψεσιν. Οὐτε εἰς τὴν ἑξαγωγὴν, οὐτε εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἔφεσαν τὰ πλεῖστα τῶν Ἐνδοπατῶν κρατῶν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1934, ἑξαράσει μόνον τῆς ἀξιολόγου αὐξήσεως τῶν Βρεταννικῶν ἑξαγωγῶν καὶ τῆς σημαντικῆς τοιαύτης τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Ιταλίας, ὁφειλομένης, ὡς γνωστόν, εἰς τὰς πολεμικὰς αὐτῆς παρασκευὰς καὶ τὰ δημοσυγχέντα μεγάλα ἀποθέματα ἐπὶ τῇ προσφύτῃ τῶν ἐναντίον τῆς κυριότερων.

Αἱ ἀνωτέρῳ διαπιστώσιν, προερχόμεναι ἀπὸ τὰς στατιστικὰς ἡπεροίσις τῆς Κοινωνίας τῶν 'Εθνῶν, είναι ἀρκετά νά χαρακτηρίσουν τὴν μορφὴν τῆς κατὰ τὸ 1935 κινήσεως τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς. 'Επωφελήνη, δηλαδή, η Ναυτιλία καὶ κυρίως ἡ φορτηγὸς, ἐκ τῆς τοιάτης τοῦ ἡπερθαλασσίου ἐμπορίου τονώσεως καὶ δὴ ἀπὸ τὰς μαραννὰς, πέραν τοῦ 'Ωρεανοῦ χωρῶν, ὅστε νὰ ἐργασθῇ ἀντικύθερον καὶ ν' ἀπασχολήσῃ δῆλη σχεδὸν τὴν διαβέσιμον χωρητικότητα της, μὲ ἄμεσον συνέπειαν τὴν εἰς τὸ ἐλάχιστον μείωσιν τοῦ παραπλισμένου τοννᾶς αὐτῆς. Καθ' ὅλην σχεδὸν τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, τὰ σκάφη ἐνέχερῶς ἑξενίσικον ἐργασίαν ἀπὸ δῆλας τὰς ἀγοράς, ἥτο δὲ τόσον ἴσοροφότες κατανεμήσαν τὸ τοννάς, ὃστε διὰ τινὰς τομεῖς τοῦ ἡπερθαλασσίου ἐμπορίου ἐπίμονος νὰ συνεχισθῇ δὲ ἀρκετὸν χρονικὸν διάστημα ἡ ζήτησις σκαφῶν, μὲ φυσικὴν συνέπειαν τὴν ἀνάτιμην τῶν ἑξ αὐτῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ἄγνωστα διὰ τὰ τελευταῖα τῆς κρίσεως ἔτη. Διαποτόντες ἐπίσης ἑξ αὐτῆς τῆς κινήσεως τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 1935, οἵ αἱ φορτίσεις ἐκ τῶν ἑξαγωγικῶν κέντρων τῆς Εὐρώπης ἡσαν κατώτεροι καὶ αὐτὸν τοῦ 1934.

'Η Παγκόσμιος Οίκονομία δὲν διεξήλθετο δεδουλώς εἰσέτι τὴν περίοδον τῆς κρίσεως. 'Η πολιτικὴ τῆς αὐταρκείας συνεχίζεται ἐντατικῶς ἀπὸ ὅλα τὰ κράτη. 'Ο δύκος τοῦ ἡπερθαλασσίου ἐμπορίου δὲν ἔφεσεν ἀπόκειτο τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1929 καὶ αἱ συναλλαγματικαὶ δινοσχέσια μεγάλων τῆς Εὐρώπης παραγωγῶν χωρῶν κατά πολὺ ἔχουν ἀδύντη περιορίσει τὰς διεθνεῖς ἐμπορικὰς συναλλαγάς. Εἶναι ἀλλως τε γνωστόν, ὅτι ὁ παύλως κόσμος ἀπόλεσε σημαντικὰς διεξόδους τῆς διοικητικῆς τοῦ δραστηριότητος καὶ ἐμείσων ἀντιστοίχως τὰς εἰς πόρτας ἔλας ἀνάγκας τοῦ. 'Η ἀνάπτυξις τῆς τεχνικῆς καὶ αἱ νεωτέραι ἐφευρέσεις περιώδουν ἐπίσης αἰσθῆτος τῆς κατανάλωσιν διαφόρων προϊόντων, ἀτινα μέχρι ποὺ ἔτονταν ἀπετέλουν βασικοίν διὰ τὸ φορτηγὸν πλοίον ἐργασίαν. Αἱ εἰς γεννήματα ἀνάγκα τῶν εἰσαγωγῶν χωρῶν, μὲ μεταφορὰ τοῦ γανάνθρακος, τῶν νιτράτων καὶ τῶν μεταλλεύμάτων διάνοιαν ἀπὸ ἡμέρας εἰς εἰς ἡμέραν χαρακτηριστικῶς περιοριζόμενα, μὲ ἄμεσον συνέπειαν τὴν ἐλάττωσιν τῆς ζητηματοήσεως τῆς 'ετράμπτα ναυτιλίας, ητος βαίνει σταθερῶς τὴν κατοιδίαν ἐπ' ὀφελεῖα τοῦ ὀλονέν ἀναπτυσσομένου καλάδου τῶν φορτηγῶν γραμμῆς.

Δὲν δημάρεθα, ἐπομένως, μὲ ἀπόλυτον αἰσιοδοξίαν νὰ προσβλέψωμεν εἰς τὸ ἀρξάμενον ἔτος, ἐπ' ὅσον οἱ πλεῖστοι τῶν παραγόντων, οἵτινες κατέστησαν κρίσιμους τὴν θέσιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίον, ἑξακολουθοῦν ἕπισταμένα. 'Η περιτέρω διεύρυνσις τῆς δράσεως τῆς φορτηγοῦ ναυ-

τιλίας δὲν ἔξαρταται, παρὰ μόνον ἀπὸ μίαν ἀπόδοτον διεθνῆ περιπλοκὴν ἢ καὶ ἀκόμη ἀπὸ μίαν βαρεῖαν σιτοδείαν. Θὰ δητούλατο καὶ κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος διασχερής ἢ θέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐὰν δὲν ἐπιχρέτο τὸ συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ δὲν ἐφημοδόζοντο τάσον ἐπιτυχῶς τὰ διά τῶν γνωστῶν σχεδίων 'επατούτα δραστηρία τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, ἀτινα εὐέργειτον είχον ἀντίτιτον καὶ εἰς αὐτὰς ἀκόμη τὰς ἐπέτοις τοῦ πλαισίου τῶν σχεδίων ἀγορᾶς.

Τὰ σχεδία 'επατούτων δραστηρίας ὑπῆρχαν ἔτη μᾶλλον σωτήρια διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἀφοῦ ἡ γενικότερα διεθνῆ συνεργασία διὰ τῆς ὀρθολογίστηκας κατανομῆς τῆς χωρητικότητος, δὲν ενιδρώθη τελικῶς, παρὰ τὰς πρόστιμες τοῦ καταβλητού πόση τὰς ἡζανίους συνεργασίας. 'Αξιοποιήσωμεν ἡδη ἀνάλυτικότερον τὰ καθ' ἔκαστον τομέα τῆς Λιμενούς ναυλαγορᾶς περιστρέψαντας τὸ 1935.

"Η ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ"

Μὲ τὴν εἰσόδον τοῦ 1935 τόση ὑπῆρχεν ἡ πρὸς τὰ κάτω φορὰ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων καὶ εἰχε τόσος ὅγκος διαβεσίμου χωρητικότητος συσσωρευθῆ ἐτοῖς τὸ Πλέιτ, λόγῳ κυρίως τῆς ἀθρόας κινήσεως 'Αγγλικῶν φορτηγῶν, ἐπωφελούμενόν τον ἐπιχορηγησούσαν, ὥστε βαρύτατα τὰ προεβλέποντα ἡζανία διὰ τὴν πρὸς τὰ ἐξεῖ ἀσχολούμενην χωρητικότητα. Τὸ γεγονός τοῦτο βαδιτάτην ἔσχεν ἐπίδρασιν, ἐπὶ τῶν σκιψεών τῶν πλοιοκτητῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας καὶ τῆς Γνωμοδοτικῆς ἐπὶ τῶν επιχορηγησούσαν 'Ἐπιτροπῆς, ἀπετέλεσε δὲ τὸν κυριώτερον παράγοντα τῆς κινήσεως πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν συνεργασίας. 'Πρόγαματι, κατὰ Φεβρουάριον ὢλησαν αἱ διαπραγματεύσεις καὶ ἔτειρε εἰς ἐφαρμογὴν τὸ σχεδίον 'επατούτων δραστηρίας διὰ τὸν τομέα τοῦ Πλέιτ, μὲ τὴν ἀπόλυτον καὶ τόσον παρὰ τὸν 'Αγγλικὸν ἔπιτιμητος τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, συνεργασίαν.

Ἐπειτοῦ ἀπασι ή ἐτοῖς τὸ Πλέιτ κλεισθεῖσα ἐργασία διεξήκθη ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀντιτηρούμενος σχεδίου παρὰ τὰς στιγμαίας ἀδιναμίας αὐτοῦ εἰς τὸν διασανονισμὸν τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Τὴν ἐπιτυχῆ ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου διηγέλλων σοβαρῶς καὶ ξενιτοῦσαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν μὴ προβλεπομένας ἐπὶ αὐτοῦ, κυρίως δὲ δι' Ἡνωμ., Πολιτείας καὶ Καναδῶν, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ διὰ τὴν 'Απο. Ἀνατολ.ήν. Καθ' ὅλον τὸ ἔτος ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ πλήν τινων παροδιῶν ἐξτάσεων τῆς ζητησεως χωρητικότητος, ὁφελούμενον εἰς τὰς ἀνωμαλίας τῆς σταγονοφάς, ἀπετέλεσε τὴν κυριώτερον πτυχὴν ἐργασίας διὰ τὴν φορτηγῶν ναυτιλίαν καὶ τὸ βαρόμετρον, οὗτος εἰπεῖν, τῆς γενικῆς θέσεως τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, συνεπεῖ δὲ τῆς κατὰ φυσικόπορον, λόγῳ τῶν πολιτικῶν ἀνομαλιῶν σημειωθείσης ἐντόνων ζητησεως ἀπὸ δῆλας τὰς ἀγοράς, ἡ ἐπὶ τοῦ σχεδίου 'Ἐπιτροπος καθηρώσιος διὰ νεωτέρας σημαντίνας προβλεπομένα ἀπὸ Ιησ. Νοεμβρίου κατάτατα δραστηρίας διὰ τὴν φορτηγῶν ναυτιλίας καὶ προβετεῖν τὴν ισχὺν αὐτοῦ μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου. Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἑξ Αργεντίνης ἑξαγωγὴ διετηρήθη εἰς τὸ αὐτὸν σχεδίον ἐπίπεδον τοῦ 1934, λόγῳ τῆς σημειωθείσης ἀνάγκης τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν δι' εἰσαγωγῆς ἀριθμούσιον καὶ ἐλαφρῶν γεννημάτων μετὰ τὴν κατὰ τὸ 1934 ἐπισυμβάσαν καταστροφὴν τῆς ἐσοδείας της.

Μέχρι τῆς 19ης Δεκεμβρίου αἱ φορτώσεις γεννημάτων ἐπὶ τοῦ Πλέιτ ἀνήλθον εἰς 44.187.000 κονδύλωτος, ἔναντι 47.866.000 τοῦ προηγούμενον ἔτους. 'Οσον ἀφορᾷ τὰς ναύλωσεις ἀνήλθον αὐταὶ εἰς 1.105

LAMBERT BROTHERS COAL LIMITED OIL CUNARD HOUSE, 88, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3.

Telegrams : Inland :—"LAMBERT, TELEX, LONDON." Foreign :—"LAMBERT, LONDON." Telephone : AVENUE 2000.

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

Also at

CARDIFF: The Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Buildings.

NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Buildings.

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WESTHARLEPOOL: Victoria Terrace.

SUNDERLAND : 13, John Street.

GLASGOW: 78 St. Vincent Street. C.2

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

HULL: Prudential Buildings.

GRIMSBY: 9, Cleethorpe Road.

IMMINGHAM: Dock Offices.

Correspondents:

BILBAO (SPAIN): LAMBERT BROTHERS. Sociedad Limitada,
Estacion 5

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

PORT-SAID

CEUTA

SUEZ

ORAN

PERIM

ALGIERS

BOMBAY

MALTA

COLOMBO

ISTANBUL

SINGAPORE

ZONGOULDAK

BATAVIA

FAYAL-AZORES

BERMUDA

LAS PALMAS

ST. LUCIA

ST. VINCENT CV.

ST. THOMAS

CANADIAN, UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C

σαφή, 7.544.653 τόν. φορτίου, έκ των όποιων τὰ 'Ελληνικά ἀνῆλθον εἰς 433 πλοία μὲ τόνους φορτίου 2.964.592.

Αἱ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἔξαγωγαι

Εἰς τὰ γνωστά καμπὶ καὶ ἀσημάντους ἐπιδεῖξαντα διακυμάνσεις ἐπίπεδοι τιμῶν, ἀξιοσημείωτος ὅγκος ἔργασια ἐξλείσθη ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης διὰ τὰ ποικίλα εἰδὴ τῶν ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγῶν, καθὼς καὶ διὰ φορτία ἔντειας, τόσον ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, δύον καὶ ἐκ Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης.

Πάντως αἱ Σοβιετικαὶ ναυλώσεις βαίνουν ἀπὸ ἑτοὺς εἰς ἕτος μειούμενα διὰ τὰς ζένεας σημάνεις, λόγῳ τῆς προσκτήσεως ἀρχετοῦ ὅγκου ἐθνικῆς χωρητικότητος. 'Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία καὶ κυρίως Ἕπειρος, εὐρύτατα ἀποπολῆθη εἰς Ρωσικάς μεταφοράς, κυρίως ἔντειας καὶ κατὰ δευτερεύουσαν μοίραν σιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, γωνιθράκων δι' Ἰταλίαν, ἀνθρακίτου καὶ μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ καὶ Βόρ. Ἀμερικήν.

Σοβιατάτη ἐπίσης ὑπῆρχεν ἡ ζήτησις, ίδιᾳ κατὰ τὸ αἱ δημον, μεγάλων σταθμῶν διὰ τὴν Ἀπο Ανατολήν, τῆς όποιας καὶ ἐπωριθμήσαν σημαντικῶς τὰ Ἑλληνικά πλοία διὰ τὴν διεύρυσιν τῆς πρὸς τὰ ἐξει δράσεως των. Ἀλλὰ καὶ αἱ φορτώσεις τῶν σιτηρῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοῦ 1934, λόγῳ τῆς πλοιωτερᾶς Ρωσικής συγκομιδῆς. Αἱ μέχρι τῆς 19ης Δεκεμβρίου σχετικαὶ φορτώσεις ἀνῆλθον εἰς 6.617.000 κονδήτερος, ἔναντι 2.972.000 τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1934.

Ἡ ἀγορά τοῦ Δουνάβεως

Παρέμεινε καὶ κατὰ τὸ 1935 ἡ ἀγορά αὕτη ἐστερημένη γενικωτέον ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν — ὡς καὶ εἰς ἄλλην σελίδα γράφομεν — αἱ δὲ ἔξ αὐτῆς φορτώσεις περιωρίσθησαν εἰς τὰ κατώτερα ἀπὸ τοῦ 1930 δημια, τόσον διὰ τὰ σιτηρά, δύον καὶ διὰ τὴν ἔντειαν, τὴν καὶ προσριζομένην κυρίως διὰ Μεσογειακὸν λιμένας 'Η τοιώτη τοῦ Δουνάβεως ἀποειλεῖται καὶ εἰς τὴν παρεκκλιστὴν τῶν φορτώσεων ἀπὸ τοῦ κάτω Δούναβεως πρὸς τὸν ἄνω διὰ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

Βόρειος Ἀμερικὴ—Καναδᾶς

Πέραν τῶν ἔξαγωγῶν παλαιοσιδήρων, αἱ όποιαι, πλὴν τυνιον σποραδικῶν διαλεμάτων ἀξιησίας, ἀπεργόρησαν ξανάν ζωρητικότητα σησαῦν καὶ τὸν «τάϊμ - τούρτερζ» ναυλώσεων διὰ ταξίδια Δυτ. Ἰνδῶν, οὐδέμιαν ἄλλην σημαντικὴν ἔργασιαν εἰχε νὰ ἐπιδεῖξῃ ἡ ἀγορά τῆς Βόρ. Ἀμερικῆς. Τὰ φορτία παλαιοσιδήρου προωρίζοντο διὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, κυρίως, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸν Δούναβην. Αἱ τιμαὶ ήσαν σταθεραὶ πέριξ τῶν σελ. 13)6—14)—φίο δι' Ἀργοτρόσσαν καὶ 13)6 φίο δι' Ἰαπωνίαν, διὰ δὲ τὴν Ἰταλίαν ἀπὸ 3.75 δολ. κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἑτού, ἔφθασαν κατὰ τὸν Δεκέμβριον εἰς τὰ δολ. 5.20.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν Καναδᾶν δὲν ἐπέτυχεν οὗτος καὶ κατὰ τὸ 1935 νὰ ἐμφανίσῃ ἀξιοσημείωτον ἔξαγωγικὴν κίνησιν σιτηρῶν, λόγῳ τῶν ύψηλῶν τιμῶν τον. Καὶ διὰ τὰς ἔξ Ἀγίου Λαυρεντίου φορτώσεων, συνήρθη ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ ἑτού την συμφωνία καθορίζουσα τοὺς ναύλους, τόσον διὰ τὰς ἔξ Ἀγγλίας πρὸς τὸν Καναδᾶν φορτώσεις γωνιθράκων (σελ. 6)3), δύον καὶ διὰ τὰς ἔξ Ἀγίου Λαυρεντίου φορτώσεις γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν (σελ. 17)½ τὸ κοντάτερο) καὶ δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ (σελ. 1)6 τὸ κοντάτερο). Αἱ τιμαὶ τὸν σχεδίον διετηρήθησαν

σταθεραὶ μὲ σποραδικὰς ἀνατιμήσεις καθ' ὅλον τὸ ἑτο, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ λάινερς, ἐπεκταθέντος τοῦ σχεδίου κατ'. Αὔγουστον καὶ διὰ τοὺς λιμένας τοῦ Νόρθερν φέντες, μέχρι τέλους τοῦ 1936.

Ἐξ Βαγκούνερο σχετικὴ ὑπῆρχεν ἡ ἔργασία διὰ γεννήματα, ζνλείαν καὶ γενικὰ φορτία δι' Ἀγγλίαν καὶ Ἀπο Ανατολήν, μὲ ζαρακτηριστικὰς αὐθομεώσεις τῶν ναύλων, οἵτινες κατὰ μῆνα Οκτωβρίου ἐφθασαν διὰ τὰ γεννήματα εἰς τὰ σελ. 23)6 δι' Ἀγγλίαν. Αἱ ζαρχάρεις τῆς Κούνιας μὲ σποραδικὴν ζήτησιν, διειρημάθησαν ὡς πρὸς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων ἀπὸ 12)—ἔως 15)6 δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

Ἴνδιαι, "Απω Ανατολή, Αύστραλία

Αἱ διακυμάνσεις τῶν ἀγορῶν τῆς "Απω Ανατολῆς ὑπῆρχαν αἱ ζωγρότεραι ἀπὸ κάθε ἄλλο κέντρον φορτώσεων. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἑτούς η συσσωρευθῆσαν ἐκεὶ ὄγκωδής διαβέσιμος χωρητικότης, λόγῳ τῶν ἐν Ρωσίᾳς ἀποστολῶν φορτίων καὶ τῶν ἐπ. Πλείτη ναυλώσεων, ἐδημονήγησε μίαν πρωτοφανῆ ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, ὀφειλομένην ἐπίσης καὶ εἰς τὴν Αἴγυπτον ἐλαύαδων στάθμων καὶ δρυζῆς ἀπὸ τὰς Εὐφοριακὰς ἀγοράς. Μέχρι τῶν μέσων τοῦ ἑτούς καὶ πέραν ἀντού, πολλὰ σκάψη ὑπερχρέωσαν εἰς ἀναγκαστικὸν παροπλισμόν, μέχρις δοτὸν ἐξεύρισκον μίαν οἰσανδρήτη ἔργασίαν, ἔξασφαλίζουσαν τὴν ἐπιποφορὴν τον μὲ διλιγοτέρας ζημίας.

Οὗτος οἱ ναύλοι διὰ κυάνων Μαντζουρίας ἔφθασαν μέχρι τοῦ κατωτάτου διόριον τῶν 13)9 καὶ ἀντοτάπου 28)—διὰ Ρόττερνταμ—"Αμπούργον, αἱ δρυζαὶ Σαΐγον ἀπὸ 18)—, ἔφθασαν μέχρι τῶν 27)—, κατ' ἀνάλογον δὲ κλίμακα ἔξεπεσαν καὶ ὑπερετιμήθησαν οἱ ναύλοι ἀνθρακίτος ἐξ Ίνδοκίνας καὶ οἱ ναύλοι τῶν Ίνδικῶν μεταλλευμάτων. "Οσον ἀφορᾷ τὴν παραλίαν τοῦ Μαντζάς, δὲν είχεν αὕτη νὰ ἐπιδεῖξῃ τὴν ίδιαν τοῦ προηγούμενον ἑτούς ζωηρότητα, μολονότι αἱ τιμαὶ κατὰ τὸς τελευταίων μῆνας ἔφθασαν καὶ μέχρι τῆς ἀνωτάτης κατὰ τὰ τελευταία ἑτη τιμῆς τῶν 30)—.

Ἡ Αύστραλία, εἰς τὴν όποιαν, ὡς γνωστόν, ἐφημοδόθη ἀπὸ τοῦ Μαρτίου σχεδίου κατωτάτων διόριων, διετήρησε καθ' ὅλον τὸ ἑτούς μίαν ἀρχετά καὶ λίγην ἔργασίαν δι' Εὐρώπην καὶ "Απω Ανατολήν, τῶν όποιων καὶ ἐπαρθνήσαν κυρίως τὰ Ἀγγλίας σκάψη. Αἱ καθορίσθεισαν τιμαὶ διὰ σκάψη 8.250 τοννών ήσαν 22)—(φορτία εἰς ζῆμα) ἀπὸ Σίδενεν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ 24)6 (εἰς σάκους), ἀπὸ δὲ τοὺς Νοτίους λιμένας 23)6 (ζῆμα) καὶ 25)6 (εἰς σάκκους) δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Σημειώτεον διὰ αἱ τιμαὶ αὗται κατὰ τὸς τελευταίων μῆνας τοῦ ἑτούς, ἀκολούθησαν τὴν γενικήν πορείαν τῆς διεύθυνσης ναυλαγορᾶς, ἔφθασαν καὶ μέχρις 28)— ἀπὸ Νότ. Αύστραλιαν καὶ εἰς ἀναλόγους τιμάς ἀπὸ τὰ λοιπὰ ἔξαγωγικά κέντρα τῆς Αύστραλίας.

Αἱ κατὰ μῆνα διακυμάνσεις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς τὰς κυριωτέρας ἀγοράς, εἰς τὰς όποιας εἰργάσθη ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχουν ὡς ἔξης:

—Π λέιτ

Ἡ ἀναλυτικωτέρα διακύμανσις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων διὰ τὰς ἐπ. Πλείτη φορτώσεις ἥκολούθησε κατὰ τὸ 1935 τὴν ἀκόλουθην πορείαν. Αἱ τελευταίαι ήμέραι τοῦ Δεκεμβρίου 1934, διερχόντον ἀπὸ μίαν ζαρκτηριστικὴν σταθερότητα, ἀπότοκον τῆς ἔκπτωσεως τοῦ Ἀργεντινοῦ επέσος, ἔκλεισαν δὲ διὰ τὸν ἀρδόσιτον καὶ διὰ φορτώσεων Ἰαπωνίας τοῦ 1935 δελτίνια, ἀπὸ Σάν Λορέντζο. 'Εκ Ροζάριο δι' ὄρισμένων λιμένας Ἀγγλίας (Φεβρουάριον) σελ. 15)6, ἀπὸ Μπ. Μπλάγκαν

WILTON's ENGINEERING & SLIPWAY COMP. LTD

TELEGRAMS: WILTON SCHIEDAM

TELEPH: 69074 (8 LINES)

PRIVATE FLOATING DOCKS

Dock No 1	8000 Tons	LIFTING CAPACITY
> 2	4500 "	
> 3	14000 "	
> 4	46000 "	
> 5	20000 "	

BIG FLOATING CRANES

"TITAN,"	UP TO	100	Tons
"TITANIA,"	"	40	"
"GIRAFFE,"	"	20	"
"LAMA,"	"	20	"

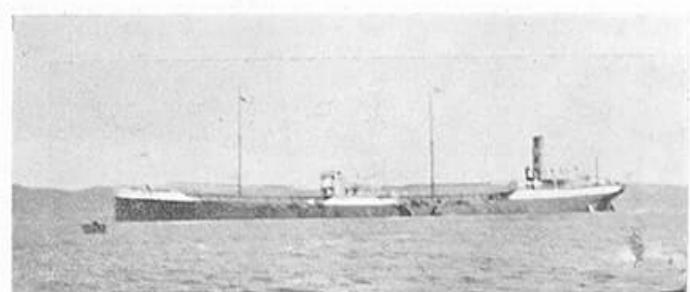
PATENT SLIPWAY UP TO 3000 TONS D.W.

Repairs of any description quickly and economically
forgings such as Shafts, Sternframes, Rudders, etc: etc:

NOTHING TOO SMALL; NOTHING TOO BIG

(νρώμαν) διὰ Νόρδερον Ρέιντζ 21)6 καὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο (γεννήματα) διὰ Νέαν Υόρκην ἢ Φιλαδέλφειαν 18)6.

IANOYARIOΣ: "Ηνοίξε μὲ σχετικῶς ζωηρότητα, διὰ τὰς ἐγγρήσιας, ιδίᾳ ἡμερομηνίας, ἀλλὰ ἡ περίσσεις τῆς κενῆς καὶ ἀναντίστοις χωρητικότητος δὲν ἐπέρχεται προβλέψεις εὐνότερας βελτιώσεως τῶν τιμῶν. Αἱ φορτώσεις ἐπεξετάθησαν καὶ διὰ Σαγκάρη εἰς τὰ 16)6 ἐξ Μπλάζιας Μπλάγκας, δι' Ἀλμπανι (Απρίλιον — Μάιον) εἰς τὰ 17)3 καὶ διὰ λινοστόρους ἀπὸ Ροζάριο δολ. 4)½ διὰ Νέαν Υόρκην, Ιανουάριον. Ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 16)3 ἕως 16)9, ὅρι ἀντὶ τοῦ Σάν Λορέντζο διὰ Φεβρουάριον, καθόδους οἱ φορτωταὶ διὰ τὸ 15θήμερον Ιανουαρίου εἰχον καλύψει τὰς ἀνάγκας τον. Τὸ 6' 15θήμερον διεσφίνετο διὰ πλήρη κατάπτωσιν τῆς ἀγορᾶς, μὲ τιμᾶς, αἵτινες ἡσεν αἱ κατώτεραι τῆς προηγούμενης διετίας. Ὁφειλέτο τοῦτο εἰς τὴν ἐπιβοᾶντον τῆς συγκομιδῆς ἐκ τῆς κακοκαρίας, καθὼς καὶ εἰς τὸ διὰ πολὺ Ἀγγλίας πλοῖο, λαμβάνοντα τὴν ἀπὸ Ιησού Ιανουαρίου καθιερωθεῖσαν Ἀγγλικὴν ἐπιχορήγησιν, δὲν ἐδίσταζον νὰ κατευθύνονται πρὸς τὸ Πλάιτ κενά καὶ ἀναντίστοις. Ἀπὸ Ελληνικὸν ἐκλεισθή ἀπὸ Μπάζ. Μπλάγκαν δι' Ελλάδα εἰς τὰ 13)3, πανικόβλητος δὲ Ἀγγλος πλοιοστήτης ἐδέχθη ἀπὸ Ροζάριο δι' Αμερίδαν 12) — καὶ ἔτερος 11)6. Διὰ Μόντρεαλ καὶ διὰ φορτωσιν Μαρτίου αἱ τιμαὶ ἡσαν κρατικέναι εἰς τὰ 19)6.



Τὸ τάνκερ «ΙΩΝΙΑ» τοῦ κ. Ιοσηφόγλουν, τ. γκρός 5845 καὶ ναυγήσεως 1916

δι' Αδριατικὴν (Απρίλιον) εἰς τὰ 18) — καὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν — Αμερίδαν — Ρότερνταμ (Μάιον) σελ. 16).

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ: "Η ἀπραξία τοῦ Πλέιτ ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὰς λοιπὰς ἀγορὰς, αἱ δὲ γενικαὶ προβλέψεις ἡσαν ἀπογοητευταῖ, καθὼς ἡ περίπτωσιν αἱ ἀρξάμεναι ἐν Λονδίνῳ διαπραγματεύονται πρὸς τήρησην σχεδίουν κατωτάτουν δρίσιν ναῦλων δὲν ἐτέφοντο ἵπο ἐπιτυχίας. Αἱ τιμαὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο ὄνομαστικά εἰς τὰ 10)9 ἔχουν 11)9, ἀναλόγως μεγέθους, δι' ἑπταὶ πλοῖο. Διὰ Αμερίδαν Μάιον 15)6 καὶ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Ιούνιον) σελ. 16) — Ιούνιον, ἀπὸ Σάντα Φέ (Μάρτιον — λινόσπορον) διὰ Μόντρεαλ 17)6 καὶ ἀπὸ Μπάζ. Μπλάγκαν δι' Ελλάδα 14)3, Φεβρουαρίου καὶ δι' Αμερίδαν 11)6 Μάρτιον. Τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου ἐπήλθεν ἡ σημεριναὶ τοῦ σχεδίουν κατωτάτουν δρίσιν, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς δροίας παρέσχεν ἔκτοτε θυμὸν εἰς τὰς ἐκ Πλέιτ φορτώσεις, τῶν δροίων τὴν ἐργασίαν ἔχουντας καὶ περιέσθω τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀπὸ βεβαίαν καταστροφῆν. Βάσις τῆς σημαντικίας ἀπὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ δι' ἀπ. 5500 τ. ἡσαν σελ. 17) — δι' Ἀγγλίαν — Αμερίδαν — Ρότερνταμ. Ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ δι' ἀπ. 8000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)6 καὶ δι' ἀπ. 10)6 ἀνώτερα τῶν 8000 τ. ἀπὸ ἄνω λιμένας δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16). Ὁ ἀντίκτυπος τοῦ σχεδίουν ἦτο ἀμεσος, διότι τὰ ἀγοροῦντα εἰς Πλέιτ ἡ κατευθυνόμενα πρὸς τὰ ἔχει κενά καὶ ἀναντίστοις φορτηγά, ἀνήσκοντο εἰς 95, ἔχοντας 30 Ελληνικά, καὶ ἐμπορίθμονα εἰς 63, ἔχοντας 18) Ελληνικά 18. Διὰ ἑπτών σχεδίουν προσοισμοῦς αἱ τιμαὶ παραμειναν σταθεραῖ.

ΜΑΡΤΙΟΣ: "Η ἀπορρόφησις τοῦ πλωτωρικοῦ τονάξ, ποὺ ἐδάρυνε τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ ἐξηγολούνθησεν εἰς λίαν ἰκανοποιητικὴν κλίμακα. Διὰ προσοισμοῦς ἑπτὸς τοῦ σχεδίουν ἐπληρώνοντο ἐξ Μπλάζιας Μπλάγκας διὰ Μόντρεαλ, σελ. 17) — καὶ δι' Ιαπωνίαν 16)6. Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον ἡ ἐκ Πλέιτ ἡγήσια προσέλαβεν εὐρητέραν ἔκτων, ἐξεδηλώθησαν δὲ καὶ αἱ πρώται τάσεις πληρωμῆς ναῦλων ὑπερτέφων τῶν κατωτάτουν δρίσιν. Διὰ φορτώσεις Μαΐου ἐδίδοντο δι' Ἀγγλίαν 9 πέντε ὑπὲρ τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίουν προσοισμοῦς, ἐπληρώθησαν δὲ ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εύθειαν καὶ διὰ μεταφορώσεων δι' ὅλην τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

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

Μόντρεαλ 18) — καὶ ἀπὸ Νερσοτσέε (λιναρόσπορον) διὰ Καναδᾶν 20) — **ΑΠΡΙΛΙΟΣ:** Λόγῳ ἀνιδιότερως τῆς ἡγητίσεως γεννημάτων ἐξ τῶν διαφόρων Εὐρωπαϊκῶν προορισμῶν, κυρίως ἀπὸ τὰς Σκανδινανίκας χώρας καὶ τὴν Ἰταλίαν, ἡ ἀγορά τοῦ Πλέιτ ἐκινήθη εἰς ἐπίπεδα ναῦλων κατὰ 1) — ἐπέστρεψα τοῦ σχεδίουν, προσειμένων δι' ἀμέσους φροτόστεις. Αἱ τιμαὶ ἡσαν ἐξ Σάν Λορέντζο 15)9 δι' Ἐλλάδα, 17)6 διὰ Δανίαν καὶ 18)6 διὰ Σκανδινανίαν. Οἱ διὰ Βόρ. Ατλαντικὸν ναῦλον ἀμετάβλητοι. Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον καὶ μετὰ τὰς ἔστρατους τοῦ Πάσχα η ἀγορά ἀνέζητησε τὴν ζωηρότητα της, μὲ τιμᾶς ναῦλων τὰς τοῦ σχεδίουν. Διὰ Βόρειον Ἀμερικήν — Κόλπον Μεζίζον ἐσπημειούστη ἡ σταθερά τιμὴ τῶν 19).

ΜΑΐΟΣ: Διὰ φορτώσεις Μαΐου περιωρισμένη ἡγητίσις πλοίων, δεδομένων διὰ ἀπὸ τοῦ Απριλίου οἱ ναῦλωται εἰχον καλύψει τὰς ἀνάγκας τον διὰ τῆς ἀποδρομῆσεως σκάψων 1.000.000 τόννων. Διὰ Νέαν Υόρκην 16) — διὰ δὲ τὴν Γιορκούμανον οἱ ναῦλωται προσέφερον εἰς Σάν Λορέντζο 16) — ἀλλ' οἱ πλοιοστήται, ἐπιμόνως ἀφονύμενοι, ἐπέτυχον ἐν τέλει τὰ 21). — Κατὰ τὸ 6' 15θήμερον, τὸν ἐπικρατέστερον τῆς ἀγορᾶς τῶν φορτώσεων, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διὰ τοῦ μίαν καὶ μόνην ἡμέραν ἐναντίων διὰ Εδρωπατίους καὶ Μεσογείων προσφισμοῦς σκάψων 250.000 τόννων. Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον σταθερὸς διετηρήθη ὁ τόνος τῆς ἀγορᾶς, παρὰ τὸ διληγάριθμον τῶν διαταγῶν. Διὰ τὴν Βόρ. Αμερικήν, παρὰ τὴν ζωλαφότητα τῶν φορτώσεων, ἐπληρώθη διὰ φορτωταὶ Ιούνιον — Ιούνιον ναῦλος 19)6 σελλινίων, ἡτοι ἀνώτερος κατὰ 1) — τῶν πρὸς μηνὸς τιμῶν.

ΙΟΥΝΙΟΣ: Τόση ἡσηρότης ἐπενδύτησε κατὰ τὸν Ιούνιον, ὥστε ἐσημειώθη ωρίζων διὰ τὸν σκάψην τῆς ναῦλωσείσης κωρητικότητος. Τέτοιοι περισσότεροις ζητούμενας σκάψην ἡσαν τὰ προσφέροντα ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεων, τὰς δὲ ἀνοτέρας τιμαὶ κατὰ 6 πέννας ἔνως καὶ 1) — ὑπὲρ τὸ σχεδίουν ἐξησηφάλισαν τὰ μετρίουν πεγέθους πλοῖα. Πόση ἦτο ἡ εὐρύτης τῶν φορτώσεων, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διὰ τοῦ μίαν καὶ μόνην ἡμέραν ἐναντίων διὰ Εδρωπατίους καὶ Μεσογείων προσφισμοῦς σκάψων 250.000 τόννων. Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον σταθερὸς διετηρήθη ὁ τόνος τῆς ἀγορᾶς, παρὰ τὸ διληγάριθμον τῶν διαταγῶν. Διὰ τὴν Βόρ. Αμερικήν, παρὰ τὴν ζωλαφότητα τῶν φορτώσεων, ἐπληρώθη διὰ φορτωταὶ Ιούνιον — Ιούνιον ναῦλος 19)6 σελλινίων, ἡτοι ἀνώτερος κατὰ 1) — τῶν πρὸς μηνὸς τιμῶν.

ΙΟΥΛΙΟΣ: Μετὰ μίαν ναῦλωσιν ὁρίζων διγκώδωνς κωρητικότητος 950.000 τ. δι' Ιούλιον καὶ 230.000 τ. δι' Αἴγυπτον, ποιά τις ζωλαφότης ἐπενδύτησεν εἰς τὸν ὅγκον τῆς ναῦλωσείσης κωρητικότητος. Τέτοιοι περισσότεροις ζητούμενας σκάψην διὰ τὸν σχεδίουν τὰς δέ ανοτέρας τιμαὶ κατὰ 6 πέννας ἔνως καὶ 1) — ὑπὲρ τὸ σχεδίουν ἐξησηφάλισαν τὰ μετρίουν πεγέθους πλοῖα. Πόση ἦτο ἡ εὐρύτης τῶν φορτώσεων, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διὰ τοῦ μίαν καὶ μόνην ἡμέραν ἐναντίων διὰ Εδρωπατίους καὶ Μεσογείων προσφισμοῦς σκάψων 250.000 τόννων. Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον σταθερὸς διετηρήθη ὁ τόνος τῆς ἀγορᾶς, παρὰ τὸ διληγάριθμον τῶν διαταγῶν. Διὰ τὴν Βόρ. Αμερικήν, παρὰ τὴν ζωλαφότητα τῶν φορτώσεων, ἐπληρώθη διὰ φορτωταὶ Ιούνιον — Ιούνιον ναῦλος 19)6 σελλινίων, ἡτοι ἀνώτερος κατὰ 1) — τῶν πρὸς μηνὸς τιμῶν.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ: Σπλοαδικαὶ ἐπήρχαν αἱ κατὰ τὸ α' 15θήμερον ναῦλωσεις, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναῦλων παρέμειναν ὄνομαστικαὶ εἰς τὰ κατώτατα δροῖα τοῦ σχεδίουν. Οὕτω, ἐπληρώθησαν ἀπὸ ἄνω λιμένας 15)9 διὰ Βόρ. Αμερικήν, ἐκλεισθή δὲ εἰς τὰ 20) — καὶ ἡ πρώτη ἐκ Πλέιτ

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 ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΒΟΛΟΥ 4 60
ΠΕΙΡΑΙΩΣ 42443

ναύλωσις διά Μασσάβαν. Κατά τὸ 6' 15θήμερον ἡ θέσις τοῦ Πλέιτ ἐβέβητιθή ἐπισιθῆται, λόγῳ τῆς σταθερᾶς ζητήσεως ἀραβούσιτον ἐξ ὅλων τῶν Εφρωταίκων χωρῶν διὰ φορτώσεις ἀπὸ Σεπτεμβρίου μέχρι Φεβρουαρίου. Διὰ δέ, Ἀμερικήν ἡ ἔκπτωσις συνεχίσθη σημειωθεῖσις τῆς λίαν χαλαρᾶς τιμῆς τὸν 14)—σελινιών.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ: Αἰσθητὴ ἐπερχόμενης ζωηρότης μὲ ναυλώσεις ἔξινον μέντοι καὶ τοῦ Φεβρουαρίου, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν διότι, λόγῳ τῆς ἄπλοφεως διαθεσίμου ἑτοίμου χωρητικότητος παρέμειναν εἰς τὰ πλάισια τῶν κατωτάτων ὄφιων τοῦ σχεδίου. Διὰ τὴν δέ, Ἀμερικήν ἀπρεσία. Κατά τὸ 6' 15θήμερον ἥψιστες καὶ πάλιν ἡ ἀγορά τοῦ Πλέιτ νῦν στρέφεται σταθερῶς ἵππο τῶν πλοιοκτήτων. Αἱ δέ, Ἰταλίαν ναυλώσεις, λόγῳ τῶν ἐπιβληθέντων πολεμικῶν ἀσφαλίστων, ἐκλείστοντα περὶ τὴν τέλη Σεπτεμβρίου κατὰ 11)—ἐπὶ πλέον τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου. Αἱ δέ, διὰ Βόρειον Ἀμερικήν τιμαὶ ἀνέλαβον ἀρχετά καὶ ἔφθασαν μέχρι 17¹/₂ διὰ λιμένας Ἀτλαντικοῦ καὶ 19¹/₂ διὰ Μόντρεαλ.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ: Ἐξηρούλωθησε τὸν ωρθὸν ὁρθὸν ἡ ἀπορρόφησις χωρητικότητος, ὑπεισώσαν δὲ εἰς τὴν γενικήν ὑφωτικὴν τάσιν τῶν ναυλῶν, ἐπραγματοποίησεν ἀνωτέρας τιμάς. Ἡ γενικὴ τῶν ναυλῶν ἡ ναυτιμησις ἀπὸ δῆλα σχεδὸν τὰ μεγάλα ἔξινοις κέντρα ἐπεχρέωσε τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ σχεδίου ν' αὐξῆσην κατὰ σελ. 10¹/₂ τὴν βάσιν τῶν κατωτάτων ὄφιων. Ἡ γενομένη ἀρχησις ἐξούθησε τὴν δικασιογημένην, διότι ἐνηρμόνισε τὰς τιμὰς τοῦ Πλέιτ εἰς τὰς ἀναλογίας τῆς γενικῆς βελτιώσεως. Διὰ φορτώσεις Ὀκτωβρίου ὑπερχεώθησαν οἱ ναυλωταί, ἐλλείψεις ἐπαρχοῦς διαθεσίμου τοννά, νὰ πληρώσουν τιμᾶς μέχρι 3)—ἀνωτέρας τοῦ παλαιοῦ σχεδίου. Διὰ δέ, διὰ Βόρειον Ἀμερικήν 20)—ἀπὸ Σάν Λορέντζο καὶ δι' Ἑλλάδα 21) ἀπὸ Νεροτσέα. Κατά τὸ 6' 15θήμερον ἡ νόνυμησαν εἰς τὸ Πλέιτ τὰ σάφη τὰ παρέχοντα ἔγγυτέραν ἡμερομηνίαν φορτώσεως, ἔξησφάλισαν δὲ 1)—ἐπὶ πλέον τῶν σχεδίου.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ: Ἡ ἔλλειψης ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ γεννήματα κατέστησε μᾶλλον ἀπογοητευτικὴν καὶ τὴν ἐπὶ Πλέιτ ἐργασίαν. Σκάψη δίδοντα ἡμερομηνίας παρετηρεῖται ἀντιτοπήν τοῦ Νοεμβρίου μετὰ δυσχερείας ἐκλείστοντα. Ἐνῷ δέ, ἀπωτέρας ἡμερομηνίας παρετηρεῖται ποιά τις κίνησις. Οἱ ναυλωταί ἐπάλυπτον εὐχερεῶς τὰς ἀνάγκας τῶν εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου. Κατά τὸ 6' 15θήμερον ἡ ἐπὶ Πλέιτ ἐργασία ὑπῆρχεν ἀσήμαντος, αἱ δέ ἐλάχιστα ναυλώσεις διὰ προορισμούς τοῦ σχεδίου ἐξελειφθησαν βάσει τῶν κατωτάτων τιμῶν τοῦ σχεδίου, ἐνῷ διὰ τοὺς προορισμούς ἐκτὸς σχεδίου παρετηρήθη χαρακτηριστικὴ τῶν ναυλῶν ἡ νοτιμησις. Ἐπιλόγωντο ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἰαπωνίαν 18)—καὶ διὰ Λός "Αντελεζ 17)—Δεκέμβριον.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ: Ἡ ἀξητοσία σίτων καὶ ἀραβούσιτον ἐπράτησεν εἰς μετρίαν κίνησιν τῆς ἀγοράς τοῦ Πλέιτ, ἡ ἐπὶ τῆς ὁποίας ζητησις χωρητικότητος ἀνεφέρετο κνήσις διὰ φορτώσεις τῆς νέας ἑσδείας. Τὰ ἔτοιμα πλοία ἀντιμετώπιζαν καὶ τὰς μεγάλωντέρας διὰ τῆς ναυλώσεων τῶν δυσχερείας. Διὰ προορισμούς ἐκτὸς τοῦ σχεδίου ἐπιλόγωντο 16¹/₂ δι' Ἰαπωνίαν, μὲ τινὰς εἰσέπιτης κεκλιοφορούσας διαταγάς, διὰ Κίναν, Ἰαπωνίαν, Ἡν. Πολιτείας (Αντλαντικοῦ) καὶ δι' Ελληνικόν.

—Μαύρη Θάλασσα

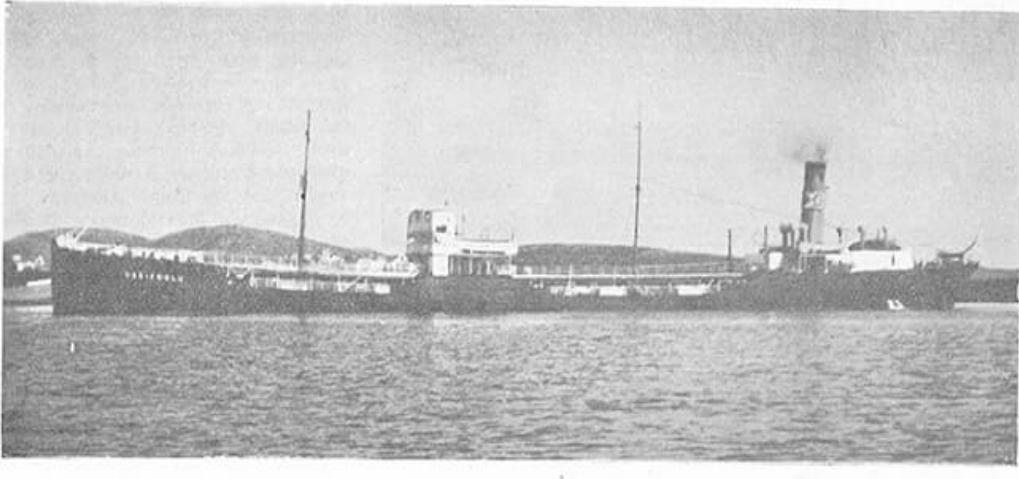
Ἡ εἰσόδος τοῦ 1935 ἐνῷ τὴν Μαύρην Θάλασσαν μὲ ἔλλειψην ἐπαρχῶν φορτίων, λόγῳ τοῦ κεμπόνος. Πολλὰ Ἑλληνικά σκάψη είχον ἀποκλεισθῆ ἐπὶ τὰ Σοβιετικά ἥδατα, ἡ δέ μὲ ἀνανέωσις τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς σημφονίας κατέστησε σποραδικὴν τὴν ἐπ. Ρωσίας ζητησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Διὰ γεννήματα ἀνεφέροντο αἱ τιμαὶ 10¹/₂ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 16¹/₂ διὰ Βλαδιβοστόκ, διὰ μεταλλέματα ἀπὸ Κέρτζ δι' Οὔλλανδίαν 7¹/₂ καὶ διὰ γαλάνθαρας

(ά) π 3000 τ.) ἀπὸ Θεοδόσιαν διὰ Πειραιᾶ 5) — Φεβρουαρίον. Κατά τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ιανουαρίου ἡ ιδία χαλαρότης ἔξικολούθησε μὲ ποιῶν μόνον αὔξησην εἰς τὰ 17¹/₂ φίο τῶν δι' Ἀπο-Ἀνατολήν μεταφορῶν γενικῶν φορτίων καὶ γεννημάτων.

Ο Φεβρουαρίος ἐπῆρξε πολὺ ικανοποιητικότερος, διότι μὲ τὴν πραγματοποιηθεῖσαν ἀνανέωσιν τῆς Ἐλληνοσοβιετικῆς σημφονίας πολλὰ παραπλησμένα σάφη μις ἀποχολήθησαν εἰς τὰς Ρωσικὰς φορτώσεις, αἵτινες καὶ παρονταίσαν σταθερά ἐπίπεδα τιμῶν. Διὰ γεννήματα ἐπιλόγωντο 9¹/₂ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 17) — φίο διὰ Βλαδιβοστόκ, διὰ γαλάνθαρας 7¹/₂ Μάρτιον δι' Ιταλίαν, διὰ Νόρδερν φέντες (άνθρακας) σελ. 10¹/₂, διὰ μεταλλέματα ἀπὸ Πότι 9 διὰ Κόντινεντ καὶ ξελίεντα διὰ Δυτ. Ιταλίαν (6600 κ. μ.) σελ. 7) 10¹/₂.

Κατά τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου περιεστάλησαν αἱ φορτώσεις δ' ὅλα τὰ εἰδή τῶν Σοβιετικῶν ἔξιγωνῶν, ἐξαρθρέσει μόνον τῶν γενικῶν φορτίων δι' Ἀπο-Ἀνατολήν, διὰ τὰ ὅποια ἐπιλόγωντο ναύλοι 17) — φίο διὰ Βλαδιβοστόκ, 18) — δι' Ιαπωνίαν καὶ 19¹/₂ φίο διὰ Καπτιάτκαν, μὲ φορτωσιν Μαρτίου. Κατά τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου ποιῶν τις ἐλαφρὰ προέκυψε βελτιώσις, ἐπιλόγωντο δὲ σελ. 6) 4¹/₂ (Ξελίεντα δι' Ἀλεξάνδρειαν, 6) 10¹/₂ γαλάνθαρας δι' Ιταλίαν, 12) — μεταλλέματα διὰ Τακόμα καὶ 9¹/₂ φίο γενικὰ εἰδή διὰ Μοντεβίδεο.

Ο Ἀπόλιος διέρρευσεν ἄπονος καὶ μὲ σποραδικάς ναυλώσεις, ἐπε-



Τὸ τάνκερ «ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ» τ. γκρός 4680 καὶ γεννηγήσεως 1913.

φύλασσε δὲ καὶ μίαν ἔπιληξιν: Κατ' ἀπόφασιν τῶν Σοβιετῶν αἱ ναυλώσεις θύμια διαπραγματεύονται τοῦ λοιποῦ ἀτ' ενθέταις μὲ τὴν Μόσχαν. Ἡ μόνη πρὸς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς παροντασισθεῖσα ἐργασία ἀφεώρα ὅλιγας τινὰς διαταγάς διὰ Βλαδιβοστόκ, αἵτινες καὶ ἐπίλεισθησαν εἰς τὰ 17¹/₂. Ἐπίσης ἐσμειώθη καὶ κάποια σίνησις διὰ «τάμ-τσάρτερς» Ἀρχαγγέλου, ἐπλείσθη δὲ Ἐλληνικόν σκάψος 6000 τ. διὰ 5 μηνας εἰς τὰ σελ. 2), μὲ παράδοσιν Μάδιον.

Πτωχῇ καὶ κατὰ τὸ ΜΑΤ-ΠΟΝ ἡ ἐπ. Μαύρης Θάλασσης ἐργασία. Μερικαὶ διαταγαὶ διὰ μεταλλέματα ἀπὸ Πότι ἡ Νικολάεψ ἐπίλεισθησαν εἰς σελ. 9) — διὰ Ρόττερντα καὶ 18) 10¹/₂ δι' Ιαπωνίαν. Ἀμβρακίτης διὰ Βόρ. Ἀμερικήν 10¹/₂ καὶ γενικὰ διὰ Σαχαλίν 20¹. Καθ' δὲν τὸν μῆνα δὲν ἐσμειώθησαν ἔξαγοραγαί γεννημάτων, μερικά δὲ πλοῖα κλεισθήντα διὰ γεννήματα ἐφόρτωσαν τελικῶς μακρύσαν ἡ ἀλλαγή.

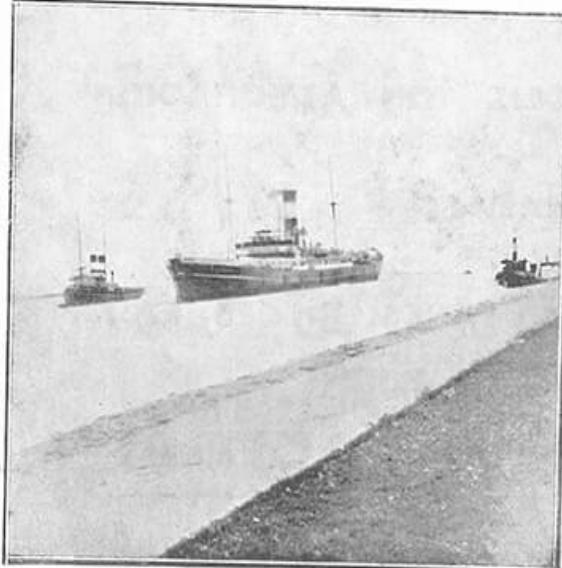
Ο ΙΟΥΝΙΟΣ ἐπῆρξε κάπως ικανοποιητικότερος, μολονότι αἱ περισσότεραι διαταγαὶ ἀφεώραν μεταλλέματα. Διὰ γεννήματα ἐπανελήφθησαν τὸν Ιούνιον σποραδικά αἱ φορτώσεις εἰς τὴν τιμὴν τῶν σελ. 9) δι' γαλάνθαρας ἐπιλόγωντο 9¹/₂ δι' Ιταλίαν, διὰ Ξελίεντα 8) δι' Ιταλίαν καὶ διὰ μεταλλέματα 8) 10¹/₂ εώς 9) — διὰ Ρόττερντα καὶ 18) 3 δι' Ιαπωνίαν. Τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ιούνιον ἀρχετά ἐναντίως θαλασσινήσαν Ἐλληνικά καὶ ξένα σκάψη διὰ γεννήματα εἰς τὰς τιμὰς διμοιρώντων τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου, μεταξύ της 9) — διὰ Κόντινεντ, 9¹/₂ δι' Ἀγγλίαν, 8) 9 διὰ Ρόττερντα, 8) δι' Αμβρακίτην καὶ 10¹/₂ διὰ Δανίαν. Τὰ λοιπὰ εἰδή ἀμετάβλητα.

ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟΝ ἐπερχόμενης ζωηρότητος πρόγαματι ζήτησις σκάψων διὰ μεταφορᾶς γεννημάτων μὲ φορτωσιν μεταλλέματα. Διὰ γεννήματα ἐπανελήφθησαν τὸν Ιούνιον σποραδικά αἱ φορτώσεις εἰς τὴν τιμὴν τῶν σελ. 9) δι' γαλάνθαρας 7¹/₂ δι' Ιταλίαν, διὰ Ξελίεντα 8) δι' Ιταλίαν καὶ διὰ μεταλλέματα 8) 10¹/₂ εώς 9) — διὰ Ρόττερντα καὶ 18) 3 δι' Ιαπωνίαν. Τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ιούνιον ἀρχετά ἐναντίως θαλασσινήσαν Ἐλληνικὸν πλοίον εἰς τὰς τιμὰς διμοιρώντων τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου, μεταξύ της 9) — διὰ Κόντινεντ, 9¹/₂ δι' Ιταλίαν, 8) 9 διὰ Ρόττερντα, 8) δι' Αμβρακίτην καὶ 10¹/₂ διὰ Δανίαν. Τὰ λοιπὰ εἰδή ἀμετάβλητα.

Διά γιανόθρακας ἐπληρώθη ναῦλος 10)6 διά Μασσαλίαν, διά μεταλλεύματα 8)6 διά Γένοβαν μὲ ναῦλον πληρωτέον ἐν Λονδίνῳ καὶ διά Συλείαν 7)— δι' Ἑλλάδα.

Ο ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ ἔστρεψε τὸ ἐνδιαιρέφον τῶν πλοιοκτητῶν κριών εἰς τὰ γεννήματα, ἡ δὲ ἀγορά παρουσίασε τόνον εὐπτέρας ζωηρότητος μὲ ζήτησιν σταθεράν καὶ τιμᾶς βελτιωμένας. Ἐπληρώνοντο διά γεννήματα 10)½ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, 11)7)½ ἀνθρακίτην διά Βόρειον Ἀμερικήν, 15)9 φίο γενικά εἶδη διά Μασσάβαν, 7)— πολτόν Σύλειας διά Βενετίαν καὶ 8)3 γιανόθρακα διά Δυτ. Ἰταλίαν.

ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟΝ διεφάνοντα ἐλπίδες μεῖζονος ἐν Μαρόνης Θαλάσσης ἐφρασίας, διότι τὰ Σοβίετ πρός κάλυψην τῶν μειωμένων ἑξαγωγῶν τῶν εἰς πετρέλαια καὶ μεταλλεύματα, θὰ ὑπερχρούντο, ἐνδεχομένος, εἰς ηὔημένας ἑξαγωγάς γεννημάτων. Ἐγγόσθη μάλιστα, διά μία σοβαρά Ἰταλικὴ παραγγελία σιτηρῶν ἐποιηθῆνε εἰς τὴν Σοβιετικὴν ἀγοράν τὰς πρότας ἡμέρας τοῦ Ὁκτωβρίου. Η ἐπιχαρτήσασα εὐρυτέρα ποσὶ ζήτησις είχεν ἄμεσον τὸν ἀντίτυπον τῆς δὲ ὅλα σχεδὸν τὰ εἶδη τῶν ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἑξαγωγῶν, ἐπληρώνοντο δὲ διά Βόρειον Ἀμερικήν (ἀνθρακίτην) σελ. 14)—, δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (γεννήματα) σελ. 11)— ἥντις 11)3 καὶ περὶ τὸ τέλος τοῦ α' 15θημέρου μέχρι καὶ 11)6, διά Γάνδην — Ρόττερνταμ (μεταλλεύματα) σελ. 12)—, δι' Ἰταλίαν (γιανόθρακας) σελ. 9)— καὶ Σύλειαν δι' Ἰταλίαν σελ.



Τὸ φορτηγὸν «ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» εἰσπλέει τὴν διώρυγα τοῦ Σονές ἐπανεοζόμενον ἐξ Ἀπο Ανατολῆς.

9).— Κατὰ τὸ 6' 15θημέρον τοῦ Ὁκτωβρίου ἡ ἴδια ἐπεκράτησε ζωηρότης εἰς τὰ ἴδια ἐπίπεδα τιμῶν, μὲ τὴν προσθήκην μεριῶν φορτίου μακούχας διά Δανίαν, ἥτινα καὶ ἐκλείσθησαν εἰς 14)— σελλίνια.

ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟΝ περιφρίσθη ἐπανθητῶς ἡ ζήτησις διά γεννήματα, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναῦλων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ πετρέλαιαν εἰς τὰ σελ. 10)3. Διὰ μεταλλεύματα ἐπληρώνοντο 10)3 δι' Ἀμερικήν — Ρόττερνταμ, διὰ γιανόθρακας 9)6 δι' Ἰταλίαν καὶ 11)— διά Ρούεν καὶ διὰ Σύλειαν 10)— δι' Ἰταλίαν, 7)— δι' Ἀλεξάνδρειαν καὶ 6)— δι' Ἑλλάδα. Κατὰ τὸ 6' 15θημέρον τοῦ Νοεμβρίου ἦτι περιστέρω περιφρίσθη ἡ ἐκ Μαρόνης Θαλάσσης ζήτησις ζωηρητιότητος, αἱ δὲ τιμαὶ ἐσημείωσαν καὶ νέαν ἐλαφράν ὑποχώρησαν.

Κατὰ τὸ α' 15θημέρον τοῦ Δεκεμβρίου πτωχὴν καὶ πάλιν παρουσίασεν ἡ Νότ. Ρωσίαν ἐργασίαν καὶ χαλαράς τὰς τιμὰς τῶν ναῦλων. Διὰ γεννήματα οὐδέμια ναῦλωσις ἐκλείσθη, εἰμὶ μόνον δι' ἐν φορτίον ἐλαπτακούντων μὲ τιμὴν 13)— διά Δανίαν. Διὰ γιανόθρακας ἐπληρώνοντο 8)6 δι' Ἰταλίαν, διὰ μεταλλεύματα 9)10)½ διά Βούλονην —

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

‘Αμβούργον καὶ 17)— δι' Ἰαπωνίαν. Μερικαὶ διαταγαὶ διὰ φορτία ζακζάρεων ἐκλείσθησαν κατ' ἀποροτὴν δι' Ἀλεξάνδρειαν 5000 τ. λίρας νταμ διά Πειραιᾶ (μισθόν πλοίου) 8)6.— Διὰ Βραζιλίαν τιμαὶ σταθεραὶ εἰς 7)9 καὶ διά Μπουένος “Άρρες 8)9.

— ‘Αγγλία-Κόντινεντ (γιαιάνθρακες)

Οἱ φορτωταὶ γιαιάνθρακων ὑπερχρούνταν κατ’ Ιανονάριον, λόγῳ τῆς ἑλλείψεως φορτίων ἐπιστροφῆς, νὰ πληρωσουν διὰ τὴν Μεσόγειον ηὔημένας τιμᾶς ναῦλων, στραφείσας πέριξ τῶν σελ. 7)6 διά Πειραιᾶ, 7)3 διά Δυτ. Ἰταλίαν ἡ Ἀλεξάνδρειαν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς αἱ τιμαὶ αὗταν μετέπεισαν εἰς τὰ 6)3 διά Δ. Ἰταλίαν, 7)— Πειραιᾶ καὶ 7)3 δι' Ἀδριατικήν. ‘Εξ Δάντσιγκ ἐπληρώνοντο 9)6 διά Σπαλάτα, ἐν Στέττιν διά Πειραιᾶ — ἥντις 9)6 ἀναλόγως μεγέθους καὶ ἐν Ρόττερ-

τα 10)— διά Μπουένος “Άρρες.

ΤΟΝ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ οὐδεμία ἀξιόλογος ἐπῆλθε μεταβολὴ, πλὴν ἐλαφρῶν τινῶν κατὰ ὀλίγα πέννας διακινήμασεν τῶν τιμῶν τοῦ Ιανονάριον. Τὸν Μάρτιον ἐπεκράτησε καλαρότης μὲ τιμᾶς ναῦλων ἐξ Οδαλίας 6)6 δι' Ἀλεξάνδρειαν, 6)9 δι' Ἰταλίαν καὶ διά Ν. Αμερικῆς 7)9 (Βραζιλίαν) καὶ 8)6 ἥντις 8)9 δι' Ἀργεντινήν. ‘Αντιθέτως ἐξ Δάντσιγκ ἐπληρώνοντο 8)1)½ διά Δυτ. Ἰταλίαν καὶ 9)1)½ δι' Ἀδριατικήν.

ΤΟΝ ΑΠΡΙΛΙΟΝ ἐβελτιώθη κάπιος ὁ δῆκος τῶν φορτώσεων διὰ Μεσογειακούς προσορμίους, ἐπληρώνοντο δὲ ἐξ Οδαλίας διά Πειραιᾶ 8)—, ἡ οἵητος δι' Ἀλεξάνδρειαν 9)9, ἐξ Γδύνιας διά Πειραιᾶ 8)10)½ καὶ ἐξ Δάντσιγκ δι' Ἀδριατικήν 9)6. Τὸν Μάιον, ἡ συνεχίζομένη πλήρης σχεδὸν ἔπιπτωσις τῶν Μεσογειακῶν ἀγορῶν, σχεδὸν ἄμεσον ἀνατιμητικὸν ἀντίτυπον ἐπὶ τὸν διὰ γιανόθρακας ναῦλον. ‘Εξ Οδαλίας ἐπληρώνοντο 7)6 διά Δυτ. Ἰταλίαν, 8)6 ἥντις 8)9 δι' Ἀδριατικήν καὶ 8)3 ἥντις 8)6 δι' Ἀλεξάνδρειαν. ‘Εξ Ρόττερνταμ καὶ Γερμανικῶν ἱμένων 9)— δι' Ἀδριατικήν, 8)9 δι' Ἀλεξάνδρειαν, 9)6 ἥντις 9)9 δι' Ελλάδα, ἀπὸ δὲ τὸ Δάντσιγκ διά Πειραιᾶ ἐπληρώθησαν καὶ σελ. 10).— Η ζηρότης τῶν γιαιάνθρακαγορῶν ἐτονώθη ἐπὶ περισσότερον περὶ τὰ τέλη Μαΐου, ὅτε καὶ ἐπληρώνοντο ἐξ Νιούπορτ δι' Ἀλεξάνδρειαν 8)6 ἥντις 8)9, ἐκ Ρόττερνταμ διὰ Θεσσαλονίκην 9)— καὶ ἀπὸ Δάντσιγκ διὰ Βενετίαν 11).

ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟΝ ἡ ἀωτὴ βελτιώσις ἐξηρπούθησε, ἐπληρώνοντο δὲ ἐκ Κάρδιφ διά Πειραιᾶ 9)6, διά Δυτ. Ἰταλίαν 8)— καὶ ἐξ Δάντσιγκ δι' Ἀδριατικήν 9)6. Τὸν Μάιον διά Δυτ. Ἰταλίαν, 10)9 ἥντις 11)— δι' Ἀδριατικήν καὶ 10)9 διά Πειραιᾶ (στάχος μετρίου μεγέθους).

ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟΝ ἐσημειώθη ἐλαφρῷ ἐποχώριστις τῶν τιμῶν, τὸ μόνον δὲ ζαρατητησιὸν ἡτοὶ ἡ ἐλαφρὰ βελτιώσις τῶν ἐξ Δάντσιγκ διὰ τὴν Νότ. Αμερικήν ναῦλων εἰς τὰ 8)9 ἥντις 9)— διά Βραζιλίαν καὶ εἰς 1500 καὶ διά Βασόρων 3500 τ. μὲ συμπλήρωσιν 4000 τ. γενικῶν εἰδῶν λ. στ. 3200.

Ο ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ ενεργεί τὴν γιαιάνθρακαγορῶν μὲ φυῖμὸν αἰχούσης ζωηρότητος, ἀλλὰ μὲ τιμᾶς στρεφομένας εἰς τὰ ἐπιπλέα τοῦ Ιουνίου. Εἰς τὸ τέλος Αὐγούστου ἐπληρώνοντο ἐξ Δάντσιγκ 10)6 δι' Αγγλίαν, 10)9 δὲ Φιούμε καὶ 9)9 ἥντις 10)3 δι' Ἀλεξάνδρειαν.

ΤΟΝ ΣΤΕΠΤΕΜΒΡΙΟΝ, ἔσχον σοβαρὸν ἐπὶ τῆς Βρετανικῆς γιαιάνθρακαγορᾶς ἀντίτυπον αἱ Ἰταλικαὶ σηναλλαγματικαὶ διαφέρονται καὶ ἡ ἀδυνατία τῶν Ἰταλῶν εἰσαγωγῶν νὰ ἐξοφλήσουν καὶ αὐτὰς τὰς ἐπὶ παλαιῶν παραγγελῶν ὑποχρεώσεις τῶν πρόσων τοὺς Ἀγγλικοὺς γιαιάνθρακεμποριοὺς Οἴκους. Αἱ Ἰταλικαὶ εἰς γιαιάνθρακα προμήθεια, μὴ δυνάμενα νὰ συνεχισθοῦν τοῖς μετρητοῖς, ἐστράφησαν πρὸς ἄλλας εἰνοποτέρας ἀγοράς, ἰδίᾳ δὲ πρὸς τὴν Πολωνίαν. Οἱ ἐπιχαρτήσαντες ἐξ Δάντσιγκ καὶ Γδύνιας ναῦλοι ἥσαν 8)3 διά Δυτ. Ἰταλίαν, 10)6 δι' Ἀδριατικήν, 9)9 διά Πειραιᾶ. ‘Εξ Κάρδιφ ἐπληρώνοντο διὰ Βραζιλίας 8)— καὶ διά Ροζάφιο 9)6.

ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟΝ μία ἀσύνηθης ἐπεκράτησε ζηρότης φορτώσεων ἐξ Αγγλίας διὰ Μεσόγειον (ἐξαρέσεις Ἰταλίας καὶ Ἀδριατικῆς) ἐπληρώνοντο δὲ δι' Ἀλεξάνδρειαν (Πειραιᾶ 10)—, διά Τζιμπούτι 20)— καὶ Νότ. Αμερικῆς ἡ γνωστὴ ἀναλοίσιτος ἀπὸ τὸν ἀρχὸν τοῦ ἔτους τιμαί. ‘Εξ Ρόττερνταμ διά Πειραιᾶ 10)—, δι' Ἀλεξάνδρειαν 10)3, Δυτ. Ἰταλίαν 10)9 καὶ Ἀδριατικήν 11)— ἥντις 11)3. ‘Απὸ Δάντσιγκ ἡ Στέττιν 11)3 διά Δυτ. Ἰταλίαν, 11)— διά Πειραιᾶ καὶ 12)— δι' Ἀδριατικήν. Περὶ τὰ τέλη ἐν τούτοις τῶν μηνῶν αἱ ἀνωτέρω τιμαὶ κατέπεισαν εἰς τὰ 8)6 ἐξ Κάρδιφ δι' Ἀλεξάνδρειαν καὶ εἰς τὰ 9)9 ἐξ Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν.

ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟΝ νέα ἔπιπτωσις ἐσημειώθη, ἐπληρώνοντο δὲ ἐξ Οδαλίας δι' Ἀλεξάνδρειαν 7)1)½ μόνον καὶ διά Δυτ. Ἰταλίαν 8)6. ‘Εξ Δάντσιγκ ἡ Στέττιν 10)— διά Δυτ. Ἰταλίαν καὶ 11)— δι' Ἀδριατικήν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐπληρώνοντο 7)— δι' Ἀλεξάνδρειαν καὶ 6)6 διά Πειραιᾶ ἐξ Οδαλίας. Καὶ δὲ Δεκεμβρίου εἰσῆλθεν οὕτω μὲ τιμῆς ἐξ Κάρδιφ δι' Ἀλεξάνδρειαν 7)—, ἐν Ρόττερνταμ διά Δυτ. Ἰταλίαν 8)— καὶ Ἀδριατικήν 9)— καὶ ἐξ Δάντσιγκ, Γδύνιας ἡ Ἐμδεν 9)— διά Πειραιᾶ, 9)— Δυτ. Ἰταλίαν καὶ 10)— δι' Ἀδριατικήν.

D. AMOUDJAS
NAYTOMHXANIKOS

5, BATTERY PLACE NEW YORK

SHIPCHANDLER:

‘Αγαλαμβάνω ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους ὅρους ἐκτέλεσιν χωρισμάτων διὰ φόρτωσιν σιτηρῶν.

TELEPHONE Bowling Green 9-9818

Cable Adress. (MUDJAS. New York)

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTSTRAPPING.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ
ΑΝΩ ΤΩΝ 100**

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΟΥΣ

BITULAC LIMITED

COLLINWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE-ON-TYNE

215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E.C. 2

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,"

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT,

LONDON E.C. 3.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ΄ ΑΡΙΘ. 121

ΔΙ ΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1936

Tὸ δεκαδενδήμερον

'Ἐπὶ ἑνὸς συκοφαντικοῦ ξένου βιβλίου

Πρό δύλιγου καιροῦ ἔκυκλοφόρησεν εἰς τὴν Γαλλίαν ἔνα βιβλίον ὑπὸ τὸν τίτλον «ΡΕΜΟΡΚ» τοῦ γνωστοῦ Γάλλου συγγραφέως Ροζέ Βερσέλ, τοῦ ὁποίου προηγούμενον σύγγραμμα ἐτίμηθη μὲ τὸ θραύσιον Γκονκούρ. Τὸ βιβλίον αὐτὸ δὲν περιέχει τίποτε ἄλλο παρὰ εἰρωνείας, ἢ μᾶλλον ὕστερεις ἀχαρακτηρίστους διὰ τὸ Ἐλληνικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Δέν εἶνε ἡ πικρή φορὰ ποὺ οἱ Γάλλοι οὐδεὶς διάρκεσαν ἀπροκαλύπτω τοὺς ναυτικούς μας. «Οταν ὁ Γάλλος θαλασσοπόρος Ἀλλέν Ζερμπώ κατόπιν τῶν μακρυνῶν του ταξιδίων ἐπανῆλθεν εἰς Γαλλίαν, ἔξεδωσε καὶ αὐτὸς ἔνα βιβλίον ὑπὸ τὸν τίτλον «Μόνος εἰς τὸν Ὡκεανὸν», δημοσιεύσας μίαν περικοπὴν ἀναφέρει, διὰ τὴν διάρκειαν ἔνος ταξιδίου του εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν Ὡκεανὸν συνήντησεν ἔνα Ἐλληνικὸν ὑπερωκεανίον, οὐτινος δὲ πλοιαρχος τὸν ἥρωτησε ἔναν ἔχη ἀνάγκην ἀπὸ τίποτε καὶ προσεφέρθη μᾶλιστα νό τοῦ δώση τρόφιμα, καὶ νό τοῦ παράσχη οἰανδήποτε βοήθειαν. Ἐκεῖ λοιπὸν ἐπάνω χωρὶς καμμίαν δικαιολογίαν γράφει διὰ τοὺς Ἐλληνας ναυτικούς μὲ περιφρόνησιν καὶ εἰρωνείαν ὅχι κολακετικά πράγματα

Ἐπίσης, δοσὶ ἔνθυμούνται τὸ πρὸ πενταετίας ἀτύχημα τοῦ Γαλλικοῦ ὑποθρυχίου, (μοῦ διαφεύγει τὸ ὄνομα) εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον κατόπιν συγκρούσεώς του μὲ ἔνα Ἐλληνικὸν φορτηγόν, δὲν θά ἐλλησμόνταν θεοφαίσις τὰ ἡκιστα εὐμενή σχόλια πού ἔγενοντο εἰς θάρος μας εἰς τὴν Γαλλίαν. Σύσσωμος δὲ τὸν Γαλλικὸς Τύπος ἐπετέθη κατὰ τὸν Ναυτικὸν μας καὶ ἐζήτει οὔτε δλίγον, οὔτε πολὺ τὴν εἰς θάνατον καταδίκην τοῦ πλοιάρχου.

«Οταν τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν ἔφθασεν εἰς Ρόττερνταμ καὶ ἔγιναν αἱ σχετικαὶ ἀνακρίσεις, ἀπειδέιχθη παταγωδῶς, διὰ τὸ Ἐλλην πλοιαρχος εἰλη πληρέστατα ἐκτελέσει τὸ καθῆκόν του, καὶ διὰ τὸ Γαλλικὸν ὑποθρυχίον ἐκτελοῦν γυμνάσια τὴν νύκτα καὶ εὑρισκόμενον ἐν καταδύσει, ἀνῆλθεν ἀποτόμως εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ὅποτε καὶ συνεκρούσθη μὲ τὸ φορτηγόν. Ὁ Ἐλλην πλοιαρχος ἐπὶ δώρας ἔμεινεν ἐπὶ τόπου ἀναζητῶν τοὺς ναυαγούς καὶ ἐπεμψε τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου Σ. Ο. Σ. Μόνον τὴν ἐπομένην ἐπιστοποίηθη τὸ ναυάγιον τοῦ Γαλλικοῦ ὑποθρυχίου τὸ διόπιν ἀπωλέσθη αὐταρδόν.

Καὶ τώρα ἂς ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ περίφημον βιβλίον τοῦ κ. Ροζέ Βερσέλ. Ὁ Γάλλος συγγραφεύς, δὲ πίστης γνωστὸς εἰς τὶς νυκτερινές μπουάτ τοῦ Μομπαρνάς, μεθυσθεὶς ἀπὸ τὴν ἐπιτυχίαν προηγουμένου του συγγράμματος, ηθέλησε νά δρέψῃ καὶ ἄλλας δάφνας περιγράφων τὴν αὐταπάρνησιν, τὸ θάρρος καὶ τὴν γενναιότητο τῶν πληρωμάτων τῶν Γαλλικῶν ναυαγοσωστικῶν πλοιών. Θεοφαίσις διὰ νά γράψῃ κανεὶς τέτοια πράγματα πρέπει νά ἔχῃ τούλαχιστον μερικὰς σαφεῖς τεχνικὰς πληροφορίας. Τὰς πληροφορίας αὐτὰς ποὺ τοῦ ἔχειραζόντο, τὰς περισυνέλεξην εύκολωτάτα εἰς τὰς διαφόρους πλάκισιον τῆς Βρέστης, δημοσιεύγοντας οἱ Παρισινοὶ τὸ καλοκαΐρι καὶ ίδιως οἱ διανοούμενοι ποὺ προτιμοῦν τὴν «Κότ-Μπρετόν». Ὡς γνωστὸν εἰς δλούς ποὺ ἐπεσκέφθησαν τοὺς Γαλλικοὺς λιμένας, συναντῷ τακτικά κανεὶς εἰς τὴν προκυμαίαν κάτι γερολύκους θαλασσινούς, τῶν δποίων τὸ στήθος εἰνε γεμάτον ἀπὸ παράσημα καὶ μετάλλια. Αὗτοι εἰνε οἱ ναυαγοσῶσται. «Ἐνας λοιπὸν ἀπὸ αὐτοὺς εἰνε καὶ ο ἥρως τῆς ὑπόθεσέως μας Πατρὸν Ρενώ, πλοιαρχος τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «ΚΥΚΛΩΝ» τῆς Βρέστης, δ ὅποιος ἔδωσεν εἰς τὸν κ. Βερσέλ τὰς τόσον παραδόξους καὶ φανταστικὰς πληροφορίας περὶ τῆς δῆθεν διασώσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ».

Ἐφωδιασμένος, λοιπόν, μὲ αὐτὰς τὰς ψευδεῖς πληροφορίας ας δο Μοσιέ Βερσέλ ἐπέστρεψε κατευχαριστημένος εἰς τὸ Παρίσιο καὶ τὸν περασμένον χειμῶνα ξαπλωμένος εἰς τὰ μαλακὰ διάβαντα τοῦ στούντιου του καὶ καπνίζων ἐφαντάσθη καὶ ἔγραψε τὸ λίαν ἀτυχές διὰ τὸ γόντρόν του βιβλίον «ΡΕΜΟΡΚ», ἀκριθῶς σπως δο ζωγράφος ἐκείνος ποὺ θέλων νά παραστήσῃ μίαν ἀγριεμένην θάλασσαν ή κανένα ναυάγιον ἐμπνέεται μέσα εἰς τὸ ἀτελιέ του ἀπὸ μίαν φωτογραφίαν.

Ἐως ἔδω δὲν ἔχουμεν κανένα παράπονο διὰ τὸν Γάλλον ουγγαράφεα, ἀλλ' ἀπ' ἔδω καὶ πέρα ἀρχίζει ἡ ἀπορία μας. Ἐάν ο πολὺς κ. Βερσέλ, είχε σκοπὸν νά γράψῃ, σπως κατὰ τὴν συνήθειάν του, ἔνα μυθιστόρημα ἀπὸ ἐκείνα ποὺ τροφοδοτοῦν τὴν φαντασίαν τῶν Παρισιῶν μινινεττῶν (διότι περὶ μυθιστόρημας τος πρόκειται) μποροῦσε κάλλιστα νά ἀναφέρῃ, χωρὶς τὸ διάβλον του νά χάσῃ ἐνδιαφέρον, πλοίον καὶ ναύτας κανενὸς υποθετικοῦ κράτους σπως π. χ. τοῦ Βασιλείου τῆς Βαρσοβίας εἰς τὴν «Εξόμυον Χήραν» ή τοῦ Βασιλείου τοῦ Ποντενέρο εἰς τὸν κινηματογράφον, καὶ ἀσφαλῶς δὲν θά ύπεβιθαζε τὸ ἀναμφισθῆτητον ταλέντον του διὰ νά ἔξαρῃ τὸ θάρρος καὶ τὴν αυταπάρηνησιν τῶν Γάλλων ναυαγοσωστῶν. Ἀλλ' ἀφοῦ ἀπ' εύθειας καὶ τόσον μήσος ἐπιτίθεται κατὰ τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, τοὺς φαντάζεται διὰ τοὺς κλαῖνε καὶ παρακαλοῦν δταν εύρισκωνται ἐν κινδύνῳ καὶ ἐν ἐλύγω τοὺς θάρρους ιταμώτατα, δὲν πρέπει ἡ ἀναίδειά του νά παρέλθῃ ἀπαρτήτητος.

Δέν ὑπάρχει καμμία ἀμφιθολία διὰ ἔαν δο Βερσέλ ἀντὶ νά βάλῃ ὡς υποθετικοῦ πλοίον ἔνα Ἐλληνικὸν φορτηγόν, ἐσημειώνειν κανένα Ἀγγλικόν, Γερμανικόν ή Ἰταλικόν καὶ ἔγραψε τὰ αὐτὰ ὑθριστικά διὰ τὰ πληρώματά των ἀσφαλῶς θά εύρισκε μεγάλον μπελᾶ, διότι ἀμέσως τὰ Ὕπουργεια τῶν Ναυτικῶν, τῶν Ἐξωτερικῶν, καὶ δο Τύπος τῶν ἐνδιαφερούμενων Χωρῶν θά διεμπαρύστον ἐντόνως ἔως δτούς ἀσφανισθῆ ἀπὸ τὴν κυκλοφορίαν τὸν ἀλόγω βιβλίον καὶ τιμωρηθῆ δεόντως δο τόσον ἔξυπνον συγγραφεύς του.

Ὀπωδήποτε τὸ Ἐλληνικὸν Ναυτικόν δὲν περιμένει υποτήριξιν καὶ πιστοποιητικά ίκανότητος ἀπὸ τοὺς Βερσέλ, Πατρὸν Ρενώ καὶ Σία. Θά ύπενθυμίσω δμως εἰς τὸν φλύαρον αὐτὸν Γαλάτην, διὰ τὸ Ἐλληνικὸν ναυτικόν ύπαρχει τούλιν ἐνωρίτερον ἀπὸ τὸ Γαλλικόν, καὶ διὰ καθ' ἦν ἐποχήν οἱ συμπατριώται του ἔζων εἰς τὰς τρώγλας, ἀλληλοεφονεύοντο μὲ τοὺς πελέκεις καὶ ἡγνόους σχεδὸν τὴν υπαρξιν θαλασσῶν, οι Ἐλληνες ναυτικοὶ ἔξηπλων τὸν πολιτισμὸν εἰς δλην τὴν Μεσόγειον καὶ εἰς τὴν χώρων του ἀκόμη, ἔφ' δον η Μασσαλία καὶ αἱ περὶ αὐτὴν ἄκται ἡσαι ἀποικίαι Ἐλληνικαὶ.

Ἴσως, ίσως, δο γενναῖος αὐτὸς εύπατριδης ποὺ συνηθίζει νά θάριζῃ τοὺς ναυτικούς μας μέσα ἀπὸ τὸ μπουντουάρ του, θά ἐφυλαρούσεν διλγάτερον ἔαν παρηκολούθει τὴν κριτικὴν τῶν Αγγλικῶν ἐφημερίδων διὰ τὴν διαγωγὴν τοῦ πληρώματος τοῦ Γαλλικοῦ ύπερωκεανίου «ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ», δταν ἐκάετο εἰς τὴν Μάγχην. δπως ἐπίσης ἔαν παρηκολούθει εἰς τὰς Ρωσικὰς ἐφημερίδας τὴν περιγραφὴν τῆς διαγωγῆς τοῦ πληρώματος τοῦ «ΖΩΡΖ ΦΙΛΙΠΠΑΡ» κατὰ τὴν καταστροφὴν του εἰς τὴν Ερυθράν Θάλασσαν. (Σημειώτων διὰ τὸ πρώτον πλοίον, τὸ ὅποιον ἐπλήσιασεν εἰς τὸ καιόμενον ύπερωκεανίου κατόπιν τοῦ Σ. Ο. Σ. ήτο ένα Ρωσικὸν πετρελαιοφόρον, τὸ δποίον καὶ περισυνέλεξε τοὺς ναυαγούς, ἔκ τῶν δποίων δλοι σχεδὸν ἀνήκον εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ καέντος πλοίου.

Οι ναυτικοὶ δλοι τὸν κόσμον συνδέονται μὲ ἔνα αἰσθημα ἀλληλεγγύης ποὺ ἀπὸ ἀμνημονεύτων χρόνων καθηγίασεν ή θυσία τόσων σεμνῶν ήρωών μεταξύ των. «Έχουν μιά θρησκεία, ή δποία τοὺς ἔνωνται ἐμπρός εἰς τὸν κίνδυνον καὶ τὴν ἀγωνίαν, δταν ἔγκαταλειπεῖμενοι ἀπὸ δλων τὸν κόσμον παλαίσουν πρὸς τὰ στοιχεῖα καὶ τὴν ἀγριεμένην θάλασσαν.

Ποτὲ ἔνας Γάλλος ναυτικός δὲν θά ξενεφράζετο τόσον χυδαίως καὶ μὲ τόσον μήσος διὰ τοὺς «Ἐλληνας συναδέλφους του,

διότι είς τὰ μακρυνά του ταξείδια συνήθισε νὰ τοὺς συναντᾶ τακτικά καὶ ξεύρει πόσες δυσκολίες ἔχει νὰ υπερπηδήσῃ κανεῖς διὰ νὰ φθάσῃ ἔως ἑκεῖ.

Ἐλπίζω, ὅτι ἀνάμεσα ἀπὸ αὐτές τις γραμμές, θὰ ἀκουσθῇ ἡ διαμαρτυρία ἐνός ναυτικοῦ καὶ ἡ ΗΧΩ τῆς θὰ φθάσῃ εἰς τις καρδιὲς ὅλων τῶν Ἑλλήνων ἐργατῶν τῆς θαλάσσης, οἱ όποιοι θὰ ύψωσουν καὶ αὐτοὶ τὴν φωνὴν διὰ νὰ παρακαλέσουν τὴν Κυβέρνησιν νὰ διαμαρτυρηθῇ καταλλήλως εἰς τὴν Γαλλικὴν τοιαυτὴν, ὅπως ἀπαγορευθῇ ἡ κυκλοφορία τοῦ τεραπούργηματος τοῦ Βερσέλη καὶ ἀπαγορεύῃ ἐπίσης τὴν εἰς τὸ μέλλον ἔκδοσιν παρομοίων ρυπαροτήτων.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ
Νικήτα I. Πειραιεύς

Διὰ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης

Μετὰ πολλαπλᾶς διαπραγματεύσεις καὶ περισσοτέρας ἀσύρματης ἀδικηλογίης ἐξ τῶν πραγμάτων ἀναβολάς, διεξήχθη τὴν 16ην Δεκεμβρίου ἡ δημοπρασία τῶν λιμενικῶν ἔργων τῆς Θεσσαλονίκης, εἰς τὴν οποίαν ἔλαβον μέρος τρεῖς ζένων ἑταῖροι καὶ μία Ἑλληνική.

Ἡ μόνη συγκεκριμένη προσφορά, βάσει τῶν ὄρων τοῦ προκηρυχθέντος διαγωνισμοῦ, εἶναι ἡ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας «Ε.Ρ.Θ.Α.» μὲ 1 ορός ἐπὶ ἔλαττον τοῦ προϋπολογισθέντος ποσοῦ τοῦ ὑπὸ κατασκευὴς τμῆματος, ἀνερχομένου εἰς δραχμάς 120.000.000. Ἡ Γαλλικὴ Ἐταιρία «Ἐρδάν», ητος ἔχει κατασκευάσει καὶ τὰ ἐργάτων λιμενικά ἔργα, διὰ τῶν γίνεται ἡ ἀπὸ θαλάσσης ἐκμετάλλευσις τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ τμῆματος τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καὶ ητος μέχρι τοῦ 1930 ὑπὸ τὸν τίτλον «Société d'Exploitation du Port de Salonique» ἐξεμετάλλευτο τὸν λιμένα, ἀντὶ προσφορᾶς, ἀπέβαλε μαριοτάτην ἔκθεσιν, τονίζουσα ὅτι διὰ τοῦ ποσοῦ τῶν 120.000.000 δραχμῶν καθίσταται ἀδύνατος ἡ κατασκευὴ ἔργων ἀφιών τοῦ τεχνικῆς ἀπόφεως, οὐαὶ πρέπει νὰ είναι τὰ ἔργα τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Τὰς ιδίας περίπου προτάσεις ὑπέβαλε καὶ ἡ Ὀλλανδικὴ Ἐταιρία.

Ἀντιθέτως ἡ Γερμανικὴ Ἐταιρία «Holtzman» ἐξ τῶν ἀριθμητέρων ἐν Γερμανίᾳ, ητος ἔχει κατασκευάσει μεγάλα τμῆματα ἔργων τῶν λιμένων Βρέμης, Ἀμβούργου καὶ Δάντσιγκ καὶ ἀλλ. ἐδήλωσεν, ὅτι ἀναλαμβάνει τὴν κατασκευὴν τοῦ ἔργου ἐντὸς τοῦ προϋπολογισθέντος ποσοῦ, ἀλλ᾽ ἐπὶ τῇ βάσει ἴδιουν ἀτῆς σχεδίου, ἀτίνα θεωρεῖ ὡς τὰ μᾶλλον ἀνταποκρινόμενα εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τοὺς σκοποὺς οὓς πρόκειται νὰ ἐντητηρεῖ. Ἐξωθίδως ἔχομεν πληροφορῆς, ὅτι ἡ Γερμανικὴ αὕτη Ἐταιρία ἀντὶ τοῦ τεχνικῆς κατασκευὴς τοῦ ἀντολοδόχου Λιμενικοῦ Ταμείου τῆς Θεσσαλονίκης, πρόκειται νὰ χρησιμοποιήσῃ μέρος τῶν ἐπέρι τῆς Ἑλλάδος πιστώσεων, ἀτίνες λόγῳ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν εφίσκονταν «μπλοκές» παρὰ τῇ «Εράχσιμπαταν» πεφεργόμενα ἐκ τοῦ πλενάσματος τῶν εἰσαγωγῶν Ἑλληνικῶν προϊόντων ἐν Γερμανίᾳ καὶ κυρίως ἐκ τῆς ἀθρόας ἀγορᾶς τῶν Ἑλληνικῶν καπνῶν.

Ἄντα εἶναι ἀ προτάσεις καὶ ἡ Ἐπιτροπεία τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, διὰ συνεδριάσασα, ἀνέβαλε τὴν λῆψιν ἀποφάσεως, φρονίμως ποιῶσα, διότι δὲν πρόκειται περὶ παροντιζόδος. Δὲν γνωρίζουν ποτὲ ἐσκέψθησαν οἱ συντάξαντες τὸ προϋπολογισμὸν τῆς μελέτης τῶν ἔργων τούτων, ἀλλὰ φρονοῦμεν ἀδιστάτως ὅτι τὸ ποσόν εἶναι μικρὸν καὶ δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς μίαν τοιαύτην ἀνάγκην. Οὔτε δυνάμεθα νὰ συστήσουμεν δεβιασμένας ἐνεργείας εἰς τοὺς ἀριθμούς, διότι ίσως δηλοὶ οἱ ἀνδιαφορέοντες διὰ τὸν λιμένα καὶ ἀισθέσως οἱ ἐν τῆς ἐπετέλεσι τῶν λιμενικῶν ἔργων ἀναμένοντες ἀγαθὰ ἀποτελέσματα μεταπεληφύοντα διὰ τὴν σπουδήν. 'Αλλ' οὔτε καὶ δυνάμεθα νὰ προτείνουμεν ἀναβολὴν μαρκόρων, διότι τοῦτο εἶναι ἀντίθετον πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ λιμένος διὸν πλέοντος τῆς καθόλου ἐθνικῆς μας οἰκονομίας. Νά τοῦτο τὸν λιμένη, νὰ ληφθῇ πρὸ παντὸς ὑπὸ δύνην τὸ γενικὸν συμφέροντα τοῦ λιμένος καὶ τοῦ τῆς πόλεως, τὸ διόποιν εἶναι ἀρρήτως συνθετικόν.

τὴν πρόσοδον τοῦ λιμένος καὶ νὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις ἀνταποκρινόμεναι πρὸς τὸ ὑπὸ τῶν περιστάσεων. 'Εάν ἐπάρχουν τιναὶ σχολαστικαὶ νὰ παραμερισθοῦν καὶ νὰ βαδίσουν κατ' εὐθείαν οἱ ἀριθμοὶ πρὸς τὸν σκοπόν, δητὶ εἰναι ἡ διασδοθῆται ἐπέτειος τῶν ἔργων τούτων, δητὶ εἰναι ἡ θεσσαλονίκη ὅλη καὶ καταλλήλως ἔργος τοῦ λιμένος.

Ἡ ἐπέτειος τῶν ἔργων τούτων ἀναμεμισθήτως θὰ ἔχῃ λιαν ἀγαθὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τὸν συγκοινωνῶν καὶ τὸν ἐμπορίον τοῦ λιμένος μαζί.

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ διαμόρφωσις τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου ἔταξε τὴν Θεσσαλονίκην εἰς τὴν πλέον ἐπιζηλὸν γεωγραφικὸν θέσιν. Ἡ διενύσυνος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ζώνης στηρίζεται ὅχι μόνον ἐπὶ τῶν γεωγραφικῶν συνθηκῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν συγκοινωνιῶν, ὃν κλάδον πρόπτοιτο εἶναι ὁ λιμήν, τελῶν ὑπὸ ἀρτίαν δργάνωσιν καὶ λειτουργίαν. Ἡ ἀπλούστερης τῶν ἐκφορτώσεων καὶ τῶν ἀποθηκεύσεων, βασικαὶ προϋποθέσεις συγχρονισμένου λιμένος, στηρίζονται καθαρῶς ἐπὶ τῆς ἀποδοκόπου τεχνικῆς λειτουργίας αὐτοῦ. Καθίσταται ἀδίνατος ἡ ἐξέλιξις ἐνός λιμένος εἰς συγκοινωνιῶν, ἐμπορίον καὶ διαμετακομιστικὸν κέντρον, ὃνταν νοτερῇ εἰς λιμενικάς ἐγκαταστάσεις καὶ τοῦ ἔργου μέρη ἀλιτεύονται πάστις φύσεως τεχνικά μέσα διὰ τὴν εὐχερεστέραν καὶ οἰκονομικωτέραν ἐξεπεργέτησον τοῦ ἐμπορίου, εἶναι ἀδύνατον ν' ἀποτοκούθῃ εἰς σφροδοῦς ἀνταγωνισμούς ἄλλων συναγωνιστῶν λειτουργούντων ὑπὸ πολὺν εὐνόητορέας συνθήκας. 'Ο λιμήν τῆς Θεσσαλονίκης ὑπερεῖ εἰς μεγάλην κλίμακα πόρους τοὺς μεγάλους Μεσογειακούς λιμένας, μεγάλης ἀνταγωνιστού τούτον πρόσθιον τοῦ Τεργέστης, τοῦ Φιόδημα καὶ αὐτοῦ τοῦ Σπαλάτου.

Δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ καὶ ὑπὸ τὰς καλυτέρας διαθέσεις καὶ ὑπὸ ἀρίστην διοικησην ἔλαχιστον κόστος τῶν μετακινουμένων ἐμπορευμάτων, ὃνταν ὁ λιμήν ἐργάζεται ὡς τεχνικὸν συγκρότημα ἐπὶ τῇ βάσει πεταλωμένων καὶ ἐπισκαρδῶν μέσων κινήσεως καὶ ἀποθηκεύσεως. Ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη ἡλάττοσεν ἐσχάτως τὰ πιλόδυτα διαμετακομίσεως εἰς τὸ κατώτατον δργούν καὶ μὲ ζημιανά μάλιστα. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είναι πολὺ μικρόν, ὃνταν ὁ λιμήν, ὡς είναι ὑπὸ λιμενικού μετονομάνεται, δὲν ὑποθοηθεῖ ἀφ' ἐπινούτων τὸν ἐπίτευχον ἐλαχιστού τούτου κόστους ἐπὶ τῶν μετακινουμένων καὶ ἀποθηκευμένων ἐμπορευμάτων.

Οἱ λιμένες εἶναι γνωστὸν ὅτι ἀποτελούν τὸ βαθόμετρον τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν λαῶν καὶ ἐκδηλῶν κατὰ τρόπον ἀποιδήτων θετικόν, τὸν βαθμὸν τῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτίλιας ἀναπτύξεως μᾶς χώρας, ἡ δὲ συμβολὴ αὐτῶν παῖζει κεφαλαιώδη φόλον εἰς τὴν οἰκονομικὴν δργάνωσιν τοῦ Κράτους.

Ίδιατερα δύνται ὅπιστις σημασία ἀποδίδεται ὑπὸ τῶν προηγμένων γαντικῶν καὶ ἐμπορικῶν λαῶν ἡ πάση θνοίδια ἀνάπτυξις τῆς δυναμικότητος τῶν ἔργων τοῦ λιμένος διὰ τῆς ἐπανήσεως τοῦ δυνατότατος τούτου, διὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ μὲ νέους λιμενοβραχίονας, κοηπιδώματα καὶ κυματοθραύστας, διὰ τῆς δργανώσεως ἐσωτερικῶν δικτύων ἐπικοινωνίας, μὲ ἀποθηκευτικὰς ἀμανικάς ἀρτίας ἐγκαταστάσεις καὶ μὲ σύγχρονον ἐν γένει τεχνικὸν ὄπιλομόν.

Καίτοι ὁ λιμήν τῆς Θεσσαλονίκης πληροῖ ἐν ἀπολύτῳ μέτρῳ διάστημα ἀποφάσεις, ἐπὶ τῶν ὅποιων θεωρητικῶν στηρίζεται μία θετικὴ καὶ πλήρης λιμενικὴ ἀναδιοργάνωσις, καίτοι ἀποτελεῖ μέγα 'Εθνικὸν σεφαλαίων οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἐν τούτοις εἶχε παραμεληθῆναι ἀφοροῦσαν βαθμὸν. Διατηροῦσαν ὁ λιμήν καὶ μετὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀρτίας δργανώσεως τῆς Ελευθέρας Ζώνης, τὰς πάλαις τὸν ἐγκαταστάσεις, ἐνός βασικοῦ προϊόνθεος ιδρύσεως Ζώνης είναι καὶ ἡ πλήρης λιμενικὴ ἀναδιοργάνωσις, ημιπόδιος νὰ προκύψουν πολλά, πλείστα ἀναμένεται θετικὴ ὄφελη ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ θεσμοῦ.

Ἡ διάρκεια τῆς φορτεοφορτώσεως τῶν σιτηρῶν καὶ τῶν μεταλλευμάτων καὶ γενικῶς τῶν εἰς χρήμα ἐμπορευμάτων παραπέντεναι ἐπὶ μαρκόν πρὸς βλάβην τόσον τῶν θαλασσίων καὶ γερασίων μεταφορέων, δύον καὶ τῶν παραλληπτῶν τῶν ἐμπορευμάτων. Ἡ ἐδαφικὴ ἀνεπάρχεια τοῦ λιμένος τοῦ Αιγαίου καὶ μετὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀρτίας δργανώσεως τῆς Ελευθέρας Ζώνης, τὰς πάλαις τὸν ἐγκαταστάσεις, ἐνός βασικοῦ προϊόνθεος ιδρύσεως Ζώνης είναι καὶ ἡ πλήρης λιμενικὴ ἀναδιοργάνωσις, ημιπόδιος νὰ προκύψουν πολλά, πλείστα τὰ ἐμπορεύματα ἀπὸ τετρατρίας παραλληλάνονται «σύστημα πλάγκων παρὰ τὸν θεματοφύλακος (Ἐλευθ. Ζώνης), παρεμποδίζουσα τὸ πλεύσιμα τῶν σκαφῶν καὶ ὑποχρεούσα τὴν ἐπὶ τῶν φορτηγίδων ἐκφόρτωσιν ἐμπορευμάτων (Ξύλεια,

KHEDIVIAL MAIL LINE

TAXYDROMIKΗ ATMOPLOI·I·A KΕΛΙΒΙΕ
Γραμμὴ Αλεξανδρείας—Πειραιῶς—Μασσαλίας
διὰ τοῦ ὑπερωκεανείου—

KHEDIVE ISMAIL

Αναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς κατ' εὐθείαν
διὰ ΧΑ·Ι·ΦΑΝ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ 3 Ιανουαρίου 5 μ.μ.
Κατ' εὐθείαν ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ 10 Ιανουαρίου 2 μ.μ. ἀκριβῶς

Γενικοὶ Πράκτορες ΑΔΕΛΦΟΙ MAPINOI
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ : Ἀμερικῆς 2 Μέγ. Μετ. Ταμείου. Τηλ. 22-213
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ : Ρέποντλη 1-3. Τηλ. 41-235

A. EDEENSEN & Co., Ltd. AARHUS

(DENMARK)

STEAMSHIP, - AGENTS
FORWARDING & CHARTERING

Tel. Ad. ADAM-AARHUS
Codes: Boc, Watkins, Scots 10th. &c.

γιανάνθρακες, τοιμέντα κλπ.) είνε λίαν έπωδηνος διά τό έμπόριον και τόν κατανάλωτήν.

Η ιποχρεωτική ρυμουλκησις τῶν φορτηγίδων μὲν ὅλους τοὺς συναρτήσεις κινδύνους καὶ ἡ πηγάζουσα ὥς ἐκ τῆς ἔλλειψεως διαθεσίμων κρηπιδωμάτων μετακίνησης ἐμπορευμάτων, ἐπιβαρύνουν τό τελικὸν κόστος αὐτῶν καὶ θέτουν τὸν λιμένα ὑπὸ συνθήκας δυσμενεῖς. Θεμελιώδης ἀρχὴ καὶ τὸν λιμένος ἐξμεταλλεύσεως πρέπει νὰ είνει ἡ ἐκ τῶν προτέρων καθορισμένη θέσις καὶ τοποθέτησις ἐκάστου ἐμπορεύματος. Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο ἀπαιτεῖται ἔκτασις λιμενικὴ ἀρτίως ὠργανωμένη καὶ τὴν οποίαν δὲν διαθέτει ὁ σημερινὸς λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης.

Ως ἐκ τῆς καταστάσεως ταύτης κομφάως πλευρισθεῖσαν μικροογγινούμενοι καὶ ἐπιχειρήσεις ἴδιωτικῆς μορφῆς, ἐξμεταλλεύσμενοι κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἦτον τὰ τροτά τοῦ λιμένους καὶ συμμετέχοντες εἰς τὰ κέρδη τῆς λιμενικῆς ἐξμεταλλεύσεως, ἄνευ οὐδενὸς δικαώματος. Λιτά τὰ κέρδη ἀνήκουν εἰς τὸ Κράτος καὶ εἰς τοῦς ἐπαροσπωπούντας τοῦτο ὀργανισμούς καὶ προσφίζονται διὰ τὴν λιμενικὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ διὰ διά τοὺς διαφόρους καὶ ποικιλονύμους ἴδιωτας, οἵτινες ἐξμεταλλεύονται τὴν ἔλλειψην ὠργανωσίσεως καὶ ἐνιαίας ἐξμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης.

Ταῦτα ὅλα ὃντα ἐπειλέφονται διὰ τῆς ἐκτελέσεως ἀρτίων καὶ συγχρονισμένων λιμενικῶν ἔργων μὲν πλήρη τεχνικὸν ὀπλισμὸν καὶ ἀνετα μέσα ἀποθηκεύσεως. Οὕτω τιθεμένων τὸν ζητημάτων, δύναται νὰ γίνῃ ἀρτία ἡ ἐξμεταλλεύσης τοῦ λιμένους ἐπὶ μελετημένου καὶ διὰ προχειρόλογον προγράμματος.

Ως κύριον καὶ πρωταρχικὸν κεφάλαιον τοῦ λιμενικοῦ προγράμματος τὸ Κράτος πρέπει νὰ είνει ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης. Ἡ διαίρεσις τῶν διαφόρων λιμένων τῆς χώρας εἰς λιμενικὰ συγχροτήματα είνει θαυμασία πολιτική, ὅπαν δὲν πρόκειται ἡ χώρα μαζὶ νὰ δημιουργῇ λιμενικάς ἐπιτροπάς εἰς λιμένας ἀπενέμησην ἔθνησιν σημασίας καὶ ἐπαράσεως εἰς τὴν καλῶς ἐννοούμενην ἔθνησιν οἰκονομιαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἔξωτερην ἐμπορικὴν πολιτικήν. Ἀλλως ἔργα λιμενισκῶν, ἄνευ οὐσιαστικούτερης σημασίας, ἐμποδίζονται ἐν πολλοῖς τὴν κρατικὴν μέριμναν τῆς ὠργανωσίσεως τῶν κεντρικῶν καὶ διεθνῶν λιμένων.

Ο Λιμὴν τοῦ Πειραιῶς καὶ τοῦ Πατρών είναι ὁ μὲν πρῶτος καθαρῶς εἰσαγωγικὸς καὶ ἐπιβατικὸς ὁ δὲ δευτέρος μεταναστευτικὸς καὶ ἔχουν ἀνάγκην ἀρτίας ὠργανωσίσεως. Τὸ Κράτος πολλὰ ἔπραξε καὶ πολλὰ εἰσέπι οὐφειλει νὰ πράξῃ Ἀπομένει ἡ Θεσσαλονίκη ὁ κατ' ἔξοχὴν ἔθνικὸς Λιμὴν, ὁ μόνος διαμετακομιστικὸς Λιμὴν τῆς Ἑλλάδος, διεθνῶς μορφῆς, μὲ 32 οἰκοδομητικούς κίνησους καὶ ὑπὲρ τοῦ διποίου οὐδὲν ἔπραξε τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος. Πέριξ τοῦ λιμένους αὐτοῦ διεδραματίσθησαν πλείστα γεγονότα, ὑπεργάφησαν σημάδεσις, ἐξηρημίσθησαν διπταροφία, λόγω παραχωρήσεων εἰς τρίτους ἔθνηδων ἀπατήσεων, ὑπάρχει μία ξένη ζώνη καὶ ἡ φιλοτιμία ἡ Ἐθνικὴ ἐπέβαλλε νὰ δίδωμεν παραδείγματα δργανωσέως καὶ ἐμφανίσεως. Ἐν περιπτώσει διεθνῶν περιπλοκῶν ἡ θέσις τοῦ είναι τοιαύτη, δύστε νὰ παίξῃ σπουδαῖον ωδὸν εἰς τὰς ἡδη σημασίας μας καὶ τὰς πολεμικὰς μεταφοράς.

"Ενα τοιούτον λιμένα, Κράτος, δργανώσεις καὶ ἄπομα, ἔχουν

ποχέωσιν νὰ ἐνισχύσουν, δργανώσουν, διαφυλάξουν ὡς ἔθνικὴν παρακαταθήκην, διότι τὸ ίδιον θὰ ἐφαττεν οἰαδήποτε ἄλλη ἐπικράτεια, ἡ οποία θὰ κατεύχει λιμένα τοιαύτης ἐπιζήλου θέσεως, μορφῆς καὶ σπουδαίτητος.

Θεσσαλονίκη Δεκέμβριος 1935

W.

ΣΗΜ. «Ν. Χ.».—Κατὰ σχετικὴν προχθεσινὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ ἵποργον τῆς Συγκοινωνίας ἡ δημιουροσία διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων τοῦ λιμένους Θεσσαλονίκης κατεντρόθη ἡδη δὲ ὑπουργικῆς πράξεως εἰς τὴν «Ε.Ρ.Θ.Α.». Τὸ ἀντετόπο άρθρον τοῦ ἐν Θεσσαλονίκῃ συνεργάτων μας ἐγγάριη ποὺν ἡ γνωσθή ἡ τοιαύτη κατακύρωσις.

Nέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«MAIDENHEAD» Ἀγγλίαν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κονιορκοντῆ ἀντὶ 12,000 λιρῶν. Είναι σκάφος 4191 τ. γρούς, 2658 τ. νέτ καὶ 7748 τ. φορτού, μὲ πλάστην παρὰ τῷ Λόνδον 100A1 καὶ μὲ ἐμφορτού βύθισμα 23.11'' ποδῶν. Κατεσκευάσθη τὸ 1914 (Φεδρονάριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα J. Readhead, τοῦ Σάντος Σῆλδης καὶ διαθέτει χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα 422.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 393.000 κ. π. Εἶμα ὑδατος χρησιμοποιεῖ 1022 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστωμα καὶ «ἀλόγη-μπρίτζ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆνος 369.9 ποδῶν, πλάτους 51.1 καὶ πλευρισοῦ ὑψους 25.3, μὲ πρόστεγον 34 ποδῶν, μεσόστεγον 226 καὶ ἐπιστεγον 33 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 386 δύομιν. Πιπλον, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διαμέτρον κυλίνδρων 26'', 42'', 69'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων. Λέβητας φέρει δύο, πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 100 λιτρῶν.

«INDIANIC» Συνδικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν οὔποτε Αγγλίαν ἡ Κόντινεντ ἐπανάπλου τοῦ οὔποτε Βορείου Ἀμερικῆς. Είχει παρὰ τῷ Λόνδον 100A1 καὶ ἐπιθεώρησην τοῦ 1931, είναι δὲ 4360 τ. γρούς, 2712 τ. νέτ καὶ 7860 τ. φορτού, μὲ ἐμφορτού βύθισμα 25.3'' ποδῶν. Κατεσκευάσθη τὸ 1908 καὶ διαθέτει χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα 428.000 κ. π., διὰ δέματα 411.000 καὶ διὰ μηδόνεος 13.815 κιβ. ποδῶν.

Φέρει δύο καταστώματα καὶ «σελτερ-ντέξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆνος 380.4 ποδῶν, πλάτους 52 καὶ ὑψους 25.7 ποδῶν, χρησιμοποιεῖ δὲ ἔργα διάδοτος 1002 τ. Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 492 δύομιν. Πιπλον, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 27½'', 46'', 76'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων. Λέβητας, λειτουργοῦντας μὲ τεχνητὸν ἔλκουσμόν, φέρει δύο, πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 100 λιτρῶν.

A. E. SHEPPARD & CO.

SOLICITS ENQUIRIES
IN CONNECTION WITH
STEVEDORING, TALLYING, TOWAGE, MOORING, BUNKERS,
STORES, PROVISIONS, REPAIRS, ETC.

AT ALL THE PRINCIPAL PORTS OF THE WORLD.

WHEN STEVEDORING IS BOUND BY CHARTER IT IS
OFTEN POSSIBLE TO ARRANGE CONTRACTS WITH
CHARTERER'S STEVEDORE TO THE ADVANTAGE OF
SHIP OWNERS.

Particularly do we solicit your enquiries
for

ERNEST RYAN & SONS, Ship Repairers at Buenos Aires.
ATLANTIC & GULF STEVEDORES LTD. Stevedoring at all Canadian
JOHN W. MCGRATH CORPORATION & American ports.
Stevedoring at New York.

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

Telephone: Royal 4954.

Telegraphic address: GUISPARD, London

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

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

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΔ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD BABAN

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "DONETZCOAL,, - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΑ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΩΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

“F,, δι' άνθρακεύσεις άτμοπλοίων

CRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPECIAL 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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ**

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,

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 4954

'Από την κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

'Η κοινοπραξία είναι την 'Ακτοπλοΐα'

'Από σήμερον ήδη ιανουαρίου έπανσεν ύψιστη μένη η κοινοπραξία τῶν συνεργαζομένων ἀκτοπλοϊκῶν ἔταιρων. Έκάστη ἔταιρια συνεχίζει τὰς ἐργασίας τῆς καὶ τὰ δρομολόγια τῆς δι' ίδιου λογαριασμού.

Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν μισθολόγιον

Πληροφορούμενα, διτὶ ίππο τοῦ ὑπουργικοῦ ουμβούλιου ἐνεργοῦ ή παράτασις εἶπι σενετού τοῦ 'Αναγκ. Νόμου, διὰ τοῦ ὅποιον καθιερώσθη, ὥπως τὴν διαφορὰν αὐξήσεως τοῦ μισθολογίου τῶν πλημάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν σαφῶν κατατοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπὶ τῶν φόρων τοῦ Δημοσίου, μέχρις ὁριστικῆς ἐπιλύσεως τοῦ διοίκου ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος.

Αἱ νέαι ἔξετάσεις μηχανικῶν

'Ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς 'Απριλίου πρόσκειται νὰ διεξαχθοῦν ἔξετάσεις δι' ὅλας τὰς κατηγορίας διπλωμάτων ἀτμομηχανικῶν τοῦ E.N., μηχανικῶν ἐστορεικῆς καύσεως καὶ πρακτικῶν μηχανικῶν.

Προάγωγαὶ εἰς τὸ λιμενικὸν σῶμα

Διὰ B. Δ. προσγονταὶ οἱ κάτωθι ἀξιοματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ σώματος: Εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ἀντιπλοιάρχου-λιμενικοῦ οἱ πλωτάρχαι κ. κ. Κλ. Κοντοδῆμος, Στυλ. Πάγκας, Ἀνδρ. Παπαδόπουλος, Ἰω. Λούβης, Φραγκ. Παριανὸς καὶ Μάνος Πολιτάκης. Εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλωτάρχου οἱ ὑπόπλοιαρχοὶ κ. κ. Γεώργ. Φωκᾶς, Δημ. Μαργέτης, Παν. Λαγονιάτης, Γεώργ. Χατζηγεωργίου καὶ Εὐγ. Φεράλδης.

Εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ὑπόπλοιαρχοῦ οἱ ἀνθυποπλοιάρχες κ. κ. Νικ. Πετρόπουλος, Παύλος Παπανικολάου, Ἀναστ. Καλλιεργ., Ἀνδρ. Μπερδένης, Πέτρο. Σαλούφας, Παν. Νταλιάνης, Παν. Θεοχάρης, Ἰω. Σαπαλῆς καὶ Γεώργ. Κωτούλας. Καὶ εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου οἱ σημαιοφόροι κ. κ. Νικ. Σταμπολῆς, Γεώργ. Δραζόπουλος, Σπυρ. Γονιλέμος, Πολ. Ταυρίζης καὶ Θεοφ. Καλλίτος.

Ο συντελεστὴς διὰ τὰς συντάξεις

'Υπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐπιτοκιοῦ Ναυτικοῦ συνεργοτήθη πρὸ ἡμέρων σύσκεψις τῶν μελῶν τοῦ διοικητικοῦ ουμβούλιου τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, εἰς τὴν ὅποιαν μετέσχον καὶ τοῖς μέλη τοῦ ουμβούλιου τοῦ E. N. Κατὰ τὴν σύσκεψιν ταῦτην ἀπεφασίσθη, δῆποτας αὐξῆθη κατὰ μίαν μονάδα ὁ συντελεστὴς τῶν ναυτικῶν συνταξιούχων.

Νέοι διαδικτηλεγραφηταὶ

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας τελευταίως ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀσυρματιστοῦ α'. τάξεως τοῦ E. N. ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Μιχ

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ****XANIA—ΡΕΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ
ΚΡΗΤΗΣ**

ΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΕΥΑΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

Γεωργιάδης, Σωτ. Καρδίης, Έμμη. Λιογτής, Γεώργ. Μαλίκης, Χρ. Μπλανής, Σπυρ. Μυλινόπουλος, Προσ. Κανελλόπουλος καὶ Κονστ. Φλόκος.

Διὰ τὸ δίπλωμα διαδικτηλεγραφητοῦ β'. τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Χαρ. Αραφαντίδης, Θεόδ. Καστέλης, Κονστ. Καρδίης, Γεώργ. Καβουριάδης, Κονστ. Λουκᾶς, Θεόδ. Αργάκης, Ἀθαν. Μαρούνης, Σταμ. Ματθαίος, Γεώργ. Μωράτος, Εὐάγγ. Μητσός, Γεώργ. Μαλαζής, Ἀγγ. Νόστης, Ἀδαμ. Ηπικούρης, Κονστ. Τήνιος, Στ. Ρουσόπουλος, Στ. Τσαγκριώτης, Πολ. Φύβος, Νικ. Χαλκάς, Δημ. Χατζηνικολάου, Νικ. Χορός, Δημ. Φωρόπουλος, Χρήσ. Χρήσανθος, Ἀριστομ. Σαπούτζης, Ἀντ. Παπανδρέου, Ἀντ. Καραγκούνης, Έλευθ. Θεοφιλόπουλος, Γ. Τσάκος καὶ Γεώργ. Τάβλας.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρὸ τὸν κ. Ιω. Δ. Χανδρῆ Βελγικὸν τάνερο «Εμπατ. Nobels» 4733 τ. γροῦς καὶ ναυτιγήσεως 1912, παραληφθὲν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴ σημαίαν καὶ μετονομάσθη «ΒΑΣΙΟΣ».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὸ τὸν κ. Ρεθύμνην καὶ Κονσταντινούπολι τὸν Ἀγγλικὸν φορτηρὸν «Megna» 5647 τ. γροῦς καὶ ναυτιγήσεως 1916, παρεληφθῆ εἰς τὸ Μάντζεστερ καὶ τεθὲν ἐπὸ Ελληνικὴ σημαίαν μετονομάσθη «ΟΡΟΣ ΑΤΤΑΛΑΣ».

— Ἐξετέλεσαν προσκάτως ἐποκενάς καὶ δεξαμενισμὸν ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά μας «Αγιος Γεώργιος» (3283) εἰς Τάνι, «Πανάρχαντος» καὶ «Ορος Παρασσός» εἰς Μπάρον, «Καλύφο Βεργωτῆ» εἰς Νιούπορτ καὶ «Ορος Λιναρητός» εἰς τὸ Μπάλαυ.

Νέα ναυτικὴ Ἐταιρεία

Μὲ ἔδραν τὰς Ἀθήνας καὶ εἰκοσαετῇ διάρκειαν ιδρύθη νέα ἑταῖρια ἵππο τὴν ἐπωνυμίαν «Ἀνθηφαρεμπορικὴ καὶ Ναυτιλιακὴ Κάπταιρη, A.E.». Σκοποὶ τῆς ἑταῖρας εἰντονεῖς: α') 'Η δι' ίδιου λογαριασμὸν ἡ καὶ λογαριασμὸν τρίτων διενέγεια σιασδόποτες ἐπιχειρήσεως σχετικῆς πρὸς τὴν ἐμπορίαν ἡ διοικουμένη γωνιαθράκων καὶ παντὸς εἰδονες κανονίους ὑπὸ. 67' β') 'Η δι' ίδιου λογαριασμὸν ἡ λογαριασμὸν τρίτων παντοῖς ἐξετάλλενσις παντὸς πλωτοῦ μέσου καὶ ἡ ἐνέργεια ὅλων τῶν πράξεων θαλασσίας ἐμπορίας. Καὶ γ') 'Η ἀπόκτησις καὶ ἐξετάλλενσις πάσης ἀκινήτης ἡ ζησίμων, σηναγοῦς δὲ πρὸς τοὺς σκοποὺς τῆς ἑταῖρας. Τὸ ἑταῖρον κενάλαιον ὑφίσθη δρ. 500.000 διαφεύγειν εἰς 500 χιλιοδάμους μετοχάς, τὸ δὲ πρῶτον διοικητικὸν συμβούλιον ἀποτέλεσθαι ἐπὶ τὸν κ. κ. Αλ. Α. Κάπταιρη, Γεώργ. Ι. Ζωγράφου, Πέτρου Γ. Βάλληνδα καὶ Εὐαγγ. Ι. Γιαννίδη.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

'Η ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐκινήθη εἰς περιφερισμένα πλαίσια κατὰ τὸ β' 15θήμερον τοῦ Δεκεμβρίου, λόγῳ ἀφ' ἐνὸς τῶν ἐστῶν, ἀλλὰ καὶ διότι ἐπεκράτησε σπάνις εἰς τὴν προσφορὰν μεγάλων μεγέθους καὶ νεωτέρας εἰλικίας φορτηρῶν πλοίων. Αὗτοι οἵτοι οἱ Ἀγγλοί, ἐπιθυμούντες νὰ καρπούσων τῶν εὐεργετημάτων τοῦ σχεδίου «εδαφάλσεως» — ναυτιγήσεων εὐρίσκοντο ἐν τῇ ἀγορᾷ εἰς ζητήσιν ψηφιτικήτος. Αἱ πραγματοποιηθεῖσαι δὲ λιγαριθμοὶ ἀγοραπωλησίας ἀπεώνων κυρίως μικρὰ καὶ μετοχῶν μεγέθους φορτηγά σκάφη, διὰ τὰ ὅποια καὶ ἐπιχρώσθησαν ἀφετητά πληντὶ τιμᾶς. Χαρακτηριστικότερα πολλήσις ήσαν ἐνὸς Ἀγγλικοῦ ἐπιβατηγοῦ 1406 τ. γροῦς (τοῦ 1928) εἰς Νοσθρήγον ἀγοραστικὸς ἀντὶ 35.000 λιρῶν καὶ ἐνὸς Σουηδικοῦ φορτηροῦ 2250 τόννων φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1933, εἰς Φινλανδούς ἀγοραστικὸς ἀντὶ 365.000 Σουηδικῶν κορονῶν.

Ηαρ. 'Ελλήνων ἐπολιτιστῶν ἡγοράσθησαν, ός ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ ἀναγράφουν δέοντα φορτηγά 8551 τ. γροῦς καὶ 15.608 τ. φορτ. ἀντὶ 21.750 λιρῶν καὶ παρὸ Ιταλῶν ἔνα πλαίσιον Γαλλικὸν φορτηρὸν 3220 τ. φορτίου (τοῦ 1901) ἀντὶ 4500 λιρῶν. Διὰ τὰς ἀποφασίσθεισας, ἐξ ἄλλων, παραγγελίας πλοίων ἐπὸ τῆς Τονσοκίας εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ πρῶτου τιμάτου τοῦ πεντατευτοῦ σχεδίου τῆς ναυτιλίας, ἐγνώσθη, ὅτι ἐπέβαλον προτάσεις Γερμανικὴ ναυτηγεία καὶ εἰνοϊκωτέρας τοιαύτας 'Ολλανδικὴ ναυτηγεία, ἡδη δὲ συναγωνίζονται ἀμφότερα διὰ τὴν ἔξαστά πλοίων.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ 15θήμερον ἥσαν αἱ ἀπόλοινθοι:

«DANAE» Νοθηγίζον, 1795 τ. γροῦς, 2500 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1921, μὲ σερβεῖν Νο 3 τοῦ 1933, ἐπολήθη εἰς ἐτέραν Νοθηγίζοντας ἔντα τιμῆς 8500 λιρῶν καὶ μετονομάσθη «Roy».

«DORIE» Ἀγγλικόν, 3264 τ. γροῦς, φορτίου 6600 τ. καὶ ναυτιγήσεως 1911, ἐπολήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«GWENTLAND» Ἀγγλικόν, 1821 τ. γροῦς, 2830 τ. φορτ. καὶ ναυτιγήσεως 1923, ἐπολήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν. Τὸ ἀδελφὸν τοῦ Οκτόβριον π. ἔ. εἰς Νοθηγίζον ἀντὶ 8550 λιρῶν.

«HANSA» Σουηδικόν, 1320 τ. γροῦς, 2050 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1917, ἐπολήθη εἰς Ἀγγλικοὺς πρὸς πρωτάρεων ἐξαστετα μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως.

«VALE OF MOWBRAY» Ἀγγλικόν, 1547 τ. γροῦς, 2553 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1924, ἐπολήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«SOUTHWELL» Ἀγγλικόν, 486 τ. γροῦς, 600 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1924, μὲ σερβεῖν Νο 2 τοῦ 1932, ἐπολήθη εἰς Ἀγγλικοὺς ἀντὶ 6.000 λιρῶν.

«MAUD» Σουηδικόν, 1374 τ. γροῦς, 2250 τόννων φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1933, ἐπολήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 365.000 Σουηδικῶν κορονῶν καὶ μετονομάσθη «Antares».

«LIEUTENANT FOURNAUD» Γαλλικόν, 2317 τ. γκρός, 3220 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1901, έπωλήθη εἰς Ιταλίας πρὸς περιατέρω ἐμπειράλλενσιν ἀντὶ 4500 λιρῶν.

«NICOLAS TOUSSAINT» Γαλλικόν, 1500 τ. φορτ. και ναυπηγήσεως 1920 έπωλήθη εἰς Σκανδινανίας ἀντὶ 250.000 φράγκων.

«GWENTLAND» Αγγλικόν, 1821 τ. γκρός 2830 τ. φορτ. και ναυπηγήσεως 1923, έπωλήθη εἰς «Αγγλίας ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«ALNWICK» Αγγλικόν ἐπιβατηγόν, 1406 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1928 μὲ σερβίην No1 τοῦ 1933, διαθέτον δὲ διαμερίσματα δι' 71 ἐπιβάτας α' θέσεως και 50 β' θέσεως, έπωλήθη εἰς Νορβηγίας ἀντὶ 35.000 λιρῶν και μετωνυμάσθη «Balis».

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἐὰν ἔξαρση κανεὶς ζωηρότητά τινα ἐπιδειχθεῖσαν ἐπὸ τῶν "Αγγλίων διαλυτῶν και ἐπὸ τῶν "Αγγλίων πλοιοκτητῶν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὸ «σχέδιον διαλύσεως — ναυπηγήσεων», πτωχὴ κατὰ τὰ ἄλλα ἐπῆρξεν ἡ ἀγορὰ τῶν πρὸς διάλυσιν πολυομένων σκαφῶν, κατὰ τὸ 6^ο 15θήμερον τοῦ Δεκεμβρίου. Ἀπὸ τὰς λοιπὰς χώρας οὐδὲ καν σποραδικὴ δὲν ὑπῆρξεν ἡ ζητησία, ἀφοῦ ἀπὸ τὰ ἐργοστάσια διαλύσεως ὅπτων χωρῶν ἐκλεισθῇ, ἀπλῶς, ἀνά ἐν σκάφος. Ή καλαρότης αὕτη, ὀφειλομένη και εἰς τὴν κατὰ τοὺς τελευτῶντας μῆνας ὑποχώρουν τοῦ ἐντὸν φυσικοῦ τῶν διαλύσεων, δέον πάντως νῦ ἀποδοθῇ και εἰς τὴν μεσολάθρην τῶν διαποτῶν, λόγῳ τῶν Χριστογέννων και τοῦ Νέου "Ἐτους".

Ἀντιθέτως πρὸς τὴν ἐκδηλούμενην γενικὴν καλαρότητα, αἱ τιμαὶ τοῦ παλαιοσιδήρου διετηρήσθησαν εἰς ἐπιπεδα ἡψηλά, ἐπὶ ηφόρῳ δὲ μάλιστα διὰ κοινὸν «τράμα πορτηγὸν και ἡ ἀσύνθητη τιμὴ τῶν σελ. 426). Κατὰ τὸ 15θήμερον ἐπωλήθησαν ἐν ὅλῃ 15 πλοίᾳ, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 7 ἡγοράσθησαν παρὰ "Αγγλίαν, μὲ προσφισμὸν τὴν χρηματοποιησίαν τῶν διάσεων τοῦ 'Αγγλικοῦ σχεδίου 'διαλύσεως — ναυπηγήσεων'. Οἱ Βρεταννοὶ πλοιοκτῆται προσέφευγον πρὸς κάλυψην τῶν ἐν προκειμένῳ ἀναγκῶν τῶν και εἰς ξένον τοννάς, πλήρη δὲ τῶν πρὸ μηνὸς ἀγορασθέντων παρὰ ἀπότομον 'Ελληνικὸν πορτηγὸν «Δέσποινα Λ. Παπᾶ», «Τρίανων», «Βαλλάνος» και «Χαράλαμπος προεβῆσαν και εἰς τὴν ἀγορὰν δύο Φινλανδικῶν πλοίων, ἕνος 'Ισπανικοῦ, παραμένοντος μὲ ζημίας εἰς τὸ Γράφοντον και ἐνὸς 'Αμερικανικοῦ ἀκόμη μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Βαλτικόφην.

Τὰ πολλήντα πρὸς διάλυσιν 15 πλοία κατανέμονται εἰς τὰς ἀπολούσθων ἐννέα σημαίας:

'Αγγλικά	5	τ.γκρ.	18.185	Γαλλικά	1	τ.γκρ.	4.578
Φινλανδικά	2	>	8.844	'Ισπανικά	1	>	3.038
'Αμερικανικά	2	>	5.773	Λεττονικά	1	>	1.720
'Ολλανδικά	1	>	5.131	Χονδούρας	1	>	1.676

Πορτογαλ., 1 > 4.915 Σύνολον 15 > 53.860

Τὰ σκάφη ταῦτα (ἔξαρσει τῆς τιμῆς τοιῶν, ήτις δὲν ἐγνώσθη) ἐπωλήθησαν ἀντὶ 88.750 λιρῶν εἰς διαλυτάς ἐννέα διαφόρων χωρῶν, ὡς ἔξης:

ΑΓΓΡΑΙΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ ἀπὸ «Gloria» 'Αγγλικόν 2925 τ. γκρός (τοῦ 1910) ἀντὶ 5750 λιρῶν, «Zabalbide» 'Ισπανικόν, 3038 τ. (τοῦ 1924) ἀντὶ 6800 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Γράφοντον, ὡς ἔστι και εἰρίσκεται μὲ ἐκτεταμένας ἐξ προσαράξεως ζημίας, «Wyttheville» 'Αμερικανικόν, 3760 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 9700 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Βαλτικόφην, «Jupiter» 'Αγγλικόν, 394 τ. γκρός (τοῦ 1896) ἀντὶ 1000 λιρῶν, «Coalby» 'Αγγλικόν, 4903 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἀντὶ 10.000 λιρῶν, «Hercules» Φινλανδικόν, 4905 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀντὶ 11.000 λιρῶν και «Gantoise» Φινλανδικόν, 3939 τ. γκρός (τοῦ 1902) ἀντὶ 6100 λιρῶν.

ΑΙΑΛΥΤΑΙ ΤΟΥ ΛΑΝΤΣΙΓΚ ηγόρασαν τὸ 'Αγγλικὸν πορτηγὸν «Stuart Prince» 4129 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 6.100 λιρῶν, ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ηγόρασαν τὸ 'Αγγλικὸν τάνκερ «Amaththus» 5834 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ 10.000 λιρῶν, ΛΕΤΤΟΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ηγόρασαν τὸ Λεττονικὸν ἀπὸ «Kokness» 1720 τ. γκρός (τοῦ 1892) ἀντὶ 3500 λιρῶν, KINEZOΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ηγόρασαν τὸ 'Ολλανδικὸν τάνκερ «I. B. Aug. Kessler» 5131 τ. γκρός (τοῦ 1902) ἀντὶ 9800 λιρῶν, I-

ΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ Πορτογαλικὸν τάνκερ «Coimbras» 4915 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

Ηγοράσθησαν τέλος ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς, παρὰ Γάλλων διαλυτῶν τὸ Γαλλικὸν ἀπὸ «Sennerville» 4578 τ. γκρός (τοῦ 1922) μὲ παραλαβὴν, ὡς ἔστι και εὐρίσκεται μὲ ζημίας, παρὰ ΙΤΑΛΩΝ ΔΙΑΛΥΤΩΝ τὸ 'Αμερικανικὸν ἀπὸ «Virginia Despatch» 2013 τ. γκρός (τοῦ 1918), εὐρίσκομενον ἀπὸ μηνὸν εἰς Ιταλίας χειρας και παρὰ ΑΜΕΡΙΚΑΝΩΝ ΔΙΑΛΥΤΩΝ τὸ ἐπὸ σημαία τῆς Χονδούρας ἀπὸ «Favorita» 1676 τ. γκρός και ναυπηγήσεως τοῦ 1900.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ ἀνακρίσεις διὰ τὰ 'Αγγλικὰ ναυάγια

Αἱ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπώλειαι 'Αγγλικῶν πλοίων εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν και ἀλλαζοῦ, είχον, ὡς γνωστόν, ἀποτελέσει ἀντικείμενον εὐρυτάτων συζητήσεων εἰς τὴν βούλην τῶν Κοινοτήτων, ήτις και ἔχουσιοδότησε τὸ «Board of Trade» νά ἐνεργήσῃ μίαν ἐμπεριστατωμένην διασποράν την βούλην πρὸς διασποράστων τῶν συνθηκῶν ἐκποτῆς ἀπώλειας και τὸν αὐτὸν, εἰς τὰς όποιας αὕτη ὁφείλετο. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» κατ' ἐπανάληψην ἀνέγραψαν τὰ πορίσματα, εἰς τὰ διποία κατέληξεν ἡ ὑπὸ τὸν δικαστήν λόρδον Merrivale ἔξετασικὴ ἐπιτροπὴ ἐπὶ διαφόρων περιπτώσεων ναυαγίων εἰς τὸν Βόρ. 'Ατλαντικὸν μὲ ἀπώλειας ἀνθρώπων ὑπάρχειν. "Ηδη ἐδημοσιεύθη πρὸ ημερῶν τὸν 'Ανατολίνην ἡ ἐκθεσις διὰ τὴν αὐτανδρον εἰς τὰ ὄντα τῆς "Άπω 'Ανατολής ἀπώλειαν τοῦ τάνκερ «La Crescent». Πρόκειται περὶ ὑποθέσεως, ήτις ἀμείωτον προεξάλεσε τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, διη μόνον τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, ἀλλ' ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Τὸ δεξαιμενόπλοιον «La Crescent», 5880 τ. γκρός είχεν ἀρχικῶς ναυπηγῆθη διὰ φοτηγόν, μετετράπη δὲ τὸ 1923 εἰς τάνκερ ἀπὸ τὰ ίδια 'Αγγλικά ναυπηγεῖα «Furness» εἰς τὰ διποία είχε κατασκευασθῆ. Κατὰ τὸ ποιαριόν τοῦξιν και δίλγον πρὸ τῆς δραματικῆς ἀπώλειας, δὲ ἀσυμματιστής τοῦ σκάφους εὐρίσκετο εἰς τὴν θέσην του και ἀντηλλασσεις φιλικήν συνδιάλεξιν μὲ τὸν ἀσυμματιστήν τοῦ 'Αγγλικοῦ ἀλλ' «Athelviscount», μετὰ τὸν διποίον προέβλεπε μίαν συνάτησην εἰς Ταπιονίδην λιμένα. 'Η διὰ τὸν διαργάτον συνδιάλεξις διεπόπλη ἀπότομος, χωρὶς δὲ νὰ ἐπιπεμφθῇ τὸ S.O.S., ἐπαυσε ἀπὸ τῆς στιγμῆς ἐκείνης νὰ δεικνύῃ σημεῖα ζωῆς τὸ ἀτυχές δεξαιμενόπλοιον.

Ἡ τελευταῖα αὕτη συνδιάλεξις ἐχρονολογεῖτο ἀπὸ δὲ τὸ Λεπεμβρίον 1934. "Ενα μῆνα βραδύτερον, ἐτερον σκάφος διελθὸν ἀπὸ τὸν κατά προσέγγισιν ὑπότιμευμένον τόπον τῆς αὐτανδρούς ἀπώλειας, παρετήρησεν εἰς μεγάλην ἐπὶ τῆς επιφανείας τῆς θαλάσσης ἔκτασιν κηλίδας πετρελαίου. 'Υπῆρχε τοῦτο τὸ μόνον ὄρατον σημεῖον τῆς γραφείσης εἰς τὰ μαραζνά ἐκείνα ὄντα τραγωδίας.

Ἡ ἔξετασικὴ ὑπὸ τὸν λόρδον Merrivale ἐπιτροπὴ ἡρεύνησε τὴν ὑπόθεσιν ταύτην ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, ἔλαβε δὲ καταβέσεις και γνώμας ἀπὸ ἐπιλέκτους ἐφοπλιστάς, πλοιάρχους ναυπηγοῦς, μηχανικοῦς κ.λ.π., πρὸ τοὺς διποίους είχε τεῦθη σειρὰ ἐλλη ἐρωτημάτων. Εἰς τὴν καταποτεῖσθαι ἐκθεσιν ἀνεφέρετο, ὅτι δὲν ἡδύνατο ἡ ἐπιτροπὴ μετὰ θετικότητος ν' ἀποφανθῇ διὰ τὴν αἰτίαν τῆς ἀπώλειας. 'Εξέφραξεν ἀπλῶς τὴν ἀποφήνητον διὰ τὴν αἰτίαν τῆς ἀπώλειας. Μήπως ἡτο περιωρισμένος ὁ βαθμὸς ἀντοχῆς τῆς πρωραίας και πρυμναίας διόδου (gangway) τοῦ σκάφους. Και β). Μήπως τὸ πλοῖον είχεν ὑπερφροτοῦθῆ. Τὰ πορίσματα ταῦτα κατευδονταν τὴν εὐθύνην τῆς ἀπώλειας ἐπὶ τὸν ιδιοκτητὸν και διευθυντὸν τοῦ «La Crescent», οἵτινες και ἐπειδούσθων μὲ τὰς δαπάνας τῆς διεξαγθεῖσης ἐφεύνην.

Ἐπ' εὐαιρισθὲν ὁ 'Αγγλικός ναυτικὸς τύπος έξαιρει τὴν προσπάθειαν τὸν λόρδον Merrivale, συνιστᾶ νὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς και ἀντικείμενος μελέτης τὰ ἐφ' ἔραστης ὑποθέσεως συμπεράσματα του και ἀπενθυμῆσε, ὅτι ὅλαι αἱ παρὰ 'Αντοτάουντος διακριθεῖσαι ἀτέλειαι, ἐλλείψεις κ.λ.π. θ' ἀποτελέσουν ἐν καιρῷ ἀντικείμενον νομοθετικῆς μερίμνης, ὥστε νὰ διασφαλισθῇ ἐπι περισσότερον ἡ ζωὴ τῶν ναυτικούς.

Ο 'Υπουργὸς τοῦ 'Εμπορίου ἀπήνησεν, ὅτι ἡσήμηθη ἐφεσις κατὰ τῶν συμπεράσμάτων τοῦ λόρδου Merrivale διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ «La Crescent», ἡτο τὸν δικαστήν της δεούσης σημεῖος τοῦ περιπτώσεως, ἀφορῶν τὸν περιοδόν εἰσέτι ὑπὸ κρίσιν, πλὴν δὲ τὸ πιθανῆς ὑπερφροτοῦσεως, ἀναφέρονται και εἰς ἄλλα ζητήματα τῶν πληρωμάτων και τοῦ ναυσιπλούν τοῦ σκάφους. Πάν διαφορῇ τὰ πληρωμάτα μελετᾶται ἡδη ἀπὸ τὸ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον τοῦ E. N., ἐνῷ τὰ ἀφορῶντα τὸ ναυσιπλόν τῶν ἀπολεσθεῖσαν διαφόρων σκαφῶν, ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ἐφεύνης μεταξὺ τοῦ «Board of Trade» και τῶν ἑταῖρων Νησιώνων. Ο τύπος τοῦ μηχανήματος τοῦ πηδαλίου παρεπέμφθη ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου εἰς εἰδικὴν ἐπιτροπήν, τῆς όποιας και ἀναμένεται κατ' αὐτάς τὸ πόρισμα. Τὰ ληφθησμένα μέτρα θὰ ἔξαρτηθον ἀπὸ τὴν μελέτην τῶν συγκεντρωθησμένων τελικῶν ἐκθεσιῶν, και θ' ἀπολετέσουν ἀντικείμενον νομοθετικῆς προνοίας.

D. A. SYRIOTIS

COALING AGENT

SHIPCHANDLER & GENERAL PROVIDER

UL. 10 LUTEGO 21. PIETRO III. TEL 22-26

Cable address: DEMASYR GDYNIA

G D Y N I A POLAND

Γαλλία

Η ασφάλεια τοῦ «Ατλαντικοῦ»

Τὸ Ἀκυρωτικὸν τῶν Παρισίων ἀπέρριψε τὴν 10ην Δεκεμβρίου τὴν ἔφεσιν τῶν Ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν ἐναντίον τῶν ἐκδοθείσαν ἀπόφασιν ἐπὶ τῆς ἑποθέσεως τοῦ ἐπιχειρήσαντος τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Τὴν ἀπόφασιν αὕτη τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ τερματίζει τὴν πολιτικὴν πλευρὰν τῆς ἑποθέσεως ταύτης, ὡς εἰπεῖ μάτιον ὅλωλην τρειτιανή ἀπησχόλησε τὰ Γαλλικὰ δικαστήρια. Αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι ἐπιδιώκουν ἥδη νὰ τύχουν ἀδειαὶ πρὸς ἀσφήσεως κατὰ τῆς ἀποφάσεως τῆς ἐκδοθείσης ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τὴν 28ην Δεκεμβρίου 1934, διὰ τῆς ὥστας ἐπεκριθόντο τὰ συμφέρομένα τοῦ τὸ πρῶτον ἀσχολιηνέντος μὲ τὴν ὑπόθεσιν Ἐμπορικοῖς τῶν Παρισίων. Τὸ Ἀκυρωτικόν, ως γνωστόν, ἀποφασίζει ἐπὶ νομικῶν μόνον ἡγητήματα, μὴ εἰσερχόμενον εἰς τὴν οὐσίαν τῶν ἐνώπιον τοῦ ἀγορανόντος.

Τὸ ἀποτεφροῦν λάινερ ἥτο ἡσιαλισμένον ἄντη 170.000.000 φρ. (2.200.000 λιρῶν), τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸν, μετὰ τόκου 6 οὗ καὶ τὸν διαστικὸν ἔξδον, είχε διατάξει τὸ Ἐμποροδικεῖον νὰ καταβληθῇ ἀπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ εἰς τὴν πλοιοστήριαν ἑταῖριν. Τοῦτο καὶ ἐγένετο, εὐθὺς ὡς ἡ Ἐμποροδικεῖοι ἀπόφασις ἐδημοσιεύθη. Οἱ Ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι, μία Γερμανικὴ καὶ μία Ὀλλανδικὴ, διατήται νὰ είναι ὁ δικηγόρος τῆς ἑταῖρας τοῦ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ καὶ ὁ δικηγόρος τῶν ναναγοστῶν, οἵτινες καὶ θ' ἀποφασίσουν ἀνεκκλήτως περὶ τοῦ ἐπιδιασθησμένου ποσοῦ καὶ τῆς, κατ' ἀναλογίαν παρασχεθεισῶν ἵπησιῶν, διανομῆς τοῦ.

Ἐκχρεμεῖ εἰσέτι καὶ ἡ δ' 620.000 λίρας ἀπάτησης τῶν ναναγοστῶν κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ σδῆτρα, ἡτοις καὶ πρόσκειται, ως ἐγνώσθη, νὰ κανονισθῇ διὰ διαιτησίας. Τὰ σδῆτρα διεκδικοῦν τρεῖς Γαλλικαὶ ἑταῖραι, μία Γερμανικὴ καὶ μία Ὀλλανδικὴ. Διαιτήται νὰ είναι ὁ δικηγόρος τῆς ἑταῖρας τοῦ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ καὶ ὁ δικηγόρος τῶν ναναγοστῶν, οἵτινες καὶ θ' ἀποφασίσουν ἀνεκκλήτως περὶ τοῦ ἐπιδιασθησμένου ποσοῦ καὶ τῆς, κατ' ἀναλογίαν παρασχεθεισῶν ἵπησιῶν, διανομῆς τοῦ.

Άτυχήματα εἰς 'Ελληνικὰ πλοῖα

«ΚΑΤΙΓΚΩΣ»: Καθ' ὃν χρόνον εὑρίσκετο ἡγυναφοβολημένον εἰς Ρόττερνταμ ὑπέστη μισθώς τινας ἡμίας ἐπί τοῦ ἀπότομοῦ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Barton Wemyss».

(Δεκ. 10)

«ΑΦΡΟΕΣΣΑ»: Ἐλαβε πιστολοπιπτούν νανιπολοίας εἰς Κοννίναν καὶ ἀνεγόντες διὰ Νοβορωσίσκην. (Δεκ. 10)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ»: Αἱ ἀνοικού τῆς ισάλιον γραμμῆς ἡμίας τοῦ ἔξτελέσθησαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως, αἱ δὲ ὀριστικαὶ τοιαῦτα τῶν ἕγαλων θά πραγματοποιηθοῦν ἐντὸς δεξαμενῆς. Πρόγραμμα τὸ σκάφος ἐδεξαμενόσθη εἰς τὴν Νεαπόλιν, ἔξτελέσεις τὰς ἐποδειγμένας ἐποκενύνες καὶ ἐπιθεωρηθῆν ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόνδη ἐλαβε πιστολοπιπτούν νανιπολοίας καὶ ἀνεγόντες τὴν 23ην Δεκεμβρίου κενὸν διὰ Χονέλβαν πρὸς φόρτωσιν μεταλλεύματαν. (Δεκ. 10—23)

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ»: Εγγὺς τοῦ λιμένος τῆς Καβάλλας συνεκρούσθη μὲ τὸ ιστοφόρον «Παναγία», τὸ ποσὸν καὶ ὑπέστη ἡλαφρὰς ἡμίας. Τὸ ἀπὸ «Αἰκατερίνην» είχεν ἀναχωρήσει ἐξ Καβάλλας διὰ Θεσσαλονίκην. (Δεκ. 10)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ»: Κατευθύνομενον εἰς τὴν Θεσσαλονίκην μὲ φορτίον ζυλανθράκων ὑπέστη ἡμίας πλησίον τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Κασσάνδρας καὶ περὶ τὰ 80 μίλια Νοτίως τῆς Θεσσαλονίκης. Τὸ σκάφος κατώρθωσε νὰ φύσῃ εἰς ὑπήνευον ὄρην τῆς παραλίας, ὅπου καὶ ἡγυναφοβολησε, ἀναμένον βοήθειαν ψυμούκων διὰ νὰ φύσῃ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην. Πλοιον καὶ φορτίον είνε ἀναστάλιστα. (Δεκ. 10)

«ΙΣΜΗΝΗ»: Ελαφρὰ ἔχοντας ἐστημόνθη εἰς τὸ μηχανοτάσιον του, καθ' ὃν χρόνον εὑρίσκετο εἰς τὸ Σονέζ ὑπὸ ἀναζώρησην διὰ τὴν Μασσάβαν μὲ φορτίον δεντίνης εἰς κυβότια. Μετὰ τὴν ἔχοντας ἐπιθεωρηθῆσες τοῦ μηχανοστασίου, ἀνεφέρθη δὲ ὅτι εἰς τὸν ἄνδρον τοῦ πληροφοριατοῦ του, τραματισθείς, ἀπεβίωσε. Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας, ὁ φονευθεῖς ἥτο εἰς τὸν μηχανικῶν τοῦ πλοίου, ή δὲ ἔχοντες συνέδη, καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον εὑρίσκετο παρὰ τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς «Σέλλα» καὶ ἐπεράπον τὴν παραλίαν φορτίον πετρολίου καὶ δεντίνων εἰς κυβότια. Πιστεύεται, ὅτι ὁ φονευθεῖς μηχανικός ἐχότει εἰς χειράς του γυμνὸν φῶς ἐπιθεωρῶν τὸ τούνελ τοῦ ἄσονος, ὅποτε τὰ ἐντὸς τοῦ τούνελ ἀρνεῖται ἀνεφέργησαν. Τὸ τούνελ τοῦ ἄσονος κατέπεσεν ἐκ τῆς ἐκρήνεως, διετάχθη δὲ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου προκειμένου νὰ διευκολυνθοῦν αἱ ἐποκενά.

Νεωτέρα ἔκθετος τοῦ ἐν Σονέζ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόνδη διευκρινίζει, ὅτι ἡ ἀριστερὰ πλευρὰ τοῦ τούνελ κατὰ μῆκος τοῦ κύπεως Νο 3 ἐσχίσθη ἀπὸ τῆς κουρφῆς τάνχ, ή δὲ φωγμὴ εἰσέδυσεν εἰς μῆκος δύο ποδῶν ἐντὸς τοῦ κύπεως Νο 2. Αἱ ἀναθηματικαὶ τῶν πετρολίου καὶ τῆς δεντίνης είνε αἰσθηταὶ, τοῦτο δὲ καὶ πείθει, ὅτι πονκά δέρμα κυκλοφοροῦν ἐντὸς τοῦ σκάφους. Ελλήφθησαν ἀμέσως μέτρα ἀερομοιρῶν τῶν κυτῶν καὶ τάνχ, διετάχθη δὲ καὶ νέα ἐπιθεωρησις τοῦ τούνελ. Η φορτωθεῖσα ἐπὶ τοῦ σκάφους ποσότης δεντίνης, προοριζόμενη διὰ τὸν Ἰταλικὸν στρατὸν καὶ τίνα στρατιωτικὰ αἴτωκινητα τοποθετημένα ἐπὶ τοῦ καταστόματος ἐξεφορτώθησαν. Η χρονικής γυμνῶν φότον ἀπιγο-

(Δεκ. 10—13)

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»: Προσήρχεν ἐλαφρῶς εἰς Κάγιο Μιλάγκο, πλησίον τοῦ Τρίνιταν, ἀνειλκυσθή δῆμος ἀνενομεῖται ναναγοστούν καὶ χωρὶς νὰ ἴστοτης ἡμίας εἰς τὰ θαλάσσα. Επιθεωρήθην εἰς Κούνβαν ἐλαβε πιστολοπιπτούν νανιπολοίας. (Δεκ. 11)

«ΜΑΡΙΑ Λ.»: Μὲ φορτίον Ψωσικοῦ ἀνθρακίτον εἰς Μαρόπλεως διὰ Πρόδιντεν, συνεκρούσθη παρὰ τὸ Σαλῆ—Παζάρ μὲ τὸ Τονοκάκον ἀτμόπλοιον «Attila» ὅπερ ἔφερε φορτίον ξυλείας καὶ ἥτο ἡγυνο-

βολημένον. Τὸ ἀπὸ «Μαρία Λ.» είχεν ἡγυναφοβολήσει προηγούμενοις, ἀλλὰ παρεσύρθη ὑπὸ τῶν σφρόδων ρευμάτων, ἀπολέσαν μᾶλιστα καὶ μίαν ἐπὶ τῶν ἡγυνῶν τον. Δύται ἀνέσυραν τὴν κοπεῖσαν ἡγυνηραν καὶ τὸ πλοϊον ἐπιθεωρηθῆν ἐλαβε πιστοποιητικὸν νανιπολοίας καὶ ἀνεγόντες διὰ τὸ προσωμόν τον. Τὸ Τονοκάκον ἐπέστη ἡμίας τινάς ἐπὶ τῆς συγκρούσεως, ἐκ δὲ τοῦ κλονισμοῦ ἐφίεψεν τημά τοῦ φορτίου το εἰς τὴν θάλασσαν. (Δεκ. 11)

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΠΑΠΠΑ»: Προερχόμενον ἐξ Θεσσαλονίκης μὲ πετάλλειμα καὶ γενικὸν φορτίον κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, ἀφοῦ συνήντησε κατὰ τὸ πλοῦν τον σφρόδωτάτην τρικυμίαν. Μεγάλα κύματα διήρχοντο ἀνωθὲ τοῦ καταστόματος τον, προτένησαν δὲ ἡμίας εἰς τὰ ἔξαρτήματα τοῦ πλοίου. (Δεκ. 11)

«ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ»: Κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν μὲ προγαλάνειαν τον περιλαμπάνον 496 δέματα βάμβακος καὶ εγκρισθέμενον εἰς τὸ ὑπόστρωμα τοῦ κύπεως Νο 3. Ἐκ τοῦ πινόν καὶ τοῦ ὑδατοφόρου εἰς τὸ σκάφος τοῦ κύπεως Νο 2 διέβαλεν τὸ φορτίον εἰς μεγάλην, ως πιστεύεται, κληρακα. Ἀπὸ τὴν ἀναφοραν τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχάς, προκύπτει ὅτι σάρωσ προήσθη ἐξ Ροζάριο μὲ γεννήματα καὶ μὲ συμπλήρωμα βάμβακος. Κατὰ τὸν πλοῦν καὶ ὅταν ὅταν ἀκριβῶς εὑρίσκετο εἰς μέσον ἀνοικτά τοῦ Λάδοντον ἀνεψηλέγησαν μεριάν ἀπὸ τὰ δέματα τοῦ βάμβακος. Ἀμέσως ἐτέθησαν εἰς τὴν λειτουργίαν αἱ ἀντίλια τοῦ σκάφους, ἀπανταὶ δὲ τὰ δέματα ἔβράχησαν ἔξωτεροις ἀλλὰ τὰ πλεισταὶ εἰς τὸν ἔπιπλον εἰσαγόντες τὰ κύματα καὶ ταῦτα πάντα διαχωρίσματα κατεστράφησαν νὰ καίνοταν ἐσωτερικῶς. Τὰ οὔτοια καθόμενα δέματα πετεφέρονται ἐπὶ τὸν καταστόματος τινά δὲ τὸν παρεσύρθησαν πάντα τοῦ πλοίου. (Δεκ. 13)

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ»: Υπὸ τὸν ἀντιπλοφόρον τοῦ «British Corporation» ἐξητάσθη ἡ ἡλιξ τοῦ σκάφους εἰς τὸ Κίελον, πετεδίζθησαν δὲ αἱ ἀπαραίτητοι ἐποκεναί. Τὸ πλοῦν ἔφερε φορτίον γανθαρίδων διὰ Γένοβαν, ἐβλάβη δὲ εἰς τὸν κυλίνδρον καὶ ἐσημεώθη ποιά τις ἀνωμαλία εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν. Διεπιστόθη ἐπίσης τοῦ σκάφους τοῦ Στίλος. Τὸ σκάφος κατόπιν τούτου κατηρύθη ἐξ Κιέλον εἰς τὸ «Αμβούργον» ψημοκλωνύμενον ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν ψημοκλόνον «Seestensel» καὶ ἐδεξιωμένη πρὸς ἐποκενή. (Δεκ. 10—17)

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ»: Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας είχομεν ἀναγράφει, ὅτι κατηρύθησεν εἰς Μασσάβαν φυματολογίας προτηγίδας καὶ διὰ τοῦ μία ἐξ αὐτῶν, συνεπείκ αἰλούρης τῶν σογιών τοῦ προσδέσθησαν ἐξώσκειλε παρὰ τὴν ἀκτὴν τοῦ Σονακίου. Τὸ ἐξ γανθαρίδων καὶ ἀνθρακίτον φορτίον της ἥτο ἀξίας 100 λιρῶν, τὰ δὲ ἔσδομα τῆς ἀνελκύσεως της προεργασίας εἰς 120 λίρας. Τὸ ἀπὸ «Ελληνική Δημοκρατίας», μὲ διαρόφαν τὸν πλοῦν του, κατηρύθησεν εἰς τὴν Μασσάβαν, ἀφοῦ δὲ παρεδοκεν εἰς τὰς ἑπειρηνικὰς ἀρχὰς τὰς λοιπὰς ἐμφόρτους φορτηγίδας, ἀπέλευσεν διὰ Ποδαράν, διὰ νὰ διασφαλισθεῖ τοῦ σκάφους φορτηγίδα. (Δεκ. 13—18)

«ΚΥΡΑ—ΠΑΝΑΓΙΑ ΙΙ.» (ex «Clonlee»): Επόδισεν εἰς Πύλον μὲ φορτίον ξυλείας καὶ μὲ διαφορὴν εἰς τὰ κύπεη ἀπὸ ἡμίας τῶν ἕγαλων προελθούσας ἐξ συγκρουσίου τον μὲ ἓνα φορτηγόν της ἑταῖρας τοῦ Ζ. Νομικοῦ. Λι ημίας τῶν ἕγαλων οὗνται ἔκτεταμένα εἰς τρόπον ὅπετε τὸ πλοῖον νὰ ενφίσκεται ἐν κατίνην διθίσεως. Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας, ἀπασι αἱ ἀντίλια τοῦ σκάφους τεθείσας εἰς ἐνέργειαν, κατηρύθησαν νὰ συγκρατήσουν τὴν διαρροήν τον καὶ ν' ἀποσοβήσουν τὸν ἄμεσον κίνδυνον. Οἱ λιμενάρχης Ναυαρίνου δέταξε τὴν ἐκφόρτωσιν τημάτος

HECKSHER & SON SUCCRS

FOUNDED 1797

COPENHAGEN

Ναυλομεσίται ἐμπιστοσύνης. Ἀποστολαί,

Ναυλώσεις, Ἀγοραπωλησίαι. Πράκτορες

τῶν Ἐλληνικῶν Ἀτμοπλοιών

Telegr. Adr. "HECKSHERS,,

Codes: Boe, Scott's 10th etc.

ἐκ τοῦ φροτίου, διὰ νὰ διευκολυνθῇ ἡ ἐκτέλεσις προσωρινῶν τυνον ἐπισκευῶν καὶ δημητῆ ἀνδρόνος τὸ σκάφος νὰ καταπλεύῃ εἰς Πειραιᾶ ἢ Πάτρας δι' ὁριστικὰς ἐπισκευάς.

Ἄπο τὴν ἑπακόλονθήσασαν ἐπιθεώρησιν διεπιστώθη, διὰ μὲν γεγαλύτερων ἔγινε τοῦ πλοίου εὐρίσκοντα εἰς τὰ ὕψαλα τοῦ κόπους No2. "Ἐν τῷ τοῦ ἵππαριον ὑπέστη ἔγινε τοῦ πλοίου εὐρίσκοντα μετά τοῦ πρός ἀντιμετώπιον τῆς διαρροῆς. Μετὰ τὴν συντελεσθεῖσαν τηματικὴν ἐφράσισιν ἐνδέθη εἰς τὰ ὕψαλα τῆς ἀστεράς πλευρᾶς ὥητο μιαστάσεων 4 ἵπποι ἐπὶ 4 καὶ σχισμῇ ἐπὶ ἀρκετῆς ἑπακόλονθήσεως. Τὸ μετ' αὐτοῦ συγκρονούσθεν φροτηγὸν ἦτο τὸ ἄπαντα πλοίου τοῦ προσωρινῶν ἀνακοινώσιν αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐπερατώθησαν τὴν 18ην καὶ τὸ σκάφος κατέπλευσε τὴν 29ην εἰς Πειραιᾶ πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ διοικητικὰς ἐπισκευάς.

«ΜΕΝΤΩΡ»: "Ἐποδίσεν εἰς Γίβραλτάρ μὲ ἀνομαλίαν εἰς τὰς μηχανάς τον. Αἱ ἀπαραιτητοὶ μικροστικεῖναι ἐξετέλεσθησαν μετά ταχετῆς ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τὸ σκάφος μετὰ διοδεκάσιον καθετέρων ἀνεχόμενης διὰ Σάρπινες.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (μικρός): Προερχόμενον ἐκ Ληξουρίου κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν μὲ γενικὸν φροτίον. Κατὰ τὸν πλοῖον συνήντησε σφραγίστην τρικυμίαν, ἐπὶ τῆς ὅποιας ὑπέστη ἀρκετάς ἔγινες εἰς τὸ κατάστομα, ἐβλάβη δὲ τὸ μηχάνημα τῆς ἀγύνας καὶ εἰσέδυσαν ὕδατα ἐντὸς τοῦ ἴντ' αφίθη. 1 κέντος. Ἐγένοντο ἐπιθεώρησις καὶ ἐπισκευαί.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Καραβία): "Ἀποπλέον ἐξ Ἀμβέρσας καὶ καθ' ὃν χρόνον ἐξετέλει ἐλιγμὸν ἐντὸς τῆς διώρυγος Kruislands, προσέρχονταν εἰς τὸ ὕψος τοῦ κροταδίου μετά τὰς ἔγινες εἰς τὴν πρόσθιαν, προξενήσαν δὲ τοιαύτας καὶ εἰς τὴν προσωματικήν. Τὸ σκάφος ἐπανέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν καὶ μετὰ τριήμερον καθυτέρων δι' ἐπισκευάς ἀνεχόμενης διὰ τὸν προσφρισμὸν τοῦ.

«ΛΕΡΟΣ» (ex «Ασπασία Νομοκού»): Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν εἰς Πειραιᾶ ἐνθεῖας κλήματος προσωρινῶν ἐπεπλεύσεων διὰ Κρήτην πρὸς παράδοσιν ἐπόλοιπον φροτίον.

«ΖΕΝΕΤΤΑ»: Αἱ ναυαγοσωστικαὶ ἔργασίαι διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ μικροῦ τούτου φροτηγοῦ μας, προσηργάμενον, ὡς γνωστόν, ἐξοθι τοῦ Πλειαδοῦ προδύνετος, ἐπεβραδύνθησαν ἐπὶ τῆς κακοκαρίας. "Ἡ θέσης τοῦ πλοίου παραμένει ἀμετάβλητος, ἀλλὰ κρίσιμος πάντοτε.

«ΙΟΝΙΟΝ»: Κατενθυνόμενον κενὸν ἐξ Πειραιῶς εἰς Σμύρνην ἐξώκειλε τὴν 7ην πρωΐνην τῆς 20ης Δεκεμβρίου παρὰ τὸ Τσακάλ. Μπονοῦν, εἰς τὴν εἰσοδον τοῦ Κόλπου τῆς Σιάρηνς. "Ηοχίσαν αἱ σχετικαὶ ἔργασίαι διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ.

«ΝΕΡΑΓΔΑ»: "Ἐπιθεωρηθὲν 'εἰς Κοντοὺς' ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυαπλίους καὶ ἀνεχόμενης διὰ Μασσάδαν

«ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΟΥΤΟΥΣ» (ex «Ορος Πίνδος»): Ραδιοτηλεγράφημα ἐκ τοῦ σταθμοῦ Βιρτηναὶ ἀνέφερεν, ὅτι τὴν 23ην Δεκεμβρίου τὸ φροτηγὸν «Μιχάλης Πούτους» (ex «Ορος Πίνδος») προσήρχατο πλησίου τοῦ σηματοφορικοῦ τούτου σταθμοῦ εἰς πλάτος 51—15' B' καὶ μῆκος 3—10' A. Τὸ σκάφος δὲν παρονοίασε ἔγινες τῶν ὑφάλων, οὔτε διαρροήν, εἶχε δὲν ἀνάγκη ναυαγοσωστικοῦ, διότι ἡ θέσης τοῦ θα ἀπέβαντα κρίσιμος, ἐνώ περιερχόται κακοκαρία. "Ἡ προσάρξις ὥφειλετο εἰς τὴν ἐπιζωτονά πεντήνη διάρκειαν, ἡτοι περιώδειεν εἰς τὸ ἔλαχιστον τὴν δρατότητα. 'Ο θυμὸς ἦτο ἀμιώδης, μὲ τὴν ἀμπότιδα δὲ τὸ σκάφος παρέμενεν εἰς ἀδύτη ὕδατα.

Τὴν 9.30' μ.μ. τῆς ίδιας ἔητήθη ἐκ τοῦ πλοίου ἐπεγόντως σωσίδιος λέμβος ἐκ τῆς ξηρᾶς, ἡτοι καὶ ἀπεστάλη ἀμέσως. "Ἐπίσης ἔητήθη καὶ ἡ ἀποστολὴ ναυαγοσωστικοῦ. "Ωραὶ τινὰς ὀρθούτερον, παρὰ τὴν διάρκειαν, ἐφθασαν πλησίον τοῦ σκάφους δύο σωσίδια δεννάνακατοι τῶν σταθμῶν τοῦ Οδέστουν καὶ τοῦ Μπάρου. Τὸ ἄπαντα πλοίου τοῦ Μπάρου, ἐξέκλινε δὲ τῆς πορείας του, λόγῳ τῆς διάρκειας καὶ εὐρέθη προσηργάμενον εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Σόμερσετ, ἐπὶ τῆς ἀμιώδους ὑφάλου Γρόσα.

Λόγῳ τῆς κακοκαρίας, ἡτοι ἐν τῷ μεταξύ ἐνέσηση, ἀπεβιβάσθη τὸ πλήρωμα εἰς τὴν ξηρᾶν, πλὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ θαλαμητῆρος, ὅταν δὲ αἱ σωσίδιοι λέμβοι ἐφθασαν παρὰ τὸ πλοῖον εἰχε κοπῆ πλοιού τοῦ κατόπιν. No 3. Τὴν ἐπομένην τὸ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη ἐκ τοῦ νέου καὶ τὰ σκάφος ἀνειλκύσθη μόνον του, χωρὶς νὰ δοιθηθῇ ἀπό τὸ καταπλεύσαν ἐν τῷ μεταξύ 'Ολλανδικὸν ναυαγοσωστικὸν «Zwarte Zee». Μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν του, ἐφομούντηθη τὸ σκάφος εἰς Μπάρου "Αἴλαντ. Κατ' αὐτάς θα δεξιευνισθῇ.

(Δεκ. 23—26)

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ»: Κατευθυνόμενον ἐκ Βίλλας Κονστιτούσιον τῆς Ροζάριο πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φροτίου του, ἡγγισε τὸν βυθὸν, μᾶλλον σφραγῶς, παρὰ τὸ χιλιόμετρο. 74, χωρὶς δῆμος καὶ νὰ προσαράξῃ. Τὸ σκάφος ἐφθασεν εἰς τὸν προορισμὸν του ἀνεν ζημιῶν τῶν ὑφάλων.

(Δεκ. 27)

«ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ»: Αποπλέον ἐξ Ὁδησσοῦ μὲ φροτίον ἀνθρακίτιον διὰ Βόρεον Ἀμεριζήν, προσέρχονται, λόγῳ τῆς θυελλῆς, ἐπὶ τοῦ κυματοθραύστου καὶ ὑπέστη ἔγινες τῶν ὑφάλων ἀναγκασθὲν νὰ ἐπαναπλεύῃ εἰς τὸν ιμένα μὲ διαρροήν. Δύτια ἐπιθεωρησατες τὰ ὕψαλα εὗρον μικρὸν φρῆμα. Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ ἐκτελεσθοῦν εἰς Ὁδησσόν.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ελληνικῶν ἀπείλησι :

—**Ἐπί Ρίβερ Πλέϊτ** (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΜΑΡΟΥΛΙΩ» ἐξ Σάντα Λορέντζο (ἔξαιρεσε τῆς Ιθαλαδίας) 18), ἐὰν Λονδίνον, Χούλι, Αβονμάου, Λίβερπολή, ή Μπάρκενγουντ 17), Κάρδιφ, Μπάρου ή Ρότερνταμ 17), Αμβέρσαν 17), Μασσάδαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ή Λιδόρον 19), γενικῶς Μεσόγειον 19), Αθριατικήν 20), όψιον ἀπό Σάντα Φέ 19) δύοτες, φόρτωσις 15—25 Τανούαριον.

«ΚΟΥΛΑΟΥΡΑΣ — ΞΕΝΟΣ» ἀπό Νερκοτάεα 7000 τ. δι' Ἑλλάδα 20), μὲ 4 ½, πέννες ἔξτρα δι' ἐπαστον πλέον λιμένα ἐκφορτόσεως μέχρι τεσσάρων τοιούτων, φόρτωσις Τανούαριον 25—Φεδροναριόν 10.

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6900 τ. δι' Ἀγγλίαν 18), μὲ όψιον Βορ. Ισπανίας, Μεσογείου καὶ Αδριατικής, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ» δηλ. ἀνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 6900 τ. δι' Ἀγγλίαν 18), μὲ όψιον Βορ. Ισπανίας, Μεσογείου, Αδριατικής, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6100 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόπινεντ 18), μὲ πλήρη όψιον, φόρτωσις 6—15 Τανούαριον.

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» δηλ. ἀνω τοῦ Ροζάριο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν — "Αποτερνταμ σελ. 17) 9, Φεδροναριόν 1—15.

—**Ἐπί Αγγλίας η Κόντινεντ** (Διὰ γαιάνθρωπας)

«ΑΔΑΜ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ἐξ Εμδεν 5000 τ. διὰ Πειραιᾶ 7) 4 ½ Δ) δυοτες.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ελληνικὸν) ἐξ Δάντσιγκ — Γδένιας 6500 τ. διὰ Μπονένος "Αἴρες 10) — Ταν. 4—15.

«ΚΑΣΤΩΡ» ἐξ Δάντσιγκ — Γδένιας 8500 τ. διὰ Μπονένος "Αἴρες 10) 1 ½, Δεκεμβρίου 28 — Τανούαριον 10.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ελληνικὸν) ἐξ Στέττιν 5000 τ. διὰ Πειραιᾶ ή Χαλκίδα 8) 3, ἀμεσος φόρτωσις (Μιχάλινον).

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 9) — Τανούαριον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ελληνικὸν) ἐξ Νιούπορτ 6000 τ. διὰ Μπονένος "Αἴρες 8) 9, ά. φ.

«ΑΝΘΙΠΗ Η. ΜΙΧΑΛΟΥ» ἐξ Στέττιν 5200 τ. διὰ Γένοβαν,

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



ΕΧΘΡΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μὲ βραχείαν μης λύπην, τὴν ὅποιαν εἰμεθικ ὑποχρεωμένο: γὰ διατυπώσωμεν ἀπὸ τῆς στήλης αὐτῆς ἀκριβῶς, πληροφορούμεθα ὅτι ἔξεφράσθησαν ὑπόνοιαι: ὃπὸ τῆς ἐν Λογδίνῳ Διοικούσῃς Ἐπιτροπῆς τοῦ Σχεδίου τοῦ Ηλέετι εἰς βάρος Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἔδρευόντων ἐν Πειραιεῖ, ὅτι: προήλθον εἰς ἴδιας τέρας συμφωνίας μὲ τοὺς γαλλιτὰς πρὸς καταστρατήγησιν τοῦ σχεδίου κατωτάτων δρίων.

Μᾶς εἶναι: δύσκολον γὰ πιστεύσωμεν τὰς πληροφορίας αὐτάς, μὴ δυνάμενοι: γὰ φυντασθῆμεν ὅτι: θὰ εὑρεθοῦν "Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ γὰ καταφέρουν κατὰ τῆς καλῆς πίστεως τῆς Ναυτιλίας μης τοισθον βρέμεν πληγματίθεντες τόσουν καταφέρως αὐτὴν τὴν ὑπογραφήν των." Αν πράγματι: αἱ ὑπόνοιαι: ἀποδειχθεῦσην ἀληθείας, οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτοὶ πρέπει: γὰ στιγματισθεῦν διὰ ἔχθροι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

"Η ναυλαγορᾶ — προφανῶς καὶ λόγῳ τῶν ἑορτῶν — περιέπεσε κατὰ τὸ δέ 15ῆμερον τοῦ Δεκεμβρίου εἰς στασιμότητα, ἥπερ ὅμως ἐλπίζεται, διὰ δὲν θὰ προκαλέσῃ καὶ μίαν ἑποχώσην τῶν τιμῶν, ἐφόσον τοννᾶς εἶνε ισορρόπτος κατανεμημένον ἀνά τὰ διάφορα ἔξαγορικά κατόπιν τῶν βούιν, μάλιστα, αἰσθάνονται καὶ σπάνιαν κωριτικήν τοῦς δι' ἕποντα φορτία. Η γνωσθεῖσας ἀπόφασις τῆς Ἀργεντινῆς κυβερνήσεως, ὅπως αἴξηση τὰς τιμὰς τοῦ σίτου καὶ τοῦ λινοσπάρου, ἐσχεν ἀμεσον τὸν ἀντίτιτον εἰς τὴν ἀναστολὴν τῶν ἑκατόντας πολλὰ τὸν διάστημα, πολλὰ τὸν βούν, Εἰρηνικῷ. Έκ τῶν δύο τούτων τούτων ἔχει διαδελθεῖ τὸσον διὰ τὰς ἀμέσους φόρτωσις, ὅσον καὶ μέχρι Φεβρουαρίου καὶ Μαρτίου. Διὰ τὰς ἔξι ἀνστολὰς ναυλώσεις μὲ φόρτωσιν ἀσχεδίου, ἀπὸ δὲ τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν οἱ ναῦλοι ἔφθασαν εἰς τὰ σελ. 21).

"Υπῆρχον ἀκόμη πληροφορία, ὅτι: ή νέα ἐσοδεία Ἀργεντινοῦ σί-

τον θὰ εἴη ἡ κατωτέρα τῶν τελευταίων ἑτοῖ. Ἐν τῷ μεταξὺ ἀρχετὰ διαθέμα σκάφη, παρέχοντα ἀμεσον φόρτωσιν καὶ ἀντιμετωπίζοντα δυσκολίας εἰς τὴν ἔξεύρεσιν ἐργασίας, θὰ ἐποχρεωθοῦν ν' ἀναμείνουν τοιαῦτην διὰ φόρτωσιν Τανονάριον. Κατὰ τὸ 15ῆμερον ἐλάχιστα ναυλώσεις ἐκλείσθησαν, ἀναφερόμενα καὶ αἵτι, κυρίως, εἰς φορτώσεις Φεβρουαρίου καὶ Μαρτίου.

"Ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν συνεζήσονται αἱ φορτώσεις πλαωσιδήρου μὲ ναῦλον ἀπὸ δύο λιμένας Κόλπων Μεξικοῦ 14)3 φίο διὰ Γλασούβην καὶ δολ. 4.75 ἕως 5 δι' Ιταλίαν. Γεννήματα ἐν Νέας Υόρκης δι' Ἀμερικανὸν 2) — τὸ ποντοφέτο. Ἀξιοσημείωτος ἐπῆρχεν ἡ ἐν Κούβας ἐργασία διὰ ζαχαρίεις, ἐπληρώθησαν δὲ 17) — δι' ἀμεσον φορτώσεις καὶ 15) — δι' Τανονάριον. Η Ἀπὸ Ἀνατολὴν σταθερά, καὶ μὲ ἔλλειψην σκαφῶν διαθέσιμον δι' Τανονάριον. Ἀπὸ Σεαγχόνην ἐπληρώνοντο διὸ ὅρμαν 25) — ἕως 25) διὰ Γαλλίαν, ἀπὸ Νταλίν διὰ πνάμους 26) διὰ Ρόττερντρηπτον — Αμβούργον, ἐνῷ ἀπὸ τὴν Ανταράλιαν συνεργεία δῆλη σκαφῶν ἐντὸς ὀλίγων ἡμερῶν ἐκλείσθη διὰ ἀμεσον φορτώσεις καὶ διὰ Φεβρουαρίου καὶ Μάρτιου.

"Η Μεσόγειος μὲ συνήθη ἐργασίαν, κυρίως διὰ μεταλλεύματα, ἡ διὰ Μάρη Θάλασσα μὲ διαταγὰς ὀλίγας μὲν, ἄλλα δι' ὅλα σχεδὸν τὰ τίδη τῶν Σοβιετικῶν ἔξαγορῶν, ὡς ἔχει:

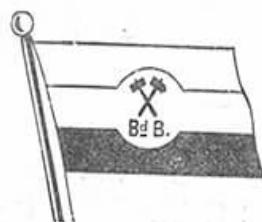
ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ: Δι' ἄρχας Τανονάριον ἐχετέστο ἀτμόπλοιον 7000 τόννων δι' Αγγλίαν — Αμερικανὸν — Ρόττερντρηπτον — Νορβηγίαν, δὲν ἔγνωσθη ὅμως μέχρι τῆς στιγμῆς, ἐὰν δὲ διαταγὴ αὕτη ἐκλείσθη. Διὰ τῆς ὑφόσεως τῆς τιμῆς τῶν ἀργεντινῶν σιτηρῶν, δὲν θεωρεῖται ἀπόθινον νὰ ἐποφελήσῃ τὰ Σοβιετ τῆς εὐκωρίας δι' ἐνρυτέρας ἔξαγοράς, ὅπότε καὶ θὰ ἔηται συνεργεία εἰς τὸ προσεχές μέλλον νὰ ἔξασταισιστοντας κωριτικότητα.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Εγγώσθη, ὅτι ἀτμόπλοιον 7000 τόννων ἐκλείσθη παρὰ τοῖς ἀγοραστῶν ἐκ Θεοδόσιας διὰ Μπόναν εἰς τὰ 8)9 καὶ ἐτερον 5000 τόννων ἐκ Θεοδόσιας διὰ Πειραιᾶ εἰς τὰ 4)10)½ φίο, μὲ 450 τ. φόρτωσιν. Οὖδεμια ἄλλη διαταγὴ δι' ἐτέρους προορισμοὺς διεβιβάσθη ἐκ Μόσχας.

ΠΙΣΣΑΣ: Παρὰ φόρτη ἀγοραστῶν ἐκλείσθη ἀτμόπλοιον 6000 τόννων εἰς τὰ 9)6 ἀπὸ Νικολάεφ διὰ Σέτταν, Μασσαλίαν ἢ Καρόντε, ἐὰν δίπλανον 10) —, μὲ 400 τ. φόρτωσιν φόρτη καὶ 400 ἑκατόφτωσιν 1) —. Υπάρχουν καὶ τινὲς ἄλλαι διαταγαὶ, ἄλλα δι' ἀποτέρας φορτώσεις.

ΣΥΑΕΙΑ: Άπορα

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ: Διὰ φόρτωσιν 10—20 Τανονάριον, ἐκλείσθη ἀτμόπλοιον ἐκ Πότι διὰ Μίδδλεσμπρο εἰς τὰ σελ. 10)3, 48 ὕδας ἀναμονή, μὲ 700 τ. φόρτωσιν 17)½ καὶ 500 τ. 1) —, συμπεριλαμβανομένον τὸν δικαιομάτων γερανῶν. Εὖν ὑπάρχουν ἄλλαι διαταγαὶ δὲν



BD BLUMENFELD

KOMMANDITGESELLSCHAFT AUF AKTIEN

TRADING COMPANY OF THE FRIED KRUPP A. G.

COAL IMPORTER AND SHIOPWNER.

HAMBURG 1, CHLIEHAUS B'

TELEGRAMS : FFLDKOHLE

PRIME WESTPHALIAN AND ENGLISH
BUNKER COALS

έγνωσθη.

Ο ΔΟΥΝΑΒΙΣ ἐν ἀποξίᾳ:

Δι' Ἀγγλικούς γιανθρακας ἐπληρώνοντο 6)9 ἔως 7)— δι' Ἀνατ. Μεσόγειον και ἐκ Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν, λόγω ἐντόνου ζητήσεως, σελ. 7)6 ἔως 8)3, διὰ Πειραιᾶ 7)3 και Ὁράν 7)—

Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἐπλεισθησαν και αἱ ἀγόλουθοι: «ΓΕΩΡΓ. ΜΑΝΤΑΚΑΣ» ἐξ "Εμδεν 5400 τ. κών διὰ Γραβόν 9)9, ἄ. φ. Και ἐκ Σπαλάτου (τοιμέντα) τὰ ἀπ «ΜΑΙΟΤΙΣ» 2700 τ. διὰ Παλαιστίνην 7)6 και «ΙΩΑΝΝΑ» 1700 τ. διὰ Σπαλάτο 6)9, ἄ. φ.

Συνέχεια Ναυλώσεων ἐκ τῆς 64ης σελίδος

Σαβόνναν, Σπέντζιαν, Λιθόρο 9)— (γιανθρακας) και 11)— (κών) ἀμεσος φόρτωσις.

Α)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐκ Κάρδιφ 4700 τ. διὰ Βῖλλαν Κονστιτούσιον 8)6, φόρτωσις Ιανουαρίου.

«ΜΙΜΗΣ» ἐξ Στέττιν 5000 τ. διὰ Πειραιᾶ — Χαλκίδα 8)9, ἄ. φ. «ΤΑ·Υ·ΓΕΤΟΣ» ἐξ "Εμδεν 6500 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες 8)9, Ιανουαρ. 10—20.

«ΜΑΡ. Ι. ΚΑ·Ι·ΡΗ» ἐξ "Ιμιγχαμ 6500 τ. Μοντεβίδεο 8)—, Φεβρουαρ. 15—25.

«ΓΕΩΡΓ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐκ Ρόττερνταμ 2800 τ. Πειραιᾶ 8)—, Ιανουάρ.

«ΑΥΡΑ» (νέον) ἐξ "Ιμιγχαμ 6500 τ. διὰ Μοντεβίδεο 7)9, Φεβρ. 15—25.

«ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐκ Βρέμης 6500 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες 8)9, ἄ. φ.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΑΣΤΕΡΙΑ» (ex «Δέσποινα» Γλύπτηρ) ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5400 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 10)—, 'Αμερέσσα — Ρόττερνταμ 9)7 ½, Δανίαν 11)6, φιρὸν Νορβηγίαν 11)9, ἀμεσος φόρτωσις.

Α)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐκ Νικολάεψ 8000 τ. μεταλλεύματος οιδήρου δι' Ιαπωνίαν 16)3, φόρτωσις Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου.

«ΑΡΙΣΤ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Πότι 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Μίδλεσμπρο 10)3, Ιανουαρίου 10—20.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 9)10)½, Ιανουαρ. 5.

—Ἐκ Μεσογείου

«ΜΕΜΑΣ» ἐξ 'Αλεξανδρείας 380.000 κ. π. βαμβακοσπόρου δι' Αβονιάουθ και Σάρτρες ή Χούλλ. 10)6 δύο λιμένας, 'Αβονιάουθ και Λήθ 13)—, 'Αβονιάουθ και 'Αμπερντιν ή Ντοντάι 12)—, δύο λιμένας, καντσέλιο 31 Δεκεμβρίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» ἐκ Χονέλβας 7500 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ 6)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΙΚΟΣ» ἐκ Χονέλβας 6500 τ. μεταλλεύματον δι' 'Υμονίτεν σελ. 5)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΤΙΓΚΩ» ἐκ Σφάλ 4200 τ. φυσιφάτων διὰ Βορδό 30 φρ. ἀργάς Ιανουαρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Νομ.) ἐκ Μάρκης 1500 μεταλλεύματον διὰ Μασσαλίαν 32 φρ. φίο, Ιανουαρίου 1—10.

«ΕΛΠΙΣ» ἐκ Θεσσαλίας 2150 τ. μεταλλεύματον διὰ Κουερόν 8)9 φίο, Ιανουαρ. 3—13.

—Ἐκ τῆς "Απω Ανατολῆς.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» ἐκ Μαντράς 7000 τ. φυσιφάτων δι' ώφισμένους λιμένας 'Αγγίλας (μέσω Κέπιτ Τάουν) σελ. 25)—, φιρὸν Λισσαβόνα ή Βορδό 25)6, φόρτωσις 10—31 Ιανουαρίου.

«ΝΕΜΕΑ» ἐκ Ντάρεν 7000 τ. κυάμων διὰ Ρόττερνταμ — 'Αμπούργον 25)—, φιρὸν Χούλλ. η βορειότερον 1)3 ἔξτρα, Ιανουαρίου.

ΑΤΜΟΠΑΛΟΙΟΝ (Ρεθ.— Κούλ.) ἐκ Δυτ. Αντιρραίας 7300 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν Κόντινεντ 24)6 (χῦμα) και 27) — (εἰς σάκκους), φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΟΡΩΠΟΣ» ἐκ Σαΐγκόν 5600 τ. όρυζης διὰ Γαλλίαν 26)—, Ιανουαρίου.

ΑΤΜΟΠΑΛΟΙΟΝ (Νικολάου) ἐκ Νοτίου Αντιρραίας — Βικτωρίας 7800 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 25)6 (χῦμα) και 28)— (εἰς σάκκους), φιρὸν Ελλάδα 2)9 ἔξτρα, φόρτωσις 10 Φεβρουαρίου έως 5 Μαρτίου.

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» ἀπό Colachel 10.000 τ. φορτίου διὰ Βίλμπεκτων

η Βαλτιμόρων 20)—, φόρτωσις Φεβρ. 1—29.

«ΝΕΛΔΑΥ» ἐκ Δυτ. Αντιρραίας 7300 τ. σιτηρῶν (εἰς σάκκους) διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 27)—, Ιαν. 25—Φεβρ. 20.

—Ἐκ Βορ. Αμερικῆς

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 6500 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 5.15 ἓνα λιμένα, 5.25 δύο λιμένας, φόρτωσις 1—20 Ι-ανουαρίου.

«ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» (ex «Galeb») ἐκ Βοστόνης — Σαβάννας σειντζ 6000 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Γένοβαν ή Σαβάνναν δολ. 5.15 ἓνα λιμένα, 5.35 δύο (γκρός τέμπες), δύοιν 'Αγγλίαν 15)— ἓνα λιμένα, 15) 6 φίο, δύο λιμένας, Ιανουαρίου 1—18.

«ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗ» ἐκ Βοστόνης — Σαβάννας σειντζ 7500 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Γένοβαν — Σαβάνναν δολ. 5.15, δύο λιμένας φορτώσεως, μὲ δολ. 5.25 δύο λιμένας ἐκφορτώσεως, δύοιν 'Αγγλίαν 14)6 ἓνα, 15)— φίο δύο λιμένας, Ιανουαρίου 5—20.

—Ἐκ διαφόρων ἄλλων ἀγορῶν

«ΙΩΛΚΟΣ» ἐκ Κονστάντζας 9.500 τ. πετρελαίου διὰ Βενετίαν 12)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΑΣΣΟΣ» (ex «Emanuel Nobel») ἐκ Κονστάντζης 5500 τ. πετρελαίου δι' 'Αμβούργον 13)6 Ιανουαρίου.

ERNEST BIGLAND & Co. LTD.

ROMAN WALL HOUSE,

1, CRUTCHED FRIARS,

LONDON. E. C. 3

(FOUNDED 1874)

Shipbrokers, Chartering,
Passenger and General Forwarding Agents.

Well established Greek
Consignment connection.

Also at :

LIVERPOOL. | JAMES CHAMBERS & Co.
| S. C. CHAMBERS & Co.

ANTWERP. BIGLAND·CHAMBERS & Co. LTD.

ΕΠΙ ΤΩI ΝΕΩI ΕΤΕI 1936

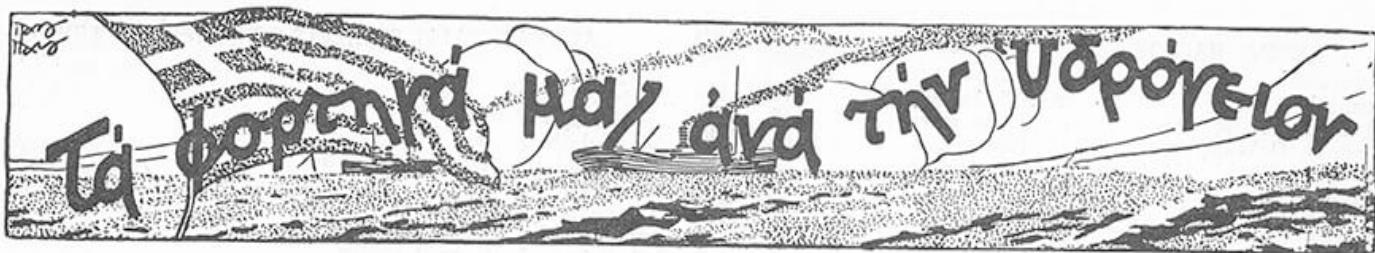
ΟI ΑΔΕΛΦΟI Γ. ΠΟΥΤΟΥ

Εῦχονται εἰς τοὺς ι. ι. Ἐφοπλιστὰς τῆς ἀτμήρους

Ναυτιλίας μας

ΑΙΣΙΟN ΚΑI ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟN ΕΤΟS





ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυπ.
γκρ.

"Αγαλλιανή	Θ. Έπιφανιάδη	11	1656
"Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρονή	95	1580
"Αγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297
"Αγιος Γεώργιος	νιοί Π. Πανταλέοντος	11	4248
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283
"Αγία Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ..	13	4572
"Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τελίβα	19	4514
"Αγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικοῦ	99	1106
"Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687
"Αγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάσσον	92	1581
"Αγιος Σπυρίδων	'Ηλ. 'Αγγελή	89	1476
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240
"Αγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	'Αθ. Πειθή	08	4537
"Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838
"Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295
Άιας	Πατέρας καὶ Σία	15	4729
Αιγαίον	'Ετ. «Αιγαίον» Α. Ε.	19	5285
Αιγαίον	Πελοπονησίου Σκυριβάνου	12	1735
Αιγεὺς	άδ. Πατέρα	17	3792
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929
Αικατερίνη Τ.	Λ. Τερψάζου	17	2719
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177
Αίμιλιος	Στεριτή καὶ Σία	98	3691
Άινος	Α. Λούζη	10	3554
Αίολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051
"Αίς Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098
"Άδαμας	Μιχ. Λαιμού	18	4144
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355
"Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμντζή	06	4343
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	17	5140
"Άλκιμος	Σκυριβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003
"Άλφειός	Σ. Λιβανού	20	5116
"Άναστασία	Π. Πρωτοπατά	05	2883
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763
"Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393
"Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Ο. Βούλγαρη	12	4603
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδρη	21	4358
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685
"Άννα Τ.	Λ. Τεργιάζου	06	2728
"Άνθιττη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690
"Άντωνιος Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμού	11	4410
"Άντώνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514
"Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557
"Άντώνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836
"Άξιος	Σ. Λιβανού	19	5289
"Άποικια	Σ. Βάλμα	05	3607
"Άργεντίνα	'Αντ. Ρούσου	12	4248
"Άργολικός	Μαρη̄ Έμπειρούν	21	4786
"Άρεθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693
"Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαιμού	12	4745
"Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρᾶ»	10	4445
"Άριστ. Λ. Γουλανδρῆ	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470
"Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349
"Άρχων	Κωστή Λαιμού	21	1364
"Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάϊκα	95	1344
"Άσπασιά	I. Γαλάχη	14	4211
"Άστεριά	I. Α. Ταχιμντζή	04	3313
"Άστηρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335
"Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόρ» Α.Ε.	09	4009
"Άττικός	Α. Λούζη	06	4078
"Άφροδεσσα	Αδ. Κιρτάτα	05	2485

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Έφθ. Πειραιᾶ 28 Δεκ.	άργει Χίον 31 Δεκ.
άνεξ. Κύπρον 19 Δεκ., Μπόναν 26 δι' Αμβέρσαν εἰς Πειραιᾶ από 17 Δεκ. Έπισκενή.	άνεξ. Βιζαγκαπατάμ 19 Δεκ. διά Βρόγιγκετον
άνεξ. Μάρτρου 24 Δεκ. διά Ροζάριο	άνεξ. Αμβέρσαν 22 Δεκ. διά Πλέιτ διήλθε Γιβραλτάρ 25 Δεκ. διά Φάλμουνθ
έφθ. Βόλου 29 Δεκ.	έφθ. Βόλου 29 Δεκ. (με άλας) διά Μοντεβίδεο
διήλθε Γιβραλτάρ 11 Δεκ. (με άλας) διά Εμδεν	έφθ. Πειραιᾶ 20 Δεκ.
έφθ. Σέριφον 16 Δεκ.	άνεξ. Μαδρέζας 8 Δεκ. διά Ρίον Ιανείφον
διήλθε Παναμᾶν 19 Δεκ. διά Γένοβαν. Επόδισεν Αμβούργον 16	έφθ. Αγίας 30 Δεκ.
άνεξ. Στέττιν 6 Δεκ. διά Καλάμας 24 Δεκ.	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Δεκεμβρίου
έφθ. Καλάμας 24 Δεκ.	έφθ. Καλάμας 24 Δεκ.
έφθ. Χούλλα 21 Δεκ.	έφθ. Πειραιᾶ 24 Δεκ.
έφθ. Χαΐφαν 26 Δεκ.	άνεξ. Φιλωσίγι 24 Δεκ. δι' Λέστραλιαν
έφθ. Αμβέρσαν 21 Δεκ.	έφθ. Αμβέρσαν 21 Δεκ.
άνεξ. Παλέρμου 23 Δεκ. διά Χούέλβαν	έφθ. Αλεξάνδρειαν 15 Δεκ.
άνεξ. Νιούπορτ 24 Δεκ. διά Μπ. Αγρες	διήλθε Παναμᾶν 19 Δεκ. διά Περούβιαν
άνεξ. Ηφούτις 11 Δεκ. δι' Αδονιάσιον	έφθ. Κάρδιμ 23 Δεκ.
έφθ. Μαδρέζας 5 Δεκ. διά Μπ. Αγρες	έφθ. Νεάπολιν 22 Δεκ.
έφθ. Μασσαδάν 21 Δεκ.	έφθ. Λαύριον 3 Δεκ.
έφθ. Μπάρι 19	έφθ. Μπάρι 15 Δεκ.
άργει Πειραιᾶ από 15 Ιανουαρ. 1934	έφθ. Μπάρι. Μπλάγχαν 25 Δεκ.
έφθ. Θήραν 28 Δεκ.	άνεξ. Μπάρου 13 Δεκ. διά Σάντος
άνεξ. Πότι 22 Δεκ. διά Νόρδερν οφίντες	άνεξ. Νιούπορτ 24 Δεκ. διά Μπ. Αγρες
έφθ. Στέττιν 23 Δεκ.	έφθ. "Ηφούτις" 24 Δεκ.
έφθ. Κάρδιμ 23 Δεκ.	διήλθε Μαδρέζας 5 Δεκ. διά Μπ. Αγρες
έφθ. Τάιν 19 Δεκ.	έφθ. Αμβούργον 19 Δεκ.
άνεξ. Παλέρμου 17 Δεκ., Γιβραλτάρ 22 διά Χιλήν	άνεξ. Νόρτεργζαμ 21 Δεκ. διά Κυπραν
διήλθε Φιλωσίγι 19 Δεκ. διά Νορβηγίαν	άνεξ. Παρέργα 5 Δεκ. διά Μασσαλίαν
έφθ. Φρείδιρσαβ 19 Δεκ.	άνεξ. Μπ. Αγρες 21 Δεκ. διά Μαδρέζας
άνεξ. Νόρντεργζαμ 21 Δεκ. διά Κυπραν	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Δεκ. έξι Σαβόνας
άνεξ. Πονέργα 22 Δεκ. διά Νορβηγίαν	έφθ. Πειραιᾶ 2 Δεκ. Εναντίθη.
έφθ. Πονέργα 22 Δεκ. διά Κρίστομπλα	άνεξ. Πειραιᾶ 18 Δεκ. διά Ρωσίαν
έφθ. Γαλάτα 4 Δεκ. Ελτα Πειραιᾶ	έφθ. Παγάκις 28 Δεκ.
έφθ. Πειραιᾶ 19 Δεκ.	έφθ. Ανδρίνον 14 Δεκ.
έφθ. Ρόδης 23 Δεκ.	έφθ. Αμβούργον 29 Δεκ.
άνεξ. Χούέλβαν 17 Δεκ. διά Ρόττερνταμ	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Δεκ. διά Νορβηγίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'ΑΘ. Ζωϊοπούλου	10	1354	εις Φετιγιέ 20 Δεκ.
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Λιβόρο 18 Δεκ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Χαλκίδα 25 Δεκ.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεγ. Ἀμέρσον 21 Δεκ. διὰ Κυντζαν
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Δεκ.
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	έφθ. Γαλάτοι 17 Δεκ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	διηλθε Ντακάρ 23 Δεκ. διὰ Πειραιᾶ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Σάνι Λονί (Ροδανοῦ) 18 Δεκ.
Βιργινία Νικολάου	N. Νικολάου	20	6869	άνεγ. Σουντερλαντ 30 Νοεμβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άνεγ. Μπάρροι 4 Δεκ. διὰ Σάντος
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άνεγ. Ρόττερντα 22 Δεκ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Βόρις	«Βλάσσος»	17	5166	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Δεκ. διὰ Τσιβιταβέζιαν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Νοεμβρίου 1935
Γαλαξίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	άνεγ. Φλωρίνη 25 Δεκ. δι' Ἐμδεν
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουνίου 1934
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 4 Δεκ.
Γερμανία	Μιχ. Βαλμά	14	2080	έφθ. Ἀμβούργον 21 Δεκ.
Γεώργιος	N. Λαγούνη	10	2216	άνεγ. Μπόναν 24 Δεκ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμασης	18	4289	έφθ. Ροζάριο 4 Δεκ.
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτωβρίου 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. καὶ Γ. Σίμπουρα	96	2187	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Δεκ., Νίτον 25 διὰ Ρόττερνταμ
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διηλθε Μαδέρας 13 Δεκ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. Γάνδην 27 Δεκ.
Γεώργ. M. Ἐμπειρίκος	S. Γ. Ἐμπειρίκον	21	5728	έφθ. Λίθερτον 19 Δεκ.
Γεώργ. M. Λιθανός	άδ. Λιθανόι	28	3831	έφθ. Λά Πλάταν 19 Δεκ.
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	άνεγ. Μενάδοι 4 Δεκ. διὰ Ρόττερνταμ
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Νορθίγιαν 24 Δεκ.
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	έφθ. Πειραιᾶ 25 Δεκ.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	διηλθε Γιβραλτάρ 19 Δεκ. διὰ Βόρ. Ἀμερικήν
Γρανικός	M. Λόρα	16	3689	εις Μασσάβαν ἀπὸ 19 Οκτ.
Γρηγορίος Κ. Π.	P. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Βάρνην 21 Δεκ.
Δαναός	P. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	έφθ. Σάντα Φέ 8 Δεκ.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Νοβορωσίσκην 15 Δεκ.
Δάρφη	N. Αυκαρδοπούλου	18	3798	άνεγ. Βίλλαν Κ) τούσιον 6 Δεκ. διὰ Τενερίφαν
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρέαδη	06	3816	έφθ. Μπάρροι 22 Δεκ.
Δελφοί	M.Δ. καὶ E. Λαμπού	15	4739	έφθ. Χούλι 11 Δεκ.
Δέσποινα	Κοσμά καὶ Γεωργιλή	09	4461	άνεγ. Ν. Υόρκην 21 Δεκ. δι' Ἀργυρόσπαν
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	έφθ. Ἐμδεν 16 Δεκ.
Δέσποινα A. Παπᾶ	A. Παπᾶ	04	4649	διηλθε Κουνζάβεν 21 Δεκ. διὰ Στέττιν
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμού	05	3338	διηλθε Κονγκλίν 25 Δεκ. διὰ Ρούνεν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Πειραιᾶ 18 Δεκ.
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διηλθε Ρίον Τανέντον 13 Δεκ. διὰ Δουνγκέρην
Δημ. Ἰγγλέσης	νιῶν Δ. Τγγλέση	18	5275	άνεγ. "Άδεν 25 Δεκ. διὰ Καλκούταν
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Λάρνακα 23 Δεκ.
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	έφθ. Τσινταβέζιαν 17 Δεκ.
Διαμαντῆς	Διαιμ. Πατέρερ	17	4990	άνεγ. Περγαντούζο 14 Δεκ. διὰ Πλέιτ
Διαμάντης	άδ. Τσατσόμιδον	03	2281	εις Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Νοεμ.
Διαμάντης	E. Α. Καραβία	03	2018	διηλθε Κονγκλίν 18 Δεκ. διὰ Καζαπτλάγαν
Διονύσιος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	άνεγ. Τετιυί Βαγ 14 Δεκ. διὰ Μ. Θάλασσαν
Διον. Σ. Σταθάτος	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	άνεγ. Πειραιᾶ 16 Δεκ. διὰ Ρωσσίαν
Δίρφυς	Γ. Φ. Ἀνδρέαδη	06	4181	διηλθε Κονγκλίν 29 Δεκ. διὰ Κόντινεντ
Διώνη	Λεων. Α. Ἐμπειρίκον	15	5604	άνεγ. Ἀλεξάνδρειαν 5 Δεκ. διὰ Μαντράς
Διούναθις	Ρατάκη καὶ Ρούσσον	03	3547	έφθ. Θεοδόσιαν 17 Δεκ.
Δύορις	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεγ. Μπ. "Αὔρες 4 Δεκ. διὰ Λάς Πάλμας
"Εθη	N. Γ. Λιβανοῦ	13	4521	έφθ. Σάνι Νικολίας 24 Δεκ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεγ. Ρόττερνταμ 3 Δεκ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Μπάρροι 24 Δεκ.
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκον	27	4164	άνεγ. Χάμπτον Ρόδες 3 Δεκ. διὰ Κούβαν
Ἐκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Χαϊδρης 15 Δεκ.
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	P. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Μπάχ, Μπλάγκαν 15 Δεκ.
Ἐλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Μπιμπλαπάταν 7 Δεκ.
Ἐλένη	Δ. Λώς	01	1882	έφθ. Βηρυττόν 10 Δεκ.
Ἐλένη	Ρεθύμην-Κουλουκουντή	21	1138	έφθ. Γαλάτα 10 Δεκ.
Ἐλένη Δ.	Δημιούσθ. Δάμασης	19	5260	άνεγ. Καζαπτλάγαν 12 Δεκ. διὰ Σουσάν
Ἐλένη T.	Λ. Τεργιάζου	97	3039	έφθ. Ζονγκούνταν 11 Δεκ.
Ἐλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	διηλθε Πόρτ Σάϊδ 24 Δεκ. δι' Όζάκα
Ἐλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεγ. Μπάρροι 15 Δεκ. διὰ Πλέιτ
Ἐλλάς	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	16	2081	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Δεκ. δι' Ἐλλάδα
Ἐλλήν	Στ. Ἐμπειρίκον	13	4577	εις Μπλάχην ἀπὸ 28 Νοεμβρού. Ἐπισκευή
Ἐλλήν	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Λιθέρτο 2 Δεκ.
Ἐλληνικό	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Δεκ. διὰ Μοντεβίδεο
Ἐλπίς	A. Πεζᾶ	19	1492	άνεγ. Θεοδόσιαν 30 Δεκ. δι' Ἐλλάδα
Ἐπαμ. K. Ἐμπειρίκος	νιῶν Επ. Ἐμπειρίκον	27	4385	άνεγ. Κάρδιφ 10 Δεκ. διὰ Ροζάριο
Ἐρημούλα	N. Τσατσόμιδον	05	2715	διηλθε Ούζάν 24 Δεκ. διὰ Δανίαν
Εὐγενία Καμπάνη	Μαρή Εμπειρίκον	22	4792	άνεγ. Ἀμέρσον 24 Δεκ. διὰ Χάιφαν
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκον	Γ. N. Εμπειρίκον	98	3470	εις Μαρζήν 15 Δεκ.
Εὐγενία Χανδρῆ	Στ. Ἐμπειρίκον	20	4882	διηλθε Λάς Πάλμας 21 Δεκ. δι' Αμέρσον
Εὐηνος	'Ιω. Χανδρῆ	20	4862	έφθ. Ρίον Τανέντον 13 Δεκ.
Εύθαλία	Σ. Λιβανοῦ	19	5627	έφθ. Βρέμην 21 Δεκ.
Εύθαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	έφθ. Σάντος 18 Δεκ.
Εύθαλία Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Δεκ. διὰ Πόρτ Σάϊδ
Ἐθρος	άδ. Λιβανοῦ	18	5283	έφθ. Ἀντοφαγάστα 12 Δεκ.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	άνεγ. Ρόττερντα 20 Δεκ. δι' Αγκόνα
Εύτυχια	Γεώργ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπὸ 5 Δεκ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	έφθ. Μομφαλόνε 23 Δεκ.
Ἐψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκον	11	4120	διηλθε Περιόμ 8 Δεκ. διὰ Μαντράς
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	έφθ. Βουλόνην 24 Δεκ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεξ. Μπ. "Αύρες 25 Δεκ. δι' "Αγ. Βιζέντιου
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	διηλθε Ντόβερ 24 Δεκ. διὰ Μπούζινεν
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	διηλθε Φλόστιγκ 21 Δεκ. διὰ Μπέργκαν
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	ἔφθ. Θεοδόσιαν 19 Δεκ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιγαλινού»	06	2947	ἔφθ. Πόδαν 16 Δεκ.
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	άνεξ. Ρίον Ιανέζον 19 Δεκ. διὰ Μπ. "Αύρες, §φθ. 25
"Ηφαίστος	νιών Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	ἔφθ. Μασσάβαν 27 Δεκ.
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	4574	ἔφθ. Χάροην 12 Δεκ.
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	άνεξ. Μασσάβαν 21 Δεκ. διὰ Σουέζ
Θεμώνη	«Κάσος» Α. Ε.	29	3859	ἔφθ. Σάντα Φὲ 15 Δεκ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 Δεκ.
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Δεκ.
Θεοφανώ	άδελφοι Λιβανοῦ	17	4240	άνεξ. Ροζάριο 17 Δεκ. διὰ Ντακάρ
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Σάντος 20 Δεκ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	ἔφθ. Βενετίαν 26 Δεκ.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	άνεξ. Μπάρου 3 Δεκ. διὰ Σάντα Φὲ
Θέτις Α.	Γ. Ανδρέαδον	10	4111	ἔφθ. Γδύνια 14 Δεκ.
Θράκη	Α. Τεριάζουν	17	982	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Δεκ.
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἔφθ. Γένοβαν 19 Δεκ.
"Ια				
Ιάκωβος	Π. Χατζηλία	17	4860	ἔφθ. Μπ. "Αύρες Ρόδης 1 Δεκ.
Ιγκόρ	Γ. Αγγελίδη	01	2107	διηλθε Κον(λ)ν 21 Δεκ. διὰ Μεσόγειον
Ιθάκη	Πεζός καὶ Σία	07	2693	διηλθε Πειραιᾶ 28 Δεκ. διὰ Θεοδόσιαν
Ιθακος	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	εἰς Πειραιᾶ ἀργεῖ
Ιλισσός	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	διηλθε Πόρτιλαντ 21 Δεκ. διὰ Νόρφολκ
Ιουλία	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	διηλθε Γιβραλτάρ 19 Δεκ. διὰ Βοστώνην
Ιουλία Νικολάου	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	άνεξ. Σύρον 12 Δεκ. καὶ Γιβραλτάρ 20
Ισμήνη	Ν. Νικολάου	15	3729	άνεξ. Νιούπορτ 20 Δεκ. διὰ Μπ. "Αύρες
Ιωάννα	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	ἔφθ. Σονέζ 7 Δεκ. (διὰ Μασσάβαν)
Ιωάννης	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Δεκ.
Ιω. Βάτης	Δ. Δάμπλαση	09	3667	άνεξ. Μπάρου 21 Δεκ. διὰ Μπ. "Αύρες
Ιω. Καρράς	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διηλθε Πάλμας 10 Δεκ. διὰ Ρ. Ιανέζον
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	άδελφ. Καρρά	17	3527	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 22 Δεκ.
Ιω. Νομικός	Στ. Εμπειρίκουν	24	3734	ἔφθ. Γρόττεμπουργκ 19 Δεκ.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	Δ. Νομικούν	99	640	ἔφθ. Κωνσταντίναν 23 Δεκ.
Ιω. Φράγκος	άδ. Γουλανδρῆς	10	3750	ἔφθ. Βοστώνη 10 Δεκ.
Ιωλόκος (τάνκερ)	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἔφθ. Ρουέν 17 Δεκ.
Ιωνία (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	6987	ἔφθ. Κωνσταντίναν 21 Δεκ.
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	16	5845	άνεξ. Πόρτ Αρθονο 12 Δεκ. διὰ Πόρτ Ντέ Μπούκ
Κ. Κτιστάκης	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	4680	ἔφθ. Κωνσταντίναν 12 Δεκ.
Κ. Λύρας	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Δεκ.
Καδίω	Π. Λύρα	02	3091	άνεξ. Κον(λ)ν 9 Δεκ. διὰ Ντέφιντζε
Καίτη Χανδρή	άδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Γιάφαν 21 Δεκ.
Καθαριώτισσα	I. Δ. Χανδρή	18	3061	διηλθε Κον(λ)ν 21 Δεκ. διὰ Βενετίαν
Καλαφάτης	νιών Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεξ. Ρόττερνταν 20 Δεκ. διὰ Πειραιᾶ
Καλλιόπη	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνεξ. Στέττιν 18 Δεκ. δι' Ιταλίαν
Καλλιόπη Σ.	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Λιβόρον 24 Δεκ.
Καλυψώ Βεργωτή	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἔφθ. Χονέλων 20 Δεκ.
Καπετάν Στρατής	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἔφθ. Νιούπορτ 17 Δεκ.
Καρδόβασι	Ξενίδ—Κονυμπής καὶ Σία	06	3574	διηλθε Φλόσιγκ 20 Δεκ. διὰ Δανίαν
Καρράς	Υιοί Δ. Τγγέληση	20	707	άνεξ. Πειραιᾶ 27 Δεκ. διὰ Κέρφρουαν
Κάσσος	άδ. Καρρά	18	5234	ἔφθ. Δάντσιγκ 18 Δεκ.
Κάτωτρα	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Μπ. "Αύρες Ρόδης 23 Δεκ.
Κάτε	έτ. Γράτσου	21	5497	εἰς Μπλάιφ ἀπό 25 Οκτ. Επισκεψή
Κατερίνα (τάνκερ)	N. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	άνεξ. Ρόττερνταν 23 Δεκ. διὰ Στέττιν
Κατίγκω	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 19 Μαρτίου 1934
Κατίνα Βούλγαρη	K. Χατζηπατέρα	96	2578	ἔφθ. Πόρτο Εμπέντοκλε 23 Δεκ.
Κέιπ Κόρσο	N. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Δεκ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Κεραμίες	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Ρόττερνταν 16 Δεκ.
Κεχρεάδ	N. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	άνεξ. Μπάρου 22 Δεκ. διὰ Ρίον Ιανέζον
Κλεάνθης	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	διηλθε Κον(λ)ν 30 Δεκ. δι' Έλενσίνα
Κονδύλης	Δ. Βογιατζίδη	11	4153	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Σεπτ. 1934
Κονίστρα	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Γλαυκώβην 9 Δεκ.
Κορινθιακός	Θωμά Επιφανιάδη	07	3530	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 29 Δεκ.
Κόρθιον	Μαρή Εμπειρίκουν	10	3530	εἰς Γάλάται ἀπό 7 Νοεμ.
Κουλούρας — Ξένος	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2116	ἔφθ. Θεοδόσιαν 19 Δεκ.
Κουμουνδούρος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Όραν 24 Δεκ.
Κύθηρα	Υιοί 'Επ. Εμπειρίκου	25	3598	άνεξ. Χάμπτον Ρόδης 28 Νοεμβρ. διὰ Ροζάριο
Κύμα	Πολύχρ. Κατράκη	02	1070	ἔφθ. Σφάξ 9 Δεκ.
Κύμα — Παναγιά II	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	ἔφθ. Βίλλαν Κ. τούπον 20 Δεκ.
Κυριακούλα	N. Λιβανοῦ	11	3959	διηλθε Κολόμπο 16 Δεκ. διὰ Ρουέν
Κωνσταντίνος Η.	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	άνεξ. Πύλων 30 Δεκ. διὰ Λά Γκονλέτ
Κωνσταντ. Λουλούδης	A. καὶ Δ. Λαμπούν	18	4340	άνεξ. Μοντεβίδεο 18 Δεκ. διὰ Ραμάλλο
Κωνστ. Χατζηπατέρας	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	ἔφθ. Λονδίνον 27 Δεκ.
Κωνστή	άδ. Γουλανδρῆς	22	4697	άνεξ. Νόρφολκ 26 Δεκ. διὰ Ρίο Γιραύτε
Λακωνικός	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	4684	άνεξ. Μπ. "Αύρες 19 Δεκ. δι' Έλλαδα
Λέρος	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	διηλθε Γιβραλτάρ 25 Δεκ. διὰ Ρουέν
Λεσσός	I. Δ. Χανδρή	05	3933	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 18 Δεκ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	ἔφθ. Γαλάται 5 Δεκ.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	εἰς Πειραιᾶ 31 Δεκ.
Λιλή	'Αδ. Σιφαίλον	10	1005	ἔφθ. Θεσσαλονίζην 19 Δεκ.
Λίμνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. Μοντεβίδεο 28 Δεκ.
Λουκία, (τάνκερ)	υιών Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Μ. "Αύρες 16 Δεκ.
	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άνεξ. Μπουζώ 18 Δεκ. διὰ Ρόττερνταν
	Γ. & A.A. Φώκια & Σία	96	1346	ἔφθ. Σουέζ 23 Δεκ.
	I. Μαυρή καὶ Σία	10	2143	διηλθε Κον(λ)ν 21 Δεκ. διὰ Βενετίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίανδρος	Σ. Αιβανού	19	4581	έφθ. Μπ. "Αὔρες 21 Δεκ.
Μαίηντ δφ Σάμος	Κουλούθου - Έμπειρικού 01	1190		εἰς Λαύριον 26 Δεκ.
Μαίρη	Ν. Αιβανού	09	1459	άνεγ. Πειραιά 19 Δεκ. διὰ Ρωσσίαν
Μαίρη II	Ν. Αιβανού	20	1517	εἰς Βράντισαν 4 Δεκ. ὑπὸ φόρτωσιν
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Σαβόναν 12 Δεκ.
Μαίρη Δευτερού	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εἰς Άλεξάνδρειαν 30 Δεκ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	έφθ. Σπαλάτο 26 Δεκ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	έφθ. Σέτταν 23 Δεκ.
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρικού	12	3903	άνεγ. Σαΐγκον 24 Δεκ. διὰ Ντακάρ
Μανούλλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	έφθ. "Αλιμποργκ 24 Δεκ.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεγ. Μπ. "Αὔρες 18 Δεκ. διὰ Τενερίφαν
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2331	διῆλθε Κονγκίλιαν 27 Δεκ. διὰ Θεοδόσιαν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανού	89	2187	έφθ. Πειραιά 28 Δεκ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διῆλθε Λορδόντζο Μαροκές 17 Δεκ. διὰ Βορδώ
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διῆλθε Κίγκονταν 12 Δεκ. διὰ Λονδίνου
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	έφθ. Σούντερλαντ 8 Δεκ. ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Μαρία	Σ. Περηή-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	έφθ. Κονσταντίναν 19 Δεκ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Δεκ. διὰ Πρόδιντενς
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικού	99	1165	έφθ. Πειραιά 26 Δεκ.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Γένοβαν 20 Δεκ.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικού	19	5241	άνεγ. Ραβένναν 25 Δεκ. δι' Αιστραλίαν
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	έφθ. Ροζάριο 23 Δεκ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	άνεγ. Βίλλαν Κιονίου 27 Δεκ. διὰ Μασσάβαν
Μαρίγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	έφθ. Βοστώνην 21 Δεκ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφον Κιρτάτα	04	4784	εἰς Πειραιά ἀπὸ 5 Δεκ.
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	διῆλθε Λάζ Πάλμας 21 Δεκ. διὰ Νορβηγίαν.
Μάρης	Γ. Ασημομύνη	19	2486	εἰς Σαΐν Ναζάρ 20 Δεκ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεγ. Κάρδιφ 12 Δεκ. διὰ Ροζάριο
Μάριος Τ.	Δ. Τεριάζου	04	1128	άνεγ. Αλεξάνδρειαν 27 Δεκ. διὰ Μασσάβαν
Μαρουλίω	Μιχ. Κυδωνιέων	18	4215	άνεγ. Εύδεν 4 Δεκ. διὰ Σάντα Φέ
Μαρουσιώ Κουλούθου	Κουλούθου - Έμπειρικού	07	3556	έφθ. Πάτρας 4 Δεκ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	άνεγ. Νικολάεφ 27 Δεκ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
Μάρπησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	διῆλθε Μπ. "Αὔρες 26 Νοεμβρ. δι' Αλιμπαν
Ματθαίος	Η. Μ. Λώς	04	2434	έφθ. Ζουγκούλαν 3 Δεκ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	έφθ. Όδησσον 19 Δεκ.
Μεμάς	«Αλγαίνον Α.Ε.	00	4359	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 Δεκ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Walton Bay 17 Δεκ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππᾶ	11	4181	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Δεκ. διὰ Ρέτζιο
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	άνεγ. Νεάπολιν 22 Δεκ. δι' Αλγέριον, έφθ. 26.
Μίμης	Γ. Γεωργανῆ	07	3227	έφθ. Στέττιν 15 Δεκ.
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσον»	05	3071	έφθ. Νεάπολιν 19 Δεκ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Δεκ. διὰ Λάζ Παλλίς
Μίνα Λ. Καμπάνη	πληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Δεκ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρικού	18	5202	άνεγ. Λίβερπολι 24 Δεκ. διὰ Φλώσιγκ
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	άνεγ. Φλώσιγκ 24 Δεκ. διὰ Μοντεβίδεο
Μιχάλης	Δ. Φαστή	12	3646	έφθ. Μαρούπολιν 5 Δεκ.
Μιχάλης Πουτούς	Μ. Μουτούς	14	4810	έφθ. Μπλάφων Ρόδες 25 Δεκ., φυμονίκοψιμενον
Μιχαλιός	άδ. Συλλά	08	3742	διῆλθε Νίτον 25 Δεκ. διὰ Ρόττερνταμ
Μιχαλιός Ξυλάς	άδ. Συλλά	06	3828	άργει Βενετίαν ἀπὸ 2 Ιουν. 1934
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	άνεγ. Ρούνε 13 Δεκ. διὰ Νότι Αμερικήν
Μύκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	έφθ. Νοβοφωσσίσην 17 Δεκ.
Ναγός	I. Αιβανού	12	1926	έφθ. Σουέζ 24 Δεκ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσοβ	04	3582	έφθ. Ζουγκούλαν 17 Δεκ.
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Γαλάται 5 Δεκ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Πειραιά 30 Δεκ.
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρῆ	04	3531	άνεγ. Πειραιά 19 Δεκ. διὰ Ρωσσίαν
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού	12	3451	άνεγ. Ροζάριο 3 Δεκ. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
Νέδων	A. Καλλινίκου	19	5263	άνεγ. Στέττιν 19 Δεκ., Λάδοεντ 25 διὰ Σαβόναν
Νέλλου	άδ. Π. Μαργαρώνη	13	4826	έφθ. Χούλλ 14 Δεκ.
Νεράιδα	έτ. Π. Νομικού	03	2759	διῆλθε Π. Σάϊδ 26 Δεκ. διὰ Μασσάβαν
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Βαλλαρόδον 13 Δεκ.
Νέστος	N. Λιβανού	19	4399	άνεγ. Ιουραο 19 Δεκ. διὰ Μασσάλιαν
Νήγιον	A. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Στέττιν 13 Δεκ.
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	άνεγ. Μπ. "Αὔρες 19 Δεκ. δι' Αμέρεσαν
Νηρήτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Δεκ. δι' Αλάζονς
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	εἰς Βενετίαν 16 Δεκ.
Νικοκλής	N. Γ. Μοραΐτη	21	3576	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Δεκ.
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	έφθ. Γένοβαν 16 Δεκ.
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τρικόλου	19	5175	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 31 Οκτ.
Νικόλαος 'Αθανασούλης	κληρ. 'Αθανασούλη	01	3575	άργει Πειραιά ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 25 Οκτωβρ.
Νικόλαος Μήχαλος	K. Μιχάλου	13	4342	άργει Πειραιά ἀπὸ 30 Οκτ.
Νικ. Μπάκας	Ποθ. Μπάκα	20	1912	έφθ. Βράντισαν 19 Δεκ.
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικού	99	625	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 Δεκ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Δεκ. διὰ Πειραιᾶ
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 22 Δεκ.
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έφθ. Πότι 16 Δεκ.
Νικόλαος Αγγελού	'Ιω. 'Αγγελού	12	4351	έφθ. Τοιβιταβέγιαν 19 Δεκ.
Νικόλαος Πατέρας	άδεικοι Πατέρα	10	4362	άνεγ. Ταχοράντι 10 Δεκ. διὰ Καλαί
Νίτασ	άδ. Γιανναγά	15	4732	έφθ. Χαζφόργ 13 Δεκ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	εἰς Λιβερπούλ 27 Δεκ.
Οίνονσαι	M. I. Λύρα	09	4404	διῆλθεν Γιβραλτάρ 28 Δεκ. διὰ Κόντινεντ
'Ολλανδία	Δημ. N. Κουφού κλπ...	06	1516	έφθ. Πειραιά 15 Δεκ.
"Ολγα	I. N. Βλασσοπούλου	05	677	έφθ. Ροζάριο 13 Δεκ.
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικού	νιών 'Επ. Έμπειρικού	22	4677	άνεγ. Κάρδιφ 5 Δεκ. διὰ Μπ. "Αὔρες
"Ολυμπος	Κουλούθου - Έμπειρικού	18	5249	έφθ. Γδύνια 15 Δεκ. (δι' Ιταλίαν)
'Ομονοια	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	χρθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδης 23 Δεκ.
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	εἰς Μάντζεστερ 26 Δεκ.
"Ορος Δίρφυς	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	18	5242	χρθ. Καλκούταν 30 Νοεμβρ., παρέμεινε 15 Δεκ.
"Ορος "Ελικών	«Τράμπ, Co»	18	5525	χρθ. Τοζούλια 20 Δεκ.
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	άνερ. 'Οντάνι 1 Δεκ., Οδεύαν 8 διὰ Μπ. "Αὔρες
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ, Co»	12	3876	διῆλθε Τενερίφαν 25 Δεκ. διὰ Μαδέρας (διαταγάς)
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Co»	18	5188	χρθ. Λά Κοίπτη 24 Δεκ.
"Ορος Λυκαβηττός	«'Ατλαντικός» Α.Ε.	17	4292	άνερ. Μλάιθ 13 Δεκ. (κενὸν) διὰ Πλέιτ
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5658	άνερ. Μπ. "Αὔρες 8 Δεκ. δι' Αμβέρσαν
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	άνερ. Σουάν 30 Νοεμβρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	19	4817	διῆλθε Μπ. "Αὔρες 19 Δεκ. διὰ Μαδέρας
"Ορος "Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	χρθ. Αμβέρσαν 28 Δεκ.
"Ορος Παρνασσός	άδ. Η. Μαργαρώνη & R-K.	15	3660	χρθ. Μπάρον 19 Δεκ.
"Ορος Πάρνης	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	17	4292	Ίδε: «ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ»
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	διῆλθε Μαγγαλάνες 22 Δεκ. διὰ Λός "Αντζελες
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.	17	4592	διῆλθε Μοντεβίδεο 15 Δεκ. διὰ Μαδέρας
"Ορος Πίνδος	«Τράμπ, Co»	14	4810	Ίδε: «ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΟΥΤΟΥΣ»
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5791	άνερ. Ρόττερνταν 22 Δεκ. διὰ Μπ. "Αὔρες
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	άνερ. Ροζάριο 16 Δεκ. διὰ Μαδέρας
"Ορος Ροδόπη	άδ. Η. Μαργαρώνη	19	5182	διῆλθε Μπ. "Αὔρες Θ Δεκ. δι' Αμβέρσαν
"Ορος Ταύρος	«'Ατλαντικός» Α. E.	20	6696	εἰς Μασσαράν από 17 Οκτ.
"Ορος Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	διῆλθε Μπ. "Αὔρες 11 Δεκ. διὰ Μαδέρας
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνερ. Σάντος 20 Δεκ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Παγασητικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίου	14	3477	χρθ. Σαϊγκόν 21 Δεκ.
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός ολ.	20	2012	χρθ. Πειραιά 24 Δεκ.
Παναγής	N. Λυκαρδοπούλου	20	5187	άνερ. 'Αλεξανδρειαν 24 Δεκ. διὰ Μαντράς
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	χρθ. 'Αβονιάνθ 24 Δεκ.
Πανάχραντος	Β. καὶ I. Κουντσούκου	15	4661	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Δεκ. δι' 'Αλεξανδρειαν
Πάνινς	A. 'Αναστασάτου	06	1781	εἰς Γαλάτσι από 27 Νοεμ.
Παντελής	K. Λαυμον καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	άνερ. Ριον 'Τενέριον 10 Δεκ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Παντιάς	έτ. «Ωρανός» Α. E.	12	5146	άνερ. 'Αμβέρσαν 2 Δεκ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Παπαλεμόδης	Γ. A. Γεωργιλή	10	3748	διῆλθε Λάς Πάλμας 25 Δεκ. δι' Ενδόπιην
Πάραλος	K. A. Πετρούτση	06	3435	χρθ. Στέττιν 21 Δεκ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	χρθ. Σουέζ 19 Δεκ.
Πάτρας	Τσαμικράνη—Κων)νίδη	96	3256	άργει Πειραιᾶ από 2 Νοεμβρ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	χρθ. Πειραιᾶ 9 Δεκ.
Περσεύς	A. 'Ανδρεάτον	18	5172	διῆλθε Κων)νίδην 16 Δεκ. διὰ Λονδίνον
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαμάκη	17	1957	χρθ. Νοβορωσίσιον 2 Δεκ.
Πεταλοί	Μαρη̄ 'Εμπειρίου	17	5126	εἰς Βραΐλαν από 1 Νοεμβρ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γρηγοριάδη καὶ Σία	10	657	χρθ. Πειραιᾶ 25 Δεκ.
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	03	4634	άνερ. Πρέστον 28 Δεκ. διὰ Κονσταντζαν
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	άνερ. Μεσολόγγιον 25 Δεκ. διὰ Βρέμην
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γονάκιανδρη	23	4693	διῆλθε Σαμπάγκ 23 Δεκ. διὰ Πόρτ Σάιδ
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	άνερ. 'Αμβούνγον 24 Δεκ. διὰ Στέττιν, ΠΡΟΣΗΡΑΣΕ 27 Δεκ.
Πήγασος	Γ. N. Λουλούδη	15	1795	χρθ. Πειραιᾶ 11 Δεκ.
Πήλευς	E. Χατζήλια	28	4695	άργει Πειραιᾶ 9 Δεκ.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	4786	χρθ. Ροζάριο 11 Δεκ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	διῆλθε Σαδόναν 8 Δεκ.
Πόλη	M. N. Ροδιάδη	97	2861	εἰς Νοβορωσίσιον 10 Δεκ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	χρθ. Βοστώνην 18 Δεκ.
Πολύμνια	E. Μιχαήλιτσανού	07	4937	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Δεκ. διὰ Νέαν 'Υόροιν
Πόντος	νιοί Γ. Γράτσου	12	4013	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Δεκ. διὰ Ρόττερνταν
Πόπη	Μιχ. Βεργίκου	96	1594	άνερ. Πειραιᾶ 18 Δεκ. διὰ Θεοδόσιαν, χρθ. 22
Ποσειδῶν	άδ. Πήγτα	09	3895	άνερ. Πειραιᾶ 28 Δεκ. διὰ Ρωσίαν
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	χρθ. Πειραιᾶ 18 Δεκ.
Προμηθεύς	νιόν 'Αντ. Γιαννούλατου	12	4340	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Δεκ. δι' 'Αγγλίαν
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίου	11	4346	άνερ. Βραΐλαν 17 Δεκ. δι' 'Οδησσόν
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	άνερ. Βράντσαν 12 Δεκ. δι' Όμις
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	διῆλθε Ντουρμάν 10 Δεκ. διὰ Γιβραλτάρ
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18	4781	χρθ. 'Οδησσόν 17 Δεκ.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	εἰς 'Αλεξανδρειαν 20 Δεκ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	χρθ. Χάιφαν 18 Δεκ.
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίου	12	3548	διῆλθε Πειραιᾶ 28 Δεκ. διὰ Χούλ.
Σίφνος	Θεμ. Σταφύλοπάτη	17	2290	χρθ. Κέρδον 26 Δεκ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	χρθ. Γαλάτσι 14 Δεκ.
Σούλιώτης	Μαλάμου	17	4300	χρθ. Μπλάχαν Μπλάγχαν 16 Δεκ.
Σούνιον	Μαρη̄ 'Εμπειρίου	19	3054	χρθ. Πειραιᾶ 22 Δεκ.
Σπύρος	«Αίγαιον» Α. E.	18	5153	χρθ. Σιρας 18 Δεκ. (διὰ Table Bay)
Σπύρος	Παντ. 'Αντύπα	04	2108	χρθ. Πειραιᾶ 21 Δεκ.
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	χρθ. Μπ. "Άύρες Ρόδης 20 Δεκ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Δεκ. δι' 'Αργεντινήν
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διῆλθε Σιέρρα Λεόνε 11 Δεκ. διὰ Τρίνιταν
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	διῆλθε Παναμάν 13 Δεκ. δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	χρθ. Σουέζ 4 Δεκ.
Σύλθα	A. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	άνερ. Λονδίνον 22 Δεκ. διὰ Σούντεφλαντ
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04	1698	χρθασε Βασόραν 27 Δεκ.
Τάμεσις	Λεων. A. 'Εμπειρίου....	14	3942	διῆλθε Πειραιᾶ 26 Δεκ. διὰ Πόρτ Σάιδ
Τάναις	άδελφοι Συνοδινού	07	1545	χρθ. Πειραιᾶ 23 Δεκ.
Ταξιάρχης	άδελφοι Λεμού	13	4221	άνερ. Καλκούταν 14 Δεκ. διὰ Πόρτ Κονκίτετ
Τάσις	«Μυρτών» Α.Ε.	13	4706	διῆλθε Κων)νίδην 19 Δεκ. διὰ Βοστώνην
Τάσσος Κ.	'Εμμ. Καραβία	01	3634	χρθ. Πειραιᾶ 18 Δεκ.
Ταύγετος	Κουλούνθρου - 'Εμπειρίου	18	4295	διῆλθε Κόπεροιν 17 Δεκ. διὰ Μπούβιζεν
Τζέννυ	'Ιω. Λιβανού	12	1859	εἰς 'Αλεξανδρειαν 15 Δεκ. υπό φόρτωσιν
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνερ. Στέττιν 10 Δεκ., Γιβραλτάρ 22 διὰ Γένοβιν
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	χρθ. Λίμνην 27 Δεκ.
Τρεγκόδδων	Σαραβάνου	03	3075	εἰς Μογκαντίσιο 10 Δεκ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυκ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	άνερ. Ἀμβέρσαν 20 Δεκ. διὰ Νέαν Ὁφελεάνην
Τοιροπινᾶς	Κ. Α. Τσιροπινᾶς καὶ Υἱοί	14	3895	διῆλθε Πίβραλτάρ 18 Δεκ. διὰ Λονδίνου
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	διῆλθε Κονιγκστάρ 25 Δεκ. διὰ Σαβόναν
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	εἰς Βηρυττὸν 25 Δεκ. ἐπὸ ἐκρόφτωσιν
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	διῆλθεν Ὁράν 12 Δεκ. διὰ Τεργέστην
Φαεθών	ἀδ. Λιβανοῦ	13	4168	άνερ. Μπάζιαν Μπλάζιαν 11 Δεκ. διὰ Λότα
Φοίξις	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	άνερ. Ἐμπειρίαν 1 Δεκ. διὰ Βεγκούνερ
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3501	ἔφθ. Μεσσήναν 19 Δεκ.
Φύλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	ἐπόδισεν Ἀλεξανδρείαν 2 Δεκ. (διὰ Μασσάβαν)
Φύλωρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	ἔφθ. Ἐσσαμπέργκ 22 Δεκ.
Φύλωρα Νομικοῦ	Λουκάς Νομικοῦ	21	2012	άνερ. Βενετίαν 24 Δεκ. διὰ Σφάξ, ἔφθ. 29
Φύνιξ (τάνκερ)	Βλαδιανοῦ — Νικολάου	20	5907	διῆλθε Κονιγκστάρ 29 Δεκ. διὰ Σαβόναν
Φραγκούλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Δεκ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γούλανδρη	18	5304	άνερ. Τούνιαντ 9 Δεκ. διὰ Λίβερπολ.
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνερ. Κροτόνε 29 Δεκ. διὰ Φάλμουνθ
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	διῆλθε Πειραιά 30 Δεκ. διὰ Πίβραλτάρ
Φωφός Μακρῆ	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	εἰς Γαλάτσι αὐτὸς 23 Νοεμ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	ἔφθ. Ραγγούν 25 Νοεμβρ.
Χαρδάλαμπος	νιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Δεκ.
Χατζηπατέρας	νιών Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	ἔφθ. Τσιβιταβέτσιαν 14 Δεκ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	εἰς Μογκαντίτου αὐτὸς 3 Νοεμβρ.
Χίος	Σ. Περοή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	άργει Πειραιᾶ αὐτὸς 21 Νοεμβρ.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	διῆλθε Σουέζ 25 Δεκ. διὰ Μασσαλίαν
Χροσῆ	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	άνερ. Κάρτερετ 20 Δεκ. (κενόν) διὰ Ν. Υόρκην
Χρυσόπολις	'Ετ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	εἰς Μασσαλίαν αὐτὸς 6 Νοεμβρ.
Ωκεανία	Μ. Καριβάλα	07	4843	άνερ. Κάρδιφ 1 Δεκ. διὰ Ρίον Ιανέζιον
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 14 Δεκ.
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	ἔφθ. Λονδίνον 19 Δεκ.
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίου	13	3475	ἔφθ. Πόρτ Σάϊδ 22 Δεκ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον ('Αγγλικόν)	ἀδ. Κουρούκλη-'Αθίνη & Σία	10	1673	άνερ. Σφάξ 14 Δεκ. διὰ Σάντα Λιμπεράτα
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	εἰς Μασσάβαν αὐτὸς 13 Νοεμ.
Μπεάτσα ('Αγγλικόν)	Α. Λουέη	13	1569	εἰς πλόας Ονάλλιας — Βορ. Γαλλίας
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	εἰς Γαλάτσι αὐτὸς 14 Νοεμβρ.
Μυριάμ, ('Αγγλ.-τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	διῆλθε Πίβραλτάρ 22 Δεκ. διὰ 'Αμβούργον
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	ἔφθ. Σουέζ 9 Δεκ.
Νικόλαος Πήττας, ('Αγγλ.)	ἀδ. Πήττα	12	1864	εἰς Χίον 1 Δεκ.
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	ἔφθ. Σέτονηπαλ. 16 Δεκ.
Όλτύλ., (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	ἔφθ. Γένοβαν 14 Δεκ.
Πράχοθα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	άνερ. Γδύνια 16 Δεκ. διὰ Νεάπολιν
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλόας 12νήσων — Αίγαντον
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	άνερ. Γδύνια 19 Δεκ. διὰ Γένοβαν
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	ἔφθ. Γαλάτσι 20 Δεκ.
Ch. Mee. Mailhol (Γαλλ.)	"Ελληνες ἀγορασταὶ	17	5709	εἰς Δουνγκέριην ἐπὸ παραλαβὴν 26 Δεκ.
Eman Nobel, (Βελγ.)	I. Δ. Χανδρῆ	12	4733	"Ιδε: «ΒΑΣΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Halesius ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	12	4652	ἔφθ. Λονδίνον 16 Δεκ.
Holtby ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	09	3681	εἰς Τάιν ἐπὸ παραλαβὴν 26 Δεκ.
Indianie (Σουηδ.)	"Ελληνες ἀγορασταὶ	08	4360	ἔφθ. Πόρτλαντ (Β. 'Αμερ.) 18 Δεκ.
Maidenhead ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	εἰς Λονδίνον ἐπὸ παραλαβὴν 26 Δεκ.
Megna, ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	16	5647	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΑΤΛΑΣ», σημαία 'Ελληνική
Nordeflinge, 'Αγγλ.	"Ελληνες ἀγορασταὶ	13	3146	ἔφθ. Χονέλβαν 17 Δεκ.
Oil Shipper 'Αγγλ. (τάνκερ)	Ν. Νικολάου καὶ Σίας	27	5525	ἔφθ. Stanlow 22 Δεκ.
Port Curtis, ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	8287	εἰς Τολλήσπονγον 20 Δεκ.
Solhaug (Νορβ.)	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	"Ιδε: «ΒΕΛΓΙΟΝ», σημαία 'Ελληνική

FR. PLATEN,
ANTWERP, BELGIUM.

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

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.

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

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLEG

ESTABLISHED 1903.

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

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