

NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1934

Αρ. Φύλλου 86

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 86.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1934

To δεκαωδενδήμερον

'Επικίνδυνος έκτροπη

Πολύ φοβούμεθα ότι ή αναληφθείσα ύπό της Κυβερνήσεως προσπάθεια, έξι άφορμής των προτάσεων του Κ. Αμπατιέλλου, διά την έπιλυσιν του άκτοπλοϊκού ζητήματος, είτε διά της άποδοχής των προτάσεων τουτου, είτε δι' άλλου συνδυασμού μέβάσιν τάς σημερινάς επιχειρήσεις, έξετράπη κατά τρόπον έλαχιστας παρέχοντα έγγυήσεις, διτι θ' άποβη αὕτη έπιτυχής καλ έυπρετική τών γενικωτέρων της Οίκονομίας μας συμφερόντων, άλλα καλ τών ναυτιλιακών τοιούτων.

Η κυβέρνησις, έν τη ἐπιθυμίᾳ της ὅπως χαράξῃ τὴν πολιτικὴν αὐτῆς ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν θαλασσίων τῆς χώρας συγκοινωνιῶν, ἐπιδιώκει, δὲν περιέργως, νὰ τὴν στηρίξῃ εἰς τὰ πορίσματα μιᾶς ἐπιτροπῆς, ήτις δι' ἄλλον, ἐντὸντος περιωρισμένον, σκοπὸν συνεκροτήθη. Η ἐπιτροπὴ αὕτη, πράγματι, συσταθεῖσα διὺ τὴν ἀπό τεχνικῆς πλευρᾶς μελέτην τῶν προτάσεων Ἀμπατίλλου, ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Γεν. Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου, δὲν κατεῖχε τὰ στοιχεῖα, οὐδὲ ηδύνατο νὰ ἔχῃ γνώμην ἐπὶ ζητημάτων καθαρῶς οἰκονομικῆς καὶ ἐμπορικῆς φύσεως. Αὐτῇ αὕτη ἡ σύνθετις τῆς ἐπιτροπῆς, ἀπαρτισθεῖσης ἀπὸ τὸν τότε διευθυντὴν τοῦ Ε. Ν., ἔνα ναυπηγὸν καὶ ἔνα μηχανικὸν τοῦ Π. Ν. καὶ ἔνα ἀντιπρόσωπον τοῦ Ὀργανισμοῦ Τουρισμοῦ, προερχόμενον καὶ αὐτὸν ἐκ τοῦ Π. Ν., ἀπεδείκνυεν διτὶ ἀλλοία ήτο η ἀποστολὴ της, παρὰ ἡ μελέτη τῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν ὑπὸ τάς ὁποίας δύναται νὰ κινηθῇ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησις.

Παρά ταῦτα εἰς τὴν μὲ τοιαύτην εἰδικήν σύνθεσιν συσταθεῖσαν ἐπιτροπὴν ἀνέτεθη ὅπο τῆς Κυβερνήσεως νὰ ἐκφέρῃ γνώμην καὶ εἴλι τοῦ οἰκονομικοῦ μέρους τῶν προτάσεων Ἀμπατιέλλου, ἀλλὰ καὶ πέραν τούτου νὰ ἐπίληφθῇ τῆς μελέτης του δύο ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος καὶ νὰ «διαφαίνησθαι» τὴν Κυβέρνησιν, προκειμένου αὕτην ν' ἀντικειτωπίσῃ «ἀποφασιστικῶς» τὴν ἔξυγίανσιν τῆς ομερινῆς ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ καταστάσεως.

Αλλ' έφ'σον τά μέλη τῆς ἐπιτροπῆς δέν δύνανται νὰ ἔχουν
Ιδίαν γνώμην ἐπὶ θεμάτων ἐντελῶς ἀσχέτων πρός τὸν κύκλον
τῆς δράσεώς των, καὶ τὰ ὅποια οὐδέποτε μέχρι σήμερον ἐλαβον-
τιγύ εὐκαίριαν νὰ τὰ μελετήσουν, τὶ πρόκειται νὰ συμβῇ;

Απλούστατα, δ. κ. Χρηστοφής, απήλλαγμένος ήδη του φόρτου της κατασκευής νομισμάτων έν τη Διευθύνσει τού Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θά ἐπιδοθῇ δραστηρίως εἰς τὴν διατύπωσιν ἐν ὑπομνήματι τῶν ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἀπόψεων του, κάτωθι τοῦ ὅπου θά τεθοῦν καὶ αἱ ύπογραφαὶ τῶν ἄλλων μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς, ὅπια σι μὴ δύναμεν εἰς τὰς θέσεώς των νά ἔχουν ίδιας ἐν προκειμένῳ ἀντιλήψεις, θά υιοθετήσουν, χωρὶς πολλάκις οὐΣητησίεις, τὸς σωτηρίας ίδεας καὶ θεωρίας τοῦ τέων διευθυντοῦ τοῦ Ε. Ν.

'Αλλ' αι ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἀντίθεψις τοῦ κ. Χρηστοφῆ είναι γνωσταί, δέν εἰναι δέ ἄσκοπον νά ἐπανέλθωμεν ἐν συνδόψει ἐπ' αὐτῶν διά νά καταδεῖξωμεν δτι δέν εἰναι αὐθάριτος ὁ ἰσχυρισμός μας δτι ἔξιθε τών όρίων τῆς συβαρότητος ή ἀπό μέρους τῆς Κυβερήσεως ἀντιμετώπισις ἐνός τόσον σημαντικοῦ διά την χώραν ζητήματος. Εἰναι ὁ κ. Χρηστοφῆς ἀντίτιμος πρός πᾶσαν ἀνακαινιστικήν ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ προσπάθειαν. Προεβεύει καὶ δέν ἐδίστασε νά διακηρύσσῃ, ἀφ' ἡς ἀνέλαβε τὴν Δ.Ε.Ν., δτι αι θαλάσσαι συγκοινωνίαι τῆς χώρας δύνανται καὶ πρέπει νά ἔχυπηρετοῦνται μέ πεπαλαιωμένον πλωτὸν ὑλικόν, ἐφ' ὃσον τοῦτο ἔχευροκεται εύθηνόν, δτι ή πρόσκτησης πλοίων ἐστω και μικρὰς ἥλικιας — περι νεοτεύκτων δέν δέχεται ούδε συζήτησιν — ἀντίκειται πρός τὰ συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας και δτι τὰ πράγματα ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ καλῶς ἔχουν, ἀρκεῖ συναγωνισμός νά μαίνεται ἐν

αύτή διά νά έξασφαλίζεται εἰς τὸν «έπικινδύνως» ταξιδεύοντα κόσμον ἡ μέχρι ταλλήρου ἔκπτωσις τῶν ναυάλων. Προειθεύει ἀκόμη τὴν παράδοξον θεωρίαν ὅτι Κράτος καὶ Κοινωνία διείλουν νά κωφεύουν ἐνώπιον τῆς οἰκονομικῆς συντριβῆς τῶν ἐπιχειρήσασαν, φθάνει ὅτι ἐπωφελοῦνται τοῦ διέθεριν μεταξὺ αὐτῶν ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν ὄποιον πιοτεύει οὐδέποτε θ' ἀπολίπουν τὰ θύματα.

ομού εἰς τὸν οποῖον πιστεῖσθαι, συσπεῦται ἢ σπολιπουν τὰ ψυμάτα.
"Αλλ' ἀπέδειχαμεν καὶ ἀλλοτε, διότι ἐπιψυμούμεν νὰ εἰμεθα ει-
λικρινεῖς, διτὶ αἱ τοιαῦται πρωτοφανεῖς διὰ σύγχρονον ἀστικῶν
ώργανων μένον Κράτος δοξασίαι τοῦ καὶ Χρηστοφῆ δὲν εἰνε παρά
μόνον ἀπόρροια ἀγνοίας τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πραγματικότητος, πρός
τὴν δοπίαν ἐπιμόνως ἐπὶ διετίαν σχεδόν ἐν τῇ Διευθύνσει τοῦ
Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἡρήθη νότι προσαναμοσθῆ.

Πρός τὴν πραγματικότητα αὐτῆν, ὅπο μίαν ἀλλην μορφὴν ἐμ-
φάνιοι θεῖσαν εἰς τῶν προτάσεων Ἀμπατιέλλου, ἐπὶ τῶν ὅποιων
είνε πολὺ γνωσταὶ αἱ ἀπόψεις μας, ώστε νὰ μὴ διατρέχωμεν κα-
νένα κίνδυνον παρεξηγήσεως, εὐθέμη καὶ πάλιν ἀντιμέτωπος, κλη-
θεὶς ὑπὸ τῆς Κυθερήνεως, ὡς ὁ μόνος «εἰδικός» νὰ μετάσχῃ τῆς
ἐπιτροπῆς διὸ τὴν μελέτην τῶν προτάσεων. Τὸ ἀποτέλεσμα ήτο
—καὶ δὲν ἥδυνατο νὰ εἰνε ἄλλο — νὰ παρασύρῃ τὴν ἐπιτροπὴν
εἰς τὴν διατύπωσιν πορίσματος, εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ τὸ οἰκονομικὸν μέ-
ρος τῶν προτάσεων, τὸ ὅποιον ἀντὶ ν' ἀποδεικνύῃ ταύτας ὅσμ-
φόρους, νὰ πορέχῃ ὕσκολος ὅπλα εἰς τὸν ἐνδιφερόμενον ἐπιχειρη-
ματίαν ν' ἀποδεῖξῃ μὲ τὴν σειράν του διι τοῦ οὐ πονγράψαντες τὸ πό-
ριμα τελοῦν ἐν πλήρῃ ἀγνοίᾳ τῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν, ὑπὸ
τὰς ὅποιας ἔργαζονται αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις.

Διότι φωράται αύτη, διά να φθάσῃ το συμπέρασμα ότι δέν πρέπει νά δοθῇ άπό το Δημόσιον καμμία έπιχοςήγορος εἰς τὸν δημίλον Ἀμπατιέλλου, ἢν έγινοντο δεκταὶ οἱ προτάσεις του, μη κατέχουσα οὐδὲ τοὺς στοιχειώδεστέρους ἀκόμη ἀριθμοὺς τοὺς ἀναγνούμενους εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν οκαφῶν. Υπολογίζει, οὕτω, εἰς 65 ἑκατομμύρια δραχμῶν τὰ διαφεύγοντα ἀπό τὰς σημερινάς ἐπιχειρήσεις, λόγῳ τοῦ κρατοῦντος ουναγινοιμόν, ἔσοδα, χωρὶς καὶ νά ἔξηγῇ βάσει ποίων στοιχείων καὶ ποιῶν στατιστικῶν δεδομένων καταληγεῖ εἰς τὸν ὑπολογισμὸν αὐτὸν, τὸν δόπον δικαιοῦται πᾶς τις νά χαρακτηρίσῃ ως αὐθαίρετον. Καὶ εἰνὲ δηνταὶ αὐθαίρετος. Διότι μηδὲς τούλαχιστον, κατέχοντες δῆλα τ' ἀπατούμενα στοιχεῖα, καὶ βασιζόμενοι εἰς τὰ δεδομένα τῆς κινήσεως δῆλων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀκτοπλοούντων ἀκόμη μικρῶν φορτηγῶν, δέν δυνάμεθα νά παραδεχθῶμεν ότι καὶ εἰς τὰς κατὰ τὴν τελευταῖν τριετίαν περιόδους τοῦ δόξητέρου ἀνταγωνισμοῦ ἡ διαρροή ἐσόδων ὑπέρεβτη τὰ 25 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἐκ τῶν δόπιων, πάλιν, ἐν ποσοστὸν 30 ορού δέν δύναται νά ὑπολογισθῇ, ἐφόσον ἀποτελεῖ ἔσοδον τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν διαφόρων Ὀργανισμῶν.

Ανακριθής ἐπίσης είνε ὁ ὑπολογιομός διτὶ ἡ πρόοκτησις 20
νεοτεύκτων πλοίων θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἔξοικονόμησιν 25
ἀκατομμυρίων δραχμῶν, διαπανωμένων ἥδη κατ' ἔτος εἰς ἐπισκευάς
τοῦ ἥδη ἐν κινήσει πλωτοῦ ὄλικου. Ἐν σύδεμαι, ἐν τούτοις, περι-
ττώσει καὶ παρὰ τὴν Ἑκπτωσιν τῆς δραχμῆς, τὸ σύνολον τῶν
διαπανωμένων διὰ συντήρησιν, ἐπισκευάς καὶ μικρὰς μετασκευάς
κόμη τοῦ ὅλου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ὑπερέβη τὸ ποσόν τῶν
2 ἀκατομμυρίων δραχμῶν ἐπισκευάς. Δέν εἰνε δὲ ἄγνωστον εἰς τὰ
μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς διτὶ τελευταῖσιν ἡ Ἐπιθεωροίς τοῦ Ἐμπο-
κοῦ Ναυτικοῦ ἔχει ἐπιβάλει αὐτότητάτον ἔλεγχον εἰς τάς ἐπι-
κευόδες τῶν πλοίων.

‘Αλλ’ ένω η ἐπιτροπή ἐμφανίζει τόσον διωγκωμένα τά δύο κωντέρω κονδύλια διά να παράσχῃ μίαν ἐπὶ πλέον ἀπόδειξιν επει τοῦ πόσον μακράν εύρισκεται τῆς πραγματικότητος, ὑπολογίζει εἰς 16 ἔκατονμύρια μόνον τὴν οἰκονομίαν ἡτις θὰ ἐπετυγχάνετο εἰς τὰς δαπάνας καυσίμου ὅλης ἐκ τῆς δρομολογίησεως εἰς ἀς ἀκτοπλοϊκάς συγκοινωνίας 20 νεοτεύκτων καὶ συγχονισμένων εχικώς πλοίων. Ή οἰκονομία ἐν τούτοις αὐτή δύναται να φθάσῃ τις 25 ἔκατονμύρια τούλαχιστον, ἀν μή καὶ εἰς τὸ διπλάσιον τοῦ οσοῦ, ποὺ καθώρισεν ἡ ἐπιτροπή, ἔαν συνυπολογισθῇ, πρᾶγμα δ ὅποιον δέν ἔλλαβε, προφανῶς, αὐτὴ ὑπὲρ δψιν της, διτις η προγ

μιακή έκμετάλλευσις των συγκοινωνιών θά ξέθετε τέρμα εἰς τὴν σπατάλην καυσίμου σύλης τὴν σημειουμένην σήμερον λόγω τοῦ πληθωρισμοῦ τῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἀκτοπλοῖσαν καὶ τῶν διπλῶν ἡ τριπλῶν διὰ τὴν αὐτὴν γραμμὴν συναναχωρήσεων.

"Ιδού ἐπομένως διατὶ ἡ ἀδαιμοσύνη τῆς ἐπιτροπῆς παρέσχεν εὔκολα δπλα εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον ἐπιχειρηματίαν ν' ἀποδείξῃ ὅτι εἰνὲ ἀστηρικοὶ οἱ ὑπολογισμοὶ αὐτῆς βάσεις τῶν ὁποίων κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρχομα ποὺ εἰσηγήθη εἰς τὴν Κυβέρνησιν.

Καὶ δῆμος αἱ προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου ἔχουν τόσα ἄλλα ἀσθενὴ σημεῖα, τὰ δποῖα θάξ ἔπρεπε ἡ ἔξι «εἰδικῶν» ἐπιτροπὴ νὰ μιλεῖσθη, ὥστε νὰ καταστῆσῃ τὸ πόρισμα τῆς ἀπρόσβλητον. Προκ τοῦτον δὲν θά εἶχαμεν καμμίαν ἀντίρρησιν ν' ἀναπτύξωμεν τὰ σημεῖα τοῦτα καὶ τοὺς λόγους δι' οὓς τὰ θεωροῦμεν ὡς οὐσιώδεις προχρείσθεις τῶν προτάσεων Ἀμπατιέλλου.

"Ἄλλ' ὁ κ. Χαροποφῆς παρέσυρε τὴν ἐπιτροπὴν καὶ εἰς ἄλλα διλογίατα, μὲ τὰ δποῖα δὲν θά ἡσχολούμεθα, ἵσως, ἀντρόκειτο περὶ ἀκαδημαϊκῆς μόνον μελέτης. "Ἐφ' οὖς δῆμος ὑπάρχει κίνδυνος—καὶ ὅμιλοις μὲν ἐγγένεις τῶν σχετικῶν περιστατικῶν καὶ τῶν διεξαγομένων συζητήσεων—νὰ μείνῃ ἡ Κυβέρνησις ὑπὸ τὸ Κράτος ἀπατηλῶν ἐντυπώσεων περὶ τῆς ἀκτοπλοΐας καταστάσεως, θεωροῦμεν, καθῆκόν μας ν' ἀνασκευάσωμεν ἔγκαιρως τὰς ἐπιβλαβεῖς τοῦ κ. Χρηστοφῆι εἰσηγήσεις διὰ νὰ προλάβωμεν τυχόν ἐνεργείας τῆς Κυβέρνησεως, ποὺ θὰ τὴν ἔξεθ· τὸν εἰς ἐπιζήμια διὰ τὴν ναυτιλίαν μέτρα, ἀνάλογα πρὸς ἔκεινα εἰς τὰ δποῖα κατ' ἐπανάληψιν ἀπεπειράθη νὰ παρασύρῃ τὴν Κυβέρνησιν ὡς διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Μὲ τὴν αὐτὴν αὐθαιρεσίαν μὲ τὴν δημοίαν προέβη εἰς τοὺς ὑπολογισμούς, ποὺ ἐμνημονεύσωμεν ἀντρέω, ὁ κ. Χρηστοφῆς εἰσηγήσῃ καὶ ἡ ἐπιτροπὴ ἀσυζητῇ ἐδέχθη, νὰ ἀποτιμήσῃ τὸν σημεινὸν ἀκτοπλοϊκὸν στόλον, ἐκ 45 ἐν ὅλῳ σκαφῶν, εἰς 200.000 περίποτο ἀγγυλικάς λίρων, εἰς τὰς δημοίας γενναιοφρόνως, συνυπέλογίους καὶ τὴν ἀποζημιώσιν τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν «ἐπαγγελματικήν ζημίαν τὴν δημοίαν θὰ ύποστοῦν ἐκ τῆς στερήσεως τῶν ὄργανων τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν».

"Ἀλλὰ μόνον τὰ ἀτμόπολια «Φωκίων», «Ιόνιον», «Ἐλληνίς» καὶ «Θράκη», ἀγοραστέντα ἐντὸς τῶν διατάξεων τοῦ νόμου 5304 καὶ εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἔχον ἐκτέσει εἰς τὸ κατώτατον δριόν, στοιχίζουν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν 40.000 λίρας περίποτο, ἐν ὃ ἔξι ἄλλου τὸ ἀτμόπολιον «Ἐλση», τοῦ δημοίου ἡ ἀρτία, πράγματι μετασκευή του συνετελέσθη, ἐν Πειραιεῖ, στολχίζει εἰς τὸν σημεινὸν ἰδιοκτήτην του περὶ τὰς 10.000 λίρας περίποτο.

Δὲν ἔδιστασεν, ἐν τούτοις, ὁ κ. Χρηστοφῆς, ἐνῷ τόσον ὑπετίμησε τὰς περιουσίας ἐπιχειρήσεων, αἱ δημοίας ἡνᾶλωσαν ἔκατοντάδας ἑκατομμυρίων εἰς τὴν διατήρησιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, νὰ παραστῇση ταύτας ἐνώπιον τοῦ Προέδρου τῆς Κυβέρνησεως καὶ δύο «Ὑπουργῶν ὡς εὐημερούσας καὶ νὰ τὰς ἐμφανίσῃ ὅτι ἀποκομίζουν ἄφθονα τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν συγκοινωνιῶν, κατόπιν μάλιστα τοῦ τελευταῖς ψηφισθέντος — παρὰ τὴν ἐπιμονὸν ἀντίδρασίν του — ἀκτοπλοϊκὸν νόμου. Μή θέλοντες καὶ νὰ φαντασθῶμεν κἀντι μὲν ἔκεινας προέβη ὁ κ. Χρηστοφῆς εἰς δημούς προήλθεν ὑπολογισμούς καὶ εἰσηγήσεις, λυπούμεθα εἰλικρινῶς, διότι διατελέσας ἐπὶ δύο δόλοκληρα ἔτη διευθυντῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν κατώρθωσε νὰ πληροφορηθῇ ποία εἰνὲ ἡ πραγματικότης ἐν τῇ ἐλληνικῇ ἀκτοπλοΐᾳ.

"Ἀλλὰ τὸ λυπηρότερον εἶνε ὅτι ὁ κ. Πωλιθυπουργὸς καὶ ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν» —οἱ δημοίοι, ἐν παρόδῳ εἰρήσθω δὲν εἰνε δυνάτον νὰ ἐλημόνησαν ὑπὸ ποίας συνθήκας ἐψήφισθη ὁ τελευταῖς νόμος περὶ ἀκτοπλοΐας καὶ εἰς τὶ ἀπέβλεψε δι' αὐτοῦ ἡ Κυβέρνησις— ἔδωκαν πίστιν εἰς τὰς κακὰς αὐτὰς εἰσηγήσεις, ὥστε νὰ ἐμφανίζεται ὁ κ. Χατζηκυριάκος καὶ δημοσίᾳ ὅμιλῳ περὶ εὐεργετημάτων καὶ προνομίων, εἰς στιγμὴν κατά τὴν δημοίαν δὲν κατώρθωσεν οὐδὲ τὸν φθοροποιὸν ἀνταγωνισμὸν ν' ἀναστείλῃ, οὐδὲ τὸν προϊόντα μαρασόμων τῶν ἐπιχειρήσεων ν' ἀνακόψῃ. «Ἀν εἰλικρινῶς οἱ κ.κ. Τσαλδάρης καὶ Χατζηκυριάκος ἀποβλέπουν εἰς πραγματικήν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος ἐπίλυσιν, τὴν προσπάθειάν των αὐτὴν δὲν δύνανται νὰ στηρίξουν ἐπὶ τῶν εἰσηγήσεων κρατικοῦ ὑπαλλήλου, τὴν παταγάδη ἀποτυχίαν τοῦ δημοίου ἐν τῇ διαχείρισει διότις εἰνε τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων ἀμφότεροι ὕμιλογοσαν καὶ διότις εἰνε κεκρυγμένος κατά πάσης ἀνακινιστικῆς πρόσθου ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ.

Δὲν δύναται ν' ἀγνοῇ ὁ κ. Χατζηκυριάκος

"Εχομεν τὴν ἐντύπωσιν διότι ἡ ἐνέργεια τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, ἀπούσραντος ἐκ τῆς Γερουσίας, ἐνῷ ἐπρόκειτο πλέον νὰ ψηφισθῇ καὶ ύπ' αὐτῆς, τὸ νομοσχέδιον περὶ φυλλαδίου ποιότητος τῶν πληρωμάτων τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δὲν σημαίνει καὶ ὅριστικήν ἐγκατάλεψιν τοῦ μέτρου, μέτρου πράγματι σωστικοῦ διὰ τὴν παγίωσιν τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας εἰς τὰς ἐλληνικὰς φορτηγά.

Κατά τὴν γνώμην μας ἡ τελικὴ ψήφιστις τοῦ νομοσχέδιου πρέπει νὰ πραγματοποιηθῇ, ἀλλὰ καὶ νὰ συνδυασθῇ, μὲ τὴν ταυτόχρονον ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων.

"Η συσχέτισις αὐτὴ εἰνε ἀπολύτως ἀναγκαῖα, ὥστε νὰ παύσῃ

παρεξηγούμενον τὸ μέτρον τῆς καθιερώσεως τοῦ φυλλαδίου, ὡς ἐτεροβαρῆς ἐνέργεια τοῦ Κράτους, προοριζομένη δῆθεν νὰ καλύψῃ καὶ ιδιαίτερα συμφέροντα, κάθε ἄλλο παρὰ ἀξια προστασίας.

"Η τοιάτη ὑπὸ τῶν ναυτεργατῶν διατυπουμένη ὑπόνοια ἔχουν συμφέροντα καὶ οἱ πλοιοκτῆται, αὐτὸι πρὸ παντός, ν' ἀρθῆ, διότι μόνον οὕτω θ' ἀποκτήσῃ τὸ Κράτος τὸ ἔρεσμα διὰ νὰ δυνηθῇ καὶ ἐφαρμόσῃ τὸν νόμον, ὅταν οὗτος ψηφισθῇ. Ἄλλ' ἡ ἀροις τῆς δημιουργηθείσης μεταξὺ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόδου παρεξηγήσεως ἀποκειται κυρίως ἡ τούς ἐφοπλιστάς, οἵτινες ὄφειλουν νὰ δεχθῶν τὴν ἐκ παραλήλου ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τῆς τροφοδοσίας, διὸ τῆς καθιερώσεως τοῦ θεσμοῦ τοῦ τροφοδότου ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων.

"Οταν ἀπαλλαγῇ ὁ πλοιορχος —τὸ ἔτονίσαμεν ἐπανειλημμένως— τῆς διαχειρίσεως τῆς τροφοδοσίας τοῦ πληρωμάτος θ' ἀποκτήσῃ ἔναντι αὐτοῦ τὸ ἀπαραίτητον κύρος διὰ τὴν ἐνάσκησιν δικαιωμάτων στοιχειών, ὡς ἔκεινα τὰ δημοία προβλέπει τὸ περι φυλλαδίου νομοσχέδιον.

"Ἐν πάσῃ περιπτώσει διότι τοῦ κ. «Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἔχει ύποχρέων νὰ ἐπέμβῃ διαιτητικῶς καὶ νὰ ἔξεύρῃ τὸ ταχύτερον λύσιν ἐπιτρέπουσαν τὴν ψήφισιν καὶ τοῦ ἀποσυρθέντος νομοσχέδιου καὶ τοῦ περι τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων.

"Δέν δύναται ν' ἀγνοῇ ὁ κ. Χατζηκυριάκος τὰ τελευταῖα κρούσματα ἀνταρσίας τὰ σημειωθέντα επὶ τῶν φορτηγῶν «Νηρέυς», «Χλόη» κ.π. οὐδὲ νὰ παραγωρίζῃ τὰς δυσαρέστους διὰ τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας μας συνεπείας αὐτῶν, ἔξιχθείσας μέχρι τοῦ σημείου ν' ἀποφεύγουν οἱ ναυλωταὶ τὰ ἐλληνικά πλοῖα διὰ τὸν κίνδυνον ἀντιπειθαρχικῶν ἐκδηλώσεων δυναμένων νὰ προκαλέσουν καθυστέρησιν εἰς τὴν μεταφοράν τῶν φορτίων.

Ταχεῖαν καὶ πλήρη ἀναδιοργάνωσιν

"Αἱ διατυμπανισθεῖσαι ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἀγαθαὶ προθεσίεις διὰ τὴν δῆλην ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, προσέλαβον, ὡς συμβαίνει συνήθως παρ' ἡμῖν, τὸν συνθήθαρκτήα τῶν ὥραιών υποσχέσεων, τῶν μεγάλων λόγων καὶ τὴν παραπομπὴν τοῦ δῆλου ζητήματος εἰς ἐπιτροπάς, συνέδρια κ. λ. π.

"Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν συνεκάλεσε πρὸ δεκαπημέρου εἰς σύκεψιν τοὺς βουλευτάς τῶν ναυτεργών περιφερειῶν, τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων—οἱ ἐφοπλισταὶ παρ' ὅτι καταβάλλουν κατὰ τὸ ἡμέρου περίπου τοὺς πόρους τοῦ Ταμείου ἐκρίθη περιττόν νὰ κληθοῦν—καὶ τοὺς ἀρμοδίους τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

"Ἡκούσιοσαν κατὰ τὴν σύκεψιν ταύτην πολλαὶ καὶ διάφοροι γνῶμαι, αἵτινες ἐπέτρεψαν νὰ διαπιστωθῇ πρῶτον ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. ὑπὸ τὴν παροῦσαν κατάστασιν θά εύρεθῇ προϊόντος τοῦ χρόνου εἰς εὖδηναίναν νὰ ἐκπληρώῃ τὸς ἔναντι τῶν συνταξιούχων ύποχρεώσεων του, καὶ δεύτερον ὅτι ἡ δῆλη κρατοῦν ἐν τῇ διαχείρισει τοῦ Ταμείου σύτημα, ἐντελῶς ἀναχρονιστικόν, δέν ἐπιτρέπει τὴν παραγωγικήν ἐκμετάλλευσιν τῶν κεφαλαίων του, ἀτινα σημαντικῶς ἔχουν μειωθῆ καὶ λόγω τῆς τελευταῖας οἰκονομικῆς περιπτείας τῆς χώρας.

"Καὶ τὸ συμπέρασμα τῆς δῆλης διεξαχθείσης συζητήσεως, ἐντελῶς ἀκαδημαϊκῆς, ἦτο ν' ἀπευθυνθῇ ἔκκλησις πρὸς τὸ Κράτος, συμφωνοῦντος πρὸς τοῦτο καὶ τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δηπως προέλθῃ τοῦτο ἀρωγόν.

"Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὸ Κράτος τὸ Ταμείον —καθ' ἡμᾶς πρόκειται περὶ ἐκπληρώσεως ύποχρεώσεως πρὸς μίαν τὸσον δεινοπαύσαν καὶ ἀξιαν πάσης ύποστηρίξεως τάξιν, τῶν ἐργάτων θαλάσσης— πρόεχει νὰ μελετηθῇ, διότι δέν ἔχει εἰσέτι μελετηθῇ, ἡ ἐπὶ συγχρονισμένων βάσεων ἀναδιοργάνωσις τοῦ Ταμείου καὶ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἐκκαθάρισις αὐτοῦ ἀπὸ παντός μὴ δικαιούχου, εἰσδύσαντος εἰς τοὺς πίνακας τῶν συνταξίμων κατὰ τοὺς ἀνακινώμαλους καιρούς τῆς τελευταῖας δεκαπετείας.

"Οταν ἐπικρατήσῃ ἐν τῇ διαχείρισει τοῦ Ταμείου —καθ' ἡμᾶς πρόκειται περὶ τὸ ζητήματος τῆς τροφοδοσίας τοῦ φυλλαδίου, τὸ οὐτό της ζητήματος τοῦ Ν.Α.Τ. νὰ ἔξελιχθῇ εἰς τὸν οἰκονομικὸν δργανώσιμόν, που δημοσίει τὸν ζητήματος του καὶ αἱ εἰσφοραὶ τῆς καθολού ναυτιλίας, ἐπιτρέπουν ν' ἀνακάθῃ. Θά τεθῇ οὕτω τέρμα εἰς τὸ σημεινὸν φανιόμενον, ποὺ ἡμπορεὶ ἀδιστάκτως νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐγκληματικόν, ἔνας ἐργάτης θαλάσσης μετά τριακονταετῆ πάλην πρὸς τὰ κύματα καὶ ἀφοῦ ἔχει καταβάλει βαρυτάτας ὑπέρ τοῦ Ταμείου κρατησεις νὰ λαμβάνῃ ως σύνταξιν 800 μόλις δραχμάς.

"Αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις, αἵτινες καὶ ἐκπροσωποῦν κυρίως τοὺς μετόχους τοῦ Ν.Α.Τ. ἐφόδουν ἀνέλαβον τὴν πρωτοβουλίαν τῆς συγκλήσεως εἰδικοῦ διὰ τὸ ζητήμα τοῦ Ταμείου Συνεδρίου, ὁφείλουν νὰ προπαρασκευάσουν πλήρη μελέτην ἀναδιοργανώσεως αὐτοῦ, ὥστε τὸ Συνέδριον νὰ καταλήξῃ εἰς θετικὸ συμπεράσματα, τῶν δημοίων καὶ ν' ἀπαιτήσουν, καθ' ὅ ἔχουν δικαιώματα, τὴν ἀποδοχὴν καὶ τὴν ἀμεσον ἐφαρμογήν.

Καὶ πάλιν τὸ ζήτημα τῶν ἀτυχημάτων

Μᾶς γράφουν ἐκ Λονδίνου:

«Ηριξιεν ένταθμα ἀπό τῆς παρελθούσης ἐβδομάδος η ἑκδίκασις μερικῶν ναυαγίων Ἑλληνικῶν φορτηγῶν. Ἐτοιμασθήτε ν' ἀκούσετε νέους φιλιππικούς ἔναντιον τῆς σημαίσας μας. Διατί, ἀλήθεια, μένουν ἀτίμωρητοι παρ' ἡμῖν οἱ ὑπαίτιοι ναυτικῶν ἀτυχημάτων;

Δέν θα ήτο ένδειγμένη ή ίδρυσις ειδικού τμήματος εις τό Ναυτοδικείον Πειραιώς πρός έκδίκσον τῶν περιπτώσεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατά τό Ἀγγλικὸν σύστημα καὶ ἀνεξαρτήτως τῆς ἀκολουθουμένης εἰς τὰ πολιτικά δικαστήρια διαδικασίας; »

Πληροφορούμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας, ἀλλὰ μαζί μὲ αὐτὸν καὶ δόλους τοὺς ἀναγνώσας μας, ὅτι παρά τὰς ἐπανειλημμένας ὑποδείξεις μας ὅπως ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κηδομένη τῆς κρατικῆς ἀξιοπρεπείας καὶ τοῦ γονήτρου τῆς σημαίας μας, ἔγκαταλείψῃ τὴν μακαρίαν νωχέλειαν τὴν ὅποιαν ἐπέδειξε μέχρι σήμερον εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν διοικητικῶν ἀνακρίσεων ἐπὶ τῶν ἐκμερῶν ὑποθέσεων ναυαγίων, κατώρθωσε νά ἀντικαταστήσῃ ἀλληλοδιαδόχως τρεῖς εἰσηγήτας τοῦ ἀρμοδίου τμήματος, χωρὶς νά δυνηθῇ νά φέρῃ εἰς πέρας καὶ νά ἐκδῷῃ τὸ τελικὸν πόρισμα οὐδὲ ἐπὶ μιᾶς τῶν ὑποθέσεων αὐτῶν.

Αλλά δέν άρκει τούτο μόνον διά να κατανοηθή ή αληθώς αχαρακτήριστος άβελτηρία τών τεταγμένων εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλίας. Ας σημειωθῇ άκόμη δτὶ ἀπὸ πενταμήνου δέν κατέστη δυνατόν νά συνέλθῃ τὸ εἰδίκον τμῆμα τοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ διά ν' ἀποφανθῇ ἐπὶ ἔτοίμων εἰσηγήσεων, αιτινες μάτηη ἀναμένουν τὴν ἐπ'

Μία τελευταία υπάρχει έλπις, διτή ό νέος διευθυντής, ό όποιος διετέλεσεν έπι μακρόν έν Λονδίνω καὶ θά ἔχῃ ἀντιληφθῆ τὴν ὁλεθρίαν ἐπίδρασιν, τὴν δόπισαν ἀσκεῖ εἰς τοὺς ἀσφαλιστικούς κόκλους ἡ σημειουμένη ἀδιαφορία τῶν Ἐλληνικῶν ἄρχων εἰς τὴν ἔρευναν τῶν ύποθέσεων τῶν ναυαγίων, θά θελήσῃ νὰ τερματίσῃ τὴν τόσον ἐπιζήμιον διά τὴν ναυτιλίαν μας ἀδράνειαν.

‘Η ἀπόφασις διὰ τὸν «Τίμιον Σταυρὸν»

Ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἐκδοθεῖσα ύπο τῶν Ἀγγυλικῶν δικαστηρίων, κατόπιν τετραημέρου διαδικασίας, ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «Τίμιος Σταυρός» μὲν ἔξαιρετικὴν Ικανοποίησιν ἔγει- νετο δεκτῆ ἀπὸ τούς ναυτικούς μας κύκλους.

Ἡ ἀπόφασις αὐτῆς ήλθε νὰ δικαιώῃ τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας, οἵτινες ἐπὶ ἓν καὶ ἡμίου ἔτος ἀντιμετωπίζουν τὴν οκόπιμην παρέλκυσιν τῶν ἀσφαλιστῶν εἰς τὴν καταβολὴν τῆς εἰς αὐτοὺς ὄφειλομένης ἀποζημιώσεως.

‘Αλλ’ έκεινο τὸ δόποιον εἶνε καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου δῖξιν Ιδιαιτέρας μνείας εἶνε δὲ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Τίμου Σταυροῦ» αἱ διεισχθῆσαι ὑπὸ τῶν ἔλληνικων ἀρχῶν ἀνακρίεις κατέληξαν εἰς τὸ αὐτὸ δυμπέρασμα εἴς τὸ δόποιον καὶ ἡ καταδίκαστική διά τούς ἀσφαλιστάς ἀπόφασις τοῦ ‘Ἀγγελικοῦ δικαστηρίου.

Τό πόρισμα δῆμως τῆς ἀνακρίσεως αὐτῆς παραμένει εἰσέτι, ἂν αἱ πληροφορίαι μας εἰνεὶ ἀκριβεῖς, ἐκκρεμές ἐνώπιον τοῦ εἰδικοῦ τμήματος τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἰδού, ἐπομένως, μία ἀκόμη περίπτωσις πού ἀποδεικνύει πόσον εὐλόγιως προκαλεῖ τάς ἐπικρίσεις ἡ ἀβελτηρία, ἡτις χαρακτηρίζει τὴν τακτικὴν τῶν ἀρμοδιῶν ἑλληνικῶν ἀρχῶν.

"Αν ή διεκπεραίωσις τῶν ὑπόθεσεων τῶν ναυαγίων ουνετελεῖτο ἐντὸς λογικῶν χρονικῶν ὥριών καὶ δὲν διαιωνίζετο, δὲν ὑπάρχει καμμία ἀμφιβολία ὅτι κάποια ήθηκή πίεσις θά ησκετο ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν ταχείαν καταβολήν την ἀποζημίωσεων, προκειμένου μάλιστα περὶ ναυαγίων ἀπλλαγμένων πάσσος ὑπονοίας.

Μ' εύρυτέραν ἀντίληψιν

Συχνά διατυπώνεται τελευταίως παράπονα διά τάς δυσχερείας, που παρεμβάλλονται από μέρους τοῦ κ. Λιμενάρχου Πειραιώς καὶ τῶν ύπ' αὐτῶν ύπηρειών εἰς τὴν διεκπεράωσιν τῶν σχετιζομένων μὲ τὰς ἀρμοδιότητας τοῦ Λιμεναρχείου ύποθέσεων.

Κατά σύμπτωσιν τὰ παράπονα αὐτά δὲν προέρχονται μόνον ἀπό ἀξιόπιστα πρόσωπα, ἀλλὰ διατυποῦνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας. Οἱ διοικοῦντες τὸν πρῶτον Ἐλληνικὸν λιμένα πρέπει νὰ ἔχουν ὅπ' διψά των, ἀπὸ τοῦ προϊσταμένου των μέχρι καὶ τοῦ κατωτέρου ὄργανου, διτὶ ἐν τῇ ἑνασκήσει τῶν καθηκόντων αὐτῶν ὁφείλει νὰ πρυτανεύῃ εὑρυτέρα περὶ τῆς ἀποστολῆς των ἀντιληφτικῶν καὶ δχι ἡρά προσήλωσις εἰς τὸ γράμμα τὸν μόνων, διαταγμάτων καὶ ἐγκυκλίων, αἱ διατάξεις τῶν όποιών κατά τὸ πλεῖστον δὲν ἔχουν καμμίαν σχέσιν πρός τὴν ναυτιλιακὴν μας πραγματικότητα.

Στενή είς τούς τύπους καθήλωσις δικαιολογείται, ίσως, διά τούς έκτελούντας χρέη λιμεναρχών τελωνοφύλακας έρημικῶν δρυμών.

“Μέγα τό τῆς Θαλάσσης Κράτος,,

Παμπάλαιη παράδοσις, της οποίας ή ἀρχὴ χάνεται μέσα εἰς τὰ βάθη τῶν αἰώνων, μὲ πίστιν ὅμως καὶ εὐλαβικὴν προσήγωσιν διατηρούμενη ἀπὸ τὰς γενεὰς συνεκίνησε καὶ πάλιν πρὸ ἡμερῶν ἀπ' ἄνευ τῶν ἀνδρῶν τὸν Λαὸν τῆς νεαρᾶς Πολυνικῆς δημοκρατίας. Πρόσεκται περὶ τῆς ἑορτῆς τῆς ἀφιερωμένης εἰς τὴν λατρείαν τῆς Θαλάσσης. Τὴν προσοχὴν τῆς καθόλου Σλαυτικῆς φυλῆς δεσμίαν ἀνέκαθεν ἐκφέτει τὸ γόνητρον τοῦ γλαυκοῦ πόντου. Μέσος εἰς τὴν ἀπέραντον θάλασσαν δέβεται τὸ πλατυτέρον ὄντερον τῆς ἐμπορικῆς ἀκμῆς, τῆς εἰρηνικῆς ἐπικρατήσεως, ἀλλὰ καὶ γενικῶτερον τῆς Ἑλλησπόντου τῶν ἀκεραιότητος καὶ ἀσφαλείας. Οἱ Πολωνοί, λαὸς φυλελεύθερος καὶ μὲ ἀκμαῖον τὸ πατριωτικὸν φρόνημα, ιδιαίτερον θυσιάνοντο παλμὸν καὶ ιερυχὸν κλίσιν πρὸς τὴν θάλασσαν, δι' ὃ καὶ ἡ ναυτικὴ τῶν ἑορτὴς προσέλαβε χαρακτῆρα παλλαϊκόν, ἔξειλίχθη εἰς μίαν πραγματικὴν ἀποθέωσιν πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον.

Η Συγχρονος Πολωνικη γενεα ασθεστα διαιηρει εις την μνημην της τα ιστορικα διδύματα από τα δραματικα γεγονότα του παρελθόντος. Γνωρίζει καλώς πέσον τραγικάσση συνεπειας έπειφερεν ή άπωλεια της ναυτικης έπαρχιας Πομόριζε και ένθυψεται πάντοτε, ότι η άποκοπή της Πολωνιας από την θάλασσαν ύπηρξεν η άπαρχη του διαιμελισμου και της πταρρεύσεως του Πολωνικου Κράτους. Η άνακτησις της έλευθεριας της και η έπανοδος εις το γαλανον κύμα, ποὺ συντελέσθησαν έπι των ημερών μας, είναι δύο άδελφικά συνδυασμένοι ιστορικοὶ σταθμοὶ διά την νεωτέρων Πολωνιαν και δικαιολογον πλήρως διατὶ τὰ αισθήματα και αἱ σκέψεις του ηρωικου τούτου 'Εθνους συγκεντρωνται εις την θάλασσαν και εις κάθε τι, ποὺ συνδέεται με αύτην Εύλογον, λοιπόν, καθίσταται, ότι ὁ ἐτήσιος αὐτός έργασμος ένέχει μορφὴν ἔθνικης πανγύρωνες. Αποτελεῖ ένθυσιασθόν έκδήλωσιν διά την καρδιάσσοντων έπιστροφὴν εις την παραλίαν, συνδετικον κρίκον της παναρχίας Πολωνιας και ιων Σλαυαϊκών έπιφερον έπι της Βαλτικῆς Θαλάσσης.

Πρὸ δὲ οὐκλήδων ἐκπονταειηδών ἡ Σλαυηὴ ἀκτὴ τῆς Βαλτικῆς ἔξετείνετο μεταξὺ τῶν ποταμῶν *Oder* καὶ *Elba* καὶ ἐκάλειτο «*Laba*». Ἡ πόλις κατὰ μῆκος τῆς αἱ Ἀνσεατικαὶ πόλεις μὲ τὰ Σλαυηὰ φρούριοι περίφημοι διὰ τὸν πλούτον καὶ τὸν πολιτισμὸν των, διάσημοι διὰ τοὺς στόλους των τοὺς πολεμικούς καὶ τοὺς ἐμπορικούς, μὲ τοὺς ὄποιονς θαρραλέοι θαλασσοπόροι ἀπεδύοντο εἰς τολμῆρα μακρινά, πρὸ δὲ ἀξένους παραλίας ταξιδία. Ἐπὶ τῆς Βαλτικῆς θαλάσσης καὶ ἐπάνω εἰς τὴν νησὸν τοῦ *Rügen*, αἱ Σλαυηὶ φυλαὶ προσβαίνοντες εἰς τὰς ιεροτελεστίας των καὶ ἀνέπειρον τὰς προσεγγίσιας των εἰς τὸν νάρον τοῦ *Swiatośid*, ποὺ περιέκλειε τὸ σύμβολον τῆς πνευματικῆς καὶ τῆς πολιτικῆς ἐνώσεως τῶν Σλαυηῶν Ἐθνῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

Εις τοὺς παλαιοὺς ἐκείνους χρόνους τοῦ ἀμυδροῦ παρελθόντος εἶχε γεννηθῆ παρὰ τοῖς Σλαύοις ἡ λατρεία τοῦ πυρὸς καὶ τοῦ ὄντος. "Ηναπταν μεγάλας πυρὸς παρὰ τὰς ἀπτὰς καὶ τὰς ὄχθας καὶ ἔργατον στεφάνους εἰς τὴν θάλασσαν καὶ εἰς τὰ νερά τῶν ποταμῶν, ἐνῷ οἱ πιστοὶ ἔψαλλαν ἀσματα ἑξενεμένοις πόδες τοῦ ὑγροῦ στοιχείου τὴν θεότητα. Η λατρεία τοῦ πυρὸς καὶ τοῦ ὄντος, μία ἰδιάζουσα λατρεία τῶν Σλαύων, ἐπιμόνως καὶ μὲ φανατισμὸν διατηρεῖται ἀκόμη ἀπὸ τὰς μάζας τοῦ Πολωνικοῦ λαοῦ. Τὸν νύκτα τῆς 29ης Ιουνίου τὰ λαϊκά κύματα ἑξέχθησαν εἰς τὰς ὄχθας τῶν μικρῶν καὶ ποταμῶν καὶ κατὰ μήκος τῆς θαλασσίας ἀπῆς διὰ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὸ στεφάνομα τῶν νερῶν".

Κωπήλατα ποταμόπλοια, λέμβοι, θαλαμηγοί, ίψολκια και δρόμων με χαρόβουνον φωτοστολισμὸν ἐκινοῦντο εἰς ἀτελειώτος σειρὰς κατὰ μῆκος τῆς παραλίας, ποὺ ἐφωτίζετο ἀπὸ τὸς πυράς, τὰ βεγγαλικὰ και τὰ πυροτεχνήματα. Μέσα εἰς αὐτὴν τὴν ὑπόβλητικῶς μεγαλειώδη και φαντασμαγορικὴν ἀτμόσφαιραν ἐρδίζεινσαν εἰς τὰ ὕδατα στέφανοι, τοὺς ὅποιους ὁ φούστων ποτομῶν ἐκύλιε ἄργα πρὸς τὴν θάλασσα....

Η Πολονία, μὲ πληθυσμὸν 33 ἑκατ. κατοίκων ἀνέκτησε κατὰ τὸν μέγαν πόλεμον τὸν μοναδικὸν λιμένα τῆς, τὸ Δάνισιγκ, δοτὶς ὅμως σ-νεγγωρίσθη ὡς ἐλεύθερος λιμὴν μετὰ τῆς πόλεως καὶ τῆς περιοχῆς της. Ἐστάφη τότε ἡ κυβέρνησης τῆς Βαρσοβίας μὲ ἀπίλεσιστη-
κότητα πρὸς τὴν κτηνθέσαν στεγῶν λωρίδες ἐρήμου ἀκτῆς καὶ εἰς διά-
στημα ὀλίγων μολίς ἐιδὼν κατεσκευάσθη ἡ Γδύνια, τῆς ὁποίας ὁ λιμὴν
ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ὑπερηφανείας τοῦ Πολωνικοῦ Ἐθνοῦς. Ἡ Γδύνια, κατὰ τὸ 1920 ἀκόμη, ἦτο ἔνα ἀπλούν καὶ πιωχικὸν χωρίον,
ὅ ἀσημος καὶ ἄγνωστος ὅμος τοῦ ὅποιου ἐφιλοξένει ἀλλεις. Σήμερον
ἐμφανίζεται τὴν ὄψιν Ἑνρωπαῖκον λιμένος ἐκ τῶν νεωτέρων, μὲ σφύ-
λουσαντας λωὴν καὶ δραστηριότητα καὶ μὲ ἓνα ἑτησιον κύκλον ἐργασιας
ὑπερβαίνοντα τὰ 6.000,000 τόννων. Σιδηροδρομικὸν καὶ ὄδικον δι-
κτυον, ὑδραυλικὰ ἔογα, ἥλεκτρικαι ἐγκαταστάσεις, ἐγχωριά, δι-
γενικῶς ἀπαιτεῖ ἡ σημερινὴ κίνησης πλουτίζουν καθημερινῶς τὴν
Γδύνιαν, ἀποκήσασαν συγχρόνως καὶ ειδικὸν λιμένα ἀλλειας. Χάρις
εἰς τὴν ὑπαρξίαν τοῦ λιμένος τῆς Γδύνιας ἐνέφανισθη μία μικρὰ εἰ-
σέτι, ἀλλὰ πολλὰ ὑποσχομένη Πολωνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἐδημι-
ουργήθη δὲ καὶ ἀλευτικὸς στολίσος. Τὰ 34 τὸν ἔξαγωγικὸν ἐμπο-
ρίον τῆς Πολωνίας διογετεύονται μέσῳ τῆς Γδύνιας καὶ τοῦ Δάνιση,
οἱ λιμένες τῶν ὅποιών συνδέονται μὲ τακτικὸς γραμμὰς πρὸς ὅλες
τὰς κατεύθυνσεις τοῦ Κόσμου.

Ἡ θάλασσα μὲ τὰ ἀπέραντα ὄρια ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν τὸ εὐρύτερον πεδίον τῶν ὡραιοτέρων εἰρηνικῶν ἐπιδιώξεων. Ὁ Πολωνικὸς λαὸς ἀποτείλει φόρον τιμῆς καὶ εὐγνωμοσύνης πρὸς τὸ κύμα, ποὺ τόσην περικλείει διὰ τὴν ζωὴν τοῦ Ἐδυνοῦ του σημασίαν.

Αἱ Ρωσσικαὶ ναυλώσεις Ἐλληνικῶν σκαφῶν

·Υπὸ τῆς ἐν Πειραιᾳ Σοβιετικῆς Ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας μᾶς ἀπεστάλη ὁ κατωτέρῳ συγκριτικὸς πίναξ τῶν εἰς Πειραιά καὶ Λονδίνον ὅμου ναυλώσεων Ἐλληνικῶν σκαφῶν, αἵτινες ἔκλεισθησαν παρὰ τῶν Σοβιέτ διαφρούντος τοῦ α', δημήτου τοῦ τρ. ἑτούς ἔναντι τοῦ ἀντιστόχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ π. ἔ. Ἀποδεικνύεται ἐξ αὐτοῦ, ὅτι αἱ ναυλώσεις τοῦ ἐφετεινοῦ δημήτου κατὰ μὲν τὸ ἀπασχόληθεν τοννιάς ὑπερβέσιας τὰς περισσινάς κατὰ πεσσούτον 40.12 ὥρα, δύσον ἀφορεῖ δὲ τὸ προϊόν τῶν ναύλων κατὰ 45 ὥρα ἐπὶ πλέον ἔναντι τοῦ α', δημήτου τοῦ π. ἔ. Ὁ πίνακας ἔχει ὡς ἔξης:

"Έτος 1933 Ναυλωθέντα εἰς Πειραιά "Έτος 1934

Μήν	'Α)π	Τόννοι	Ποσόν ναυ-	'Α)π	Τόννοι	Ποσόν ναυ-
		λώσεως Α.Α.	λώσεως Α.Α.			
Ιανουάριος	17	85.650	47.650	25	99.020	51.470
Φεβρουάριος	18	96.490	44.730	28	124.410	62.548
Μάρτιος	17	70.285	37.790	25	104.385	57.382
Απρίλιος	19	85.302	46.210	19	76.260	37.750
Μάιος	21	106.227	51.893	43	188.421	96.995
Ιούνιος	23	108.204	53.930	26	119.085	61.344
Σύνολον	115	552.158	282.203	166	711.581	366.489

Ναυλωθέντα εἰς Πειραιά καὶ Λονδίνου
"Έτος 1933" Έτος 1934

Ιανουάριος	23	125.140	69.030	31	139.020	75.470
Φεβρουάριος	20	110.570	51.550	33	154.410	82.350
Μάρτιος	19	81.285	43.155	31	144.285	82.245
Απρίλιος	23	107.782	58.300	27	127.810	68.957
Μάϊος	25	128.527	64.735	52	235.461	126.362
Ιούνιος	26	129.604	67.550	33	155.905	80.873
Σύνολον	136	682.908	354.320	207	956.891	516.257

Τὸ νομοσχέδιον
περὶ ναυαγιαιρεσίας

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Ο "Ελλην ομογενής τού Αονδίνου, ο όποιος έγραψε εἰς τὸ φύλλον σας τῆς Ἰησοῦ Ιοντίουν ἐξ ἀφορμῆς τοῦ ἀρθρου τῆς "Journal of Commerce" τοῦ Λίβερπουλ, δὲν προσεπάνησε παρὰ νὰ ἐπαναλάβῃ τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ Ἀγγλου ἀρθρογράφου ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων Νομοσχεδίου «περὶ ουμούλκησεως ἐν τῇ αιγαλείᾳ ζώνῃ».

Ἐνόμιζα ὅτι ὁ Ἐλλην ἐφοπλιστής, ἀπαξ ἀποφασίσας νὰ ἔπειβῃ, θὰ δψειλε νά ἔξεταστ τὸ Ἑγγύτημα εἰς δῆλην του τὴν ἔκτασιν και καθ'δλας τὰς πλευράς μετά τῶν ἰδυκών του παραπηγήσεων και ἀπίχειρη-ματολογίων, χωρὶς νά γίνη ἀπλῶς ήγώ τῆς Ἀγγλικῆς ἑψηφειδός.

ματολογεῖν, θεωρεῖ να γίνεται πιο εύκολη η αρχιτεκτονική σφραγίδα.
Όσον δρόνον και ἄπουσαί της Ἐλλάδος ὁ διογενής ἐπέρπετε
νὰ γνωρίζῃ διτὶ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ Ἐλλὰς ἐπλούτισθη ναυαγο-
σωστικῶς ἐπαρκέστατα καὶ διτὶ Ἐλληνικὸν ναυαγοσωστικὸν εἰργάσθη
συγκὺν ἔξω τῶν ἐπιχώριων ὑδάτων μέχρι τῆς Μαύρης θαλάσσης
ἕπι ναυαγίων διὰ τὸ δύοπον δὲν καταπισθήκαν, καίτοι ἔγκαιρως
προστέχασσι, ξέναι σημαῖαι.

Αναφέρομεν ώς ένα παράδειγμα την έργασίαν του «Capidozlio», του Lloyd Triestino έσφηνωθέντος ἐπὶ βράχων εἰς την Μαύρην θάλασσαν, τὸ ὄποιον ἔγκατελεψιν ἔστοι ναυαγοσθῶσαι καὶ τοῦ ὄποιον δλόκηλον τὸ φορτίον διεσώθη ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ ναυαγοστικοῦ «Μί μης». Τὸ σκάφος είλε τρεπτομασθῆ ἐπειτα ἀπὸ ἐπίμονον καὶ σκληράν έργασίαν ἐβδομάδων, πρὸς ἀνέλκυσιν ματαιωθεῖσαν ἐκ τῆς σφραγίδας θαλασσοταραχῆς εἰς τὰ ἀνοικτὰ αὐτὰ μέρη τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἡ ὄποια συνέτριψε κυριολεκτικῶς τὸ πλοῖον ἐπὶ τῶν βοάγων.

Τό γεγονός τούτο ὅσον καὶ πολλὰ ἄλλα περιστατικά τὰ ὅποια ἀριθμούμενά ὑπὲπέλουν τίτλους τιμῆς μαρτυρεῖ ὅτι ὅχι μόνον ἐπαρκῶς ἀντιπροσωπεύεται ναυαγοσωστικῶς ἡ χώρα μας, ὡς πρὸς τὸ ὑλικόν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόφεως πείρας καὶ εἰδικοποίησεως.

Έχουμεν ίδει ιδίοις δημιατί ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς ἔργασίας ιδικούς μας καὶ ξένους καὶ θεωροῦμεν διὰ ἐκπληρώμεν καθήκον πρὸς τοὺς σκληρῶς μοχθῶντας φιλοτίμους ἔργάτας, εἴαν διαδηλώσωμεν τ' ἀνωτέρω ἀπόδιδοντες τὸν δίκαιον ἐπαινούεις τὰ ἔξαιρετικῶς εἰδικευθέντα. Ἑλληνικά πληρώματα.

Ο γράφων, λαβών γνώσιν αρθρου του «Lloyd's List» δημοσιεύθεντος την 14ην Ιουνίου με άναλογα της «Journal of Commerce» επίχειρματα έσπευσε να ἀποστείλη επιστολήν πρὸς τὴν ἐφημερίδα τὰυτὴν ἡ ὄποια ἀδημοσιεύθη ἀνταξίως τῆς σοβαρότητος τοῦ παγκοσμίου φήμης τούτου φύλλου.

Ίδον̄ ἐν μεταφράσει ἡ εἰς τὸ «Lloyd's List» τῆς 27ης Ιουνίου δημοσιευθεῖσα ἐπιτολή μας.

«Τὸ πειρεχόμενον τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Salvage and Towage in Greek Waters» ἀρδθον σας τῆς 14ης Ιουνίου μοῦ δίδει ἀφορμὴν νὰ σᾶς παρακαλέσω νὰ ἔχετε τὴν καλώσονταν νὰ δημοσιεύσηστε τὰς κάτωθι γραμμάς. Καίτοι ἴδιοκτήτης ἐνὸς τῶν ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν ναυαγοσωστικῶν δὲν συμπεριζίκουα ποσῶς τὴν πολιτικὴν τοῦ

» σημειρινοῦ Ὅπουνργοῦ τῶν Ναυτικῶν, ὁ ὥποιος διὰ τοῦ ὑποβλη-
» θέντος εἰς τὴν Βούλην Νομοσχέδιον θέλει νὰ καταστήσῃ ἐμπέσως
» ἀδύνατον τὴν ἐργασίαν ἔνεων ναναγοσωστικῶν εἰς τὰ Ἑλληνικά
» ὕδατα. Διὰ τὸ Νομοσχέδιον τούτῳ ἐφρόντισε καὶ ἐγὼ νὰ προταθοῦν
» τοιαῦτα τροπολογία, ὅπτε νὰ κάσηρ τὴν πρώτην του σημαντινὴν εἰς
» τρόπον, ὅπτε μόνον τὸ πραγματικὸν Towage νὰ ἐπιφυλαχθῇ εἰς τὴν
» Ἑλληνικὴν σημαίαν δῷ δὲ καὶ τὸ Salvage. Φρονώ διτὸ ἀλληλού-
» συμφέρον τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, ἡ ὥποια ἔχει πλοια 1,700,000
» τόννων, ἐργαζόμενα εἰς δῆλας τὰς θαλάσσας, ἐπιβάλλει ὥπως ἡ
» Ἑλλὰς ἀφίνει ἐλεύθερα τὴν ναναγοσωστικὴν ἐργασίαν εἰς κάθε
» ἔνεων ναναγοσωστικὸν εἰς τὰ Ἑλληνικά ὕδατα ἐν ἀντιθέσει πρὸς
» ἄλλα γειτονικὰ Κράτη, τὰ ὥποια ἡ τὴν ἐμονοπώλησαν ἡ τὴν κατέ-
» στησαν προνόμιον τῆς σημαίας των, καὶ ἐν τῇ ιδιότητί της μόνη ὡς
» Γερουσιαστοῦ θὰ ἐπιμείνω ὥπως αἰσθημα ἔξασφαλίσεως καὶ

» ήσυχιάς ἀπομεινή εἰς τοὺς Ἀγγλὸν ἀσφαλιστάς.
» Μολονότι ὅμως είμαι, ώς ἀνωτέρῳ βλέπετε, σύμφωνος μὲ τὸ
» περιεχομένου τοῦ ἄρθρου σας κατὰ τὸ σημεῖον τούτῳ, δὲν μπορῶ
» παρὰ νά διαφωνήσω εἰς τὰ ἐπὶ πλέον γραφόμενα, ητοι ως πρός τὸν
» ικανότητα τῶν Ἑλληνικῶν ναυαγοσωστικῶν πλοίων. Μερικαὶ τούτων,
» εἰς ἃ περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἀτρόπλοιον μου καὶ ἔχουν πλήρη
» ὀπλισμὸν ὅσον ἀφορῇ τὰ μηχανήματα καὶ τὸ προσωπικὸν καὶ εἴνει
» ἀπολύτως εἰς θέσιν ν' ἀναλάβουν οἰανδήποτε ἑργασίαν ναυαγοσω-
» στικὴν μὲ ἀποτελέσματα οἰα τῶν ναυαγοσωστικῶν τῶν Ἐταιριῶν
» τῆς ἀλλοδαπῆς. Αἱ δύνοντοι ναυαγιατρεῖσι, ἃς ἐπέτελεσαν κατὰ
» τὸ παρελθόν εἶνε γνωσταὶ καὶ νομίζω ὅτι σημαίνοντα πρό-
» σωπα ἐν Λογδίνῳ καὶ εἰς θέσιν νὰ κρίνωσι δὲν θὰ ἔχωσιν ἀντίο-
» οησιν ἐπὶ τῶν ἐν προκειμένῳ ἀπόψεων μου.

· φύονται ταν εν λεξογραμμένη αποφέρων μου.
· Η ειλικρίνεια τών ύψη ήμών γραφείντων φαίνεται νά έκινησε τήν προσοχήν και ἄλλων Αγγλικών έφημερίδων και λαμβάνω σήμερον τό «Fairplay» της δης 'Ιουλίου, τό όποιον σχολιάζει τό αρθρον μας διά τών κατωτέρω :

«Είνε ενχάριστον εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς νῦν βλέπουν ὅτι ὁ ιδιοκήτης Ἐλληνικοῦ ναυαγοσωστικοῦ ὑποστηρίζει τὰς διαμαρτυρίας τῶν κατὰ τὸν μελετούμενον μονοπάλιον τῶν ναυαγοσωστικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τὰ Ἐλληνικά νῦντα. Τούτῳ ἀκριβώς ἔκαιε ὁ Γερουσιαστὴς κ. Φραγκίσκος Κ. Στρίγκος δι' ἐπιστολῆς του πρὸς τὸν ἄγγλικον. Τόπον, εἰς τὴν ὁποίαν λέγει ὅτι εἶνε πεπεισμένος, ὅτι θὰ είνε ἐν τῷ συμφέροντι τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ἀριθμούσης 1.700.000 χωρητικότητα καὶ ἐργαζομένης εἰς δλας τὰς θαλάσσας, ἐὰν ἡ Ἐλλὰς ἀφίνει ἐλεύθεραν τὴν ἀσκησιν τῆς ναυαγοσωστικῆς ἔργασίας εἰς τὰ ὑπὸ ξένην σημαῖαν πλοῖα. Καὶ τοῦτον εἶναι τὴν διαμαρτυρίαν τοῦ τυπικοῦ διότι λέγει, ὅτι ἐπρότεινε τροπολογίαν εἰς τὸ Νομοσχέδιον ὃ δύοτε θὰ είλεχεν ὡς ἀποτέλεσμα νῦν δώσης τὸ μονοπάλιον μόνον τῆς ψυμονικῆσεως εἰς τὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα ἀφίνοντες τὴν ναυαγοσωστικὴν ἔργασίαν εἰς πλοῖα πάσης σημαίας. "Αφ" οὐδὲ κ. Γ. Στρίγκος εἶνε μέλος τοῦ Κοινοβουλίου δύναται νῦν προβλέψεμή ὅτι θὰ υποστηρίξῃ τὸ θεατρώδης τὴν τροπολογίαν τον καὶ θὰ ἡμπορῷ νὰ καταλήξῃ εἰς ἀποφαγὴν τοῦ κινδύνου τὸν ὁποῖον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης διατρέχουν οἱ ἀσφαλισταί. Λέγει ὁ κ. Γ. Στρίγκος ὅτι ὡς Γερουσιαστὴς σκοπεύει νῦν κάμη ὅ, τι ήμπορεῖ νῦν γείνη αισθητὸν ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλούς" ἀσφαλιστὰς τὸ συναίσθημα τῆς ἀσφαλείας καὶ ηὐχίας καὶ ὡς φράσις αὐτῇ εἶνε χαρακτηριστικὴ, γνωστὸν δύντας ὅτι οἱ "Ἀγγλοί" ἀσφαλισταί δὲν είναι ἥσυχοι δύοντος ὑπάρχουν μονοπάλια. Πρὸ τῶν γενναίων ἀπόφεων τοῦ Γερουσιαστοῦ κ. Στρίγκοντος ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς μονοπωλήσεως τῶν ναυαγιαρεσιῶν εἶνε ἐπιβεβλημένον νῦν δώσωμεν εὐρύτητα εἰς τὰς ἀπόφεις του ἐπὶ τῆς πληρότητος τῶν Ἐλληνικῶν ναυαγοσωστικῶν ἐπιχειρήσεων. Λέγει οὗτος, ὅτι δὲν δύναται νῦν δεῦθη ὅτι τὰ Ἐλληνικά ναυαγοσωστικά πλοῖα, εἶναι μόνον κατάλληλα διὰ συνήθεις περιπτώσεις καὶ διὰ δὲν δύνανται νῦν παραβληθῆσαι μὲ τὰ πλοῖα πολλῶν ξένων ἐπιχειρήσεων καὶ προσθέτει ὅτι μερικὰ Ἐλληνικά ναυαγοσωστικά, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ιδιού του, εἶναι τελείως ίκανά, ἐντελῶς ἔξωπλισμένα εἰς ἕργα λατεῖ καὶ κατάλληλον προσωπικὸν καὶ εἰς πλήρη θέσιν ν' ἀναλάβωσις κάθε ναυαγοσωστικοῦ ἔργασίαν μὲ τὴν ιδίαν ίκανότητα οἷου δύποτε ξένου ναυαγοσωστικοῦ».

Ἐφ' ὅσον ἔγενετο ἡ ὑπόθεσις αὗτη ἀφυρμῇ νὰ ἐνδιαφερθοῦν τὰ
ἔνεα φύλλα καὶ ιδίως ὁ ἀσφαλιστικὸς κόσμος τοῦ Λογδίνου ἐθεώρησα
καθήκον μου ν' ἀναμιχθῆ εἰς τὴν συζήτησιν διὰ νὰ τεθῇ τὸ ζῆτιμα
ἀπὸ περιωπῆς εἰς τὴν θέσιν του ἐντελῶς ἀντικειμενικά καὶ μακράν
ἀπὸ κάθε ποκατάλληψιν.

Μὲ τὴν ἐλπίδα, Κύριε Διευθυντά, δι τὰ θελήσητε νὰ φιλοξενήσητε τὸν ἀνωτέρῳ, παρέχοντες διὰ τοῦ τιμώντος τὸν Ἑλληνικὸν Τύπον

φυλλου σας μιαν επί πλεον υπηρεσιαν εις την Ελληνική Ναυτιλίαν.
Διατελώ μετά τιμῆς
Εμ. Παναγίη - τη 10η Ιουλίου 1924 ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΣΤΡΙΒΕΚΟΣ

MCKINLEY, WALLACE & CO.

TELEGRAMS 15, CORPORATION STREET, BELFAST **•WALMAC•**

STEAMSHIP & GENERAL SHIPPING AGENTS

**FORWARDING - CUSTOMS - INSURANCE BROKERS
PASSENGER AGENTS**

ELEPHONES: BELFAST 8209

PRIVATE-BANGOR 423 & MALOEN 266

Καθιερούται ὁ προστατευτισμός εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν

Τό γεγονός της στροφής της Μεγάλης Βρετανίας πρὸς τὸν προστατευτισμὸν τῆς ναυτιλίας της, δύον καὶ ἀνέμφαντεται μὲν χαρακτήρα προσωρινότητας, καὶ δέν προσλαμβάνει τὴν ἔκτασιν ποὺ ἐπεδίωκον διὰ τὴν ἀρχικῶν των προτάσεων οἱ Ἀγγεῖοι ἐφοπλισταὶ, δέν δύναται ἐν τούτοις νά κριθῇ καὶ ὡς μη̄ περικλεῖον μελλοντικούς κινδύνους διὰ τὴν θέσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

‘Η κίνησις, βεβαίως, τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, δέν πρόκειται νά ἐπρεασθῇ σοφαρῶς ἀπό τὴν παρεχομένην εἰς τὴν Ἀγγλικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἐπικορήγησιν τῶν 2.000.000 λιρῶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἐφόδους αὐτῇ δίδεται ὑπὸ προϋποθέσεις πρακτικῶς ἀνεφαρμόστους, ὡς κατωτέρω ἀναφέρομεν.

Τό δτι δύως καὶ τὸ μέχρι σημεροῦ ἐπικρατήσαν φιλελεύθερον πνεῦμα εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας ἐν Ἀγγλίᾳ, ἥρχιος νὸς περιορίζεται καὶ ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς νὰ καταλαμβάνῃ ιδιάζουσαν θέσιν καὶ εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα τῆς μεγαλυτέρας ναυτικῆς δυνάμεως τοῦ Κόσμου, ἀποδεικνύει δτι δέν δύναται τις ^{της} ἀποκλείσιμιαν μελλοντικὴν ἔντασιν τῶν προστατευτικῶν μέτρων, ἡτις ἀμεσον θὰ ἥσκει ἀντίκτυπον εἰς τὴν πτωχὴν καὶ ἑστερημένην πάσης ἀρωγῆς, ἀλλὰ καὶ πάσης ὄργανωσεως, ναυτιλίαν μας.

"Όλα τά "Εθνη, μηδὲ τῶν Σκανδιναϊκῶν καὶ τῆς Ὀλλανδίας ἔξαιρουμένων, ἀκόμη καὶ ἑκεῖνα, πού ἀπέφυγαν, μέσα εἰς τὴν δύτητα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, κάθε κρατικὸν προστατευτικὸν μέτρον τῆς ναυτιλίας των, ἥρχισαν ἀντιμετωπίζοντα καὶ μελετῶν τὸν τρόπον, διὰ τοῦ ὅποιου θά προήρχοντο ἀρώγα εἰς τά έθνικά των πλοΐα, καὶ τά μέσα, πού θα ἡδύναντο νά καταστήσουν αὐτά ἀνθεκτικώτερα εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν.

Μόνη ή 'Ελλάς, άγνοούσα την ναυτιλιακή της πραγματικότητα, τα προβλήματα που δυσχεραίνουν την έπι ύγιων και συγχρονισμένων βάσεων άναπτυξιν της ναυτιλίας της, παραμένει άδιάφορος καὶ άμετοχος εἰς την διεθνή ταύτην κίνησιν, πιστεύουσα, ίσως, διτὶ καὶ πάλιν τὸ «περίφημον δαιμόνιον» τοῦ "Έλληνος ναυτίλου θὰ είναι άκρετον νὰ ὑπερβῇσῃ τὰ ἀνυπέρβλητα ἐμπόδια καὶ τοὺς καθ' ἡμέραν ἔγειρομένους φραγμούς εἰς τὴν ἐλευθέραν κίνησιν τῶν ἀνοικτῶν θαλασσῶν.

Μόνη ή 'Ελλάς, έξ άλλων των μεγάλων ναυτικών χωρών του Κόσμου κατέχει είς ποσοστόν τόσον δύκινη παλαιάν χωρητικότητα. Μόνη ή 'Ελληνική Ναυτιλία στερείται πάσης διοικητικής προστασίας και κρατικής ἀρωγής, ίσως δέ θά είναι καὶ ή πρώτη, ήτις ύπο μίαν διόγκωσιν τοῦ κύματος τῶν ποικίλων προστατευτισμῶν καὶ διακρίσεων, θά ύποστη τὸ καίριον διὰ τὴν ύπόστασιν της πλήγμα.

“Η απομένουσα έλπις, έφόσον διά τῶν Ιδίων αὐτῆς δυνάμεων ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία τίποτε τὸ ἀποτελεσματικὸν ύπερ αὐτῆς δέν δύναται νὰ πράξῃ, είναι μόνον ἡ διεθνής συνενόδησις καὶ συνεργασία, ἡ καὶ ἐπιστολικὸν πρόλεον προτεινομένη ύπὸ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως πρὸς ὅλα τὰ ἄλλα ναυτικά ἔθνη διά τὴν ἀπομάκρυνσιν τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας ἀπὸ τὸν ἐφιάλτην τοῦ Ἐθνικιστικοῦ πνεύματος ποὺ τὴν πιέζει.

一〇六

Τό Σύντημα τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς Βρετανίκης ναυτιλίας, μετά τὰς πρότις τὴν Ἀγγλικὴν δουλήν δηλώσεις τοῦ Ἰπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου κ. Ράν-σιμου εἰσήλθεν εἰς νέον ἀποφασιστικὸν στάδιον.

"Από έεις καὶ πλέον μηγών δὲ πολύπτειρος περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα "Αγγλος Ἰπουργός ἐμισλέτησε τὸ τόσον λεπτὸν καὶ δυσχερές πρόβλημα ἀπό δικαίων τας πλαισίων, ώπο τὴν πίεσιν δὲ τῆς Ἀγγλικῆς κοινῆς γνώμης καὶ περὶ τὰς ἀντιθέσους προσωπικῶν του ἀντιλήψεις, κατέληξε, εἰς ἕνα σχέδιον παροχῆς ὑλικῆς ἀρωγῆς πρές τὴν ναυτιλίαν, τοῦ δόποιού τας γενικάς γραμμάς ἀνακοίνωσε τὸ ἀπόγευμα τῆς 3ης Ιουλίου ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων.

"Η πολιτική την δύοιαν πρόκειται ν' ἀκολουθήσῃ ή Βρεταννική και
έργωνταις συνοφίζεται: εἰς τὰ κάτωθι κύρια σημεῖα:

1) Εἰς μίαν ἀμυντικὴν ἐπιχειρήσην, φθάνουσαν, καὶ ἀνώτατον βριον, μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 2.000.000 λιτῶν, προσωρινὴ δὲ¹ ἐν καὶ μόνον ἑτοι, πρός φορτηγά σκάφη (tramps) καθὼς καὶ πρός τὰ τετελοῦντα πλάξ ὑπὸ τὰς θύεις μὲ τὰ καθαρῶς φορτηγά πλεῖσι συνθήκας.

"Η ἐπιχορήγησις θὰ δοθῇ ὅπε τῆς Κομιστρίας συναγωνισμόν, ἀλλά θὰ σταταληθῇ εἰς ἀποζημίων μεταξύ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας συναγωνισμόν, ἀλλά θὰ χρησιμεύῃ πρὸς ἔξασφάλισιν ἔργωντας εἰς περισσότερα 'Αγγλικά φορτηγά και εἰς δύρος τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων τοισύτων.

2) Εἰς οἰκονομικήν όποι εἰνοίσκους δρους ζητώντας πρός διάλυσιν τῶν παλαιών σκαφών καὶ ἀντικατάστασιν αὐτῶν διὰ νέων ἢ διὰ τοῦ συγχρει-
σμοῦ τῶν παρχόντων.

Κατ' 3) Ἐν συνεννοήσει καὶ μὲ τὰς Κτήσεις ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις θέλει συνεχίσῃ τὰς προσπαθείας της πρὸς ἐπίτευξιν διεύθυνδες συνεργασίας καὶ λήψης τῶν καταλλήλων μέτρων, ἀπόντα θά συνετέλουσι εἰς τὴν κατάργησιν ἡ τὴν μείσων τῶν ἐπιχορηγήσασιν καὶ εἰς τὴν ἀποδοχὴν ἑνὸς προγράμματος παροπλισμοῦ καὶ διελύσεως, ἐπὶ διεύθυνδες δάσεως, τῆς οἰκιστικής πληθυσμικῆς χωρητικότητος.

Ἡδάης, πράγματι, ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις νὰ καταδεῖξῃ πρὸς τὰς χώρας ποὺ ἐπιχοργοῦν τὰς ναυτιλίας των καὶ ιδίᾳ τὴν Ἰταλίαν, τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Γαλλίαν, διὶς δύναται καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὴν ναυτιλίαν της, δάν τὸ θελήμη, καὶ ἐπομένως, διὶς ουμ-

φέρον των είνε νὰ προσέλθουν σιγά μέλα διεθνή συνεννόγειαν, προτού ἔκδηλωσουν τὰ ὑπὸ μορφὴν ἀντιποίων λαμβανόμενα Ἀγγλικά πρεσβιτερικά μέτρα. Πρόκαιται, δηλαδή, περὶ μας προειδοποιήσεως.

Ο λόγος τοῦ κ. Runciman, τῶν δύοτον παραθέτουμεν κατωτέρω, ο-
πήρεεν ἀρκετά σαφῆς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν τριῶν τούτων ομηρίων, ἀλλ᾽ ἡ
προκληθεῖσα, εἰς τοῦ· Ἀγγλικούς ἐποκλιστικούς κύκλους ἐντύπωσις έδει
ὑπῆρχε ἀπολύτως ἱκανοποιητική, ἐψέσων· κατ᾽ αὐτούς· έδει θεοφανῆς ισθή
τρόπος καὶ ή διαδικασία, καθ᾽ ή, ή κινδύνης; ἀντιλαμβάνεται· τὴν δια-
χείρησην τῆς παρασχεθῆσαμένης ἐπικουρίας. Φαινεται δὲ· πράγματι,^θ ἀ-
παιτητικῇ καὶ νέᾳ ἀναβολῇ τοῦ ζητήματος, μέχρις ὅτε οργανωθῇ ἡ δια-
κοσία αὕτη διὰ τὴν παροχήν τῆς κυβερνητικῆς ἀρωγῆς.

‘Ο λόγος τοῦ κ. Ράνσιμαν

Χάριν τοῦ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος ποὺ ἐνέχει ἡ Ἀγγλικὴ στρατὴ πρέπει τὴν καθιέρωσιν ουσιημάτων προστατευτικῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν δημοσιεύσειν· τὰ κυριότερα οηματά τοῦ λόγου τοῦ "Αγγλοῦ ὑπουργοῦ:

«Χαίρω, διότι ενδισόκομα σήμερον είς την ενέχαιστον θέσιν νά προβῆ είς μίαν ἀνακοινώσιν περὶ τῆς θέσεως τῆς Βρεταννικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὰ ζητήματα τῆς ὅποιας, ἀπὸ πολλῶν μηρῶν ἀπασχολοῦντα τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, είχον προσελκύσει τὴν προσοχὴν τῆς κυβερνίσεως. Αἱ θεμελιώδεις δυοχέραια οὐχὶ μόνον τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῆς Παγκοσμίου τουατῆς, προσέρχονται σημερον ἀπὸ τὴν ἐλάττωσιν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφρούμενων φορτίων, ἣτις ἔξεδηλώθη ἀπὸ τοῦ 1929 καὶ ἐντεῦθεν καὶ ἀπὸ τὴν ἐπαλητικήν μεταπολεμικήν διόγκωσιν τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος. Καὶ τὸ μὲν ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον κατέπεσε κατὰ τὸ 1/3 τοῦ ὄγκου τοῦ 1929, εἰνὲ δὲ μιχρότερον καὶ αὐτοῦ τοῦ προπολεμικοῦ ἔτους 1913, ἡ δὲ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐνισχύθη ἀπὸ τοῦ 1914 μέχρι σήμερον κατὰ 50 ο%.

Τά άποτελέσματα είνε όρατά άπό την ξεπτώσιν τῶν τομέων τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς και ἀπό τοὺς δημοσιευμένους ισολογισμοὺς τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων. Οἱ ναῦλοι τὸν φορτηγὸν εἶνε κατὰ 34 μικρότεροι τοῦ 1913, μολονότι ἀδαπάνα ἐξηταλλεύσεως πηγήνθασαν μεγάλως. Ἀντιθέτως πρὸς τὰ **tramps** φορτηγὰ οἱ ναῦλοι τῶν λάΐνερς, χάρις εἰς τοὺς ὁργανισμοὺς τῶν «Συνδιαστέμματος» διετηρήθησαν εἰς σχετικῶς ὑψηλότερα ἐπίπεδα. Ἐν τούτοις πολλὰ λάΐνερς ταξιδεύοντο σῆμαρον μὲ κενοὺς χώρους. Τὰ φορτηγὰ σκάφη κινοῦνται, κατὰ συνέπειαν, ἐπιζημίῳς και μὲ καταστρεπτικὰ διὰ τῶν πλοιοκτήτας τῶν ἀποτελέσματα, εἶνε δὲ πολὺ δλίγαται αἱ Βερτανικαὶ ἔκειναι ἑταῖραι, που κατορθώνονταν νά καλύπτουν τὰ τακτικά τῶν ἔξοδα και ἀκόμη δλιγώτεραι ὥσαι δύνανται νά ἀποταμεύσουν ποσοστὸν τι διὰ τὴν ἀντιτακτάσασιν τοῦ πλοιοῦ ὑλικοῦ τῶν, ὅταν τοῦτο ἀχρηστεύῃ καταλαμβανόμενον ἀπό τὸ ὅριον τῆς ἡλικίας. Σημειωτέον, ὅτι τοι ναυτιλιακὸν πρόβλημα δὲν ἀφορᾷ μόνον τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλ ἐνδιαφέρει εξ ἴους τοὺς ἀξιωματικοὺς και τὰ πληρώματα, καθὼς ἐπίσης και ὀλόκληρον τὸ "Εθνος.

Ο έκ τῶν ἐπιχορηγήσεων δυσάρεστος συναγωνισμὸς

»Εάν ή κατάστασις τῶν πραγμάτων, τὴν ὅποιαν συντόμως περιέγραψα ἀντέρω, —ἔξηκολούθησεν ὁ κ. **Runciman**— ὡφείλετο εἰς ἓν δίκαιον καὶ συνήθους μορφῆς συναγωνισμόν, θὰ ὑπεστηρίζετο διὰ καὶ ἡ Βρετανικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔπειτε νὰ ἀγνοισθῇ μόνη της, φιλοτομένη εἰς τὴν μάχην τῆς ἐπικρατήσως, ὅπως συνέβαινε καὶ εἰς τὸ παφελόν, χωρὶς οὐδεμίας νὰ τυγχάνῃ κυβερνητικῆς βοηθείας. Τὸ πρᾶγμα διώς σπιλεροῦ δὲν ἔχει οὕτω. Η ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξις μερικῶν ἀλλοιων χωρῶν προέρχεται κατὰ μέρος ἀπὸ τὴν ἐνίσχυσιν δὲ ἐπιχορήγησεων, αἱ δοῖαι ἔξακολούθον εἰσέτι παρεχόμενα παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων ζένων κυβερνήσεων.

· · · Υπάρχουν, ἐννοεῖται, καὶ ἀρκετά ἄλλα τῷ πόθῳ ἐλέυθεροι ἀκόμη προστατευτικῶν συντημάτων καὶ αἱ ὅποιαι δύνανται νὰ τίθεται, ἐνδεχομένως, αὐτήποτε προγράμματα ἀφογῆς πρὸς τὰ Ἐθνικά αὐτῶν πλοῖα, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ὅμως τῆς Βρεταννικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπάρχου μία χαρακτηριστικὴ διαστολή: Ἐδημουργήθη ἀνταγωνισμὸς πρὸς τὰ Ἀγγλικά πλοῖα, διστις διατηρεῖται ἀπὸ τὰς διδομένας ἔκασταχού κυβερνητικὰς ἐπιχορηγήσεις. Ὁ ἀνταγωνισμὸς αὐτὸς δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ ὡς εὐθύς, οἱ δὲ Βρεταννοὶ πλοιοπτῆται δικαιοῦνται, ἐπομένως, νὰ ζητησουν τὴν Κρατικὴν βοήθειαν, ἐφόσον δὲν θὰ εἰναι ἕκανον νὰ ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχῆς μονοὶ των τοῦ ἐπιχορηγόμενα ξένα πλοῖα. Αἱ προσπάθειαι τῆς Βασιλικῆς κυβερνητικῆς τείνουν πρωτίστως εἰς τὴν αὔξησην τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἡ αναβίωσις ὅμως τοῦ δόποιον προβλέπεται, πιθανῶς, πολὺ βραδείᾳ.

«Καὶ καθόσον μὲν ἀφορᾶ—συνέχισεν ὁ ο. Ράνσμαν—τὰ ἐπιβατικά λάινερς καὶ τὰ φορτηγά γραμμῆς, ταῦτα δοκιμάζονται ἀπὸ τὴν πτῶσιν τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ἀπὸ τὸν συναγωγούσιον ἐξ τῶν πυροδιήσεων. Ἐξ ἀλλού διώρα, μέσοφ τῶν ινισταμένων δογματισμῶν Συνδιασκέψεων εἶναι ταῦτα εἰς θέσιν νὰ προστατεύονται μέχρις ἔνος βαθμοῦ τὰ συμφέροντά των, καίτοι παρίσταται ἀνάγκη ληγεως ἰδιαίτερων τινῶν μέτρων καὶ δι' αὐτά παρὰ τῆς κυβερνήσεως δι' ὀρισμένας περιπτώσεις εἰδίκων ἐμπορίων. Οὐ κυριώτερος δύκος τοῦ τονύτα τῶν δεξαμενοπλοίων εὐθίσκεται εἰς κεῖρας τὸν μεγάλων ἑταριών περιελαϊων, ἡ δὲ κατηγορία τῆς τοιαύτης, εἰδίκου προσφορισμοῦ, χωρητικότητος, διέπεται τελευταίως ἀπὸ ἓνα διεθνὲς σχέδιον διακανονισμοῦ ὄλοιων καὶ φορτίων ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως. «Οσον ἀφορᾶ τὸ σκάφη ἀκτοπλοίας καὶ τὰ ἔργα σχόμενα τὰς πλησιοχώρους θαλάσσας, ἡ θέσις των εἶναι ίδιοτυπος καὶ αἱ δι' αὐτὰ σκέψεις διαφέρουν ἐντελῶς ἀπὸ ἔκεινας διὰ τὴν περιστότινον γαντιλίαν καὶ συνεπῶς δὲν προτείνονται διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰδίκα μέτρα τονώσεως τῆς ἔργασίας των.

Οι οδοι ἐπιχορηγήσεως τῶν φορτηγῶν

„Ως πρός τὰ **tramps** φορτιγά, δι' οὓς λόγους ἀνέπινε εἰς τὴν ἐνόπιον τῆς Βουλῆς ταῦτης ἀγόρευοί μου κατά τὴν 13ην Δεκεμβρίου πρὸ π. ἔ., δὲν δύναται ἡ κυβέρνησις νὰ καθιερώσῃ πιστορηγήσεις συμφωνίας πρὸς τὸ ὑποβολθέν ἐν ὑπουργίᾳ σχεδίον τὴν ἐπιτροπῆς τῶν ἐργατῶν τῆς φορτιγοῦ ναυτιλίας. Είναι ὅμως προτομαρμένη ἡ κυβέρνησις νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸ Κοινοβούλιον τὴν ἔγχρισιν μιᾶς ἐπιχορηγήσεως μὴ ὑπερβανούσης τὰ 2.000.000 λιρῶν, πρὸς χορήσιν τῶν καθαρῶν φορτιγρίων, χάριν τῆς ἀμύνης καὶ τῆς περιφρουρήσεως τῆς ἐργασίας των. Αντικειμενικήτερος σπουδὸς τῆς καθειρωτήνες ὑλικῆς ἀργοφύσης είναι ἡ παροχὴ μειζονὸς ἐργασίας εἰς τὴν Βορειοανατολικήν ναυτιλίαν καὶ εἰς τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις ἀφ' ἑνὸς καὶ ἡ ἐμμεσος ἐπόδειξις πρὸς κατάργησιν τῶν συστημάτων προστατευτισμοῦ ἀπὸ τὰς ξένας χώρας. Ενέχει ἡ ζητούμενη ἐπιχορηγήσις ἀμυντικὴν πορφῆτην καὶ θὰ δοθῇ ὑπὸ τὴν προπόνθεσιν, οὐ θά ἐποβάλλουν πρὸς τὴν κεράγησην οἱ ἐφοπλισταὶ ἔνα πραγτικῆς ἀξίας σχεδίον, αἱ κύριαι γραμματικαὶ τοῦ ὄποιον συνοψίζονται εἰς τὸ ἀκόλουθα:

1). "Οτι ή επιχορήγησις δέν πρέπει να σπασαλάται εις συναγωνισμών μεταξύ των **tramps** Αγγλικών φορτηγών. Και 2). "Οτι πρέπει να έχασφαλισίση μεταξύ αργασίαν υπέρ των Αγγλικών πλοίων, έναντι και εις βάρος της επιχορηγουμένης ζήντς φορτηγού γαυτιλίας.

Πόρος ἐπιτυγχάνει τὸν σοζοποταῖς πεπλάτηται ὅργανωσις τοῦ συστήματος ἔργασίας. "Ἡ ἐπιχορήγησις θὰ δοθῇ δ' ἐν καὶ μόνον ἑτοι, ἐντὸς δὲ τῆς χρονικῆς ταύτης περιόδου θὰ δύναται ν' ἀκυρωθῇ ἡ ἄν τοι περιστάσεις που προσπάλεσαν τὴν ἐφαρμογήν της ηθελον τραπῇ ἐπὶ τὰ βελτίω. Λέσθησις οἱ "Ἄγγελοι ἐφοπλίσαντες" ν' ἀναλάβουν τὴν ὑποχρέωσιν, διπος διὰ τῶν διεθνῶν "Οργανώσεων των καὶ μέσον ποιηδήποτε ἄλλους καταλλήλους τρόπουν, ἀσύμμετον πίεσιν ἐπὶ τῶν συναδέλφων των τῶν ζένων ναυτικῶν Χωρῶν, προσεμένουν οἱ τελευταῖοι οἵτοι νὰ στέρξουν εἰς τὴν ἀποδοξίην προτάσειν ἐφαρμογῆς τῆς "Quasi-oceanicασίων", πρὸς διακανονισμὸν τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χορηγικότητος, ώστε νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ὑψωσις τῶν ναυάλων εἰς ἐπικερδῆ ἐπίτεδα.

•Παραλήπτως η Ἀγγλικὴ κυβέρνησις, πιστὴ εἰς τὸ ἔξαγγελλόμενον δὶ’ ἐμοῦ πρόδραμά της, θὰ συνεχίσῃ τὰς προσπαθείας της διὰ τὴν ἔξασφάλισιν διεύθυνος συνεργασίας, μόνης ἵκανῆς ὅπως ἐπαναφέρῃ γενικῶς τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἐπὶ οἰκονομικῆς βάσεως. Σκοτεύομεν γὰρ ἐπικονινόμορφεν μετὰ τῶν ἔνων χωρῶν, διόπει
πληροφορθῆμεν τὰς ἀντιλήψεις τῶν ἐπὶ τῆς πιθανότητος ἀποδοχῆς πληρωτῶν διεύθυνος χαρακτήρος μέτρων, τεινομένων εἰςτην διειλήφυνται τῆς ὄλουσεροῦς καταργήσεως η τῆς μειώσεως τῶν παρεχομένων ἐπιχειρησίσεων καὶ διαστάσεων η καὶ ἀμφοτέρων ὅμοι, τῆς γραμματικῆς πλημμωρικῆς χωριτικότητος. Πιστεύομεν ἐν προκειμένῳ, διη τὸ προπαραστεῖν τοι
ἐδάφους διὰ τὴν ἐπόνησιν παρομίοιον σχεδίον κεῖται προτίστως εἰς τὴν ἀποδότητα τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν κυνιωτέρουν ναυτικῶν.

· Ή συγεννόησις μὲ τὰς Βοεταγγικὰς κτύσεις

·⁹ Η Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἔχει πλήρη ἐπίγνωσιν τῶν βελτιώσεων ποὺ ἐπαργματοποιήθησαν εἰς τὸ σχῆμα καὶ τὰς μηχανάς προώσεως τῶν φροτηγῶν κατά τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη. Εἶμενθα, ὅμεν, ἐπαρχῶς προπαρεσκευασμένου, ὃπος θέσσωμεν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας οἰκονομικῶν ἀραιῶν ὑπὸ εὐνοϊκοῦ δρους, χάριν τῆς διαλύσεως τοῦ παλαιῶν φροτηγῶν Βρετανικοῦ τοννᾶς καὶ τῆς ναυπηγίσεως μικροτέρου μὲν ὅγους ψιωτητόποτος ἔναντι τῶν διαλύσεων, ἀλλ' ἀπαρτίζομένου ἀπὸ συγχρονισμένα, τελειότata καὶ οἰκονομικά σαφάρι. Θὰ εὐνοήσωμεν συγχρόνως καὶ τὴν μετατροπὴν τῶν ὑπαρχόντων παλλίν σκαφῶν διὰ γὰ τάξαταστήσωμεν ἵσταντα πρός ἐπικεδήῃ ἐπετάλλευσιν.

>Ο σποτός μας είνε νά έπιτύχωμεν πρώτον την έλλαστωσιν τῶν ἑπεραριθμών οκαφών, ποὺ πλήμμυροῦν τὴν διεύηνή ἀγοράν καὶ συντελοῦν εἰς τὴν ἐξπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, ὥστε αἱ τιμαὶ νά βελτιωθοῦν καὶ ἀξολούθως νά διατηρήσωμεν εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον τὴν ἴκανότηταν, ἡ οποία ἔχουσκτήριζε συνολικῶς τὴν Ἀγγλικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν εἰς τὸ παρελθόν. Οὐδεμέρος ποὺ ἤμεσταται πρόθεσες, διποὺ εἰς διονδήποτε πλοιοκτήτην ἐπιβλῆθην ἐν πεφελήθη τοῦ σχεδίου μας. Θὰ πρᾶξῃ τοῦτο ἐφόσον καὶ αὐτὸς θὰ τὸ ἐπειθύμει. Ἔν τούτοις καὶ πάλιν αὐτὸ δὲν ἔγενετο εὐχαριστίως δεκτὸν παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν. Ή κυβέρνησις ἐμμένει εἰς τὴν γνώμην της, διτὶ μία πρακτικὴ βοηθεία θὰ ἴδηντο νά δοῦθη πρὸς τὴν τακεύθυνσιν τῆς ναυτηρήσεως καινουργῶν πλοίων καὶ συγχρονισμῶν τῶν ὑπανσχόντων, εἴτε τοῦ ζητήματος δ' αὐτοῦ είνε ἕτοιμη νά συνεργασθῇ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς.

»Ποικίλαι μᾶς ὑπεβλήθησαν γγόναι διά την βοήθειαν τῆς Βρεταννικῆς ναυτικίας. Προστάθη ἡ διαφύλαξις ὑπὲρ τῆς Ἐδυνακῆς σημαίας τῶν ὑπερθαλασσίων ὁδῶν τοῦ ἐνδοαυτοκρατορικοῦ ἐμπορίου,

ή ἐφαρμογή μέτρων διαιρίσεως τῶν Ἀγγειών πλοίων η φροτίου μεταφερούμενων διά Βρεταννικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αὐτοκρατορίας, η καθέρωσις διαφορικῶν δασμῶν ἔναντι τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων πλοίων, κ.λ.π. Πρόσθιται περὶ μέτρων, ποιὶ περιπλείσουν κινδύνους καὶ τότε μόνον θά ἥδηντο νὰ ουσηγηθῇ ή ἐφαρμογή των, ἐάν ή τατική τὴν ὀποίαν ἦδη ζαράσσωμεν δὲν μειώσῃ τὴν ἀπειλήν κατά τῆς Βρεταννικῆς γαντιλίας.

Θά επειδήμοντον ἐν τέλει νά προσθέσω τινά περί της ἀνάγκης μεγαλυτέρων προσπαθειών ἐξ μέρους τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας πρός βελτίωσιν τῆς θέσεώς της. Ἐπόντα ἐπαρχῶς τὴν σπουδαιότητα που ἔνεγκε ο ἔξασφάλισις διεύθυνος συνδυασμούν καὶ συνεργασίας. Θά ἡλιάττωναν τὴν οικηγήν πληρώσουν τοῦ τοννάς, καὶ πόλοιν σφρόδως συναναγνέται διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τοῦ περιορισθέντος ὄγκουν τῶν φρεστιῶν. Πρὸς τούτοις, τῇ βοηθείᾳ τῶν εἰσαγογέων ἐμπόρουν δύνανται περισσότερα νά κατορθωθοῦν πόδις ἔξασφάλισιν εὐρυτέματα χρηματοποιήσεως τῶν Ἑλληνῶν φορτηγῶν. Πρέπει ἀζόητη νά καταβληθῇ προσπάθεια νά ἐμποδισθῇ η κατάρριψις τῶν τιμῶν τῶν ναυάλων, η προερχομένη ἀπό τὴν σπουδήν τοῦ παρατηρουμένου ἐσωτερικοῦ συναγωγού μεταξὺ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, νά προκύψῃ δὲ διὰ μᾶς θετικῆς συνεργασίας η δημιουργία ἑναύσιον Βρεταννικοῦ ναυτιλιακοῦ μετόπουν κατά τοῦ ξένου ἀνταγωνισμοῦ.

· Απάντησις εἰς ἐπερωτήσεις

Πρός τὸν κ. Ράνσιμαν ὑπεβλήθησαν πολλαὶ ἐρωτήσεις ἐξ μέρους βουλευτῶν. Ἀπαντῶν εἰς αὐτοὺς ἐδίήλωσεν, ὅτι δὲν τῷ ἡτο δυνατὸν νὰ καθισθῇ τὸν πιθανὸν χρόνον ἵφασμογῆς τῆς προταθείσης Νομοθεσίας διὰ τὴν παροχὴν ἐπικροτητῆσον, ἐβίαιώσεν ὅμως, ὅτι ἐντὸς τῶν ἡμερῶν πρόκειται τὰ διεξαγόντινη συνέχησης ἐπὶ τὸν τρόπον τῆς πραγματοποίησεως τῶν κυβερνητικῶν μέτρων, ἀπαντᾷ καὶ θύ γνωστοποιηθῶν εἰς τοὺς βουλευτάς δι' Ιδιαίτερον ἔγγράφου.

Ομίλησε πατόπιν ο κ. **Stanley Baldwin** τονιζάς, ότι αἱ ἐξεύθετοι παρὰ τοῦ κ. Ράνσωμαν κυβερνήτης αἱ πόρφυραι ἀποτελοῦν προτάσεις, αἵτινες ἥθελον συζητηθῆναι παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Μία νομοθεσία —εἰπε— δὲν φάνεται εἰς ἑμέρανιν μέχρι του Φθινοπώρου, τούλλαχιστον, δὲν δύναμαι δὲ ν' ἀσχοληθῆ ἐπενέστερον πρὶν ἡ προηγουμένων ἀγροῦν εἰς πέρας αἱ προβλέπονται νὰ λάβουν χώραν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιπλατεύσεις. Ἐν τέλει ο κ. **Baldwin** συνέστησε νὰ συζητηθῇ ἐκ νέου τὸ ζήτημα εἰς ἔτεσαν συνεδρίασιν τῆς βουλῆς τῶν Κοινοτήτων.

Ἡ ἐντύπωσις εἰς τοὺς ναυτικοὺς κύκλους

Αι ἄνακοι: θωςεις τοῦ κ. Ράνσονταν δὲν ὑπῆρχαν ικανοποιητικαὶ διὰ τὴν πλειονότητα τῶν "Ἄγγλων ἐφοπλιστῶν, τῶν ἕποισιν τὸς ἐν προκειμένῳ, ἀπόφεις ἀπῆκετ δὲ Ἀγγλικὲς ναυτικός τύπος. Οἱ πρόσθρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου μεγάλης ναυτικῆς ἔταιρίσας ἔτανεσσιν διτὶ: ή κυβερνήτην ἀπόφασις οὐδὲν πρακτικὸν ἀποτέλεσμα ἔπιγέρεται. Διτί—εἰπε—ποὺς πάσας θάσιοι θὰ εἰναι δυνατόν νὰ διαιπραγματευθῶμεν μετά τῶν ἔνιων χωρῶν διὰ τῶν περιορισμένων τῆς χωρητικότητας, ἀφὸι εἰ ἐμπορικοὶ τῶν στολοῖ ἔχουν θερματώρων διογκωθεῖ διά τὰς ἐπιχειρήσεις: Νά ληγθω, ὡς βάσις τοῦ περιορισμοῦ, ἡ σημαντικὴ δύναμις ἐκκίνεις ναυτιλίας η ἡ χωρητικότητα, τὴν δύναμαν είχε πρὸ πάσης ἐπιχειρήσεως; Οἱ ἔνεοι θὰ ἐπιμένουν νά ληγθω ὡς βάσις ἡ σημαντικὴ δύναμις, δόπτε ημεῖς θὰ εὑρισθῶμεν εἰς χειροσκέψαν ἀλλοιού θέσιν. Φρονθ λοιπόν—ἐπιχολούμενον—διι οὐδὲλων πρέπει νὰ διαιπραγματευθῶμεν μετά τῶν ἔνιων χωρῶν. Τούτο ἀποτελεῖ ἀδύναμικόν.

«Εξοντας τὴν ἀνωτέραν πεῖραν, τὰς ἀποικίας μας καὶ ἀλλούς παράγοντας, οἵτινες ἀποτελοῦσι τὸ ἱερόμυρα ἐψ' εὐ θυνάμεθα νὰ διατηρήσουμεν τὴν ισχύν μας, δὲν θέλομεν τὸν λόγον δι' ὅν πρέπει νὰ σπεύσουμεν νὰ συνθηκολογήσουμεν μετά τοῦ ἔπιπταρικοῦ. Ή ἐκ 2,000,000 λιτρῶν ἐπιχορήγησαι ἔχει τὴν ἔννοιαν ἀπειλῆς κατὰ τῶν γένουν. Τι εἰδους ὅμως ἀπειλῆ δύναται νὰ είναι αὕτη; Οἱ Ἀμερικανοί θὰ γελάσουν πολὺ ἐπεὶ τῇ ἑταῖρᾳ διτεῖ δυνατόν νὰ τοῦς ἀκτοποιήσουν ἀπό τὴν Θάλασσαν διὰ τῶν δύο τεύτων ἁκτουμασίον λισθῶν».

γινή την Ιερή Ιουλίου εν γενεκυ θυσιάζεται.
Έν το μετακήν προσργούσα διάκτην στενωπίρων συνεργασίαν κυβερνήσωσε και πλοιοκτητών, εἰς τρόπον θώση ή χαραχθείσαν πολιτική νά έφαρμοσθή τό ταχύτατον πορεασμούσαν σίς τής σοδακατικής άνδρας τέλος Α-

προστατεύει την απόδοση των προσώπων στην εργασία.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

* Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

γλοχής ναντιλίκης σινετελέσθη. Σημειωμένως έζητηθη όπό τους έφοπλιστάς νά δέσερουν σύντονα τον τρόπον σύντονα αι έπιχορηγήσαις νά μη περιέρχονται έμμεσων όπέρ τών ναντιλίκην και μάλιστα έξων τοιούτων, διά της υποτιμήσεως τῶν νανδιλίων, ἀλλά νά έπωτελούνται αύτούν τά Αγγλικά φορτηγά διά νά κατατελούν μαχητικώτερα έναντι τῶν έπιχορηγουμένων. Σημειωθείσαντα τό τμῆμα τῆς φορτηγού ναντιλίκης τοῦ Ναυτικοῦ "Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, εἰς θαυμασίων αὐτού έτοναν διά παρά τὴν ίκανοτήτην τῶν πλοιοπτηρῶν διά τὸ ἐπιχείρημα, διά της έμπρηγμάτως ήρησες ἐπιδικύωσες ή Αγγλική Καρδινάλιος ή πρεξεχομένη έπιχορηγήσεις τῶν 2 έκκτηματιών λιβρών θιωρεῖται ἀνεπαρκής, πάντως διώμας θέλεις σινεργασθῆ ή Ναυτιλία μὲ τόπουργειόν τοῦ Εμπορίου διά τὴν έφαρμογήν, τῶν προτάθετων μέτρων.

"Αρ' ἔτέρου διώμας ή ἐντύπωσις εἰς τοὺς Κοινοδουλευτικούς κόκλους ἐκ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ κ. Ράνονταν δὲν ὑπῆρξεν ίκανοποιητική, ίδιως εἰς τοὺς κόκλους ἑκατόντας οἱ δόπιοι ἀδιεκφέροντα ἀμεσώτερον διά τὴν ναντιλίαν καὶ διά τὴν αὐθηγήσιν τῶν ἀργακούν τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων. Εξαφάνιστο ή ἐπίπεδος διά κατόπιν τῆς μῆικηνοποιησεως τῶν προσδοκιῶν, τῶν ἔπιχερεμάτων ή Κυδέρνησης θά τροποποιήσῃ ἐπί τὰ συμφερότερον διά τὴν ναντιλίαν τὰς ἀποφάσεις της.

"Η γειτκή ἐντύπωσις — εἰπεν εἰς δημοσιογράφους ὁ βουλευτής Ρόπνερ μετά τὸ τέλος ἀποτιμήσου συσκέψεως μελῶν τῆς Κοινοδουλευτικῆς "Επιτροπῆς μετά πλοιοκτητῶν —, υπῆρξεν ἀπογοητευτική. «Αἱ κυδερνητικαὶ προτάσεις, ἐφ' ὃσον ἥδην κήθημεν νά ἀντιληφθῶμεν μέρει τῆς στιγμῆς ὑπάγενται εἰς διός κατηγορίας: "Η μία κατηγορία περιλαμβάνει τὸ πρόγραμμα τῆς διαλογίας καὶ ναντιλίας, τὸ δόπιον ή Κυδέρνησης προτίθεται νά εἰσαγάγῃ. Τὸ πρόγραμμα πούτο διχ: μόνον ἀποκρύπτει τὸ πλοιοκτητήθων, ἀλλά καὶ ὑπὸ πολλῶν θεωρεῖται ως ἔπιλαβδός διά τὴν ναντιλίαν. Αν η Κυδέρνησης, θέλεις ή ἀπειρώσω τὸν προσχήν τῆς εἰς τὸ νά καταστάσαι τὸ πλοίο ἀποδοτικά, ἀλλά καὶ οἱ ίδιοι οἱ πλοιοκτηταί εἰναι προθυμότεροι: νά συγχρονίσουν τὰ σκάφη τῶν δόπων παραστατικά: ἀνάγκη καὶ ναυπηγήσων: νέκ. Εἰς τὰς παρούσας διώμας στιγμάς ἀν ἐργούντων τρία σκάφη θά δυνηθῶ νά ναυπηγήσουν μόνον ἐν. "Άλλ' ἐάν η Κυδέρνησης ἔπιχερλίσῃ πάσι τὰ Βρετανικά πλοῖα νά δύνανται νά ἀργαθῶσιν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγοράν, τότε διαλύουν τρία πλοῖα θά ναυπηγήσων ἀντί αὐτῶν ἐπίσης τρία.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἔπιχορηγήσιν τῶν δύο ἑκατομμυρίων λιρῶν, αὐτῇ ὅρθι διέδεται: ἀλλά τὸ ποσόν εἶναι ἀνεπαρκές. Διέδεται: διά πολὺ δραχύ χρονικὸν διάστημα, καὶ ὡς πληροφοροῦμεν παρέχεται: υπὸ δρους οἵτινες διὰ δέση ἐπιληπτωθῶσι, ή ἔπιχορηγήσαις δὲν θά δοθῆ καθολοκληρίαν. Ζητεῖται διώμα μῆικηνοποιηταληθῆ ή ἐν λόγῳ ἔπιχορηγήσεις. Δέν ἐν δυνατῶν νά παρασχωμεν διαβαθμίσεων τοιαύτην, καὶ ἀπὸ πρακτικῆς ἀπόφισης δὲν χρειάζεται νά τὴν παραχωμεν. Δέν πρόκειται λαμβάνοντες τὴν ἔπιχορηγήσιν ταῦτην νά τὴν θέσωμεν εἰς τὰ θυλάκια μαρ. Χρειαζόμεθα διπλού διώμα πολεμήσωμεν τὴν ἔπιχορηγημένην ἔναντι ναντιλίαν. "Αν η Κυδέρνησης παράσχῃ ἔπιχορηγήσουν ἀπάρκευτον καὶ δι' ὅδρας οτον χρονικὴν περίοδον, δέν ἀμφιβάλλει δι: θά δύναμεν προσεχομένους ἄνταπλα αὐτοπροσώπους τῷ διάλογῳ θέμνων, προτείνοντας διώμας προέλθουμεν εἰς διεθνῆ συνεννόησιν.

Τὸ πρόγραμμα διαλύσεων καὶ νέων ναυπηγήσεων

Αἱ διατοποθεσίαις ἀπόφεις τῆς Βρετανικῆς κυδερνησεως ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ προγράμματος εἶναι προφανές δι: στηρίζονται: ἐπὶ τῶν ἔσχης γεγονότων. "Η ἀνεργία εἶναι μεγαλυτέρα εἰς τὴν ναυπηγηκήν διοιμηχανίαν, παρά εἰς τὸ σύνολον τῆς ναντιλίας. Εἰς τινας ναυπηγηκής περιφερείας φύσαις αὐτῇ τῷ 60 ορο. "Η κρίσις τῶν ναυπηγείων εἶναι ἵση τὸ πόρος τὴν κρίσιν τῆς ναντιλίας, δέν πρέπει δέ νά λησμονήται, διτι μεγάλας ἀγένοντο πρόσδο: εἰς τὴν ναυπηγηκήν ἔπιστημην καὶ ἔπειτα δι: αὐτῶν ή κατασκευὴ οἰκονομικωτέρων πλοίων.

"Απὸ τῆς εὐρυτέρας ἀπόφεις ή "Αγγλική κυδερνησης ἔξετάζουσα τὸ πρόδηλην τῆς ναντιλίας, κατέληγεν εἰς τὸ συμπέραμα, διτι κύριος παράγων διατοπήσεως τῆς θερηκῆς τῆς μεγάλης Βρετανίας ἐν τῷ πεδίῳ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν εἶναι: ή ίκανότητης τοῦ "Εμπορικοῦ ιντερέτου Ναυτικοῦ. Παρά τὴν διατοπωθεσίαν ἀπὸ μέρους τῶν ἔκπρωτων τῆς "Αγγλικῆς ναντιλίας ἀντίθεσιν πρός τὸ σχέδιον «διαλύσεως καὶ νέων ναυπηγήσεων», ή κυδερνησης ἔχωρησης πρός αὐτό, ἔχουσα δὲν δύνην τῆς ἀκόμη δι: ἔρδους θά παρατίθεται ή Παγκόδιμος ναντιλίακη κρίσις, δέν θά καθιστάται ἐφικτή ή ἀνανέωσις καὶ δι: συγχρονισμός τοῦ "Αγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διά τῶν ἰδίων χρηματικῶν μέσων τῶν ἔπιχερήσεων καὶ ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν τῶν, καθ' ἧν στιγμήν ή ἔκμεταλλευσις τῶν πλοίων οὐδὲν κέρδος εἰς αὐτᾶς καταλίπει. Θεωρεῖται: ἀλλως τε καὶ μία ἔμμεσος ἔπιχορηγήσης δι: συγχρονισμός τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ, καθίσταμένου σύντο διά τῆς οἰκονομικῆς του. ἔκμεταλλευσις περισσότερον ἀνθεκτικοῦ εἴτε τῶν ξενικῶν ἀνταγωνιστῶν.

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

Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ σχεδίου διαλύσεων

Τὸ καταρτισθὲν καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἔνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν σχέδιον τοῦ κ. Runciman διαλύσεω καὶ ναυπηγήσεος προβλέπει νά διευκολύνῃ τὴν ναυπηγήσιν νέας χωρητικότητος ή νά συγχρονίσῃ τὴν ψιφισταμένην καὶ ίκανην ποδὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν. ὑπὸ τὸν δόσον διώμα, διτι θέλει διαλυθῆ τριπλάσιον τονάκις τὸν ναυπηγήθησον, ἀνήκον δὲ εἰς τὴν ίδιαν κατηγορίαν πλοίων. Διὰ τὴν ἄνακαντινον καὶ συγχρονισμὸν τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν, θά τυγχάνουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ίδιων ἀκριβῶς προνομίων μὲ τοὺς προβαίνοντας εἰς νέας ναυπηγήσεις, διά δὲ τὴν παροχὴν τῶν ἀδειῶν προβλέπεται ή συγκρότησις γνωμοδοτικοῦ συμβούλιου.

Τὸ σχέδιον οὐδεμίαν λαμβάνει πρόνοιαν διά μετατροπᾶς ή νέας ναυπηγήσεις σκαφῶν, ἀτινα παραλαμβάνοντον ὀλιγωτέρους τῶν 12 ἐπιβατῶν, διά τὰ διαθέτοντα ἐπαρκεῖς χώρους ψυγειῶν, διά τὰ τάνκερες, τὰ ἀκτοπλοϊκά καὶ τὰ φορτηγά λάινερς τὸ πασχολούμενα εἰς μεταφοράς ἀνά τὰς ἔγγυες τῆς "Αγγλίας θαλάσσας. Αποβλέπει μόνον εἰς τὰ καθαρὰ tramps φορτηγά καὶ εἰς τὰ φορτηγά λάινερς τῶν ὑπερποντίων ταξιδίων. Οἱ ἐφοπλιστὴς εἰνε ἐλεύθερος νά ἐκλεῖῃ κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν του τὸ ναυπηγεῖον καὶ νά ἐπιφέρῃ οἰανδήποτε τροποποίησιν θέλει εἰς τὸ ναυπηγήσομενον σκάφος, ἀρκεῖ μόνον ή ἐργασία νά αντιθεται εἰς τὸ βρετανικὰ ναυπηγεῖα.

Η οἰκονομική ἀράρη θὰ παρέχεται υπὸ μορφὴν ὅμοιογιῶν ἡγυνημένων υπὸ τοῦ Κράτους, μὲ τόκον οὐχὶ ἀνάτερον τοῦ 3 ορο. καὶ μὲ ἔξοφλησιν ἐντὸς δωδεκαετίας δι: τσων ἐπιθοίων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, ἀλλ' οἱ δανειζόμενοι θὰ δύνανται τὸν ἀναβάλλον τὴν πληρωμὴν τῶν δύο πρώτων ἐπιθοίων δόσεων, ἐπὶ ἀναλόγῳ αὐξῆσει τῶν ἐπομένων. "Ενας ἐφοπλιστὴς ἐπιθυμῶν γὰρ καρπωθῆ τῶν εὐεργετημάτων τοῦ σχέδιον ποδὸς προσχέντης εἰς τὸν διάστημα τοῦ δανείου, θὰ λαμβάνῃ ποσὸν μὴ δυνάμενον νά ὑπερβῇ τὴν ἀξίαν τῆς ναυπηγήσεως ή τὸν συμπεριλαμβανομένων διπλανῶν συνάφεως τοῦ δανείου.

Τὸ διάλυσις θὰ γίνεται ἐντὸς τῆς "Αγγλίας, ἐπιτὸς ἐάν το γνωμοδοτικὸν συμβούλιον ἐπιτρέψῃ τὴν διάλυσιν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. "Ἐν τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει, πάντως, υποχρεούται ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ παράσχῃ ἔγγυην, διτι οἱ ἀλλοδαποί ἀγορασταὶ δὲν πρόκειται νὰ χρηματοποιήσουν τὸ πλοίον δι: ἐργασίαν. Πλοία εἰς ἄλλου πωλούμενα καὶ ἐντὸς τῆς "Αγγλίας ποδὸς διάλυσιν δὲν δύνανται νὰ ἐκτελέσουν περαιτέρω θαλασσίαν, ἀνενάδειας τοῦ συμβούλιον.

Οφείλονται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ καράσσουν ικανοποιητικάς ἔγγυησεις δι: δέν θὰ πωλήσουν τὰ σκάφη, ἀτινα πάρετησαν διὰ νέων ναυπηγήσεων δι: διὰ συγχρονισμοῦ υπὸ τὴν κρατικὴν βοήθειαν, ἀνεν προγνούμενης ἔξοφλησεως τῶν δανείων των. Πώλησις εἰς "Αγγλους θὰ ἐπιτρέπεται καὶ ἀνεν ἔξοφλησεως τῶν δανείων, ἀλλά καὶ διὰ τὴν περιπτώσειν αὐτῆν προπεπτεῖται ἀδεια τοῦ συμβούλιον.

Οι "Αγγλοι: ἐφοπλισταὶ, οχολιαζόντες τὸ ἀνωτέρω σχέδιον τονίζουν δι: ἀλάχιστον εἰς τὸν διάλυσιν νά καρπωθοῦν τῶν παρεχομένων προνομίων. "Η προσθήκη ναυαντηρήσου χωρητικότητος θὰ ἐπιβαρύνῃ τὰς ἔπιχερησεις μὲ βαρείας υποχρεώσεις καὶ ἡ ἀντικαπτάσιας τριῶν παλαιῶν μὲ ἔνα κανιονογές θά μειώσῃ δι: μόνον τὴν δύναμιν τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἀλλά καὶ διὰ πεταίνην τὴν ἀνεργίαν τῶν πληρωμάτων.

Ἐδὲ ἄλλοι η Ναυτιλία μας—λέγονται—"Αγγλοι: ἐφοπλισταὶ—ἐν συγκρισι: πρὸς τὰς ναυτιλίας ἀλλων Χωρῶν, εἶναι κατὰ πολὺ νεωτέρας ἡλικίας. Τὸ ποσοστόν τῶν παλαιῶν "Αγγλικῶν πλοίων εἶναι τὸ μικρότερον, μὲ τὴν διαφοράν διώμα, διτι οἱ ἀνταγωνιζόμενοι: τὴν Βρετανικήν ναυτιλίαν ἀπολαμβάνους ἔπιχορηγήσεων ή καταβάλλουν μειωμένα μισθολόγια εἰς τὰ πληγρώματα των.

NAYPIHSEIS

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ
ΟΔΟΣ ΤΟΡΚΑΖΟ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΑΝΘΡΑΚΕΥ-
ΣΕΙΣ ΑΤΜΟ-
ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ
ΓΑΙΑΝΘΡΑ-
ΚΑΣ ΤΟΥ
ΔΟΝΕΤΣ

	Είς Μαύρην και 'Αζοφικήν Θάλασσαν: 'Οδησσός—Νικολάεφ—Χερσόν—Θεοδοσία—Νοβορωσί- σκη—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT
ΕΝ Ε.Σ.Σ.Δ.	Είς Λένινγκραδ : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEESPORT=LENINGRAD
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	'Εν Κων(πόλει (Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ISTANBUL
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS » » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ	ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγ. Δνσις : MICHALINOS=VOURCARION ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL 'Εν 'Αλεξανδρεία καὶ Πόρτ—Σάϊδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULARIΔΗΣ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Φόρτωσις ταχεῖα-Πρώτης τάξεως δι' ἀνδράκευσιν: Μάρκα "Φ,,,-
Τιμαι ἐκτὸς συναγωνισμοῦ—" Εκτακτοί ἐκπτώσεις ἀναλόγως
τῆς προμηθευμένης ποσότητος.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ: ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΘΗΝΑΣ: ΕΜΠΟΡ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ Σ.Σ.Δ.
ΔΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ: » » » » »

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ: ΤΣΙΦ Λιμένα 'Ελλάδος—ΦΟΜΠ Λιμένας Ε.Σ.Σ.Δ.

ΜΑΡΚΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΩΝ: "Φ,, Γαιάνθραξ πρὸς ἀνθράκευσιν ἀτμοπλοίων
«Π.С.» » διὰ Σιδηροδρόμους
«ΤΣΟΥΜΑΚΟΒΣΚΗ ΚΡΙΜΠΛΕ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ С» (εἰδικὸς διὰ τσιμέντα)

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ : τῶν καλυτέρων ἀνθρακωρυχείων—γνωστῶν διὰ τὴν σκληρότητά των—μικρὰ ποσότης ψιλοῦ.

ΜΕΓΕΘΗ : Μ)μ. 6]13, 13]25, 15]30, 25]50, 20]40, 22]37, 50]87, 62]87, 87]125.



Αύστρια

'Ανασύστασις τοῦ έμπορικοῦ της στόλου

Μετά πάροδον 16 όλοκλήρων έτῶν καὶ πλέον, πρόκειται καὶ πάλιν νὰ ἐμφανισθῇ ἡ Αὐστριακὴ σημαία εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας, γάρ τοι εἰς τὴν ἐπελθοῦσαν συμφωνίαν μεταξὺ 'Ιταλίας καὶ Αὐστρίας διὰ τὴν παραχωρησιν εἰς τὴν δευτέραν ἔλευθερας ζώνης καὶ ἐμπορικῶν εὐκολιῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης πρὸς δημιουργίαν βάσεως διὰ τὴν ἐργασίαν ἐνός ἀνασυγχροτημησούμενου Αὐστριακοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, μέλλοντος ν' ἀπαριθμῆ ἀπό παλαιὰ πλοῖα ἀγοραζόμενα καὶ ἀπὸ καυνογῆ, ἀντανακτηθεῖσαν.

Παρεχωρήθησαν εἰς τὴν Αὐστρίαν ἐπαρκεῖς ζῶδοι καὶ λιμεναποθήκαι διὰ τὴν εἰσαγωγὴν Αβετανικῶν γιαννιθάρων ὑπὲρ τῶν σιδηροδρομικῶν ἀταριῶν καὶ τῆς Αὐστριακῆς βιομηχανίας, καθὼς καὶ διὰ τὴν κίνησιν διαφόρων ἄλλων ἐμπορευμάτων πρὸς διαμετακομίσιν. Εἰς τὴν λιμενικὴν ταύτην ζώνην τῆς Τεργέστης θὰ ἔπαρχῃ Αὐστριακὸν τελωνεῖον, σηματικὰ δ' ἐπτώσιες ἀπεφασίσθησαν διὰ τὰ λιμενικά τημολόγια καὶ διὰ τὰ κυριότερα τῶν 'Ιταλικῶν σιδηροδρόμων.

Οἱ 'Ιταλικοὶ κύκλοι ἐλπίζουν διὰ διὰ τῆς συμφωνίας ταύτης θ' ἀνακτήσῃ διὰ λιμήν τῆς Τεργέστης ἕνα ποσοστό τῆς προπολεμικῆς κινήσεως καὶ εὐημερίας του, ὅποτε ἀπετέλει, ὡς γνωστόν, τὴν κυριωτάτην διεξοδον τῆς Διαδικῆς μοναρχίας πρὸς τὴν θάλασσαν. 'Υποστηθήσουν ἀπόκτην διὰ, πλὴν τῆς Τεργέστης, θ' ἀποβῆ ἐνεργετικὴ ἡ συμφωνία καὶ διὰ τὴν Αὐστρίαν, ὡς διποτέ διὰ τῆς κατούχης ίδιου ἐμπορικοῦ στόλου θὰ δυνηθῇ εὐκολότερον ν' ἀναζητηθῇ ἀγοράς εἰς Αἴγυπτον, Παλαιστίνην καὶ ἐν γένει εἰς τὴν Ἀνατολὴν διὰ τὴν τοποθεσίαν τῶν βιομηχανικῶν της προϊόντων.

Πρόσειται τέλος τὸ οὔφεληθῆ καὶ αὐτὴν ἀπόμην ἡ 'Αγγλία, διότι ἡ ἐπικοινωνία τῆς Αὐστρίας μὲ τὴν θάλασσαν, θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὴν νὰ προμηθεύεται 'Αγγλικῶν γιαννιθρακα, ἀντί Πολωνικοῦ καὶ Γερμανικοῦ, ποὺ μέχρι τοῦδε προετίμη.

Βουλγαρία

'Η ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τῆς

'Η σύγκρισις τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν Βουλγαρικῶν λιμένων κατά τὰ ἔτη 1911 καὶ 1933 παρέχει λαβήν εἰς ἐνδιάληξαν συμπεράσματα. Κατά τὸ 1911, ἡ χωρητικότης τῶν καταπλευσάντων σκαφῶν ἀνήλθον εἰς 2 καὶ πλέον ἑκατομμύρια τόννους, δοσὶ δηλαδὴ καὶ κατά τὸ 1933, ἡ δὲ ἐμπορικὴ κίνησις (εἰσαγωγὴ καὶ ἔξαγωγὴ διμοῦ) εἰς 974.000 τ. ἐμπορευμάτων, ἐνῷ τὸ 1933 ἔφθασε μόλις εἰς 452.000 τόννους, ἥτοι εἰς τὸ 1/2 τῆς προπολεμικῆς, λόγῳ, προφανῶς, τῆς υφισταμένης παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως.

Ἡ Βουλγαρικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔξι ἄλλου, συμμετέχουσα τὸ 1911 μὲ 331.700 τ. εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῆς, κατέγει τὴν 4ην θέσιν, ἐνῷ τὸ 1933 μὲ 483.700 τ. κατέλαβε τὴν 2ην θέσιν. 'Εάν, θεωρητικῶς, διατηρηθεῖ τὸ 'Εθνος, τὸ δοτούντος πολέμου τοῦ 1912 τῆς προπολεμικῆς, λόγῳ, προφανῶς, τῆς υφισταμένης παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως.

Ἡ Βουλγαρικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔξι ἄλλου, συμμετέχουσα τὸ 1911 μὲ 331.700 τ. εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῆς, κατέγει τὴν 4ην θέσιν, ἐνῷ τὸ 1933 μὲ 483.700 τ. κατέλαβε τὴν 2ην θέσιν. 'Εάν, θεωρητικῶς, διατηρηθεῖ τὸ 'Εθνος, τὸ δοτούντος πολέμου τοῦ 1912 τῆς προπολεμικῆς, λόγῳ, προφανῶς, τῆς υφισταμένης παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως.

'Αξιοσημείωτος εἶναι ἡ μεταβολὴ τῆς θέσεως τῆς Ιταλικῆς οιμαίσιας εἰς τοὺς βουλγαρικούς λιμένας. Οὕτω, ἐνῷ τὸ 1911 οιμείοιται μὲ μόνον 42.000 τ. νέτ., τὸ 1933 ωπερέβη τὸ 1.000.000 τ. καταλαβοῦσα τὴν πρώτην θέσιν. Τοῦτο, διφείλεται εἰς τὴν ἀναπτυχθεῖσαν Ιταλικὴν δραστηριότητα, μολονότι συνέβαλεν ἐν μέρει καὶ ἡ ἀνάληψις μεταπολεμικῶν παρ' Ιταλικῶν χειρῶν τοῦ Αὐστριακοῦ Λόδδου.

Βέλγιον

'Η πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀρωγὴ

'Η ἔκθεσις τῆς 'Επιχείρησης τῶν Βέλγων 'Εφοπλιστῶν' διὰ τὰ πεπραγμένα τοῦ π. ἔ., θίγει, μεταξὺ ἄλλων θεμάτων, καὶ τὴν ἀπόφασιν, τῆς Βελγικῆς Κυβερνήσεως, ὅπως διαθῆσῃ πιστωσίν τινα ὑπὲρ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπὲρ τούπων ζανείων, χάρων τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν παρωπλισμένων Βελγικῶν πλοίων. Τὸ κυβερνητικὸν τοῦτο μέτρον — ἀναφέρεται ἡ ἔκθεσις — μολονότι ἡλάττωσεν ἀλλαγῆς τὸν ἀριθμόν τῶν ἀνέργων, δὲν ἀπετέλεσε οὐσιώδη ἀρωγὴν, διότι, ἐνῷ οἱ Βέλγοι πλούσιοι εἰστήσαν: Θεωροῦνται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ὡς λαρμάνοντες ἐπιχορηγησαίς, ἐν τῇ πραγματικότητας ἐπιχορηγησούντοι τοὺς ἀποδεύτας ἐν τῆς ναυτιλίας ἔργοισι, πρὸς ἀνακυρώσιν τοῦ Κράτους!...

Φρονοῦν οἱ Βέλγοι: ἐφοπλισταί, διὰ πρέπει: νὰ καθιερωθῇ ἄλλο σύστημα

ἀρωγῆς καὶ ὑπενθυμίζουν ὅτι ἐκ τῆς ἐπιτάξεως τοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου καὶ τὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον είχε τὸ Κράτος — συμφώνως πρές τὸς ἐποιητικῶν στατιστικῶν — μίαν συνολικήν οἰκονομίαν 1.100.000 λιτών ἀπό τὸ ἐναπομείναν ὑπόλοιπον τοῦ κεφαλαίου «ἀσφαλείας κατὰ κινδύνου πολέμου», ἐνῷ εἰς ἄλλους χώρας ἀπεδεύθη τοῦτο εἰς τοὺς δικαιούχους πλοιοκτήτας.

Τονίζει περαιτέρω ἡ ἔκθεσις, διὰ οἱ ισολογισμοὶ τῶν Βελγικῶν ναυυπλικῶν ἔταιριδον διεικεύουν τὴν ἐπιτασίαν τῶν ἐν τοῖς διελθούσις ἀναγεγραμμένων ζημιῶν τον, αἱ δοσὶς: ἀσκαλόνθησαν ἀπὸ τὰ ἀποθεματικά των κεφαλαία καὶ προσθέτει, διὰ: δὲν είναι δύοκολον νὰ ὑπολογίσῃ κανεὶς πόσα κεφαλαία θὰ δαπανηθῶσιν ἀκόμη, δυστήπητα γενναῖαν καὶ ἀν παράχυ τὸ δημόσιον ἀρωγὴν πρέπει τὴν ναυτιλίαν.

Τὰ πεπραγμένα κατὰ τὸ 1933

Συμφώνως πρὸς τὴν ἔκθεσιν τῶν Βέλγων ἔταιροι: στόλος ἀπηγόρευτος εἰς τὸ τέλος τοῦ 1932 ἀπὸ 105 πλοίων 378.932 τ. γκρές, μὲ μείωσιν 11 πλοίων 48.832 τ., ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 11 οἰστοντας τοῦ τέλους τοῦ 1933, διὰ η Βελγικὴ χωρητικότης ήσθιε: 119 αἰκάλη 427.761 τόννων. Τὰ παρωπλισμένα σκαφὴ ἀντεπροσώπουν εἰς τὸ τέλος τοῦ π. π. τὰ 36 οἰστοντας διαλήκης δυνάμεως τὰ Βελγικῆς ναυτιλίας, ἔναντι ποσοστοῦ 11 οἰστοντος περίοδου τοῦ 1932, ἡ μείωσις δομῶς αὗτη δὲν προήρχετο ἀπὸ τὴν ἐπαναφορὰν πολλῶν πλοίων εἰς τὴν ἐνεργόν υπηρεσίαν, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν πώλησίν των εἰς ἄλλοδαπούς ἀγοραστάς. 'Η θέσης σύντο τῆς Ηγεμονίας ναυτιλίας παρουσιάσθη διπλῶς χειροτέρειαν ἔναντι τῆς Ηγεμονίας τοιαύτης, τῆς δοπούς ὁ δύκος ἐμειώθη τὸ π. π. κατὰ 2.6 οἰστοντας τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ 15 οἰστοντας.

'Ἐν συμπεράσματι, τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ἡ ἀνάγκη μιᾶς γενναίτερης Κρατικῆς βοηθείας χάριν διατηρηθεῖσας τῆς Βελγικῆς ναυτιλίας, οὐχὶ τούτων πρὸς ὑπεστήσειν τῶν ἀτομικῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων, δεν δι' αὐτὸν τοῦ τὸ 'Εθνος, τὸ δοτούντος πολέμου εἰς δημόσιον ἀνάγκην τῆς υπάρξεως τῆς διά τὴν ἀσκαρδάσιαν τῆς τροφοδοσίας τοῦ πληθυσμοῦ, τῆς εἰσαγωγῆς πρώτων ὄλων καὶ τοῦ γεννικοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς Χώρας.

Γαλλία

'Η δέσις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας

Τὴν κρίσιμον θέσιν, εἰς τὴν δοπούν παριηλθεν ἡ Γαλλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἐμφανίζει ἐντὸνος ἡ τελευταίων δημοσίευσίσ τῆς Βελγικῆς ναυτιλίας, οὐχὶ τούτων πρὸς ὑπεστήσειν τῶν ἀτομικῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων, δεν δι' αὐτὸν τοῦ τὸ 'Εθνος, τὸ δοτούντος πολέμου εἰς δημόσιον διάμεσον ἀνάγκην τῆς υπάρξεως τῆς διά τὴν ἀσκαρδάσιαν τῆς Ναυτικῆς Πλοτεως' ἀπεκριθεῖ, τὴν ἀπόφασιν καὶ τονίζεται ποιεῖται ποιεῖται τοῖν ταῖς προστοίχιαιν εἰς τὰ ναυπηγεῖσα.

'Αναφέρεται ἡ συνεχεία διη, παραχθῆσαν διαδικασίες, καθ' ἦς δὲν θὰ ἀνισχύωνται οἰκονομικῶς οἱ ἐφοπλισταί οἱ διεστάτες τὰς ναυπηγήσεις των εἰς τὴν ξένην, διατηροῦται: δὲ παράπονον διέτι: τὸ κεφαλαίον τῆς Ναυτικῆς Πλοτεως διά τὰς ναυπηγήσεις ἐπιτηρηθεῖσαν τῶν Γάλλων ναυτικῶν καὶ μηχανουργῶν. 'Αναφέρεται εἰς αὐτήν, διὰ: ἐκ τῶν ὑπὲρ ναυπηγήσαν 90.000 τόννων, λέσσον σκάψη, τὸ «Normandie» καὶ τὸ «President Doumer» ἀντιπρεσεπέσιν ὑπὲρ τοῦ 80.000 τ. 'Η ἔκθεσις, θίγουσα τὴν μετά μιὰν ἐπιτετῆ διακεπήν ἐπαναφορά τοῦ θεού τῆς Ναυτικῆς Πλοτεως' ἀπεκριθεῖ, τὴν ἀπόφασιν καὶ τονίζεται ποιεῖται ποιεῖται τοῖν ταῖς προστοίχιαιν εἰς τὰ ναυπηγεῖσα.

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

Γερμανία

Πορίσματα από τα έπιμηκυνθέντα λάϊνερς

Η έπος τοῦ Ὀκτωβρίου π. ἔ. ἀρχαιμένη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Blohm & Voss», μετατρεψή τοῦ σχῆματος τῆς πρώτως καὶ ἐπιμήκυνσις τῶν τεσσάρων Γερμανικῶν λάζαρων τῆς «Ἀρμενούρῳ»-αμέρικαν Λάζιν», τόπου «Hamburg», συνεπληρωθή θῆρη, τὰ δὲ τίσσκρα σκάφη ἐπανδριθόν εἰς τὴν ὄην περισταῖς τῆς γραμμῆς «Ἀρμενούρῳ»-Νέας Τόρκης. Τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῆς συντάξεωθείσης μετατροπῆς των ἥσας προέκτασις τοῦ μήκους τῆς πρώτως των καὶ ἀλλαγὴ τοῦ σχῆματός της, ωστε νὰ δελτιωθῇ ἡ ὅδος δυναμικῆς ικανότητος τῶν συκαφῶν καὶ νὰ μειωθῇ ἡ ἑκ τοῦ ὅδατος προερχομένη ἀντίστοιχη, μὲ δημερον ἀποτάλεσμα τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομίας εἰς τὴν τανάλωσιν καυσόδων ὑλῆς χωρὶς ἐκ ταύτης ἡ αὐλαχθῆ ἡ κρονικὴ διαρκεία τοῦ τακτισμοῦ των εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικόν.

Μολονότι δὲν έμορφώθησαν εἰσάτι: θετικά πορίσματα παρ’ τινων ώγαλεσίδων, παρ’ προσήλθουν ἐκ τῆς μετατροπῆς, προέκυψαν ἐν τούτοις στοιχεῖα πειθούντα παρ’ τὴς πλήρους ἐπιτυχίας τοῦ ἐπιθυμοκρέμου εκποτοῦ. Ἐπιπροσθέτω γῆγέθη ἡ εἰς κέρδη ἀποδοτικότητης τῶν τεσσάρων πλοιών καὶ ἔβετικότητος τὰ προτεργάματα τῆς καλῆς ναυοπλοσίας των. Αἱ ώραι ἀναχωρήσεων καὶ κατάπλου ἐτήρηθησαν μὲν ἀκριβείαν, ἡ δὲ προκύψις εἰκόνωνία κανοίσιους ὄλης διὰ τὸ κυκλικὸν ταξιδίον ἦτο καπνῷ ἀνωτέρᾳ τῶν 1000 τόννων.

Ἐπιγένηθη ἐπίσεις ἡ εὐτάθεια τῶν καὶ ἐπέτυχον μὲν τρικυμιώδη θάλασσαν νότιαν πλήσιην τὴν τυχόντας τῶν. Τὰ δὲ τῆς πρώτας ἐπερχόμενα ὑψηλὰ κύματα ἐθραύσοντο εἰς τὰς πλευράς, αἱ δὲ περὶ τὴν πρώτην σχηματιζόμενα πρὸ τῆς μετατροπῆς δίναι λητωθόσαν κατά πολὺ, ἐνθ' αἱ ἀλλεπαλληλὰ κύματα δὲν ἔγινοντο ὥπερ τοῦ σκάφους αἰσθητά, ὡς ταῦτα ζειναὶ πρότερον.

Βαρούλκα ή γερανοί είς τὰ πλοῖα:

Γεποτηρίζετο κατά τὰ τελευταῖς ἡτη, οἵτινες σημαντικότεροι εἰσελθόντες ἔχουσιν ἀνταρφορική δυναμικότης τῶν πλοίων κατόπιν τῆς αὐξήσεως τῆς μέσης αὐτῶν ταχύτητος. Τούτο, είναι θεωρίας φλεγμής η οποία μέτριψε, ὅλλα τὸν δύνατον τῆς όλου ληφθωθῆς, ἐάν καὶ αὐξήσῃ τὴν ταχύτητος ἐν τῷ θαλάσσην δὲν συμβαδίζῃ μὲ μίκη ἀπτάχυνσιν τῆς φορτεκφορτώσεως τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας. Μολονότι εἰς τινας παραπλέοσις δὲν παρατηρεῖται ταχύτης εἰς ξαγωγὴ τῆς ἐργασίας ἐκ λόγων ἀνεξιρήτων πρός τὸ πλοίον καὶ πορά τὴν ἐπάρκειαν τῷ καταλλήλων λιμενικῶν μηχανημάτων, είναι ἐν ταύτῃς γεγονόσι, διτί ἔναν νεότευκτον σκάφος είναι εἰς θέσιν νά κειρίσθη τὸ φορτίον τῶν ταχέων καὶ καταλλήλως.

Συγχρότερα, αι ἐκφορτώσεις τῶν πλοίων ἔκτελοῦνται: καὶ οὐμέρον ἀκόμη διὰ τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θαρρούλων των, γίνεται δῆμος καὶ χεῖροις καλλιθε λειτουργούντων γερανῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. "Οοον ἀφορέ μάλιστα τὰ ἐπιδεικτικὰ λάΐνερες οἱ γερανοί δὲν ἀποτελοῦν νεωτερισμόν, διότι ἔχουν πρὸ πολλῶν ἐπῶν ἐφαρμοσθῆ ἐπ' αὐτῶν. Είναι ὑδραυλικοῦ τύπου, λίαν ικανοποιητικοῦ ἀπὸ μηχανικῆς ἀπόφεως, ἀπατοῦν δῆμος εἰδικάν μηχανήματα διὰ τὴν παροχήν της ὑδραυλικῆς δυνάμεως, σῶλα ἀσχετον πρός τὸ παρέχον δημόπουλον. Σηκ τὸ μηχανικὸν γέρανον πολὺ πλοίον ἀπογένεται.

'Επι τού θέματος τούτου ἀνεγνώσθη τελευταίως εἰς τὴν ἔταιριαν τῶν Γερμανῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων ἐνδιαφέρουσα μαλέτη, κατά δὲ τὴν ἐπ' αὐτῆς ἐπακολουθήσασαν συζήτησιν ὁ Herr Bleicken, τῆς «Αἰμονυρο—αἱμέρικαν» ἀνέφερεν, ὅτι ἔκ της πείρας του ἐν τῷ ἔταιρικῃ ταῦτῃ ἐμόρφωσε τὴν πεποιθήσιν, ὅτι οἱ ὑλεκτροκίνητοι γερανοὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν φορτίων ἥσαν πολὺ ἀνώτεροι τῶν ἀτοκινήτων. Ως πρόχειρον παράδειγμα ἔφερεν ἓνα φορτηγόν λάίνερ ἐκ τῶν ἐργαζομένων εἰς τὴν γραμμὴν τῆς θαλάσσης Carrypean. 'Ἐπι 24 ἀργασίμους δρόμους θεωρούσθητες οἱ 10 ὑλεκτροκίνητοι τούτου γερανοὶ κατηγορίας 1323 λίθρας ἔλατου διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀναγκαιούντος ρεύματος, ἐνφ διὰ τὴν ίδιαν ἐργασίαν ἀτοκινήτων βαρύσιλκων θά πάγκοτον 10 τάννοι γιανθράκων. 'Ἐπιπρεπέστω τοις ὑλεκτροκίνητοις εἰργάσθησαν ταχύτερον καὶ εύχον ἀπόδοσιν κατά 30 σ.ο. ἡγημένην. 'Ηένα εἰς τὴν Δανίαν καὶ τὴν Γερμανίαν έχει εὑρύτατα διαδεδούμενος τὸν ὑλεκτροκίνητον ἐπὶ τῷ πλοϊκού γεωγράφῳ.

Γιουγκοσλαυΐα

Οί λιμένες Σοῦσακ και Καττάρου

Η κυβέρνησις τοῦ Βελγικαδίου ἐν τῷ ἐπιδιώξει τῆς ὅπως καταστήσῃ τὸ Σούδας λιμένα διαμεταπομόσεως διὰ την Κεντρικὴν Εὐφόρπαν προσέβη εἰς τὴν ἴδρυσιν ἐν αὐτῷ μεγάλων ἀποθηκῶν, παρομοίων πρὸς τὰς διατιθέμενας ὑπὸ τῶν ἐλευθέρων λιμένων χάρον διευκολύνσεως τῆς διαμεταπομοτικῆς των κινήσεως. Τὰ εἰσαγόνεα εἰς τὰς λιμεναποθήκας τοῦ Σούδας ἐμπορεύματα δὲν θά ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν τελῶν, θὰ δύνανται δὲ ἐπὶ τούτον νὰ ὑφίστανται πᾶσαν σχετικὴν ἐπεξεργασίαν πρὸς ἐπανεξαγορήν.

Ιδιαίτερα έπισης καταβάλλεται προσπάθεια τονόσεως τῶν μεταξύ Σούσαν και Κεντρικής Ενόποτης ξωτερευόντων συγκοινωνιών, καθώς και τῶν μηλασσίων γραμμών, σύμερον δὲ ὁ Γιουγκούλανζός οὗτος λιμὴν ἔχει αποκτήσει τακτική επικοινωνίαν διὰ φρετηγῶν λάινερς μὲ δόλος τῶν λιμένων τῆς Βορείου Ενόποτης, τῆς Μεσογείου και τῆς Ανατολής.

Ἐξ ἄλλου ἡ κυβέρνησις τοῦ Βελιγραδίου συνεχίζουσα τὴν προσπάθειάν της διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν κατὸ μῆκος τῆς Δαλματικῆς παραλίας λιμένων της, μελετᾷ τὴν ἀντὶ δαπάνας 30 ἑκατ. δηναρίων πρόεκτασιν τοῦ λιμένος τοῦ Σούσσακ. Ὁ λιμὴν οὗτος παρουσιάζει στενὸν λιμενικὸν χώρον, ἢ δὲ ναυτιλιακὴ κοι ἐμπορικὴ κίνησις προσκρύει εἰς οημαντικὰς καὶ σχεδὸν ἀνυπερβλήτους δυσχερείας. Συμφώνως πρὸς τὰ σχέδια πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ ἔνας νέος συμπληρωματικός λιμὴν εἰς Μαρτιντσίτσαν, παραπλεύρως τοῦ Σούσσακ.

— “Εξ αλλου, χαράσσεται ήδη ή νέα πρός την Αδριατικήν οιδηροθρομική γραμμή, ητις πρόκειται νά συνδέσῃ την Νοτιοσλαυϊκήν ένδοχώραν μέ τὸν λιμένα τοῦ Καττάρου ἀποτελούντος—ώς γνωστόν—καὶ ἔξαίρετον πολεμικήν βάσιν, λόγῳ τῆς φυσικῶς κατοχυρωμένης ἀσφαλείας του. Ο λιμὴν τοῦ Καττάρου ἐστερέιτο μέχρι σύμμερον οιδηροθρομικῆς ἐπικοινωνίας μέ τὸ ἑσωτερικόν, ἐνῷ καὶ ή δι’ ἀκτοπλοΐας σύνδεσίς του μετὰ τῶν λοιπῶν λιμενικῶν κέντρων ήτο ἀραιά.

Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Ίδρυονται ἐλεύθεραι ζῶνται εἰς τοὺς λιμένας

Ἐκεράθη διότι τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κογκρέσου καὶ ὑπεργάφη ὁ σκολεύσιος παρά τοῦ προέδρου Ρούσεβελτ νόμος διὰ τούς δημοτούς πρεσβυτέρους ή ἔργων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Συμπολίτειας. Δέν κατονομάζονται εἰδικῶς οἱ λιμένες, ἀλλ᾽ ορίζονται μία ἐλευθέρα λιμενικὴ ζώνη δι᾽ ἀκάτητην Πολιτείαν, ἡ διὰ τὴν έργων τῆς δημοτούς ἀδεια θὰ παρέχεται: ἀπὸ ἀντέρεων ἐπιτρόπων χριστιανῶν ἐκπροσώπων, κατόπιν αἰτήσεως τῶν ἀρρεσιών ἀρχών. Ἐκείρεσθαι γίνεται μόνον διὰ τὴν Νέαν Γέρακην, ἐνώ οὐκ ἐπιτρέπεται: ἡ έργων δύο ἐλευθέρων ζωνῶν, μιᾶς ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Μπρούκλιν καὶ ἔτερας ἐπὶ τῆς Νέας Γέρασέως.

Οριλαν επι τον λοιμωχείδιον ο γαννικός δηνήτης τοι λιμένος τῆς Νάξου Γόρχης ἔτονες οὖτε ή̄ ἐφαρμόγη τοι θεσμοῦ ἔγενοτο δεκτόν με Ικανοποίησον, Ή̄ συντελέσσονται εἰς τὴν ζωητοτέραν ἐμπορικήν καὶ βιομηχανικήν κίνησιν τῶν λιμένων, διετοί θὰ προσλκυθοῦνται ἐμπόρευμα, ἀπογλωβισμός τοι εἰσαγωγικῶν δασμῶν καταπληκτικός, καὶ διατιμώσεων, τὸ δηπετόν καὶ θάλασσαν δέργηται εἰς τὸ ἔποντερικόν μετά προγνούμενην διειργασικινήν ἀπεξεργασίαν.

Ἡ ἀναδιοργάνωσις τῆς ναυτιλίας

Πληροφορία ἐξ Βασιγυτῶνος βεβαιοῦν δι τὸ πρόδεδος Ροδοβελτ
προτίθεται νὰ καταρτίσῃ μίαν εἰδικὴν ἐπιτροπὴν πρὸς μελέτην ὅλων
τῶν προβλημάτων τῆς Ἐμπερικῆς Ναυτιλίας τῶν Ἕνοιμένων Πολι-
τειῶν, μὲ τὸν ἀντικεμενικὸν σκοπὸν τὸν καθορισμὸν ἐνὸς παγίου
προγράμματος ἐμποροναυτικῆς πολιτεῖης, μέλλοντο νὰ ὑποβληθῇ ὑπὸ^τ
τὴν φήμην τοῦ Κογχρέσου. Ἡ πόλεσις τῆς ἐπιτροπῆς Black, ἡ ἀνα-
φερόμενη εἰς τὸν ἔνεργονθέντα ἔλεγχον τῶν ουψοβαλίων διὰ τὰς ὑπε-
ροκεανίους καὶ ἔναερίους ὑπηρεσίας θα τεθῇ ὑπὸ τὴν κρίσιν καὶ τῆς
νέας ταύτης ἐπιτροπῆς πρὶν ἡ ληφθοῦντα τελικαὶ ἀποφάσεις.

Πηδη προτεινομένη ἐπιτροπή θά ἔξετασθι λεπτομερειακῶς τὰς ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς σημαῖαν παρεχομένας εὐκολίας, τὸ ζῆτημα τῆς καθιερώσεως τῶν ἀπ' ἔνθειας ἐπιγραφήσεων εἰς ἀντικατάστασιν τῶν υφισταμένων ταχυδρομικῶν συμβολαίων πρός βοήθειαν τῶν μεμονωμένων ἐφοπλιστῶν, τὴν ἔναρμόνισαν τοῦ κόστους ναυπηγήσεως ἐν Ἀμερικῇ πρὸς τὰς τιμὰς τῶν Ἐνδοπατζῶν ναυπηγείων, τὴν πόλησιν τῶν ἀχρήστων σκαφῶν, αἵτινα κατεσκευάσθησαν κατὰ τὴν πολεμική περίοδον καὶ τὴν ἐπόδειξιν πρακτικῆς Ἐθνικῆς καὶ Διενούς ἐνεργείας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἐπαύξην τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐπιπόνοιο τῆς γύρως.

三

"Οσον ἀφορᾷ εἰδικῶς τὰς διεξαχθείσας ἀνωρίσεις ἐπὶ τῶν ταυ-
δρομικῶν συμβολαίων μετά τῶν Ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἑταῖρων,
περὶ τῶν ὅποιών καὶ ἄλλοτε ἡσογόληθησαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά»,
ἐπειδότων ἡδη ἀται, τὸ δὲ πόρισμά των ὑπῆρξε τόσον ἀποκαλύ-
πτικὸν εἰς διαπραγματείας καταχώγεις εἰς βάρος τοῦ Κρατικοῦ προ-
πολογισμοῦ, ὃστε ὑπερεόρθη ὁ πρόεδρος Ρούσεβελτ νά υποβάλῃ εἰς
τὸ Κογκρέσσον ἐρώτημα διά μίαν πλήρη τοῦ Ισχύοντος συστήματος ἀ-

‘Ο αγών μεταξὺ Τεργέστης καὶ Ἀμβούργου

Είναι γνωστός δι μεταξύ Τεργάστην καὶ Ἀμβροσίου μεταπολεμικός συναγωνισμός ἐπικρατήσας διὰ τὴν προσέλκυσιν τοῦ ἐμπερίου τῆς Καντρικῆς Εὐρώπης, εἰγόν δὲ πολλάκις ἐπ' αὐτοῦ λαχολογῆθη εἰς προγνέστερα τεύχη των *Ταύτικων Χρονικῶν*. Οἱ ἐνδικτερόμενοι κώδικοι, ἐπὶ τῇ θάσος τοῦ στατικοῦ, διαδρέμαντο ἐπιδιδούσιν ὑπὸδεξίους, διτὶ διάφοροι δύνανται νὰ είναι αἱ μαζλούτικαι ἐπιδιωχθεῖς τῶν δύο τούτων ἀντιπάλων λιμενικῶν συγκροτημάτων. Εκφράζεται παρ' αὐτῶν ἡ γνώμη διτὶ ἀντὶ τοῦ σύμμερου ἀντιπατούσουμένου ἀνταγωνισμοῦ ἐπιδιλλεταῖς νὰ καθορισθεῖν τοιαῦταις κατιτύθουσις εἰς τὰ τιμολόγια τῶν δύο λιμένων, διτὰς ἔκαστος ἢς αὐτῶν νὰ λάθῃ τὴν φυσιολογικῶν, λόγῳ τῆς θέσεών του, ἀνικλιγοῦσαν μερίδα ἐμπορικῆς κινήσεως ἐπὶ τῆς γῆρας των ἐνδοχογράφων.

Κατ' τούς "Ιταλικούς κύκλους ή Τεργάστη άποτελεῖ τὴν μόνην φυσικὴν διάζευξιν πλουσίως ἐνδιοχώρως ἔξικονειμένης μέχρι τῶν παραδοναδίων περιοχῶν, ἀπόδεξις δὲ τούτου, διτὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο ἐκομιδήσαν σεις τὸ λιμενικὸν τῆς αὐθηροδομικῶν πρᾶς ἐκταγώγην διὰ Ουλάσσονος ή ἐπειροφτήν ουσαίς Τεργάστων ποσὸς μεταχωράν αὐθηροδομικῶν εἰς τοὺς ταλαικούς περιορίσματα τοῦ 1.003.900 τόννοις ἐμπεριβαλλόντων καὶ προΐντων, ἐκ τῶν ἑποτῶν 346.100 τ. μένον προήρχοντο ὡς πρωτοτόπετο διὰ τὴν Ιταλίαν. Άλι 660.800 τ. ἀπειρώνεις ἐμπορικῶν κίνησιν πέντε ἔτην χωρὶν, οἵτινες διὰ τὴν Αντερίαν 288.300 τ., τὴν Τσεχοσλοβακίαν 258.600 τ., τὴν Γιουγκοσλαβίαν 88.300 τ., τὴν Ελλάσικα 14.800 τ. καὶ τὴν Πολωνίαν 10.800 τόννοι.

Οι αύτοί της Ιταλικοί κώλοι διά νά καταδείξουν πόσον προτιμωτέρα είναι διά την Αισθέραν ή δύος της Τεργάστης, άνωφέρουν δι: ή Βιέννην όποχει 600 χλιδών. έξι αύτης θανατού: 1000 χλιδιούμετρο. άπο τους λιμανάς της Βεροϊ-
ταιεπικής Εύσηψης και δι: οώς πέρδε την κινησιν των έπιστρων, χάρις
εἰς τα τυχεῖς διά οχασσούς Ιταλικούς συγκονωνίας, μαστιώτι ή από-
στασις ή Βιέννης εἰς 9 γήμέρους διά την Νέαν Υόρκην, εἰς 12 διά την Βορ-
εάην, εἰς 16 διά το Μπουνένος "Άρες και εἰς 17 διά το Κέιπ Τάουν. Τὰ
πλαισικτήματα κάτα, έν συνδυασμῷ και μὲ τὰς ποραγμένος λιμνικάς
ενόλιας, σημειεργούν την πεποίθησιν δι: ή Τεργάστη θέλει: χρησιμεο-
γή, εἰς εύρτεραν κλίμακα και δι: συντόμων θέλει: αποδημή ή καντρική
αστική της έμπορικής ζραστηριότητος μεταξύ Κεντρικής Εύσηψης και "Εγγύς
Ανατολής.

Τό "Αμεδούργον, ἄφ' ἔτέρου, συγκαντρώνει τὴν μεγαλύτεραν ἐκ Βαλτικῆς κίνησιν ἣν ὅλων τῶν ἐπὶ τῆς Θαλάσσης ταῦτης καιμένων Γερμανικῶν λιμένων, εὑρὸν δὲ δύναται ν' ἀναπτυχθῇ πρός τὰς Βαλτικὰς χώρας τὸ μέλλον τοῦ πρώτου Γερμανικοῦ λιμένος. Κατὰ τὸ 1933 ἡ αναπτυξανθεῖσαν 18.915 πλοίων, τὰ 50 o, θηλασθή 9000 πλοία προσαγγίζειν εἰς τινὰς τῶν Βαλτικῶν λιμένων. Ἐπειδὴ δημιουργεῖται τὸ σκάφη αὐτά, ἀποχειρεύεται εἰς τοπικὰ ταξιδία, εἶναι μικρότερα, ὡς πρός τὸ μέγεθος, τῶν ὑπερποντίων πλοίων, η ἀναλογία τῆς χωρητικότητάς των εἶναι μικρά, ἀντιπροσωπεύεται τὰ 20 o, ταῦθ' ἐξ "Αμεδούργου ἀναχωρήσαντος τοννᾶς δι'. Εἴρωπαλκὰς κατεύθυνεις καὶ τὰ 12 o περίπου τοῦ συνολικοῦ ἀναχωρησαντος τὸ 1933 τοννᾶς ἔξι "Αμεδούργου.

"Η μισταξέν "Αμβρούργου και τῶν μὴ Γερμανικῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς ἐμπορικῆς κίνησις ἀνήλθε τὸ π. ३. εἰς 2.800.000 τόννους, ποσὸν οὐχὶ μέγα, δεδιαιών, ἔναντι τῆς γενικῆς ἐμπορικῆς κυνήσεως τοῦ "Αμβρούργου. Εἶναι ληφθῆ ὑπὲ" θύψιν ὅμως, θεῖ τὸ σύνολον τῆς ἐμπορικῆς κυνήσεως μεταξύ δύο, τῶν Γερμανικῶν λιμένων και τῶν Βαλτικῶν τοιστῶν τῶν μὴ ἀνηκόντων εἰς τὴν Γερμανίαν, ἀνῆλθεν εἰς 5.400.000 τόννους, τότε ἡ συμμετοχὴ τοῦ "Αμβρούργου μὲ 2/8 ἔκατ. τ. ἐξεσταλῆσε ποσοστὸν πλέον τοῦ ἡμίσεως τῆς ὅλης κυνήσεως. Είναι ἀναμφισβήτητος, θεῖν, και ὁ Βαλτικός χαρακτήρ τοῦ "Αμβρούργου.

"Οιον οὐτορθός τὸ ἐπίχωγμακόν ἔμπροστον τῆς Γερμανίας πρός τὴν Δανίαν,
Σοβιέτικην, καὶ Φινλανδίαν, ἀντιπροσωπεύει τοῦτο 60 σφρ διά τὴν Δανίαν,
30 σφρ. Οὐδὲ τὴν Σοβιετικήν Ρωσίαν καὶ 50 σφρ διά τὴν Φινλανδίαν. "Η

διακυπεταχούμενιστική κίνησης τῶν τριών τούτων χωρῶν διοχετεύεται, κυρίως, μάζη τοῦ λιμένος τοῦ Αιγαίου γραφή, διατηρεῖται καὶ μέγις τιμῆμα τῶν Βαλτικῶν ἔξαγογῶν πρές τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ λοιπόν χώρας τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὡς λ. χ. τὰς μεταφοράς μεταλλικῶν ἔλαιων ἐκ Ρωσίας καὶ θαλάσσιων ἄλλων εἰδῶν. Η πολύδοσος αὐτῆς τοῦ Αιγαίου γραφή ἐμπριντεῖται στατιστικῶς ἀπό τὴν αὐξησίαν εἰς 20 σ.), κατά τὴν περίοδον 1930—1933, τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου ἐκ τῶν Βαλτικῶν χωρῶν, ἵνη ἡ ιδία κίνησης δι’ ὅλους δημοφυλούς Βαλτικούς λιμένας τῆς Γερμανίας κατά τὴν αὐτήν κραυγανούς περίοδον κατέπεισε κατά 50 σ), μειωθείσαι κατ’ έγκρον ἀπό 11.4 εἰς 7.5 ἐκτὸς τύννους.

‘Ο νέος λιμήν του Μπάρι

Τελευταίως, σημαντικάς έσημείωσε προόδους ο ληήγης του Μπάρι, γάριν της οργανωμένης εἰς τὴν πόλιν ταύτην κατ' ἑτος διεθνοῦς εμπορικῆς ἐκθέσεως. Λί Ιταλικαὶ ἀρχαὶ διὰ νά προσδώσουν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπάρι συγχρονισμένην ὄψιν καὶ διὰ νά ἔξυπητερούν τὰ γενικότερα τῆς πόλεως σημερόντα, ηρξισαν ἀπὸ τοῦ 1923 τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς εὐφυτέρου προγράμματος λιμενικῶν ἔργων, περιλαμβάνοντος δύο νηματοθάλασσας, ἐνὸς μῆκους 6000 ποδῶν καὶ ἐτέρου 1670 ποδῶν, οἵτινες διεύρυναν ἐπαρκῶς τὴν θαλασσούν τοῦ παλαιοῦ λιμένος καὶ διησφάλισαν αὐτὸν ἀπὸ τῆς τρικυμίας.

Κατά μήρος της πλεισθείσης δια τῶν δύο νέων υψηλούφανστού λιμενικῆς λεγάνης θὰ κατασκευασθοῦν λιμεναποθήκαι και κορηπιδώματα, μὲ βάθος ὑδάτων 60 ποδῶν, ἐφοδιασμέναι μὲ ἡλεκτροκινήτους γρανονῖς, ἐνῷ αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ θὰ προστεθοῦν ἀπὸ τὸν σταδιόν μέχρι τῆς προκαταίας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ γίνεται αἱ ἐνθείας ἐξ τῶν πλοίων εἰς τὸν σιδηροδρομικὸν συγκόνιον και τάναπαλίν ἡ μεταβίβασις τῶν ἐπιβατῶν και φορτίων. Μελέταται ἐπίσης και ἡ διὰ «ferry boats» ἐπικουνωνία τοῦ Μάριου μὲ τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Ἰταλίας και τῆς Ἀλβανίας.

"Ἐνα ρεκόρ τοῦ σοῦπερ—λάϊνερ «Ρὲξ»

Πάσσον καρποφόρος ἀποδιάνει: ήμερα τῇ ἡμέρᾳ η Ἰταλικὴ προσπάθεια, ὅπως στρέψῃ πρὸς τὴν Γένοβαν ἔνα τυχία τῆς ἐπιβατικῆς πρέσ τὸν νέον Κόδωνον κινήσων ἀπότινη Κεντρικῶν Εὐρώπην, ἀλλὰ καὶ πέντε γάγρην ἀσκεῖ εἰς τὸ τοξικωτικὸν κοινόν ἡ ταχύτης καὶ η ἐμπράξια τῶν νεοτεύκτων πλωτῶν κολοσσῶν, ἀποδεικνύει ἐν ἀπὸ τὰ τελευταῖα ταξιδία τοῦ πολυταλοῦς ὑπερβοκεντίου «Rex», κατέχοντος — ὡς γνωστόν—καὶ τὸ ρεκόρ ταχύτητος τῆς γραμμῆς Μασσαγίου—Ν. Τόρκης. Ἀπέπλευσε τοῦτο τὴν 23ην π. μ. Ἱουνίου ἀπὸ τὴν Νέαν Τόρκην διὰ Νεάπολιν καὶ Γένοβαν φέρων 180 ἐπιδύτας δλῶν τῶν θέσσων, πράγμα ποὺ ἀπετέλεσε τὸ ἀνώτατον δρέπον κινήσεως διὰ τὴν τελευταῖαν διατίαν ἔσται: δλῶν τῶν σκαρφῶν τῷ ἔπιτελοντων τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀμερικῆς—Εὐρώπης.

Βαρὺ κροῦσμα ναυταπάτης

Συνελήφθησαν πρό ήμερων εἰς τὴν Βενετίαν διά μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ναυαγῆσαντος εἰς τὴν "Απο' Ανατολήν μικροῦ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ "Otranto", ἀπηγγέλθη δὲ κατ' αὐτῶν κατηγορία ἐπὶ ναυαγάτῳ. Συγχρόνως ἐξεδεύθη ἐνταλμὰς συλλήψεως καὶ κατέ τοῦ ἰδοκτήτου τοῦ σκάφους. Τὸ "Otranto", σκάφος τοῦ 2056 τόννων γκρές είλην ἀπολιθώσει ἐκ Βενετίας διὰ Σαγκάνη μὲν γενικὰ ἀμπελεύματα ἡγεμονισμένα ἀντί 6.500.000 λιτεστῶν (70.000 Ἀγγλικῶν λιτρῶν, ὡς ἔγγιστα), ἐναυάγησε δὲ περὶ τὰ τέλη Μαρτίου εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Μαύηλας. Τὸ πλήσσομά του διεισώθη ἀπὸ ἐν Ἱππονικῶν ἀττόπλοιον, οἱ ἀξιωματικοὶ του δύο πόντους ἐδεσμαῖσαν εἰς τὰς καταβόσιες των δύο διά παρατηρήσεως λεῖψαν ναυαγίου εἰς τὰ πέρι τῆς θέσεως τοῦ καταποντιζοῦ. Ἐπίσης ἡ ἀνακριτικὴ ἀρχὴ τῆς Βενετίας συνέλαβε στοιχεῖα πεθούντα, διὰ ἀπρόκειτο περὶ δειλίου ναυαγίου καὶ διὰ τὸ

ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT ANTIFOULING COMPOSITION

άσφαλτος ήταν φορτίον είχεν άντικατασταθῇ δι' ἑτέρου μικρᾶς ὁδίας, σύτως δύτες οι θράσται τῆς νευταπάτης ἐπεδίωκον νὰ καρπιώσουν από τὰς Βρετανικῆς ἀσφαλείας ποσὸν 60.000 λιρῶν τούλαχ:στον.

Μεγάλη Βρεταννία

Μία ιστορική άνασκόπησις τῆς γραμμῆς Βορ. Αμερικῆς

Ο ἐπιθεωρητής — μηχανικός τῆς «Κιούναρα Λάιν κ. G. Austin» εἰς ἀναγνωσθεῖσαν πορῷ ίματῶν ἐνώπιον τοῦ «Μηχανολογικοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Ἀγγλίας» ἐνδιαφέρουσαν πραγματείαν τον διὰ τὸ «μέλλον τοῦ λιμένος τοῦ Αἰθεροπούλου καὶ τὴν διαπόρθμεναν τοῦ Ἀτλαντοῦ», ἀνατέθουσαν τὰς νεωτέρας προδόδους καὶ τεγνικάς βελτιώσεις, ὑπεστησάν, ὅτι αἱ ἐπιτευχθεῖσαι τελευταῖς ταχύτητες ἀπὸ τὰ λάινερος τῆς γραμμῆς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ ἐπλήρωσαν τὸ ἀνώτατον οικονομικὸν ὄρον. Η τελεοποίησαν καὶ ἀπλούστευσαν τῶν συστημάτων προώσεως ἐνὸς πλοίου μεγάλου μῆκος καὶ ἡ ἐπιτυχανομένη ἀπόδοσις ὑψηλῆς δυνάμεως εἰς τὰς νεωτέρας κινητηρίους μηχανάς, ἐπέτρεψε τὴν κατασκευὴν λάινερος διπλασίας χρησιμοτήτος ἀπὸ τὴν «Μαυριτανίαν», μὲ κατανάλωσιν ὅμως, δις ἔγγιστα, τὴν ἴδιαν ποσότητα καυσίμου ἐλαίου διὰ τὰ ταξίδιαν Εὐρώπης — Ἀμερικῆς ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους. Ανέφερεν δ. κ. Austin εἰς τὴν πραγματείαν τον διὰ τὴν ἔξελικτικὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὸν οφοδόν κατ' ἐποχὰς ἀνταγωνισμὸν τῶν ἑταῖρων «Κιούναρα», «Οὐάιτ Στάρ», «Κόλλινς», «Ιγναν», «Γιούνιον», «Αιμπουργάμερζαν» καὶ «Βορείο—γερμανικοῦ Λαϊδ», μετά τῶν ὅποιων συνεδέθησαν τὰ δύο μάτα διασποράς μηχανικῶν καὶ ναυπηγῶν, οἵτινες θεωροῦνταν οἱ δημιουργοὶ τῆς σταδιοδοσίας τοῦ ἐνεργοκανίου πλοίου ἀπὸ τὰ βάθη δύο καὶ πλέον αἰώνων μέχρι σήμερον.

Απὸ τοῦ ιστιοφόρου εἰς τὸ «Κιούνάρντερ»

Ηορίσεν δ. κ. Austin τὴν ιστορικήν τοῦ ἀνασκόπησιν περὶ τῶν ἀλληλοιδίαδόχων φάσεων τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ἀπὸ τὸν 1710, ὅποτε τὸ κυβερνητικὸν βρίσκοντο. Καταλικὴ «Ἀννα» ἐνέκωντας τὴν πρότην γραμμήν, ἔφες ὅτου τὰ ιστιοφόρα τῆς «Black, Bull, Co» κατὰ τὸ 1816 ἐστατηματοποίησαν τὴν ἔπειτεν τακτικῶν δρομολογίων καὶ κατὰ τὸ 1840 τὰ πρῶτα ἀτμοκίνητα πλοῖα τῆς «Κιούναρα» παρέσχοντα ποντιδάιαν ὥσθισαν εἰς τὸν διάπλουν τοῦ ὠκεανοῦ καὶ τὴν ἔπικυρωνταν τῶν δύο Κόσμων. Τοῦτον διὰ τὴν ἔξιστον τοῦ ταχυδρομικοῦ σχάφους καὶ ἔφασε μέχρι τοῦ οικειοῦν «Κιούνάρντερ», ἀναγνωσθεῖς τοὺς ιστορικοὺς σταθμοὺς τῆς μεταβάσεως ἀπὸ τῆς ἔκλειστας εἰς τὸν σιδηρον καὶ ἀπὸ τοῦ σιδηρον εἰς τὸν γάλινα, τὴν ἔξελιξιν τοῦ τρόπου κατασκευῆς τῶν σκαφῶν, τὴν μεταβολὴν ἀπὸ τὸν ιστιον εἰς τὸν ἀτμόν, ἀπὸ τὰ προσφορά πλοίων τὰ ἔλιοκτηντα, ἀπὸ τὴν μίαν ἔλικα εἰς τὰς δύο, τὰς τρεῖς καὶ τὰς τέσσαρας, ἀπὸ τὰς ἀπλάς μηχανάς προώσεως εἰς τὰς συνέδετος, τῆς τριπλῆς καὶ τετραπλῆς ἐγκυρώσεως, τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀτμοστροβίλων Parsons, τὴν μεταβολὴν τῶν πρωτογόνων λεβήτων εἰς ὑδραυλικοὺς ὑψηλῆς πίεσεως, καθὼς καὶ τὴν ἔξελιξιν τῆς διαρρυθμίσεως τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων μέχρι σήμερον.

Μετά τὴν ιστορικὴν ταύτην ἀναδρομήν δ. κ. Austin τοῦ ἔξεργαστε τὰς ἀπόφεις τον διὰ τὸ μέλλον τῆς γραμμῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Αρά γε — εἰπε — θὰ ἔξακολουθήσῃ διὰ τὰς ἐπεργωκεανίους ἐταῖρις ὁ αἰών τῶν ἐπιτυχιῶν καὶ τῆς προδόδου ἡ μῆτρα τὰ ἀτμόπλοια ὁ ἀντικατασταθῶν ἀπὸ τὸ ἀεροστάφη: Καὶ τοῦ παραπέντη, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ὁ ἀερολιμήν τοῦ Αἰθεροπούλου εἰς ἐκ τῶν τελείων σταθμῶν τῆς ὑπεραντλαντικῆς διαπτήσεως; Χωρὶς νά ἐπιμείνῃ ὁ ὄμιλητος εἰς τὸ ἀδύνατον τῆς ἐγκαταστάσεως μᾶς ταχτικῆς ὑπὲρ τὸν Ἀτλαντικὸν ἐνεργού ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας, ἔξεργαστε ἐν τούτοις τὰς ἀμφιβολίας του, ὡς πρὸς τὴν κανονικότητα αὐτῆς καὶ τὴν προσαρμογὴν τῆς εἰς τὰς ἀτμοσφαιρικὰς ίδιοτηταὶς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, καθὼς καὶ διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἐγχειρίστα.

Η δυσκολία τῆς διαπτήσεως ἔγκειται μᾶλλον εἰς τὴν πρὸς Δυνάμας διενθύνσαν, παρὰ εἰς τὴν πρὸς Ἀνατολάς, πρᾶγμα ποὺ εἶχε παρατηρηθῆ καὶ κατὰ τὰς ἀναγωρίσεις τῶν ταχυδρομικῶν ιστιοφόρων, τῶν ὅποιον ὁ πλοῦς ἐδισχεραινεῖτο ἀπὸ τὴν ἐπικράτησαν ἰσχυρῶν ἐναντίον ἀνέμων. Είνε πιθανόν, ὅτι ἡ πλοασιαζομένη δυσχέρεια θὰ παρακαμφθῇ διὰ χρησιμοποιήσεως πτητικῶν μηχανῶν μεγαλύτερας δυνάμεως καὶ διὰ τῆς ἐπλογῆς μᾶς ἰδιαίτερας ἀεροπορικῆς προέρεις. Θά εἶναι ὅμως δυνατόν εἰς τὸν ἐπιβάτην τοῦ ἀεροστάφους νὰ υποφέρῃ τὴν κόπωσιν ἀπὸ τὸν ἐπερβολίζονταν θόρυβον καὶ τὸν κραδασμὸν τῶν ισχυρῶν αὐτῶν μηχανῶν; Αντιμέτωπος ὁ διάπλους τοῦ τρεαντοῦ μὲ ἔνα σύγχρονον «σούπερ—λάινερ» ἀποτελεῖ μίαν εὐχάριστον ἐκδομήν καὶ ἀναψυχήν, χάρις εἰς τὴν παρεχομένην ἀνεστίν καὶ εὐημέρειαν καὶ εἰς τὴν ὀλονέν αὔξανομενην χρήσιν τοῦ ἀσφυμάτου τηλεφόρων. Τὰ πολύτιμα αὐτῶν πλεονεκτήματα τῶν πλοίων συντελοῦν εἰς τὴν ἀναβολὴν τῆς καθημερινῆς ταχτικῶν ἐναερίων γραμμῶν, αἴτιος διὰ νὰ προσελκύσουν τὴν προτίμησιν καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ κόσμου, πρέπει πρῶτον νὰ παρουσιάσουν θετικήν ἐγγύησιν ἀσφαλείας καὶ ανεστίν, οἵαν καὶ τὸ σημερινὸν ἐπεργωκεανόν.

Πρός τὸ παρόν, πάντοις, αἱ προβλέψεις διὰ μίαν ἐπιτυχῆ ἐναέριον ταχτικὴν γραμμὴν εἰς τὸν Βορ. Ἀτλαντικὸν δὲν αἰνονται εὐνοῖσαι, μόλοντοι εἰς ἄλλας κατευθύνσεις αἱ ὑφιστάμεναι συγκοινωνίαι, αἱ διερχόμεναι ἐπεράν τῆς θαλάσσης ἡ τῆς ξηρᾶς, καὶ σχετικὴν εἰνάσειαν παρέχουν, ἄλλα καὶ ἀσφάλειαν. Πιθανόν είνε μόνον, ὅτι θὰ ἀδύνατον ὑπὲρ τὰς προετευχεῖσας προδύτησεις νὰ χρησιμοποιηθοῦν σὺν τῷ χρόνῳ τὰ ἀεροστάφη εἰς γραμμὰς διαπτήσεως τοῦ Ἀτλαντικοῦ, διότι δι' αὐτῶν θὰ κατωρθοῦντο νὰ συντομευθῇ σπουδαῖος ὁ πόρος τῆς διαδρομῆς.

Οἱ διεδημεῖς ἀνταγωνισμοὶ

Τὸ ἀνταγωνισμὸς τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων εἰς τὸ Βόρ. Ἀτλαντικόν, — ἔχηκολούθησεν ὁ κ. Austin — συνεχίζεται δεῦτος, ἀντὶ δὲ νὰ ἐντοπισθῇ μεταξὺ τῶν ἀντιπάλων ἑταῖρων, προσέλαβε διεθνῆ μορφήν, λόγῳ τῶν κυβερνητικῶν ἐνθαρρύνσεων μὲ ἀμοιβάς ναυτικούς καὶ μὲ ὑλικὴν ἐνίσχυσιν τῶν νέων ναυπηγήσεων. Τὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς αἱ Ἀγγλίας ἑταῖρισαν καὶ πάλιν εἰς ἓν βίαιον ἀγῶνα ἐπιχρατικήσεως, ὅπως καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰώνος. Απόδειξεν τῆς τοῦ διδούμενης μάχης εἰνὲ νὰ ναυπηγήσαις τὸν «Cunarder», ἀποτελούσαν ἀπάντησιν εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς, Γαλλικὰς, Γερμανικὰς προκλήσεις.

Τὸ πατόπιν διετοῦς ἀναστολῆς ἐπανάληψις τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ «Κιούνάρντερ» κατέστη δυνατή πατόπιν τῆς κλεισθείσης συμφωνίας κοινοπράξιας τῶν ἑταῖρων «Κιούναρα» καὶ «Οὐάιτ Στάρ», αἵτινες κατά τὰ τελευταῖα 63 ἔτη ἡσαν πολέμοι ἀλλήλων. Τὸ ἐπὶ τῆς συμφωνίας προελθοῦσα νέα ἑταῖρα «Κιούναρα—Οὐάιτ Στάρ», ἔχουσα υπὸ τὴν κατοχήν της τοὺς στόλους Βορ. Ἀτλαντικοῦ τὸν δύο ἑταῖρων ἀνέλαβεν ἡδη καὶ τὸ ὑπὸ κατασκευήν «σούπερ—λάινερ». Είνε ἀλλῆδες, ἐν προκειμένῳ, ὅτι ἡ ληπτή, διότι ἔγγιστα τὴν καριστίην σταδιοδρομίαν τοῦ δύο ἀδιωτικαὶ καὶ αὐτόζυγα μίστραις ἀγγλικαὶ ναυτικαὶ ἐταῖρισαν, υποχρεωτεῖ ἀπὸ τὸ εὐχάριστον γεγονός ὅτι δύο σφραδοὶ ἀντίταλοι ἔτειναν φιλικὴν τὴν χειρα, χάριν τοῦ Βρεταννικοῦ γοήτεου.

Τὸν αναφορικὸν πρὸς τὴν ἐπάντησιτον γεγονότος συντημησον τοῦ χρόνου διάπλου τοῦ Ἀτλαντικοῦ παρ' ἀμπολούσιν, ἡ ἀναλογία τῆς μειώσεως τοῦ χρόνου ἀπὲβη βαθμηδόν ὀλιγωτέσσα, ἐφόδους ἡσάνθησεν ἡ ταχύτης τῶν ὑπερωκεανίων. Λόγου χάριν, ἡ αὔξησις τῆς ταχύτητος ἀπὸ 20 εἰς 22 μίλια ἐπέφερε ἰδιωτικὸν χρόνον δύο μίλια δὲν θά ἀπέφερεν, εἰμι μίαν οἰκονομίαν χρόνου 4 μίλων ὁρῶν. Ομοίως ἡ ἀπαιτούμενη εἰς τὸπους δύναμις διὰ τὴν μεγαλυτερὰν ταχύτηταν θαῦμα καὶ δὲν θὰ ἀδικιολογεῖτο ἀπὸ τῆς καθαρῶς οἰκονομικῆς πλευρᾶς.

Καθίσταται, θὲν, φανερόν, ὅτι αἱ ἐπιτυχεῖσαι εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικοῦ ταχύτητες προστίγγισαν εἰς τὸ οἰκονομικόν των ὄρων καὶ οἵα ἐν δύναται πατέντης τοῦ πληθυνόντος ἀπὲβητοῦσαν ἡ ἀλαφρῶς, δὲν εἶναι ἐν τούτοις πιθανόν, ὅτι θὰ ἐσμειούστη σοφιστικῶς εἰς τὸπον παρότιτης εἰς τὸ μέλλον ὅ τι ὁ χρόνος διάπλου τοῦ Ἀτλαντικοῦ θὰ ἐσμειούστη σπουδαῖος ἀκόμη, ἀνεν πέρισσοτες διαπάνων δαπανῶν.

Πλήρης τῆς οἰκονομίας ἦται θὰ ἐπετυχάνετο διὰ τῆς ἔξαστης προστίγγιας τῆς ταχύτητος ἐρδομαδαίας γραμμῆς Εὐρώπης—Βορ. Ἀμερικῆς διὰ δύο πλοίων ἀντὶ τριῶν, ἐπεβάλλετο τὸ σημερινὸν μεγαλύτερον σκάφος, λόγῳ τῆς εὐκολωτερᾶς του κινήσεως, ὀφειλομένης εἰς τὸ πρῆμην τοῦ μῆκος του καὶ εἰς τὴν μεγίστην ισανότητα τῶν νεοτέρων μηχανῶν του. Οἱ δύο οὗτοι παράγοντες παρέσχουν λαβῖν εἰς τὴν κατασκευὴν ὑπερωκεανίων διπλασίας τοῦ «Μαυριτανίας». Τὸ διπλασίον μεγέθους σκάφος κατηνάλωσεν, δις ἔγγιστα, τὴν ἴδιαν ποσότητα καυσίμου ἐλαίου διὰ τὸ μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς ταξιδίου του, ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ἐπετελούμενον ὄρους. Τὸ μέγα πλοίον ἔξ αλλού ἐπερέπειτε τὴν παρ' αὐτὸν διατήσην μιᾶς καλλιτέρας, πρᾶγμα ποὺ ἐπειρέπειτε τὴν παρ' αὐτὸν διατήσην μιᾶς καλλιτέρας, κατὰ μέσον δρόμου της παρατίτητος, ἔναντι τοῦ μικροτέρου πλοίου, ἐνῷ συγχρόνως τὸ πόστον θὰ ἔτοι καὶ τὸ πλέον ἀνετον διὰ τὸν ἐπιβάτην.

Τὰ σχέδια σκάφων, μηχανῶν καὶ θέσεων ἐπιβατῶν τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν γραμμήν τοῦ Βόρειον Ἀτλαντικοῦ ὑπερωκεανίων, ἐμθασαν εἰς τὸ σημερινὸν ἐπιπέδον τῆς ἐπιτυχίας καὶ τῆς ἐμπιστούντης καταστάσεως εἰς τὴν προσπαθείας καὶ πρακτικῆς πείρας τῶν τεχνικῶν. Κατὰ τὴν χρονικὴν αὐτὴν περίοδον τὸ ὑπερωκεανόν ἀπέβη σοφιστός παράγοντας πολίτησιν διάπλου τοῦ Κόσμου, διότι ἀπετέλει τὸν συνδετικόν κρίκον μεταξὺ δύο Ἡπείρων, τὰς ὅποιας αὐτὸν μέρας εἰς τὰς προστηγήσεως διὰ τῆς ταχύτητος.

Εἰς τὸ μέλλον, διὸν αἱ σοφαραὶ συνέπεια τῆς Παγκοσμίου οἰκονομικῆς καὶ ἐμπορικῆς καταπτώσεως ἐκλείψουν καὶ συνθῆκαι διμαλαίαι ἀποκατασταθοῦν καὶ πάλιν εἰς τὴν διαταραχθεῖσαν ζωὴν τῆς Ανθρωπότητος, οἱ δέ λαοὶ τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης εὐημερήσουν, τὸ σύγχρονον ἐπιβατηγὸν λάινερ θὰ συμβάλῃ κατ' ἀξιοσημείωτον πόστον εἰς τὴν διεύρυνσιν τοῦ μεταξὺ τῶν δύο Ἡπείρων ἐπιπόδιον καὶ εἰς τὴν περιτερέω τὴν περιτερέω τοῦ Καναδᾶ.

OFFICINE NAVALI & FONDERIE

"S. GIORGIO DEL PORTO,, S.A.

GENOVA

CALATA CHIAPPELLA

RIPARAZIONI NAVALI IN GENERE SCAFI, MACCHINE & CALDAIE

TELEGRAMMI: SANGIORFICINE-GENOVA

TELEFONO: 61-522

Η εξέλιξις της προώσεως

Ανεφέρθη περαιτέρω ό ρ. **Austin** είς την άναπτυξήν τῶν συστημάτων προώσεως τῶν μεγάλων λάινερος. Η πρόδοση είς τὴν κατασκευήν τῶν μη διαβιβωσούμενών σωλήνων τῶν φυγείων, ἡ χρήσης καυσίμων έλαϊον διὰ τὴν ἀμοιοπόιησην καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἀμοιοσφρύλου, ὡς βασικοῦ κυνηγῆσης, ὑπῆρχαν οἱ τρεῖς κενταλιώδεις παράγοντες, οἵτινες συνέβαλον εἰς τὴν νιούθησην τοῦ ὑδραυλικοῦ λέβητος ὑψηλῆς πιέσεως διὰ τὴν προσθίσην τῶν σαρανδών. Μετ' αὐτῶν ἡ το συνδεδεμένη καὶ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ σχεδίου ὑπερθρηματήρων, ἡ δοτική ἐπέρθεση τὴν ζητοῦντα μὲν ὑψηλήν θερμοκρασίαν ὑπερθρηματάντος ἄτμου, προλαμβανομένης οὕτω τῆς ὑπερθρηματικῆς φύσεως κατὰ τὰ στάδια τῆς καμηλῆς πιέσεως τοῦ στροβίλου.

Ἐπειδὴ μία ἀμοιοπαραγογὸς ἐγκατάστασις ἐφ' ἑνὸς πλοίου πρέπει νὰ παρέχῃ ἀπόλυτον ἐμπιστούμην, ἐξοίηθη ἐπάναγρες ἐν τῇ ναυτικῇ ἐφαρμογῇ, δῆτας οἱ τεχνικοὶ δείξουνται ἀριστεροὶ ἐπιφυλακτοί. Τοιούτοις, αἱ ἐπελέγονται θερμοκρασίαι καὶ πιέσεις πρέπει νὰ εἰναι γενικῶς ὀλιγότεραι ἔκεινων, ταῖς ὅποιας δέχονται οἱ ἐν τῇ ἔποιᾳ σταθμοὶ πειραματισμοῦ. Αἱ πιέσεις, τῶν ὅποιων γίνεται χρῆσης σημερινῶν ἔχουν ἀκτίνα ἐνεργείας ἀπὸ 250 ἥιος 550 λίθρας κατὰ τεταγωνικήν ἵνταν, η δ' ὀλικὴ θερμοκρασία ουσιώνται μεταξὺ 650 καὶ 750 βαθμῶν Φραγενάτη. Οἱ σημερινοὶ ἐν χρήσει λέβητες εἶναι κατὰ κανόνα οἱ τύπων Γιάρρο ή **Babcock & Wilcox**.

Τελευταίως ἐπαγγατοποιήθησαν μερικαὶ ἐνδιαφέρουσαι τροποποιήσεις ἐπὶ λεβήτων, ὡς λ. χ. τῶν τύπων **Johnson, Benson** καὶ πάλι, καὶ ἐπὶ τοῦ ἀμοιο-γεννετῆρος **Brawn - Boveri - Velox**. Αἱ πρόδοσης αὐτᾶς καθίστανται φανερόν, διὰ ὑφίστανται ἀκόμη μερικαὶ πιθανότητες διὰ μίαν ἕτη περιστέρων ἀνάπτυξην τῆς χρῆσης ἀτμοῦ ὑψηλῆς πιέσεως καὶ ὑψηλῆς θερμοκρασίας διὰ τὴν πρόσθισην τῶν μεγάλων λάινερος τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐπὶ τῶν ὅποιων ὁ ὑδραυλικός λέβητος λέβητης ἐξετάσεις ὄριστηκας πλέον τῶν Σκωτικῶν, προκειμένου διὰ τὰς κυρίας ἀνάγκας τῆς ἀμοιοποίησεως.

Η στροβιλο-ηλεκτρική πρόσθιση

Μολονότι ἡ διὰ τὴν βασικήν κίνησιν ἑνὸς μεγάλου σχάφους τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ τῶν ἀπολειπονταί εἰς τὰς ὅποιας ὑπόκειται ἐν τῇ διπλῇ μεταμορφώσει τῆς ἐνεργείας. Η πρώτη μετατροπή τῆς ἐνεργείας, ὡς αὗτη πραδιδέται ἐν τῷ ἀρχικῷ κινητήρῳ, εἰς ἡλεκτροκήνην ἐνέργειαν καὶ ἡ δευτέρα μεταβολὴ τῆς εἰς μηχανικήν ἐνέργειαν ἐπὶ τῶν ἀξόνων τῶν ἐλίκων, δημιουργούντων ἀπολειπαῖς, αἴτιας, ἀνάλογως τῆς μικροτέρας η μεγαλυτέρας ἐγκαταστάσεως, ποικιλλούντων ἀπὸ 6 ἥιος 10 οἷο.

Αἱ ἀπόλειαι αὐταὶ συγχρίνονται πρὸς ἀντιστοίχους 1 ἥιος 2 οἷο τῶν μηχανῶν μειώσεως τῶν στροφῶν δι' ὀδοντώσεως (**reduction gearing**) καὶ πρὸς 1 ἥιος 1 1/2 οἷο τῶν ἀμοιοσφρύλων ἀναστροφῆς ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τοῦ συστήματος, ἀπολογίζεται δὲ ὅτι μίας μεγάλης ἐγκαταστάσεως θὰ φθάνουν αἱ ἀπόλειαι μέχρι 2 1/2 οἷο. Σημειωτέον προσεῖ ὅτι πλὴν τῶν ἀνοτέρω ἀπολειπονταί τοῦ στροβιλο-ηλεκτρικοῦ συστήματος, δέοντα νὰ ὑπολογισθοῦν καὶ ἐνδεχόμεναι ἀνομαλίαι, δυνάμεναι νὰ προκύψουν ἀπὸ ἀλλασσούσεις εἰς περιπλοκῶν ὄφελομένων εἰς τὴν ἀλλοίσουν τοῦ σχεδίου καὶ εἰς τὰ αἴτια τὰ προερχόμενα ἐν τοῦ πίνακος διανομῆς.

Ἐξ ἄλλου, μία ἀπ' εὐθείας μεγάλη κινητήριος δύναμις μηχανῆς Ντήζελ διὰ σχάφη ἔχοντα ἀνάγκην μεγάλως δυνάμεως δὲν θεωρεῖται, πρὸς τὸ παρόν, τούλαστον, πρακτική, διὰ πολλοὺς λόγους, τὸ δὲν ἐφαρμογὴ διοίον τῆς ἔξυνεται σημερινὸν μέχρι 10.000 ἵππων (b.h.p.) ἐφ' ἔκστον αἴσονος. Τὰ λάινερος «Georgic» καὶ «Britannic», τὰ ἐφωδιασμένα με μηχανάς Ντήζελ διπλῆς ἐνεργείας καὶ συστήματος «Harland - Wolf καὶ **B. & W.**» ἀποτελοῦν τὸ ἀριστότερον παράδειγμα μὲν ὀψελήματα. Πολλὰ σχέδια ποδὸς χρήσιν δηξελο-ηλεκτρικῶν μηχανῶν δὲν ὑπηλῆς δυνάμεως ἔχουν μέχρι τούτος ὑποβληθῆν ὑπὸ τῶν κριτῶν καὶ τὸν ἔλεγχον τῶν τεχνικῶν, ἀλλ' οὐδεμία μέθοδος ἔχειτον ἐκριθῆ πραγματικῶς ίκανοποιητική.

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεῖα εἰς Avonmouth, Sharpness, Gloucester
καὶ Portishead.

Ως ἐφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυναστεῖς συνθήκας
ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτήται.

Τὰ πλοῖα τῶν ὅποιων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ἡμᾶς
θεωροῦντας ὡς μέρος τοῦ ἴδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά
των θὰ είναι δοσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διε-
ξιγγήν τῆς ἐργασίας.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "HILLS., BRISTOL, AVONMOUTH, SHARPNESS, GLOUCESTER

Αἱ τεράστιαι εύδύναι τῆς ναυσιπλοΐας

Τερατίζουν τὴν διάλεξίν του ὁ ρ. **Austin**, προσέθεσε καὶ ὀλίγα τινὰ, ἀλλ' ἀρκετά, χαρακτηριστικά, περὶ τῶν σπουδαίων εὐθυνῶν ναυσιπλοΐας καὶ τὴν ἀριθμίαν τῆς ἐκτελέσεως τῶν δρομολογίων εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν. Επειδὴ τὸ μέγεθος τῶν πλοίων—εἰπε—η ταχύτης των καὶ ὁ ἀριθμός τῶν ἐπιβατῶν τῶν πλοίων—εἰπε—η ταχύτης των καὶ ὁ ἀριθμός τῶν σημειώσεων εἰς τὴν γεφύρας γανσιπλοΐας καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἑνὸς τῶν μεγάλων λάινερος τοῦ Ἀτλαντικοῦ, διὰ τὴν ὁμαλήν ναυσιπλοΐαν τῶν πλωτῶν αὐτῶν πόλεων.

Ἡ ἐπαρχιβῆς πορεία καὶ διατήσης τῆς κινητηρίου δυνάμεως ἐπὶ ὑψηλοῦ καὶ σταθεροῦ ἐπιπέδου εἰς τοιούτον προήγθησαν βαθμὸν τελείωτης, ώστε σημερινὸν ὁ ἐπιβάτης ἑνὸς τοιούτον σκάφους θεωρεῖ πολλάκις, ὡς μειονέκτημα καὶ σφάλμα μίαν τωχὸν ἐλαφρῶν παρέκκλισιν, ητος θὰ ἀστοίζῃε καθιστέσθιν μᾶς, ἔστω, ὡραῖς ἀπὸ τοῦ ὄφελον εἰς τὸ δρομολόγιον δρόνων κατάπλου εἰς τὸν λιμένα. Καὶ εἶναι, ἐν προσεκένῳ, ἐνδιαφέροντας σημειωθῆν, ὅτι τὸ περιοριστικόν **«Majestic»** εἰς 12 συνεχεῖς διάπλους τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐφθασε τὰς 10 φρόδας καὶ ἐπλεύσιον εἰς τὴν προσημαίαν τῆς Νέας Υόρκης τὴν ἰδίαν πάντοτε ὥραν, ητος μεταξὺ τῆς 9.15' μ.μ. ἥως 9.30' μ.μ. Ἀπετίλεσε τούτο ἔνα σπάνιον χερόῳ ἀσύρματος, τὸ δόπιον δυναστίως θά ἐπενγύγανον καὶ αὐτοὶ ἀσύρματοι ἀγγεῖοι σιδηρόδρομοι ἐπὶ πολὺ μηχοτέφων διαδρομῶν. ቦ **«Majestic»** τὸ κατώρθωσε, χάρις εἰς τὴν διατήσην ἀπονημάτων ἐφεδρικῆς δυνάμεως, εἰς τρόπον ώστε, ὅταν, λόγῳ δυσμενῶν καιριών συντηρησιν, ενρίσκετο ἡ ναυγασμένη νά μείωση τὴν ταχύτητά της, ητος ξανθάνεται ταύτην μὲ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ καιροῦ καὶ ἐξουδετέρων τοιουτοτόπως τὸν ἀπολεσθέντα.

Ο στόλος τῆς **Κιούναρ-Ούάιτ Στάρ**

Τὴν δημίου Ιουλίου ὑπεργράφησαν ἐν Λονδίνῳ τὰ σημεῖατα ματαξιδέσσεως ὑπὲρ τῆς **Cunard** καὶ τῆς **White Star** τῶν στόλων τῶν τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀτλαντικοῦ εἰς τὴν νέαν ἑταῖριαν τῶν πρεσβεύτων ἐκ τῆς ουγγριανούσεως τῶν. Ο στόλος τῆς νέας ἑταῖρης ἀπορτισθῆν απὸ 25 ὑπερωνεῖαν 614.929 τ. γκρές, ἐκ τῶν διπλῶν τὰ 15 τόννων γκρές 327.948 εἰσέφερεν η **«Kionavar»** καὶ τὰ ὑπόλοιπα πάντα 10 τ. γκρές 286.981 η **«Ouait Star»**. Τὰ πλοῖα αὐτὰ είναι τὰ κατώτατα:

«Κιούναρχος»	Τόνος: Ναυπ.	Ανακανία	14.013	25
Berengaria	52.101	12	'Απ 15	327.9.8
Aquitania	45.647	14	«Ούάιτ Στάρ»	
Mauretania	30.696	67	Majestic	56.599
Franconia	20.175	23	Olympic	46.439
Carinthia	20.277	25	Homer	34.351
Samaria	19.597	22	Georgic	27.759
Seythia	19.761	20	Britannic	26.943
Laconia	19.695	22	Adriatic	24.679
Lan-a-tria	16.243	22	Albertic	18.940
Alisia	14.030	25	Laurentic	18.724
Ausonia	13.912	22	Doric	16.484
Andania	13.950	22	Calgaric	16.063
Antonia	13.867	21	'Απ 10	2 6.981
Aurania	13.984	24	Σύνολον ἀπ 25 τ.	614.929

Δὲν ἐλλήφηται ἀπόρχοντας δύον ἀφορεῖ τὸ χρώμα τῶν καπνοδέχων καὶ τὸ σῆμα τῆς: νέχις; ἑταῖρες; Θά μειουσον δὲ, πρὸς τὸ παρόν, τὰ θέατρα. Ως πρὸς τὴν μεταξίδεων τοῦ ὑπὸ κατηκοντήρων νέου **«Κιούνάρτερ»** θά πραγματοποιήθῃ αὐτὴν ἡραδύτερον.

W. BROWN, ATKINSON & C^o LTD

(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1847)

HULL KAI GOOLE.

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

BROWN, ATKINSON & BLAKELOCK LTD

GRIMSBY & IMMINGHAM

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ, ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ,

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΤΗΛΩΜΑΤΑ: / ATKINSON ΔΙΑ ΤΟ HULL
BACO ΔΙΑ ΤΟ GOOLE, IMMINGHAM, GRIMSBY

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΛΟΥΔΣ

HULL, GOOLE, GRIMSBY & IMMINGHAM.

Αἱ ζημίαι τῶν ἔταιριῶν φορτηγῶν σκαφῶν

Τό Λογιθέας των «Fairplay» χρονολογίμων με τάς έργασίας της 'Αγγλικής φορτηγού ναυτιλίας, προσδινεις εἰς κρίσεις ἐπὶ τῇ θάλασσῃ στοιχείων ληφθέων ἀπὸ τοὺς δημοσιεύθατας ισολογισμοὺς 22 ἑταῖρων φορτηγών οκταφύν, ἐκ τῶν δύοπον αἱ 14 οὐδὲν μέρισμα διέλειμψαν εἰς τοὺς μετόχους των, αἱ ἑπτά ἀπεκμένων ἔμμικτα, μία δὲ μόνην, τῆς δύοταρᾶς ὅ τολος ἀπαρτίζεται ἀπὸ δεξικενόπλοια, ἥδηνήθη νὰ διαθέσῃ μικρὸν τι πεσόνθι ἀποσθέσεις. Συνολικῶς, αἱ ἀνωτέρω ἑταῖραι ἔχουν κατατεθεῖμα κεφαλὰι 7.031.630 λιτρῶν καὶ ἀπεθεματικά 2.658.153 λιτρῶν, ἔκρυνονται δὲ μόνια 3.411.827 λιτρῶν καὶ μὲ ἄλλας ὑποχρεώσεις 1.737.097 λιτρῶν. Διαθέτουσαν στόλον 177 ἀτμοπλοίων 898.977 τόννων γκρές, ἀναγγεγραμμένον ἐν τοῖς διελόγοις των μὲ ἀξίαιν 9.910.782 λιτρῶν, ἦτοι μὲ λίριας 11 κατὰ τόννον γκρές, ἐνῷ ἡ ἐπικρατεῖσα ἐν τῇ ἀγορᾷ τιμὴ τῶν πλοίων είναι κατὰ πολὺ μικρότερα. Τὰ κέρδη τῶν ἑταῖρων αὐτῶν, ὅμοι λαμβανόμενα, ἀνγλήθουν εἰς λίρια 137.955 καὶ ἀντιστοιχοῦν πρός 3) — κατὰ τόννον γκρές, ἦτοι μὲ ποσσούσιν 1.30 σιρος ἐπὶ τῆς ἀναγγεγραμμένης ἐν τοῖς διελόγοις ἀξίᾳ τῶν πλοίων, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὅπ' ὅψιν τὰ ἐκ δανείων, τόκων καὶ ἀποσθέσεων δάρη.

Τά πληρωθέντα μερίσματα άνηλθον εἰς 92.972 λίρας, η τοι 1.32 ο) έπι τῶν κατατεθείμενών κεφαλαίων και 1 ε) σ) ἀλγήταρον, ἐάν εἰς τὰ κεφαλαία ταῦτα συνυπολογιζόθων και τὰ ἀποθεματικά. Δ.Α. κανονικάς ἀποδέσσεις ἀποτελούν ποσὸν 625.580 λιρών, ἀντ' αὐτῶν δὲ διετέθησαν 116.801 λίρας. Κατηχείνεται ἐκ τούτων, διει χωρὶς νά ὑπολεγμούθεν εἰ τόκοι τῶν δανείων, προσήλθεν ἔλλειμμα και ἀπό το ποσὸν τῆς ἀπατουμένης κανονικῆς ἀποδέσσεως 187.633 λιρών. Δέσσεν νά σημειωθῇ, διει εἰς τὰ 177 πλοῖα περιλαμβάνονται και ἀρκετά σκάφη ναυπηγηθέαται κατά τὴν περίοδον 1929—1934. "Η ἀρχικά τῶν πλοίων αὐτῶν ἔχει μετωθεί κατά 50 ο) ἔναντι τοῦ ἀρχικοῦ κόστους, αι δὲ πλοιοκτήτραι ἔταιραι ἀντιμετωπίζουν, ὅπο τὰς κρατούσας συνήθηκε, μεγίστην ζημιάν, τὴν ὁποῖαν δὲν θὰ δυνηθούν—ὠς γράψει τὸ «Fairplay»—νά καλύψουν, ἐάν δὲν ἀντιμηθούν εἰς τὸ ἄγγυς μέλλον εἰ ναῦλος; Η ἐάν λὲν τούχουν τῆς Κρατικῆς δογματιστικῆς

'Επ' εύκαιρία τό «Fairplay» τονίζει, ότι έτσι η 'Αγγλική κυβέρνησης είχεν έφερμεις: ήδη τάξιδια στην Αγγλία και στην Ελλάς — πράγμα απίθανον — 10) — άνεργια κατά τη γηράδα, τάξιδια στην Αγγλία και στην Ελλάς — πράγμα απίθανον — παράγραφο πουσόν 449.488 λιρών, δημόσια το δικαίωμα της Ελλάς να παραγγέλει τα κέρδη των εις 587.443 λιρών, χωρίς άμισος και πάλιν να καλύπτεται το δι: άποσθετισίς πισόν και χωρίς καμίαν πρόβλεψιν διά τάκους διανεύσιμον ή μέρισμα.

Έλγηφθισαν έξι διλλού οι λογαριασμοί τριών έτερων Αγγλικῶν έταιρων απόσχολούντων κεφάλαια 1.337.534 λιρών, στερουμένων ἀποθεματικῶν, βεβαρυμένων δὲ μὲ δάνεια 969.208 λιρών. Αἱ τρεῖς αὗται έταιραι: διαθέουσαι: 10 ἀπόσπλοια: 60.978 τόννων γκρές, μὲ ἀναγυρωμένην ἐν τοις βεβλίοις των ἀξένων 1.141.394 λιρών καὶ μὲ καταθέσεις 11.160.80 λιρῶν, ἀπεκδιμέσιαν ἀπὸ τὴν χρήσης τοῦ π. Κ.—κατέπιν τῆς πληρωμῆς; τοῦ τόκου τῶν καταθέσων— μίαν ζημιὰν ἐσ 50.744 λιρών. Ός ήταν ἀπόμενον, οὐδέποτε ἔγνωτο πρόδηλως; δι' ἀποσεδάσεις, αἱ ὁποῖαι κανονικῶς πρός 6 σ) εἰς ἀπήγουν ποσὸν 68.663 λιρών. Δὲν ἐπληρώθη ἀπίστης καὶ μέρισμα. Εἶναι αἱ τρεῖς αὗται έταιραι προστεθεὸν εἰς τὰς 22 πρώτας, τὰ κατατεθεῖσάντα κεφάλαια αὐξάνονται: εἰς 8.369.164 λιρας, τὰ δὲ κέρδη μειοῦνται: εἰς 87.211 λιρας, ητοι μὲ πασσοτόν 1.01 σ).

Ἡ μείωσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος

Συμφώνως πρέσ τούς πίνακας του «Αέγα Ρέτζιστερ», η δύναμης της Παγκόσμιου ναυτιλίας έμεινε όμη διαρκούντος τού 3'. Ήρθαν τού π. ξ. κατά 260 πλοία 610.361 τόννων γκρές, έκ των έποιων τά 54 τόννων 182.511 ή-
σαν Αγγλικά και τά υπόλοιπα 206 τόννων 457.850 άνηκον εἰς τάς αλλας γύρως. Τό προηγούμενον τριήμηνον τού ίδιου έτους είχε μετωργία πάντης ή Παγκόσμιος χωρητικότης κατά 62 'Αγγλικά πλοία 166.377 τόννων γκρές και κατά 195 πλοία τών λιτότερων συνιδιοί 507.845 τ. γκρές.

Συνεπεία θαλασσιών άτωμαγμάτων άπωλεσθησαν 90 ένδιφ πλοία 92.110 τ. γκρές. Έναντι: 50 τόνων 74.360 τού γ', 3ηνόν, ήξε αύτων έξι ήσαν 'Αγγλικά 11 τόνων γκρές 11.120 και ένα 79 τ. γκρές 64.815, έναντι: 54 τού γ'. 3ηνον 78.756 τόνων. Κατά τό αιτό δ'. 3ηνον τὰ διαλυθέντα ή κατεδίκασθέντα εἰς σχηρήστευσι ανήθικον εἰς 170 χωρητικότητος 548.251 τόνων γκρές, έναντι: 193 τόνων 614.833 τού γ'. 3ηνον. 'Εξ αύτων τὰ 43 τόνων 155.216 ήσαν 'Αγγλικά, έναντι: 52 τόν. 155.244 τ. και 127 άλλων σηματιών, 393.035 τόνων, έναντι: 41 πλοίων 459.089 τ. γκρές.

Κατόπιν τούτου η συνολική μετώπος της Παγκοσμίου χωρητικότητος κατά το 1933 άνηλθεν εις πλούτο 2.688.891 τ. γκρός, κατανεμοφένη, ως εξής κατά τρέμηνα:

A'.	Σημνόν,	πλοϊκά χωρητικότητας	655.060	τόννων	γκρός
B'.	>	>	689.252	>	>
C'.	>	>	704.218	>	>
D'.	>	>	640.361	>	>
Συνολική πατίσματα:			2.688.291	>	>

Τὰ λιμενικά δικαιώματα τῆς Μάλτας

Τά νέα τιμολόγια των λιμενικών δικαιωμάτων της Μάλτας έχουν ως ζάπτωθι: Πλοϊα κανά καταπλέοντα εις τὸν λιμένα πρὸς ἀνθράκευσιν ἢ λόγῳ ἀνάγκης, καταβάλλοντα βασικὸν τέλος 1 λίραν. Πλοϊα καταπλέοντα εἰς Μάλταν πρὸς φόροτων ἢ ἐκφόρων ἐμπορευμάτων ἢ πρὸς ἀποβίβασιν ἢ παραλαβὴν ἐπιβατῶν, πληρώνοντα βασικὸν τέλος 2 λίρων, εἴαν ἡ χωρητικότης των δὲν ὑπερβαίνῃ τοὺς 500 τόνους, 4 λίρας εἴαν εἶνε 500 ἔως 1000 τόνουν, 6 λίρας εἴαν εἶνε 1000 ἔως 1500 τόνουν και λίρας 8 εἴαν εἶνε 1500 ἔως 2000 τ. Διὰ τὰ ἄγα τῶν 2000

τόννων σχάφη οι μέν πρώται 2000 τ. ἐπὶ πλέον, λίγας 10, ἐπέκεινα δὲ λίγαν 1 δι' ἔκαστην χιλιάδα τόννων ἡ κλάσμα αὐτῆς ἀναλόγων.

Εἰς τάς περιπτώσεις πλοίων, τῶν ὅποίων ἡ χωρητικότης ὑπερβαίνει τοὺς 1000 τόνους, θὰ εἰσπράττεται βασικὸν τέλος 4 λιρῶν, ὑπὸ τὸν ὃρον ὅτι τὸ παρ' αὐτὸν ἐχρυστονόμενον ἡ φροντιδούμενον φορτίον δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς 20 τόνους καὶ οἱ ἀπόβθασμενοι ἡ ἐπιβατικόνενον ἐπιβάται τοὺς 6. Εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων ταξίδια ἀναψυχῆς καὶ ἄτινα δὲν προβαίνουν εἰς ἐμπορικὰς πράξεις, θὰ εἰσπράττεται βασικὸν τέλος 1 λιρᾶς.

Η αποδοχή της πρώτας «Μάγιερ—Φόρμ»

Είναι γνωστόν, διότι η «Ellerman Line» προέδη πρό τούς εἰς μετακούσιας τῶν μηχανικῶν ἔγκαταστάσεων ἔξι σκαφών τεστ στόλου τῆς «City Line», προεκμενόν ταῦτα ν' ἀποκτήσουν μετίσσα ταχύτητας καὶ σίκουμπτον διὰ τῆς προσβλήκης ὑπερβελαντήρων, ἀποστρεβίλων ἔστατησεως καὶ διαφέρων ἀλλών γεντέρων ταχυκύνην ἔσφραγον. Τὰ προκυψάντα δέσματα ἀποτελέσματα ίκανοποίησαν πλήρως τὴν ἑταῖραν, ή δοιαὶ η·η, ἀκολουθόδος τὸ παράδειγμα τῶν Γερμανῶν, «Ολλανδῶν καὶ Ἀμερικανῶν ἐφεπλιστῶν, ἀπέφασις καὶ τὴν μετατροπὴν καὶ τοῦ σχήματος τῆς πρώτας τεῦ ἄποικολού της «City of Dieppe» 7345 τ. γυρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1929. Θά ἀποκτήσῃ τοῦτο πρώτων τύπου «Maier».

Μάχρι σήμερον οι Βρατανοί και ναυπηγοί κώδικοι έδειχνυντο, ότι προ-
κατέβαν, διστακτικοί και ήταν απόλληστοι μετ' άνθρωπα καμού εἰς τὴν ἔφαρ-
μογήν τῆς πρώτας «Maier-form». Φαίνεται: δημοσίες διτί αναθεωρεῖσαν ὡρη
τῆς γυμνᾶς των κατόπιν των Ικανοποιητικῶν ἀποτελεσμάτων εἰς ταχύτητα
καὶ καλήν νυκτιπλοΐαν, πού ἀπέδωκαν ἡ ἔφαρμογή της νέου τόπου πρώ-
της ἀπὸ τοῦ ὑπεροχεσαντοῦ «Doric Star» τῆς ἑταίρειας «Blue Star
Line».

Πρωτότυπος Ιαπωνική παραγγελία

Μία ένταλμής πρωτότυπος χρησιμοποίησε τούς άσωράτους τηλεγύρους έναρχούς Βρετανώνικου οπερωφεκανίου έσχηματιώθη πρό τινων ήμερων, διά νά έξασφαλισθή άρχικων και νά κλεισθή κατόπιν σοφάρα έμπορικη πράξης παραγγελίας ίκανης ποσότητος και σύζις "Αγγλικών πλακών γραμματώνους δι' Ἰππονίαν. "Ο ἀντιπρόσωπος ἔνδε εἰπιφανοῦς "Ιππονίου εἰκονὸς ἐπέβαινε, χάριν ἀναψυχῆς, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρός ἔργασιαν, τούς "Αγγλικέν οπερωφεκανίου **"Homericis**, διπερ φέρει περιγγητάς καὶ ἐκτελεῖ ἡδη τόν περιπλους τῶν Μεσογειακῶν λιμένων, ἀναμερόντας νά καταπλεύσῃ εἰς τό Φάλληρον τήν Διγήν τρ. μηνός. Τού ίδιου ακάφους ἐπέβαινα καὶ δι' ἀντιπρόσωπος ἔνδε ἐτῷ κυριωτέρων Βρετανικῶν εἰκόνων παραγωγῆς πλακών γραμματών.

Οι δύο ἀντιπρόσωποι ἔγγνωσιςθησαν καὶ ὁ Ἰάπων συνεψώντος ἡ Ἰωνία μέν τον παραγγελῶν πλακών, ἀλλ' ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δι: Ήδη ἦκουε προγνωμένως τὰς πλάκας. Τότεν λύσιν εὗρεν εἰς τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ σιάφων. Τοῦ «Homeric», ως γνωστόν, εἶναι ἐν ἀπὸ τὰ ἔξι μεγάλα λάθεψάν τούτων. «Ο Αγγλος ἀντιπρόσωπος ἐπεικονώνθησε δι:» αὐτοῦ μὲ τὸν ἐν Λονδίνῳ οἰκον του, διεβίζασε τὸν δρόμο τῆς συμπεινάσεως, κατόπιν δὲ συναναγένεσεως μὲ τὴν τηλεγραφικὴν ὑπηρεσίαν τῆς Βρετανίκης πρωτεύουσας, ἀπεστάλησαν εἰς τὸ ταχυδρεπίσιον μερικαὶ πλάκες ὀργήσατρας μὲ τεμάχια τελευταῖς παραγωγῆς, συνεδέθη ἐν ραδιογράμμασφων διὰ κυκλώματος μετά τριδιητήλεφτον, καὶ οἱ μηχανικοὶ τοῦ ταχυδρεπίσιον ἵκαμνον τὸν ἄλεγχον τῆς μετατίθεσεως.

Η ἄκρασις ἀπό τὸ «Homerico», τὸ δέποτε εἰρίκιστα εἰς ἀπόστασιν 100 μιλίων ἀπό τὴν Μάλταν, ὅτο ἀριστὴ καὶ ἡ ἀπόστασις ὅπό τὸ μεγάλων τοῦ πλεούς ταξίδια. Ήδον ἐπιτυχής ὑπῆρξεν ἡ δοκιμὴ ἔξεγται ἀπό τὸ γεγονός, διὸ ὁ Ἰάπων ἀντιπρόσωπος ἔσπευσε νά κλειστὸν τὸν αυρφωνίαν ἢς ἀγοράς δημογράφης, τὸ σχετικὸν αυτεῖδας, ἐνῷ διὰ τοῦ ραβδιότητας φέννον τοῦ «Homerico» διειδέξατο ἡ παραγγελία εἰς τὸν Λονδίνειον Οίκον πάρα ἕκατόντα.

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,"

ANTICORROSION COMPOSITIONS

"TROVICO," ANTIFOULING COMPOSITION
"FAR EAST," BRAND ANTIFOULING COM-
POSITION.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΔΙΑ ΤΙΜΑΣ ΚΑΙ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΑΠΕΥΘΥΝΤΕΟΝ:

Г. А. ОИКОНОМИАН

HARROWBY TREET CARDIFF "H"

CAMREX PAINT PRODUCTS CO.

SUNDERLAND

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

Νορβηγία

Αἱ ἀγαπτύξεις τῶν ἀτημηγαγῶν

Οι Σκανδιναϊκοί ναυπηγοί και έφοροι είχουν εις τόσαν βοηθέαν ἀναπτύξεις· τὴν προτίμησην των εἰς τὰς μηχανάς Ντίζελ, ὡστε προσκάλεσε τελευταίων ἔκπληξην τὸ γεγονός, διτὶ κύκλοι τινὲς ἐστράφησαν μὲ προσεγγήνασιν τὴν παρακολούθησιν καὶ μετέπειτα πρὸς βελτίωναν τῶν ἀτμομηχανῶν, πρώτους καὶ πρεσβυτεροὺς των, δεσμὸν ἀφορὶ τῶν μηχανισμῶν, πρὸς τὴν περισσὴν καὶ τὸν τύπον τῆς Ντίζελ.

Είναι γνωστόν δέ ότι παραλήλως πρός τὴν ἔξιετον τῶν μηχανῶν Νιῆζελ ἐδάκτυον καὶ αἱ προσθετικαὶ ἀναπτυξαὶ τῆς ἀτμομηχανῆς, μὲ τὴν αὐτὴν τῆς πιέσιως τοῦ λέπτητος καὶ μὲ τὴν ὑπερθέρμανσιν. 'Ανεγνώσθη, ἐν προκατέμνηρ, εἰς τὴν συνέλευσιν τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν τοῦ "Οσλο, ἀνδιαφέροντα πραγμάτεια, καθ' ἧν ἡ νεωτέρα ἀτμομηχανὴ δύναται νόσην γνωνισθῆναι λοιστοῖς δροῖς τῶν Νιῆζελ, δύον ἀρρεφ., τούλαχιστον, τὴν περιπτωσιν τῶν πλαστῶν, ποὺ ἀπασχολοῦνται εἰς τοπικὰ τοξεία τῶν Βασιλείων Ἑλληνοπολίων μεταβοῦσιν.

Τό διάδικτον πατέρελαιον —άναγκες είναι μελέτη— κατοικεῖ 70 κορώνας κατά τόννου, ένθη διατήρηση 20 κορ. μόνον, συνεπώς, έαν ληφθεί όπ. διψή ότι η άξια της μηχανής Νιζέζελ υπερβαίνει την της άπομενης κατά 50 c/o, ο βαθμός της άναλογιας είναι 3 πρός 1. "Αν και διεργωνεύει πρός την γνώμην αυτών πολλοί μηχανικοί την Νιζέζελ, είναι άναμφισθητούς, ότι κάποιοι άλλοι θεία ένουπάρχει εἰς την άνωτέρω διαφοράν, απότελεσμας δε τούτου, ότι ναυπηγούνται σύμμετριν εἰς την Νορβηγίαν μερικά πλοία ή κανοπέδια τύπου άπομενης

Τόσούτας κάντο διε τηρών φοράν τίθεται εἰς ἀφαγματιγήν. Σημειώ-
ταν, διτί τὸ «Glitter Fjell» ἔχει ἡλεκτροκινήσεως διας τάς διογκυτικάς
ὑπηρεσίας του, ὡς λ.χ. τῶν μηχανικάτων φορτεκφορτώσεως, τῶν ἀντλιῶν,
τῶν ἀνεμιστήρων τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ μηχανιγμάτος τοῦ πηδαλίου.
Οἱ τεχνικοὶ θεωροῦν, διτί τὸ σκάφος τοῦτο ἀποτελεῖ ίδεόλη τύπον διά-
τον σκάφων ποές ματαρούσης ἐπιλεξεως.

Πλοϊά μὲ τοὺς λέβητας ἐπὶ τοῦ καταστρώντας

Κατά τὴν συγκροτηθείσαν προσφάτως εἰς τὸ "Οσλό συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως τῶν Νορβηγῶν ἐποπλιστῶν", ὁ δῆμης τῶν ναυπηγείων τοῦ *Frederikstad* κ. *Meldahle* ἀνέπτυξε τὰ προτερήματα, ἀ-
τινα προέρχονται ἐκ τῆς ἔγκαταστάσεως τῶν λεβήτων τῶν πλοίων οὐχὶ πλέον εἰς τὸ βάθος τοῦ κύπελλος των, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ κυρίου αὐτῶν καταστρόματος. Ἡ τοιαύτη ἔγκαταστάσεις ἐπιφέρει πρωτίστως ἐ-
πανῆσην τοῦ χώρου τῶν πρυμναίων κυτῶν. Ἑστω καὶ ἕαν μέρος τῆς αὐξήσεως ταῦτης ὡδὲ λογισμοποιηθῆ διὰ τὴν ἑναπόθεσιν μπών-
κεος. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν αἱ γαιαινθρακαποθῆκαι θὰ ἐτοπο-
θετοῦντο τοιουτορρόπτως, ὅστε νὰ φέρωνται οἱ γαιαινθρακες αὐτομά-
τως πρὸς ὀδιόμενον οημίτον τοῦ κύπελλος εἰς τὸ βάθος, ὅπου θὰ ἐλει-
τούνγει ἀνέλκυστη διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν μπωνκεών εἰς τὸ λεβή-
τασίουν. Τούτου ἡ ἔγκαταστάσις προβλέπεται εἰς τὸ πρόσθιον τημῆ-
τον σκάφους καὶ μὲ θέσιν τῶν λεβήτων ἀντίστοιχον τῆς οημερογη-

Διὰ τῆς νέας μεθόδου διευκολύνεται μεγάλως ὁ ἀερισμὸς τοῦ λεβητοστασίου καὶ τοῦ μηχανοστασίου, ἀποβαίνει δὲ εὐχερεστέα ἡ ἀπόρρυφις τῆς τέφρας τῶν κλιβάνων. Ἔνα ἄλλο ἀκόμη πλεονέκιημα ἔγκειται εἰς τὸ διτὶ δέν οἱσθεννυται ταχέως τὰ πυρά τῶν λεβήτων, διανειώντας τὴν περίπτωσιν αὐτοχώματος κατακλυσθοῦν ἀπὸ ὅδατα τὰ κυτητὰ τοῦ οιάφερος. Μειοῦται ἔξ αὖτον ἡ θερμοκρασία τῶν κυτων καὶ ἐπομένως ἡ ἀνάγκη καὶ ἡ δαπάνη ἀπομονώσεως τῆς θερμότητος.

Σχετικαὶ δοκιμαὶ ἀπέδειξαν, ὅτι ὁ κλυδωνισμὸς τοῦ σκάφους δὲν ἐπανέκανεται τόσον, ὃσον ἐφοβούντο οἱ τεχνικοί, ἐκ τῆς μετατοπίσεως τοῦ ὄντας τῶν λεβήτων—τοποθετημένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος—εἰς ὕδρας τρικυμίας. Διὰ τοὺς θεραπείας ἐπέρχεται αἰσθητὴ βελτίωσις τῶν ὄντων τῆς σηληνᾶς ἔργασίας των, ἐφόσον ὁ μεμονωμένος ἀερισμός καὶ ὁ φυσικὸς φωτισμὸς καθίστανται δυνατοὶ διὰ τὸ λεβητοστάσιον.
Ἐναὶ ἐπίσης ἀποτέλεσμα, μὴ ἀναμενόμενον γὰρ προέλθῃ ἐκ τοῦ νεωτεριοῦ τούτου, εἰνεὶ ὅτι ἡ εὐστάθεια τῶν ἐμφόρων, ὃσον καὶ τῶν κενῶν πλοίων, εὔτυχης, κατὰ τὸν ὄμιλητὴν, διετάρσεται κατ' ἔλαχιστον. Τὰ νεώτερα πλοῖα, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὰ παλαιά, ἔχουν μεγαλύτερον πλάτος καὶ μικρότερον βύθισμα καὶ ἐπομένως ἀποβαίνουν εὐσταθέστερα. Σημειώθεον ἀκόμη, ὅτι καὶ ποιά τις μείωσις τῆς μεγάλης των εὐστάθειάς, καθιστᾷ τὸν κλυδωνισμὸν των ὄλιγωντερον ἀπότομον. Ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς, προέρχεται μείωσις τῶν δαπανῶν καπανεκτῆς ἢ ἦσαν (20%).

Ἐπί τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀρχῶν ἐναυπηγήθη ἡδη ἔνα σκάφος 3700 τ. γκρძ., τὸ «*Felix Henry*» χρησιμοποιούμενο διὰ τὴν μεταφορὰν νωπών ὄπωρῶν. Ἐκέρδισε τοῦτο 11 οἱο εἰς διασθέσιμον χώρον κυτῶν, ἔξετέλεσε δὲ ἐπτὰ ταξίδια κατὰ τὴν χειμερινὴν περιοδὸν, ἀντιμετώπισε σφρόδας τρικυμίας καὶ ἀπέδωκεν ἵκανοποιητικά ἀποτελέσματα, τόσον ἀπό ἀπόφεως καλῆς ναυσιπλοΐας, ὃσον καὶ ἀνίσεως τοῦ πληρωμάτος του. Ἡ ἑντὸς τοῦ λεβήτωστασίου θερμοκρασία οὐδέποτε ὑπερέβη τοὺς 50 βαθμοὺς ἀπό τὴν ἐπικρατοῦσαν ἀτμοσφαιρικὴν τοιαύτην.

Δύο άλλες πλοιά, με τό ίδιον σύστημα έγκαταστάσεως λεβήτων, κατασκευάζονται ηδη εις τὰ ναυπηγεῖα Frederikstad, φαίνεται δὲ ότι οι Σκανδινανοὶ ἐφορπλισταὶ καὶ χάριν τῆς οἰκουμένας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς ἀνθρωπιστικῆς πλευρᾶς ώθουμενοι, είνε εὐνοϊκὸς προδι-
τεμένοι διὸ τὴν εὐηπειάδαν ἔσπειραν τοῦ γεωποιούντος τούτου.

‘Ολλανδία

‘Η πρός τὴν γαυτιλίαν Κρατικὴ βοήθεια

"Ενα πλήρες σχέδιον διά την παροχήν της Κρατικής άρματης πρές την Ολλανδικήν ναυτικήν διεισηγανταν εύρισκεται όποι τις γρένου έποι την χρίσιν της Κυβερνήσεως της Χάγης. Τό σύνολον τού αιτουμένου κεφαλαίου ἀνέρχεται σε 5.000.000 λίρας, ζητείται δὲ νό παραχωρηθῇ εἰς τὰς ναυτικας ἑταῖρις όποι μορφής ἀπό την προκαταβολήν διά την πρώτην περίοδο τῆς Χρονικής διαρκείας των θανάτων, μὲ μικρὸν κατόπιν τόκων καὶ ἀκολούθως η τανόντες λιγοστῶν ἀξιώντων κατά τὴν τελετήν των πεισθέντων.

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ ΛΙΕΥΘ "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ...

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταθήκη Ἀγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν
γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις
ἀτμοπλοίων.

Ἐπίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ Ἀνδρακίτου.

κοῦ. Ὡς πρός τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν εἰς εἶδεις ἀδεβαῖα εἰσέπει ή κατεύθυνσις τῶν ἐφοπλιστῶν της, δεδομένου ὅτι ἐλάχιστοι ἔξ αὐτῶν προτίθενται νὰ διακινηθεύσουν ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, ἕστος καὶ ἐάν τύχουν μιᾶς ἐπαρκοῦς πρός τοῦτο ἀπό μέρους τοῦ Κράτους ὀλιγικῆς δυνητικῆς.

Πολωνία

Αἱ εἰς εἶδος ἀνταλλαγαὶ

Της πεγράφη πρό τινος εἰς Βαρσοβίαν, συμφωνία καιθ' ἦν τὰ δέκυετα τῆς Πολωνικής "Ανω Σιλεσίας θά παραδώσουν εἰς τέως Ἰταλικούς σιδηρελέφρους ποσότητα 380.000 τ. γιανθράκων, δηλατεῖ τηνημάτων φορτηγών αὐτοκινήτων *Fiat*·, ἀπόνα θά παραδεθούν εἰς τὰ ἐν Βαρσοβίᾳ μηχανογεία δέκα και θά συναρμολογηθοῦν. Η συμφωνία αὕτη τίθεται ἐν Ιούλῃ ἀπό την "Οικονομίαν, δέκα και θά 0^ο ἀρχίσουν πραγματοποιούμεναι αἱ τηνηματικαὶ διμερεῖαν παραδόσεις. Η ἀξία των ὑπολογίζεται εἰς 6 ἄκατ. εἰδίου, ἡτοι 230 χιλ. Ἀγγλικάς λίρας περίπου.

Δέσιν νά σηματωθῇ, ὅτι κατέ τό παρελθόν ἔτος παρομοία συμπτωτική συναφθῇ μεταξύ Πολωνίκων, ὄρυχεσίων και Ἰταλίκων σιγηροερίμων διά τὴν παράδοσιν 1.600.000 τόννων γαιανθράκων ἐντέρις χρονικῆς περιόδου τεσσάρων ἑτῶν. Ἡ ἀξία τῶν ἑτησίων παραδεσμών 400.000 τ. γαιανθράκων ήταν ἔχριστιμευτεί διά τὴν τριματικήν ἐξεφλησίαν δύο ναυπηγουμένων ἐν Ἰταλίᾳ Πολωνίκων ὑπερωκεανίων, 14.000 τ. γκράς ἕκαστον, ὅτινα προσφίζονται διά τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ταχείας γραμμῆς Γεύνιας — Νέας Ὑόρκης.

Poumavía

‘Η ναυτιλιακή και έμπορική κίνησις

Διαρκοῦντος τοῦ Μάτου ἀπέπλευσαν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάδως (συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Σουλινά) 40 πλοῖα 69.659 τ. νέτ., μὲν φορτίου 59.107 τόννων γεννημάτων, 4148 ἔγχοντων βούλειας καὶ 3430 τόννων διαφόρων ἐμπορευμάτων. Ἡ ναυτιλιακὴ καὶ ἔργων γωγὴ αὕτη κίνησις, ἔξαιρουμένης μένον τῆς βούλειας, ἡτο πολὺ μειομένη ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Μάτον π. ὅ., διὰ εἰδον ἀποπλεύσεως ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάδως 51 πλοῖα 92.075 τ. νέτ., μὲν φορτίου 55.621 τ. γεννημάτων, 2858 βαγ. βούλειας καὶ 3881 τ. εἰδῶν τῶν γεννικῶν ἐμπορίου.

Η γαυτιλάκη οίγησε κατανέμετο εἰς τὰς θαρρεύουσας γυναῖκες :

Ιταλικά	7 τ. vēt	16.542	Γερμανικά	1 τ. vēt	3.387
Έλληνικά	13 >	15.593	Ποντιακά	1 >	2.321
Ρουμανικά	6 >	12.471	Βουλγαρικά	1 >	2.296
Αγγλικά	7 >	10.747	Δακτικά	1 >	1.927
Αιγαίνιοπανά	3 >	4.375	Σύνολον :	40	69.650

Η Ελληνική συμπαία ήλθε δευτέρα κατά σειράν εἰς χωριγματίτητα, με έλλαφρά διαφοράν 1000 περίπου τόνων ήσαντι της Ιταλικῆς και πρώτη εἰς όξιθμόν σκαφθεὶς και ἔσχαγωγὴν φορτίων, διότι ἦνθι τὰ 13 Ἐλληνικά πλοιαὶ ἔσφρασαν 18.921 τ. γεννημάτων, 1216 βαγ. Εὐλείας και 150 τ. γεν. ἐμπορίου, τὰ 7 Ιταλικά παρέλαβον 13.207 τ. γεννημάτων, 144 βαγ. Εὐλείας και 481 τ. γεν. φορτίου. Τόν Μάλιον π. ἡ Ἐλληνικὴ συμπαία ἥρχετο πρώτη, γενικῶς, με 17 πλοῖα 25.156 τ. νέτ και με ἔσχαγμάτην φορτία 52.338 τ. γεννημάτων, 784 βαγ. Εὐλείας και 1267 τ. διαφέρων ἐμπορευμάτων, ἦνθι η Ιταλικὴ συμπαία ἥρχετο δευτέρα με 9 μέρουν πλοῖα 18.340 τ. και με ἔσχαγωγὴν 18.875 τ. γεννημάτων, 88 βαγ. Εὐλείας και 182 τάγματα διακοπώντων.

Τά έσχαθέντα κατά Μάιον της ξ. γεννήματα είχον τούς κατωτέρους προ-
ορισμούς : Δι' 'Ολλανδίαν 17.247 τ., δι' 'Αγγλίαν 9771 τ., διά Βέλγιον
8400 τ., διά Γερμανίαν 6172 τ., διά Σκανδιναβίαν κρήτην 4877 τ., Δυτ. 'Ιταλίαν 3019 τ., Νότ. Γαλλίαν 2628 τ., μικρότερα δέ ποσότητας δι' άλ-
λας προσφερούσεν, έξι δών δι' Ελλάδαν 555 τόνοι. Αι έσχαθέντα ποσότη-
τας έμπορίας προσωρίζονται : Δι' 'Ελλάδα 989 έμπορία, διά Συρίαν και
Παλαιστίνην 860 έμαγ., διά Αιγαίου τον 856 έμαγ., διά Δυτ. 'Ιταλίαν και Σι-
κελίαν 606 έμαγ., διά Βόρ. Αφρικήν 322, διά Νότ. και Βόρ. Γαλλίαν
273 έμαγ., δι' Ισπανίαν 114 έμαγ. και μικροποσότητες δι' άλλας κατευ-
θύνσεις. Τά γεννήτα τέλος φορτίαν ἀπεστάλησαν εἰς Συρίαν και Παλαιστίνην
2119 τ., εἰς 'Αγγλίαν 650 τ., εἰς Τουρκίαν 171 τ. και εἰς Γερμανίαν 150
τόνοι. Είναι χαρακτηριστικήν έναν συγκριτικό πρός τόν Μάιον π. ή. ή γενια-
θες σε έφετος αύξησης τῶν είσοχων έμπορίας εἰς 'Ελλάδα, Συρίαν και
Παλαιστίνην εἰς 989 έμαγ. διά τὴν 'Ελλάδα έναντι 107 και εἰς 860 έμαγ.
διά τὴν Συρίαν—Παλαιστίνην έναντι 324, ἐνῷ διά τὰ γεννήματα προέκυψε
σοδειάρια μειώσεις εἰς 555 τ. μένον διά τὴν 'Ελλάδα έναντι περισσοτέρης είσο-
χων τοὺς 5721 τόνουν.

Η «S.M.R.» άγακαιγίζει τὸν στόλον

Τό Ρουμανικόν υπουργείον τῆς Συγκοινωνίας ἐνέκρινε τὴν ἀγοράν όποιας Κρατικῆς Ρουμανικῆς ἀττριπλασίας («S.M.R.») τριάνθιν φορτηγῶν σκαφῶν τῆς Ιδιωτικῆς ἑταῖριας «Romania», τοῦ Βουκουρεστίου συνολού: καὶ διαρκεῖτος 11.546 τ. γκρές, ἀντί τιμῆς 17.524.000 λέστ. Τὰ σκάφη τούτα εἰναι τὰ αὐτά τοῦ «Oltul» 4308 τ. γκρές (τοῦ 1920), «Prahova» 3609 τ. (τοῦ 1922) καὶ «Siretul» 3629 τ. (τοῦ 1912), πρόκειται: δὲ νά χρησιμοποιηθοῦν αἱ τάξις γραμμάτων τῆς ἔγγρης «Anatoliana», ἐκ τῶν ὅποιων θά ποσούσθον καὶ πιθανῶς θά πωληθοῦν πρός διάλυσιν τὰ παλαιά σκάφη «Bacuresti» 2499 τ. γκρές καὶ «Dobrogea» 2321 τ. γκρές, ἀμφότερα ναυπηγήσαντα τοῦ 1897.

Επίσης το ύπουργειον τῆς Συγκοινωνίας ἐνέκρινε τὴν ναυπήγησιν ἐνδὸς περιόδου και πολυτελοῦς ἀπίθατοῦ θαλαμηγοῦ, διπερ θά δυναμασθῇ «Carol II.» καὶ θά ἔμπνοστην τὴν ταχικὴν γοαιμῆν Κονστάντζες—Πασιούλες—

*Αλεξανδρίας. Μελετή άκομη τὴν κατασκευὴν καὶ ἐτέρων δύο ἀστελφῶν περὶ
τὸ «Carol II.» συκριθῆκαστον τῶν δόποιων θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 125
μέτρων, πλάτους 16 1/2 μ. καὶ βάθους 6 μ., μὲ ταχύτητα 21 μιλίων, οὐα
διαβάτη γάρδον δι': 800 τ. φορτίου καὶ φυγεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν κρεάτων
καὶ νεφρῶν καρπῶν. Θὰ εἰναι ἀφίσιονεμένη διὰ τὴν πρέσωσιν του μὲ μηχα-
νᾶς «Ντάζελαν» καὶ θὰ ἔχῃ διαμερίσματα δι': 70 ἐπιδιάτος α'. θέσεως, 80 έ'.
καὶ 200 γ. θέσεως. Τὸ κόστος τῶν νέων αὐτῶν θαλαμηγῶν ὑπολογίζεται
νά στραγγὴ γύρω τέλος 200 ἀκιντομυρίων λέξι.

Τὰ δικαιώματα τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως

Ανεκοινώθη, ότι ή «Ενήφωταίκή Έπιτροπή του Δουνάβεως» έτροποποίησε τό αρδθρον 8 του τιμολογίου της, ώστε κάτωθι, με ισχύν από Ιησ. Τοινίου: «Πάν πλοίον κατατέλεον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουλνᾶ κενὸν καὶ ἀπολάπεον κενόν, καθὼς ἐπίσης καὶ πλοῖον ἀνερχόμενον ἢ κατερχόμενον κενὸν φορτίου, ὑποχρεούται νὰ κατεβάλλῃ τὰ 30 ορού μόνον ἀπό τὰ δικαιωμάτων τὰ προβλεπόμενα παρὰ τοῦ ἄρθρου 1». Σημειώτεον, ότι τὰ πλοῖα ταῦτα κατεβάλλον προηγουμένων τὰ 50 ορού τοῦ ισχύοντος τιμολογίου δικαιωμάτων.

Σοβιετική Ρωσσία

"Ιδρυσις γέων τακτικῶν γραμμῶν

Η προοδευτική ανέξις της Ρωσσικής χωραγητικότητος ή οιμειουμένη κυρίως από μιας διετίας έδημιουργήσε νέον παράγοντα έμπορικής και ναυτικής δυνάμεως, την σπουδαιότητα τού όποιου δεν δύνανται νά παραβλέψουν αί ένδιαιρεθέμεναι διά τάς Σοβιετικάς μεταφοράς ναυτικών χωρών. Η Ρωσία ανέχεται έτησίως κατά σοβαρών ποσοτών την ναυτιλία της, πλήν δέ των νέων ναυτηγήσεων, προβάνει και είς άρδιός αγοράς έκ της άλλοδατης μεταχειρισμένων πλοιών,οί δέ Ρώσοι ήγετεί δεν πάντων νά τονίζουν, ότι τα Ρωσικά προϊόντα ποτέπει νά μεταφέρονται δια Ρωσικών πλοίων.

Κατά τὸ τρέζον ἔτος πρόκειται γ' ἀρχίσιον λατουργοῦσαι δέκα νέα όντας φαλάσσιαι γραμμαῖ. Οὗτοι τὰ ἄλλα: «Dmitrov» καὶ «Ζάν Ζωρές» 5000 τόννων ἔκαστον θὰ τεθοῦν εἰς μίαν 150θήμερον ὑπήρξειν μεταξὺ Λένινγραδ καὶ Νέας Ύόρκης, τὰ δὲ φορτηγά λάινερς—μότοοις «Komsomol», «Staiy Bi Isi hevik» καὶ «Kalinin» θὰ ἐγκατασταθοῦν ἔτεραν γραμμήν πρὸς τὴν Νέαν Ύόρκην, ἀλλὰ μὲ ἀφετηρίαιν τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θάλασσας.

Ταξειδία επιβατών γραμμών μελετώνται νά ίδρυθον μεταξύ Λένινγκραδ — «Αμπόνγον» και Λένινγκραδ — Λονδίνου διά των μότορσπις «Djerbin'ky», «Rudjutja», «Rykov», «Smolnij Sibirj» και «Κο-οπεραϊα» 2300 τ. έκαστου, και θώς και έτεραι ταξιδιώτες γραμμών εξ Λένινγκραδ πρός την Στοχούλην και το Ρόττερνταμ. Έπισής διά των σκαφών «Krasnogvardejev» και «Dnieper» πρόκειται νά ισπητηθῇ μία μνιαία γραμμή μεταξύ «Οδησσού—Νοβορωσίσκης—Γέννοβας—Μασσαλίας» και διά των σκαφών «Vo:os:ilof» και «Zenov-nitsa». Ένσα αγωνίας προέρχεται έξι «Οδησσού δι. Αμβούργον».

είτος επέρα μηνιαία τοιαντή εξ Οσιόδου οι Αρμονογόνοι.
Εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν γραμμήν μελετάται καὶ ἡ προσθήκη δύο πλωτῶν ψυγείων. Τέλος ἔσαγγελλεται ὑπὸ τῶν Σοβιέτ καὶ ἡ προσεχῆς ἴδωσις μηνιαίας γραμμῆς ἐξ Ὁδησοῦ καὶ Νοβορωσίκης πρὸς τὸ Λονδίνον.

Σουηδία

Δάνεια πρὸς ἐγίσχυσιν τῆς ναυτιλίας

Από μέρους της «Svenska Amerika—Mexico Line» υπεδλήθη αιτησίες πρός την Σουηδική κυβέρνησην, διά της οποίας ζητεῖται η παροχή δανείου 1.250.000 κορωνών, διπλας δυνηθή ή έτσιατρα αύτη και άνανεώση το πλωτόν διάταξης, δεδομένου ότι αι πυκιλλατο μορφατ Κρατικής άρωγης, που έφαρμαζουν υπέρ της ναυτιλίας των θρασέμανε: ξένας χθεραι, έλημοισύργημα μίαν πληθώραν συγχρονισμένων υπερωκεανών σκαφών, έργα-καμένων, ιδίαι, εις τὰς πρός την Βόρ. Αμερικήν γραμμάς, δησο και η Σουηδική αύτη έτσιατρα έτσιατρα την δεσμών της.

Αντιμετωπίζουσα εἰς τὴν ἀντέρεμη γραμμήν ὅδην καὶ ἀνίσον τὸν ἔσω-
κον ἀνταγωνιστὸν ἡ Σουηδικὴ Ναυτιλία, είναι ὑπερχωρισμένη νὰ συγχρό-
νισῃ τὰ πλοῖα της. Τὸ δάνειον τοῦ 1.250.000 καρωνών ἐξηγήθη μὲ καρη-
λῶν τόκων, διά νά μη δημιουργήσῃ εἰς τὴν ἑταῖριαν ὑπέροχην βάσην καὶ αὐ-
τῆσαι τὰ γενικὰ ἕρεμα ἐμπειρατελλόεσθαι τῷν πλοιών της πέραν τοῦ επιτρε-
πομένου ἄπειρον τῆς συμβασιούσας συμβίσσος διάστημα.

HARRY A. NIESSINK
BOTTERDAM

ΕΠΤΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ - ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΤΤΑΙ
ΕΠΤΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ & ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.096
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MINPHOSMAR-BOTTERODAM

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων **"FLOTSKY,,**

ΤΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

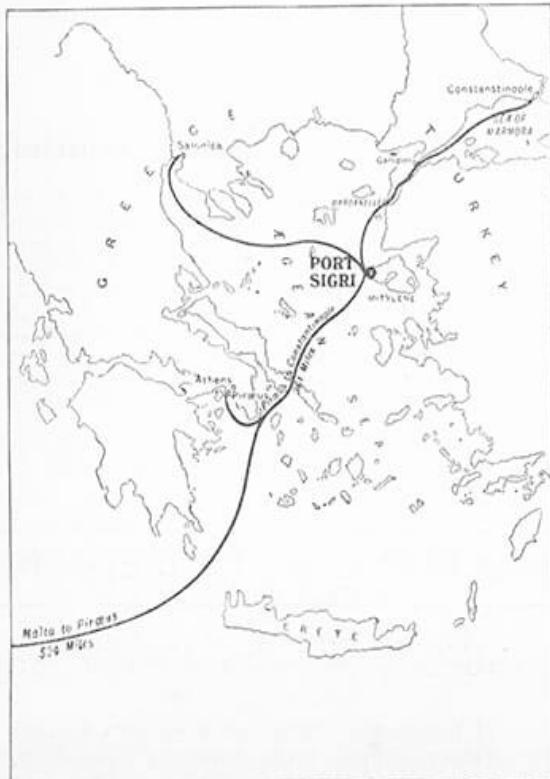
Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΥΝΑ



ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

TOMEPHY—PIRAEUS

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡ. ΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΦΘΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΦΘΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

Δ. ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

‘Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Νέα διπλώματα Πλοιάρχων

Κατόπιν ἐπιτυχῶν ἔξετάσεων ἔλαβον δίπλωμα πλοιάρχου α', τάξεως οἱ κάτωθι καὶ ἀλφαριθμητήν σειράν: Ἀνανίας Ι. Ἀσπιώτης, Μάροκος Λ. Ἀφάτης, Σπυρ. Ε. Ἀλεξανδράκος, Ματθ. Λ. Ἀπεσάνης, Ιω. Ε. Γαλανός, Ἡρ. Γερογιάννης, Κωνστ. Γ. Γαλάνης, Παν. Α. Γιαννιώτης, Σωκρ. Ι. Δαφνόπουλος, Ιω. Δ. Καταλύλος, Νικ. Γ. Κουλούρας, Νικ. Ἐμ. Καρατζᾶς, Στ. Π. Κορδούλης, Λεων. Η. Κάπανης, Ἐπαμ. Δ. Κομινηνός, Δημ. Δ. Λως, Ἐλευθ. Π. Μεταζᾶς, Λεων. Γρ. Μοισίδης, Μιχ. Γ. Μαυρῆς, Συμ. Ε. Τριανταφυλλάκης, Διον. Δ. Τσούμεζης, Γεώργ. Π. Τσαλίκης, Παν. Μ. Τσιρώνης, Ἀθαν. Μ. Φαλαγκᾶς, Γερ. Ν. Φωκᾶς, ἡ Παναγούλατος, Παν. Α. Φερεντίνος, Νικ. Μ. Χαλκιάς, Γερώνιος Π. Χαλκιάς καὶ Λάμπρος Α. Χελιάς.

Καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος

“Ἐλαβον ἐπίστης δίπλωμα ἀξιωματικοῦ καταστρώματος οἱ ζ. γ. Ἀδ. Ν. Ἀρακάς, Δ. Κ. Ἀρμενάκης, Παν. Γ. Βουλτεζῆς, Γεώργ. Στ. Γιαννούλης, Λεων. Β. Γαρφιήλη, Ἀντ. Δ. Λαζαρώνιας, Κωνσταντίνος Μ. Ζωρζος, Ἰσ. Ι. Ζαμπλάκος, Νικ. Φ. Καβουνίδης, Ἰω. Ν. Κατοῆς, Δημ. Θ. Κουβιέλος, Γεώργ. Γ. Κωστάλας, Ἀνασ. Μ. Καραβίας, Ἡλ. Γ. Λεβαντῆς, Μιχ. Γ. Λαμός, Παντ. Χρ. Λαμός, Μιχ. Ι. Μπατῆς, Ειάγγ. Μ. Μονογίτης, Ἀνδρ. Ν. Μπέτης, Σπ. Ι. Μουζάκης, Ἀλ. Α. Παπαθεοφάνης, Ἀνταλούνδης, Δημ. Γ. Παλαιοσαράσσης, Π. Γ. Πετσέας, Γεώργ. Α. Περροής, Νικ. Δ. Σκαφέλλης, Κωνστ. Γ. Σκοινφαλός Παν. Π. Σταματούδης, Ἀν. Κ. Τσεμελῆς, Νικ. Α. Τριτολίτης, Γ. Μ. Τεντές, Ἀν. Π. Χαλκιόπουλος, Γερ. Ν. Χατζηλίας, Νικ. Φ. Φιλιππίδης καὶ Γ. Φαρμάκης.

‘Η σύγκρουσις «Νηρέως» καὶ «Νέστου»

Μετά τὴν ἐπνοιὴν τῆς 15θηκέρον ἀναβολῆς ἐπανελήφθη καὶ ἐτερματίσθη ἐν Λονδίνῳ ἡ δίκη διὰ τὴν σύγκρουσιν παρὰ τὸ Γρούντετς, τοῦ Ταμέσεως, τὸν φορτηγὸν μας «Νηρέως» καὶ «Νέστος». Διὰ τῆς ἀποφάσεως, ἐκδοθεῖσης τὴν 2αν τῷ μηνὶ, ὁ Ἀγγλος δικαστής κατελόγησε τὸ 3η τῆς εὐθύνης εἰς τὸν «Νηρέα», διότι προέβη εἰς ἄκαπτον καὶ ἀποτον ἐλαγχόν τοῦ 1η τῆς εὐθύνης εἰς τὸν «Νέστον», ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι δὲν παρέσχεν ἔγγραφον προειδοποίησην εἰς τὸν «Νηρέα» περὶ τῆς προσεγγίσιος καὶ τῆς πορείας του καὶ διότι ἀφ' ἐτέον, ἐνῷ ἀντελήφθη τὴν θέσιν καὶ τὸν ἐλαγχόν τοῦ «Νηρέως» δὲν ἀνέφευ τὸ πλοῦν του, ἀλλ' ἥθελον τὸ προχωρήση.

Ο Ἀγγλος δικαστής – γεγονός σπάνιον διὰ τὰ δικαιοτάκα χρονικά τῆς Μεγάλης Βρεταννίας – ἤλεγε μὲν ἀσύνθητη δομήτητα ἐξφράσεων τὸν «Ἀγγλον πλοηγὸν Griffias διὰ τὰ φυενδόληγα καὶ ουφιστικά» – ἐπιχειρήματά του. «Οδεμία – εἰπε – τῶν ἐνόπιον τοῦ δικαιοτηρίου μαρτυρικῶν του καταθέσεων ἡτο εἰλιξινής. Ἐφευσθη ἐκ προμελέτης καὶ ὅτι σκόπιμον νὰ διαβιβασθοῦν αἱ καταθέσεις του εἰς τὸν ζ. Εἰσαγγελέα πρὸς ποινικήν αὐτὸν διοίχην, ἐπειδὴ διοίχην, ἐπειδὴ διοίχην ἐνα σεβαστὸν σωματείον πλοηγῶν, παραπέμπεται εἰς αὐτὸν πρὸς τιμωρίαν». Καὶ ὁ Ἀγγλος δικαστής κατέληξε: «Φρονῶ, ὅτι εἰς τὰς τάξεις τῶν Ἀγγλων πλοηγῶν, πολὺ διάγον, ὃς ὁ ἀνωτέρω, θὰ ἔχουν θέσιν». Ως πρὸς τὰ ἔσοδα τῆς δικης, ἐπεδειχθῇ νὰ γίνηται ἡ κατανομή των διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως.

Δύο νέαι ύποστολαι τῆς Παναμαϊκῆς

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἀνήγγειλαν τὴν ἀπόφασιν τοῦ Οἰκου τὸν ζ. Ρεθύμνη καὶ Κουλούκουντη, δύος τὰ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν σκάψη τῶν ἐπανέλθουν εἰς τὴν Κυανούλευνον, ἀνεγράφαμεν δὲ καὶ τὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε.Ν. αἴτησην γηλογήσεως τῶν 4 πρότων φορτηγῶν «Ἀρέθουσα», «Βιργ. Νικολάου», «Ορος Ελικών» καὶ «Ορος Ολυμπος», συνολικῆς χωρητικότητος 21.253 τόννων γκρός. Τὰ τέσσαρα ταῦτα πλοῖα ὑψώσαν ἡδη τὴν Κυανούλευνον καὶ ὡς μὲν «Ἀρέθουσα» ἐνηρογήθη εἰς τὴν Σύρον, τὰ δὲ

τρία ἄλλα ἐνεγράφησαν εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς.

Ἀπέμειναν κατόπιν τούτου ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν 16 φορτηγὰ 79. 502 τ. γκρός. Ἀναγγέλλεται ἡδη ἡ ὑψώσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καὶ ἐπὶ δύο ἑτέρων φορτηγῶν 9971 τόννων γκρός. Ταῦτα είνε τὰ ἀπ. «Ορος Διόφανς» 5242 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «Ορος Πεντελίκον» 4729 τ. γκρός (τοῦ 1915). Ἀρφότερα ἐνηρογήθησαν εἰς Πειραιά. Ἀπομένουν συνεπῶς ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν, τὴν ὥσπειαν καὶ ὅταν ἐποτείλουν ἀλληλοδιαδόχως, 14 ἀκόμη φορτηγὰ τοῦ ίδιου Οἰκου 69.531 τόννων γκρός.

Υποδημοκολόγια Πειραιῶς

Τὸν π. μ. Τούνιον ἐνεγράφησαν ὑπὸθηκαι ἐπὶ τοῖν πλοίον διὰ συνολικὸν ποσὸν 5.000 λιρῶν καὶ διεγράφησαν τέσσαρες διὰ 266 λίρας καὶ διὰ δρ. 82.000. Ἐπίσης κατά τὸ α'. 15θήμερον τοῦ Τούνιον ἐνεγράφησαν τρεῖς ὑπὸθηκαι διὰ 6.000.000 δρ. ἐν δλφ καὶ ὑθησαν δύο ὑποτάμεναι, ἡ μία διὰ ποσὸν 220.000 δρ. καὶ ἡ ἑτέρα διὰ 36.450 δολλάρια.

Νηολογήσεις φορτηγῶν

Ἐνηρογήθησαν τὰ φορτηγὰ: «Φλώρα» 2980 τ. γκρός (τοῦ 1904) τοῦ ζ. Ε. Π. Νομισμού εἰς Πειραιά. «Καθαρίστισσα» τ. γκρός 1877 (τοῦ 1904) τοῦ ζ. Γ. Καραβία, εἰς Τήλανην καὶ «Θεόδωρος Τ.» τ. γκρός 3409 (τοῦ 1912) τοῦ ζ. Λ. Θ. Τεριάζου εἰς Πειραιά.

‘Αλλαγαὶ πλοιοκτησίας

Τὸ ἀπ. «Πέτρος» τ. γκρός 724, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς ζ. ζ. Ν. Μπαζάνην, καὶ Ν. Τσούρον (77 οἱο) εἰς τὸν ζ. Ιω. Χρυσαφίδην ἀντὶ 270.000 δρ.

— Τὸ ἀπ. «Παντελής» 2411 τ. γκρός τοῦ ζ. Σοφ. Κ. Ντίνου ἐπωλήθη εἰς τὸν ζ. Αλεξάνδρουν ζήραν Σ. Παπαδοπούλου ἀντὶ 540.000 δρ.

— Τὸ 49 οἱο τοῦ ἀπ. «Φωφά» Μακρόη 1195 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν Μουζεντίνον Χαλανδρίνην εἰς τὸν ζ. Ιω. Σ. Στρυμπούλακην ἀντὶ 400.000 δρ.

— Τὸ ἀπ. «Βέρων» 128 τ. γκρός, τοῦ ζ. Παν. Α. Λιόλιου, ὑγράσθη ἀντὶ 100.000 δρ. παρὰ τὸν ζ. Κ. Χ. Πέττα.

Νέον ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον

Τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τὸν δρόνον ἐπιθεωρήσεως ὑπὸ τὸν ζ. Εἴαγ. Τόγια «Ἄγγλικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Άρδενα» 1098 τ. γκρός (τοῦ 1915) ἐπιθεωρήθεν παραλαμβάνεται ἡδη ὑπὸ τοῦ ἐντεῦθεν ἀποσταλέντος πληρωμάτος. «Ἡ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του είνε 4.800 λίρ. Ἄγγλιας.

Σύντομα ναυτικὰ νέα

Τὸ ἀπ. «Παντελής» 2111 τ. γκρός μετωνομάσθη «Ελλάς».

— Μετεγνάρῃ ἐκ τῶν νηλογίων Πειραιῶς εἰς τὸ «Ἄργοστόλο» τὸ ἀπ. «Βασ. Δεσποτὸν ηγετοῦ».

Τὸ ἀπ. Αιμίλιος ἀναταπεμετοχθὲν εἰνφέθη 3638 τ. γκρός.

— «Ἡ πλώλησις τοῦ ἀπ. «Στέφανος Κοστομένης» εἰς τὸν ζ. Ι. Νικηφόρουν ἡγυφθῆ.

Πρὸς γνῶσιν τῶν ζ. ζ. Πλοιάρχων

‘Ο ἐν ‘Αμβρόσιη ναυτικὸς Οἶκος τοῦ ζ. Νικολαΐδην μᾶς πληροφορεῖ, διτὶ ψηφισθεῖσις ὑπὸ τῆς Βελγικῆς Βουλῆς ἐτέθη ἡδη εἰς ἐφαρμογὴν νόμος περὶ τῶν ὑποζεύσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν αἰστηρῶν ποινῶν, εἰς τὰς ὁποῖας ὑπόκεινται οἱ πλοιαρχοὶ τῶν σκαφῶν, ἀτινα καταπλέουν εἰς τοὺς Βελγικοὺς λιμένας καὶ φέρουν ἐπ' αὐτῶν λαθερπειβάτης ἡ γενικῶς ἀτομα στερούμενα κανονικῶν διαβατηρίων διὰ τὴν εἰς τὸ Βελγικὸν ἔδαφος εἰσόδου του.

Συμφώνως πρὸς τὸν νέον Νόμον, πᾶς πλοιαρχος ὑπὸ τὴν σημαίαν πλοίου, (ξειρέσεις Βελγικῆς), καταπλέοντος εἰς Βελγικὸν λιμένα, ὀφείλει ἀμέσως, ἀμα τῇ ἀριζεῖται τον, νὰ ἡδλώσῃ εἰς τὴν Αιμενικήν ἀρχὴν πάντα λαθερπειβάτην ἡ καὶ πᾶν ἀτομον εὐφεδεθὲν ἐν τῷ πλοίῳ του, μὴ ἔχον τὰ ἀπατούμενα ἔγγραφα πρὸς ἀποβίβασην τον ἐν Βελγίῳ. Τὰ ἐν λόγῳ πρόσωπα δεν δύνανται νὰ ἀποβιβασθούν, ἀνενεψητούντων τοῦ ἐν λόγῳ ἀτομον, διται τοῦτο ἥθελεν ἀποβιβασθεῖν.

Διὰ πρόσωπα, ὃς ἄνω, παρανόμως εὐφεδεθῆται ἐν τῷ πλοίῳ δύναται ὁ πλοιαρχος πρὸς ἔξασφαλιστὸν του, νὰ ἡητήσῃ παρὰ τῆς Αιμενικῆς ἀστυνομίας τὴν φυλάκισιν αὐτῶν δι᾽ ἔξόδου του, μέχρι τῆς παρανόμως τοῦ προσομίσους του, ητο, νὰ τὰς παραλάβῃ ἐν τῷ πλοίῳ του ἥ νὰ τοὺς παλιννοστήσῃ.

Πᾶσα παράμεμψη τῶν ἄνω διατάξεων τιμωρεῖται διὰ προστίμου ἀπὸ 500 μέχρι 10.000 Βελγικῶν φράγκων. Αἱ Βελγικαὶ Αιμενικαὶ ἀρχαι δύνανται νὰ ἀπατήσωσι παρὰ τοῦ πλοιάρχου πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ χρηματικὴν ἀσύρμητην ἐγγύησην πρὸς πληρωμὴν τοῦ προστίμου, εἰς ὁ ἐνδεύμενός του, μέχρις οἱ παραβάσει τῶν ἄνω, ὡς καὶ διὰ τὰ ἔξοδα συντηρήσεως καὶ παλιννοστήσεως τῶν περὶ οἱ διόγος λαθερπειβάτων.

‘Αλβανικὸν προξενεῖον εἰς Πειραιᾶ

‘Ιδούνη προξενεῖον τῆς Αλβανίας εἰς Πειραιᾶ, τὴν διεύθυνσιν τοῦ δοπίου ἀνέλαβεν ὁ γνωστὸς ναυτικὸς πράκτωρ ζ. Κ. Γ. Αθανασίας (Μεγ. Γιαννουλάτον).

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν

"Ηγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων τὰ ἀκόλουθα φορτηγὰ πλοῖα :

«Glentworth» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ.π. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη ἀντὶ τιμῆς 11.250 λιρῶν, μὲν παραλαβὴν εἰς Τάιν, ὅπου ἀργεῖ ἀπὸ τῆς 2ας Ἰανουαρίου τὸ ἔ. Εἶναι σκάφος 5677 τ., γκρός, 3510 τ., νέτ 2805 καὶ φορτίου 7440 τ., μὲν ἔμφορτον βύθισμα 25.5 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόῳδ κλάσιν 100A1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1920 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Hawthorn, Leslie, & Co» τοῦ Νιούκαστρου. Ἐδημα ὑδατος χρησιμοποιεῖ 2967 τόννους, διαστέτει δὲ χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χώμα 547.000 κ.π.. διὰ δέματα 513.000 κ.π. καὶ διὰ μπώνκες 55.845 κ.π.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ—ντέκ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκονς 450 ποδῶν, πλάτους 55 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 26.4 π. Αἱ κινητήριοι μηχαναὶ τοῦ ἀπαρτίζονται ἀπὸ δύο ἀτμοστροβίλους D. R., οἵτινες ἀναπτύσσουν δύναμιν 620 ὄνομ. ἵππων. Λέβητας φέρει 3, πλέσεως 11.180 καὶ τετρ. ἵντσαν, μὲ 12 κλιβάνους καὶ μὲ θερμαινομένην ἐπιφάνειαν 8655 τετρ. ποδῶν.

«Ravenshoe» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Πέτρου Α. Κυδωνέως ἀντὶ τιμῆς γόνων τῶν 9.000 λιρῶν. Εἶναι τ., γκρός 4129, νέτ 2564, φορτίου 8206 τ., ἔχει κλάσιν 100 A 1 τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόῳδ καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1916 (Δεκέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Irvine Shipbuilding Co», τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπον. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χώμα 429.000 κ.π., διὰ δέματα 399.000 καὶ διὰ μπώνκες 22.270 κ.π., ἔχει ἔμφορτον βύθισμα 23.9' ποδῶν καὶ χειρισμοποιεῖ ἔχομα ὑδατος 1144 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ—ντέκ» καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκονς 380 ποδῶν, πλάτους 51.4 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 23.7. Αἱ μηχαναὶ τοῦ κατασκευῆς «Richardson-Wesgarth & Co, Ltd», τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπον καὶ δυνάμεως 405 ὄνομ. ἵππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 26'', 42'', 70'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 48''. ἵντσαν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πλέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγ. ἵντσαν.

«Gerano» Ἀγγλ. ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Μιχ Βαλμᾶ. Εἶναι τ., γκρός 2080, νέτ 1249 καὶ φορτίου 3500 τ. περίπον, ἔχει κλάσιν «British Corinthian» καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1914 εἰς τὰ ἐν Στέττιν Γερμανικὰ ναυπηγεῖα «O. u. rweke». Αἱ διαστάσεις τοῦ εἶναι μῆκονς 258.3 π., πλάτους 40.5 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 16.2'' μὲ πρόστεγον 164 ποδῶν καὶ ἐπίστεγον 32 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἶναι τρι-

κύλινδροι, δυνάμεως 156 ὄνομ. ἵππων, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 20 1/2'', 31 1/2'', 52 1/2'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 35 1/2'' ἵντσαν.

«Crosshill» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται εἰς Τάιν, ἀντὶ τιμῆς 8.000 λιρῶν. Εἶναι τόννων γκρός 4581 τ., νέτ 2805 καὶ φορτίου 7440 τ., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 24.1 ποδῶν, κατεσκευάσθη τὸ 1919 (Ιανουάριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Russel & Co», τῆς Γλασκώβης, καὶ ἔχει κλάσιν 100 A1 παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόῳδ. Χῶρον διὰ φορτίον γεννημάτων εἰς χώμα διαστέτει 399.000 κ.π., διὰ δέματα 367.000 καὶ διὰ μπώνκες 28.100 κ.π., χρησιμοποιεῖ δὲ ἔχομα ὑδατος 1098 τόννους.

Φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκονς 385.3 ποδῶν, πλάτους 52 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 26.5, μὲ πρόστεγον 38, μεσόστεγον 113 λαὶ ἐπίστεγον 49 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ κατασκευῆς «Rankin & Blackmore, Ltd», τοῦ Γκρέηνον : αἱ δινάμεως 507 ὄνομ. ἵππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 48 ἵντσαν. Λέβητας φέρει 3 πιέσεως 18. λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ Λονδίνειον «Fairplay» ἀνασκοποῦν τάς τιμὰς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, διτίνα ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ α' δημηνον τρ. ἔτους πρός περιπτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἀναφέρει δὲ αὗται ἐβελτιώθησαν κατὰ ποσοστὸν 15 ἔως 22 οἱον καὶ διτίνα αἱ σημειωθεῖσαι ἀγοραπωλησίαι ἀφεώρων κυρίων οκάφη standards «A» καὶ «B», διά τὰ ὅποια οἱ περισσότερον ἐνδιαφερθέντες ἥσαν Ιταλοί καὶ Ἐλληνες πλοιοκτήται. Φορτηγὰ χωρητικότητος 6-6500 τόννων φορτίου ἐλάχιστα ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ α' δημηνον, λόγῳ τοῦ διτίνα ἐλάχιστα προσεφέροντο εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ ὡς ἔκ τούτου αἱ τιμαὶ τῶν διετηρήθησαν εἰς ἐπίπεδα ἀρκετά βελτιωμένα. Ἀπόδειξις τούτου, διτίνα ἀπ. «Pencisely» 6600 τ. d.w. (τοῦ 1916) πωληθέν τὸν Αὐγούστον τοῦ π. ἀντὶ 8500 λιρῶν καὶ ἔχον σερβέϋ τοῦ 1932, ἡγοράσθη τὸν π. μῆνα παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ 11.350 λιρῶν, ἢτοι μὲ αὐξησίν 33.53 οἱον ἔναντι τοῦ Αὐγούστου π. ἔ.

Αἱ ἀγοραπωλησίαι ἔξηκολούθησαν μὲ ζωηρὸν τόνον καὶ κατὰ τὸ α' 159ήμερον τοῦ Ιουλίου, ὅπότε οἱ «Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν τέσσαρα Ἀγγλικά φορτηγὰ ἀτμόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 16.467 τ., γκρός, 7750 τ. φορτίου (τοῦ 1928) μὲ σερβέϋ No 1 τοῦ 1931. Ἡγοράσθη τοῦτο παρ' Ιταλῶν ἀντὶ τιμῆς 28.000 λιρῶν. Ἐπίσης εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Μεσογείου ἐπωλήθησαν καὶ τὰ ἀδελφά Γαλλικά φορτηγά «Nantaise» καὶ «Honfleuraise» 2650 τ. φορτίου ἔκαστον (τοῦ 1920) μὲ σερβέϋ No 2 τοῦ 1932.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE CO LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΝ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατά τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον εἰναι αἱ ἀκόλουθοι:

«Daga» Ἀγγλικόν, 3872 τ. γκρές, 6500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλῶν ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

«Terrier» Νορβηγικόν, 5122 τ. γκρές, 8400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερδεῖ No 2 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας πρὸς περιτέρω ἔκμεταλλευσιν ἀντὶ 9.800 λιρῶν.

«Storvik» Σουηδικόν, 3025 τ. γκρές, 4800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1901, μὲ σερδεῖ No 1 τοῦ 1932 καὶ ἀναλεθῆται τοῦ 1913, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίους ἀντὶ 162.000 Σουηδικῶν κορωνῶν, μετονομασθὲν «Varmdö».

«Arne» Σουηδικόν, 1566 τ. γκρές, 2350 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1885, μὲ ἀναλεθῆται τοῦ 1899, ἡγοράσθη παρὰ Σουηδῶν πρὸς περιτέρῳ ἔκμεταλλευσιν ἀντὶ 60.000 Σουηδικῶν κορωνῶν.

«Bowden» Νορβηγικόν, 1255 τ. γκρές, 1600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθη ἀντὶ 2.000 λιρῶν.

«Flotterston» Ἀγγλικόν, 2247 τ. γκρές, 3600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερδεῖ No 3 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς Σκανδιναվικόν ἀντὶ 12.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν οκάρος εἴχει πωληθῆ τὸν Ιούνιον τοῦ 1927, ἀντὶ 29.500 λιρῶν.

«Orebit» Σερβικόν, 3672 τ. γκρές, 6248 τ. φορτίου (τοῦ 1905) μὲ σερδεῖ No 2 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλῶν ἀντὶ 6000 λιρῶν.

«Calonne» Γαλλικόν, 5823 τ. γκρές, 9000 τ. φορτίου (τοῦ 1916) μὲ σερδεῖ No 3 τοῦ 1931, ἀγορασθὲν παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 400.000 Γαλλικῶν φράγκων, μετωνομάσθη «Wally».

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Πλήρεις στατιστικαὶ περὶ τοῦ ὄγκου τῶν διαλυθέντων πλοίων κατὰ τὸ αἱ δημητριαὶ τῷ. ἔ. δὲν ἔχουν εἰσέτι καταρτισθῆ, ὑπολογίζεται ὅμως—βάσει τῶν ἀναγγελθεισῶν πωλήσεων—ὅτι ἀνήλθεν εἰς 939.624 τ. γκρές, ἔναντι 845.000 τ. τοῦ ἀντιστοίχου δημητριαὶ τῷ. ἔ., μὴ συνεπιλαμβανομένων δὲ τῶν Ἀμερικανικῶν διαλύσεων. Ή πορεία τῶν διαλύσεων κατά μῆνα παρουσιάσθη ὡς ἔξης:

Ίανουάριος ἀπ' 60 τ.	191.361	Ἀπρίλιος	> 33 τ.	135.244
Φεβρουάριος	> 43 >	Μάΐος	> 60 >	247.473
Μάρτιος	> 29 >	Ἰούνιος	> 35 >	115.266
Σύνολον διαλύσεων θυμήνου:	> 260 >			939.624

“Οσον ἀφορᾶ τὴν πορείαν τῶν πυμῶν, ἔφθασαν αὗται τὸν Ἀπρίλιον διὰ φορτηγά πλοῖα εἰς τὰ 26)—κατὰ τ. γκρές, ἔναντι 20)—τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους, ἥδη δὲ στρέφονται εἰς τὰ σελ. 23)6 ἔως 24)—. Κατὰ τὸ αἱ 150ήμερον τοῦ Ίουνίου παρετορηθῆ αἰσθητῇ χαλάρωσις τῆς ἀγορᾶς, ὄφειλομένη εἰς τὸ ὅτι οἱ διαλυταὶ πολλῶν χωρῶν εἴλον πρὸς τὸ παρόν καλύψει τὰς ἀνάγκας των. Ἐπωλήθησαν οὕτω 8 μόνον πλοῖα 33.615 τ. γκρές ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 44.250 λιρῶν, εἰς διαλυτὰς τεσσάρων μόνον χωρῶν.

Οὕτω Ίουνοντες διαλυταὶ ἤγονασαν μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν τὰ Ἀγγλικά ἀπ' «Waroonga» 2340 τ. (τοῦ 1918) ἀντὶ 3450 λιρῶν καὶ «Sittang» 4438 τ. (τοῦ 1910) ἀντὶ 8250 λιρῶν. Ἀγγλοι διαλυταὶ ἤγονασαν τὸ Ἀγγλικὸν λάνερ «Margha» 8278 τ. (τοῦ 1917) ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ τὰ Νορβηγικὰ φορτηγά «Svend Foyn I.» 4136 τ. (τοῦ 1897) ἀντὶ 5400 λιρῶν καὶ «Reaun» 4401 τ. (τοῦ 1897) ἀντὶ 6500 λιρῶν, παραδοτέα εἰς Rosyth. Οἱ Ἰταλοὶ διαλυταὶ ἤγονασαν τὸ Γαλλικόν ἀπ' «Mont Cenis» 4617 τ. (τοῦ 1911) ἀντὶ 4650 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Μασσαλίαν καὶ τὸ Ἰταλικὸν «Atlantide» 3555 τ. (τοῦ 1898) ἀντὶ 3800 λιρῶν. Τέλος παρὸν Γερμανῶν διαλυτῶν ἤγονάσθη τὸ Γερμανικόν ἀπ' «Falkenstein» 1850 τ. (τοῦ 1908) ἀντὶ 2200 λιρῶν.

‘Ατυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ πλοῖα

«Εύβοϊκός».—Προερχόμενον ἦν Ἀμιδέροντις καὶ κατόπιν προσαγγισθεῖσαν Βηρυττόν, κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρέατας πρὸς ἔκφρτωταν οὐτολοίπον γενικοῦ φορτίου 362 τόννων, ἐκ τῶν δύοιων οἱ 320 τόννοι ἦσαν τοιμάντα ἐντός σάκκων ἐκ πεπιεσμένου χάρτου. “Αμα τοῦ ἔναρξης τῆς ἔκφρτωσεως οἱ παραλήπται τῶν τοιμάτων ἔζητησαν ἐπιθεώρησιν τοῦ φορτίου τῶν, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, διτὸ τὸ πλοῖον κατέπλευσεν ἔχον διαρροήν. Ἐγένετο, πράγματι ἡ ἐπιθεώρησις καὶ διεπιστάθη ἡ ὑπαρξία ὃ διέταν ὕδους ἢ ἴντομον εἰς τὸ «εντικ—τάνκ», εἰρῆσθαι δὲ ἐδελαμπέμενος μερικοὶ σάκκοι τοιμάτων. Ή ὑπαρξία ὃ διέταν τὸν λίπητον τοῦ φορτίου, παρετηρήθη ἀπὸ τὴν στοιχαίαν τοῦ φορτίου. Συναφώνως πρὸς τὴν κατάθεσιν τοῦ πλοιάρχου, ἡ διαρροή τοῦ «εντικ—τάνκ» φαίνεται νὰ προσήλθην ἀπὸ τὴν χαλάρωσιν τῆς συνθέσεως ἀλαζοτῶν τινῶν τῶν υφάλων, παρετηρήθη δὲ ἀρχικῶς εἰς τὸν λιμένα τῆς Βηρυττοῦ. Τὸ σκάφος περιπλέσαν τὴν ἔκφρτωσιν τοῦ ἀνεγέρθησε διὰ Μάλταν.

(Ιουλ. 1)

«Αρχαγγέλος».—Ἐπιθεωρήθην ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Μπουένος Ἀὔρες δὲ ἡ Βλαδιμερότο.

(Ιουλ. 2)

«Μαργαρίτης».—Ἐνῷ χρόνῳ ἀνεχώρει ἐκ Μάρ Ντέλ Πλάτας ἀπόλεσε μεταν τὸν ἀγκυρῶν του.

(Ιουλ. 3)

«Μιχαήλος Συλλάρος».—Μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ γαιανθρακοφορτίου τοῦ ἔλεξικαμίαν εἰς Γένοβαν πρὸς ἐπιθεώρησιν, ἐπισκευήν καὶ ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως του.

(Ιουλίου 4)

«Ειρήνη N. Ράλλια».—Κατερχόμενον ἔμφορτον ἐκ Ροζάριο δι τὸν Βικέντιον, προσήρχεται εἰς τὸ ἀδυτῖο τοῦ Πλάτητ περὰ τὸ χιλιόμετρον 104.

Κατὰ νεωτέραν πληροφορίαν τὸ σκάφες ἀνελκυσθέν ἀνευ ζημιῶν συνεχίσει τὸ ταξίδιόν του.

(Ιουλίου 5)

«Μαρτῆς» (σημαῖα Ἀγγλική).—Τὸ σκάφες τοῦτο, 2483 τ. γκρές (τοῦ 1891) ἀνήκει δὲ εἰς τὸν κ. Γ. Μ. Κουλουκουντῆν, κατευθυνόμενον ἐπὶ Θεσσαλίας μὲ 3500 τ. ρωσικῶν φωσφάτων διὰ Βενετίαν ἀρχώντας εἰς τὴν θραγώδη ἀπό τὴν Αγαρούδια τῆς Κερκύρας, ἐπιστέμψαν τὸ αἷμα κινδύνου S.O.S. Εἰς βοήθειαν τοῦ ἔπλευσεν ἐκ Πειραιῶς τὸ ναυαγοσωστικὸν «Αγιος Νικόλαος», ἐκ Ν. Φαλήρου τὸ Δακτυλόν ναυαγοσωστικὸν «Viking» καὶ ἐκ Μεσσήνας τὸ Ἰταλικόν ναυαγοσωστικὸν «Gladiator». Τὴν ἔργασίαν ἀνέλαβεν δὲ Οίκος Μάτσου, βάσεις συμβολαιού τύπου Λαζή, μετὰ δὲ τὴν ἔκφρτωσιν 500 τ. φορτίου εἰς φορητήδας, τὸ ναυαγοσωστικόν «Αγιος Νικόλαος» ἀνείλκυσε τὸν «Μαρτῆν» καὶ πρέσβει εἰς τὴν ρυμούλχησιν τοῦ σεις Κέρκυραν, πρὸς ἐπιθεώρησιν, προσωρινάς ἐπισκευῆς καὶ ἀποναφρόσεως.

(Ιουλ. 10-13)

**W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870**

ΕΦΟΤΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde

Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

Scott' 1906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Seedient.
Boe. Telephone. Stettin 2500 (5 line). Swinemunde, 2036.

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS," Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

Η δίκη διά τὸ ναυάγιον

τοῦ φορτηγοῦ "Τίμιος Σταυρός",

Τὴν 3ην τοῦ μ. Ιουλίου ἤρχισεν ἐκδικαζομένη ἑνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἡ ὑπόθεσις τοῦ γαναγίου τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Τίμιος Σταυρός». Ἐνάγοντες ἦσαν οἱ συμπλοιοστήται κ.α. Μ. N. Φράγκος, Ιω. N. Φράγκος, Λουκᾶς Φράγκος, Κωνστ. Γλύπτης, Στυλ. Αιβανός, Βασ. Αιβανός, Ιω. Αιβανός καὶ αἱ κυρίαι Μαρούλα Λιβανοῦ καὶ Καλλιόπη Καλογρέζη. Χιον ἔγιναντες ἀπάτησιν κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρας «Sun Insurance Office, Ltd», διὰ τὴν παρ- αὐτῆς πληρωμὴν 1000 λιρῶν εἰς ἑκτέλεσιν ἀσφαλιστρίου ὑμι- βολαῖον ὑπογράφεντος τὴν 20ην Ἀριθμίου 1932. Ήσαν οἱ διορθώσεις τοῦ 10ην τὸ ἄπα τοῦ «Τίμιος Σταυρός» (σόκαρος καὶ μηχαναῖ) διὰ ποσὸν 8000 λιρῶν κατὰ κινδύνουν ὀλικῆς ἀπώλειας, οἱ δὲ ἀνωτέρων ἐνάγοντες ἐν- δειφέροντο ἐν προκειμένῳ διὰ τιμῆμα τῆς ἀσφαλείας ἐξ 1000 λιρῶν.

Τὸ γανάγιον τοῦ «Τίμιος Σταυροῦ» εἶχε λάβει χρόναν εἰς τὸ Ιόνιον πέλαγος τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1932, ἐνῷ χρόνῳ τὸ σκάφος κατη- θύνετο μὲν Ἀγγλικὸν γιαννιθρακοφορτίον ἐξ Μπάρου εἰς Κονγκλίν. Οἱ ἐναγόμενοι ἀσφαλισταὶ ἥρνηθησαν, οἵ τοι ἀττικόπλοιον ἀπώλεσθη ἐξ κινδύνου προβλεπομένους ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστρίου συμβολαίου, ισχυ- οθέντες οἵ τοι ἐβιθίσθη ἐν προμελέτῃ, ἐν γνώσει καὶ τῇ συγκαταθέσει τῶν ἐναγόντων. Προέβαλον ἀζόμη τὸν ισχυρισμὸν οἵ τοι πλοιοστήται καλῶς ἐγνώριζαν κατὰ τὴν ἐναρξὴν τοῦ ταξιδίου, οἵ τοι σκάφος τοῦ δὲν ἦτο γανάπιλον.

Τὴν πρώτην ἡμέραν τῆς δίκης ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόντων συμ- πλοιοστῶν, ἀναπτύσσων πῶς ἤγερθη ἡ ἀπώλεια, ἀνέφερεν οἵ τοι ἀσφαλιστρίου συμβολαίου εἶχε συναψθῆ διὰ τὸ 12ηνον Μαρτίον 1932 ἐως Μαρτίον 1933, καὶ οἵ τοι ἄπα τοῦ «Τίμιος Σταυρός» κατεποντί- σθη τὴν 10ην Δεκεμβρίου 1932, ἀπὸ δὲ τοὺς ἀνδρας τοῦ πληρώματος τοῦ ἄλλοι διεσφράγισαν παρὰ τὸν Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ηρακλεῖ» καὶ ἄλλοι παρὰ τοῦ Γαλλικοῦ λάττεος «Patria». Οἱ ἐναγόμενοι ἀσφαλι- σταὶ — ἔξηκολούμησεν ὁ συνήγορος — ἥρνηθησαν τὸν πληρωμὴν προ- τάξαντες τοῖα ἐπιχειρήματα: 1). "Οτι ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου δὲν ὄ- φειλετο εἰς κινδύνους προβλεπομένους ὑπὸ τοῦ συμβολαίου. 2). "Οτι εἰς τὸ γανάγιον ὑπῆρχε δολία προώθεσις. Καὶ 3). "Οτι ὄφειλετο τὸ γανάγιον εἰς τὸ μὴ γανάπιλον τοῦ σκάφους, πρᾶγμα ὅπερ ἐγνώριζαν οἱ πλοιοστήται πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ταξιδίου.

Διὰ τὸ μὴ γανάπιλον τοῦ πλοίου προέταξαν οἱ ἀσφαλισταὶ οἵ τοι «πανόλα» τῶν κυτῶν ἦσαν ἐλαττωματικά καὶ οἵ τοι τὸ ὑδατοσταγής διαχωρίσμα τοῦ ἄγρου προφασίον κύτους (ἀφτεροπικούς) εἶχε φθαρῆ καὶ βλαβῆ, ἡ δὲ θύρα τοῦ τοῦννελ ἦτο ἀνεπαρφρήσις διὰ νὰ συγχρατησῃ τυχοῦσαν διαρροήν. Τὸ ἄπα τοῦ «Τίμιος Σταυρός» (εκ «Chatham») εἶχε γαναγήθη τὸ 1902, κατὰ δὲ τὸ τελευταῖον τοῦ ταξιδίου, ὅτε ἐπῆλθε τὸ γανάγιον, μετέφερεν εἰς Κονγκοπόλιν 5299 τόννους γιαννι- θράκων καὶ εἶχεν ἐπ' ἀντοῦ 582 τ. πιπτνεκρες. Ἀναφερόμενος περι- κέρω τὸ συνήγορος εἰς τὰς συνθήκας τοῦ γαναγίου εἶπεν οἵ τοι τοῦ «Τί- μιος Σταυροῦ» ἀπέτελεν εἰς Μπάρου τὴν 26ην Νοεμβρίου 1932, κατὰ δὲ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ ταξιδίου — τὰς δύο πρώτας ἡδο- εἶχε συναντήσει καποκωμαίαν. Ἀκολούθως ὁ πλούς ἔξηκολούμησε μὲν ὑδάσσων σχεδὸν γαληνιαίαν μέχρι τῆς δης Δεκεμβρίου, ὅποτε ἐπε- κράτησε βαρὺς κυματισμός.

Τὴν ἐπομένην 9ην Δεκεμβρίου, ὑπὸ τὸν ἴδιον καιρὸν καὶ ἐνῷ μετὰ ποποῦ ἐπέλεσε τὸ σκάφος, βαρέως κλυδωνιζόμενον, ὡς γ. μηχανισμοί μίαν ὄφασιν προτοῦ ἀναλαβὴν ὑπηρεσίαν ἦκουσεν ἐναὶ ὑποτοῦ θύρισθον εἰς τὸ τοῦννελ. Εἰσελθὼν εἰς αὐτὸν ἐμφόρως τὴν γνώμην ὅτι θὰ εἶχε χαλαρωθῆ ὁ προφυλακτήριος συνδεσμός (κόπλευ). Ἀνέφερεν ἀμέσως τὴν ὑπόνοιάν τον εἰς τὸν α', μηχανισμόν, διατίστησεν εἰς τοῖς εἰσελθόντων τὸν πλοιοστήτην τοῦ συνδεσμούς (κόπλευ). Ἄιδο- ποιήθη περὶ τῆς διαρροῆς ὁ πλούσιος καὶ διετάχθη βιθομέτρησης τῶν κυτῶν καὶ τῶν τάνκων τοῦ πλοίου, ενθέσθη δὲ ἐξ αὐτῆς, ὅτι εἶχεν εἰσερχεσθεῖ ὑδαταὶ εἰς τὸ «ἀφτεροπικόν—τάνκον» καὶ εἰς τὰς «σεντίνες» τοῦ κύτους No 4. Αἱ ἀντλίαι ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν καὶ τὰ ὑδαταὶ συνε- κρατοῦντο ἀρχικῶς εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον, κατόπιν διμως ηὔξανοντο.

Ἐνώπιον τῆς ἀπειλῆς βιθομέτρων ὁ πλοιαρχὸς διέταξε τὴν ἐπι- πομπὴν φραδίστατος πρὸς ὅλα τὰ ενισχύσματα, εἰς πληρίους κειμένας θέσεις σκάφη, παρακαλῶν αὐτά, δύοτε τελοῦν ἐπ' ἑπαρφῇ μὲν τὸ ἀτρό- πλοιον τοῦ «Τίμιος Σταυροῦ», μολονότι δὲν ἀντικείμενος τοῦτο ἀμεσον κίνδυνον καταποντισμόν. Ἐν τῷ πλέον ἔξαπεστάλη τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. καὶ κατεβλήθη ἀνεπιτυχῆς προσπάθεια νὰ φιρθοῦν αἱ λέμβοις εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡ πρώτη καθελκυσθεῖσα σοσσίθιος λέμβος εἶχεν οἰστράν τύχην. Ὑπὸ τὴν θύρην ἦν διαστάσια τοῦ πλοίου καὶ ὑπέτριψεν αὐτὴν ισχυρῶς ἐπὶ τὸν πλευρῶν τοῦ πλοίου καὶ ὑπέτριψεν τὸν πλοιοστήτην ὑμινθρισθεῖσαν, ἐνῷ οἱ ἐπ' αὐτῆς ἀνδρες εὑρέθησαν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἄλλοι μὲν συνεχρατηθῆσαν ἀπὸ τὰ θραδίσματα τῆς, ἄλλοι δὲ ἀπειλαρχούντησαν ἐπ τοῦ πλοίου κολυμβῶντες καὶ φέροντες τὰ σωσσίθια των. Μετά ἀγωνιώδη προσπάθειαν ἐρριψθη καὶ ἐπέρα λέμβος εἰς τὴν θάλασσαν, εἰς τὴν διαστάσιαν τοῦ πλοίου εἰσῆλθον οἱ ὑπόλοιποι τοῦ πληρώματος, ὀλίγον δὲ βραδύτερον τὸ ἐγκαταειθέν πλοίον ἐβιθίσθη.

Προσέθηκεν ἐν συνεχείᾳ ὁ αὐτὸς συνήγορος, οἵ τοι ἰδιοκτησία τοῦ

«Τίμιον Σταυροῦ» ἐνεῖχε τὸν χαρακτήρα σίκογενειακῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ ἀπατηθὲν διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ πλοίου κεφάλαιον συνεκεντρώθη ἀπὸ εἰσφορᾶς, μὲν ἀντικείμενον σκοπὸν νὰ εὑρούνται ἐργασίας τὰ μέλη δύο — τριῶν συγγενειῶν οἰκογενειῶν καὶ νά ἐπιταδευθοῦν εἰς τὸ ναυ- τικὸν ἐπάγγελμα τὰ τέρνα των. Τὸ ἀττικόπλοιον ἡγοράσθη τὸ 1929 καὶ ἐστοίχισεν 11.000 λίρας. Ἐναὶ ποσὸν ἀνω τῶν 3.000 λιρῶν ἐδαπανήθη διὰ επισκευάς καὶ συντήρησιν, τὸν δὲ Μάϊον τοῦ 1932 διῆλθε τὴν 2αν ἐπιθεώρησιν τοῦ Νο 3.

Τὴν 4ην Ιουλίου, δευτέραν ἡμέραν τῆς δίκης, ὁ δικαστής κ. Roche ἱγιάσθησεν, ἐάν εἰς τὸ παρελθόν εἴχε σημειωθῆ παροφοία πρεπίτωσις, νά ἐσουν, δηλαδή, πληρωθῆ μερικοὶ ἀσφαλισθέντες καὶ ἄλλοι οὐχ, ὑπὸ περιπτώσεις ὡς η ὑπὸ ἐρδίσασιν. Οἱ συνήγοροι τῶν ἐναγόντων κ. Roche ἀπίντησεν, οἵ τοι δὲν ἐνθημεῖται παροφοίαν περίπτωσις.

Οἱ πλοιαρχοὶ τοῦ «Τίμιον Σταυροῦ» κ. Baš. Αιβανὸς ἐξετασθεῖς κατέθεσεν, οἵ τοι εἶχε οἰστραῖς εἰς τὸν α', μηχανισμὸν νὰ πρέψῃ τὸ πάν πρὸς συγχράτησιν τῆς διαρροῆς, παρ' ὅλην διμως τὴν καταβληθεῖσαν προσπάθειαν, ηὔξανεν αὐτὴν διαρροῶς. Εἰς ἐρώτησιν, ἐάν θὰ ἡτο δυνα- τὸν νὰ φρασθῇ ἐξωθεῖ τοῦ πλοίου καὶ ἀρχιθῶς εἰς τὸ σημεῖον τῆς διαρροῆς, ἀντικείμενόν τοι, ὥστε νὰ συγχρατησῃ τὴν εἰσροήν τῶν ὑδά- των, οἷοσσον τὸ οἴγμα, ἀπήντησεν ὁ μάρτυς οὗ τοῦτο ἡτο ἀδύνα- τον, διότι δὲν ἐγνώριζε πόθεν προήρχετο ἡ διαρροή καὶ διότι δὲν τὸ ἐ- πέτερεν ἡ καποκωμία. Ἐν τέλει ο. κ. Αιβανὸς ἀπέκρινος διαρροήν τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἀσφαλιστῶν περὶ δολίου ναυαγίου.

Ἐξητάσθη κατόπιν ὁ μάρτυς κ. Kouzής, καταθέσας, οἵ τοι ἀντλίαι τοῦ πλοίου ἐλειτούργονταν κανονικῶς καὶ εἰργάσθησαν συνεχῶς ἐπὶ ώρας, κωδικοὶ διμως τελικῶν νὰ ἐπιτύχουν τὸν σκοπὸν τον. Scott (Συνήγορος τῶν ἀσφαλιστῶν): Σάς εἶχε, κ. μάρτυς, βοηθή- σαι κανείς, διὰ νὰ εἰσέλθῃ τὸ ὑδωρ εἰς τὸ πλοίον;

Μάρτυς: Ήμεῖς δὲν ἐπεζητήσαμεν νὰ εἰσέλθῃ ὑδωρ εἰς τὸ πλοίον, ἀλλὰ νὰ ἀντλήσουμεν τὸ εἰσερχόμενον.

Scott: Οταν ἐπεισθῆτε, οἵ τοι δὲν σας ἡτο δυνατόν νὰ ἀντλήσητε τὸ ὑδωρ τοῦ «ἄφτερπικ», δὲν ἐσέρθητε μήπως ὑπῆρχε συγκοινωνία μεταξύ αὐτοῦ καὶ τοῦ κύτους No 4;

Μάρτυς: Οταν διεπιστώθη ἡ ὑπαρχεῖς ὑδάτων εἰς τὸ πλοίον, ἀπε- δεικνύετο πλέον ἡ ὑπαρχεῖς ἡ πλοιαστικής ζημίας εἰς τὸ διαζώρισμα.

Aske (συνήγορος τῶν ἐναγόντων): Οταν ἀντελήφθητε νὰ διέρχε- ται τὸ ὑδωρ μέσω τοῦ διαζώρισματος τοῦ «ἄφτερπικ» πρὸς τὸ τοῦν- νελ, ποιαί ἐντύπωται ἐσχηματίσατε περὶ τοῦ τρόπου τῆς διαρροῆς; Οι, δηλαδή, τὸ ὑδωρ ἐφαίνετο, ώς ἐάν ἔρρεε φυσικῶς; ή ώς ἐάν ἀ- νέβλυζε καὶ ἐσέρπτα περὶ τὸ διαζώρισματος.

Εἰς τὸ ἐρώτημα ὁ μάρτυς ἀπήντησε, οἵ τοι δέν δοκούλον νὰ δια- ποιηθεῖ τὴν λεπτήν ταντήν διαφράγματος.

Τὴν δημήτριον έχηκολούμησαν οἱ μαρτυρικαὶ καταθέσεις. Ο γ. μηχανικός κ. E. G. Σαλαμῆς, πρώτος ἀντιληφθεῖς οἵ τοι κάτι τὸ ἀνόμα- λον συνέβινεν εἰς τὸ τοῦννελ, κατέθεσεν οἵ τοι συνεπεισες νὰ ἀναφέρῃ τὰς ὑποψίας τοῦ εἰς τὸν προιστάμενόν τον.

Scott: Εἶχε καλαρωθῆ τὸ «κόπλεν»;

Μάρτυς: Οι κοζλίαι τῆς βάσεως εἶχον καλαρωθῆ.

Ἐξητάσθη κατόπιν ὁ ἐμπειρογόνωμον κ. S. C. Ross. Οταν τὸ ὑδωρ ὑπέρεβε τὸ τοῦννελ — εἶπε οὗτος — τότε θ' ἀνέμενε κανεὶς μίαν κλιον τοῦ πλοίου διαφεύγομένην εἰς διατάραξιν τῆς ισορρόπου βα- ρύτης. Συνεφόνησε περατώμενος ὁ ἐμπειρογόνωμος μὲ τὰς μαρτυρικὰς καταθέσεις, οἵσον ἀφορᾶ τὴν διαρροήν καὶ ὑπετέλεσεν, οἵ τοι δέν να τοῦννελ.

Roche: Πά, ἐν ἀντιθέτω περιπτώσει, θὰ τὸ ἀντελαμβάνοντο οἱ ἐργάται στοιβασίας τοῦ φορτίου.

Aske: Εἴτε τὴν ὑπόθεσιν, οἵ τοι ἡγούγετο ἡ δημ., θὰ δέν δοκούλον νὰ εἰσχωρήσῃ τὸ τοῦννελ οἱ δέν προήρχετο τὸ κύτος No 4, άπον προηγούμενος κατέ- κλιζον τὸ «ἄφτερπικ». Πιθανός, ή ἀπὸ τὴν διαρροήν καὶ ποτέ τοῦ κύτους No 4;

Roche: Μά, ἐν ἀντιθέτω περιπτώσει, θὰ τὸ ἀντελαμβάνοντο οἱ ἐργάται στοιβασίας τοῦ φορτίου.

Aske: Εἴτε τὴν ὑπόθεσιν, οἵ τοι ἡγούγετο ἡ δημ., θὰ δέν δοκούλον νὰ εἰσχωρήσῃ τὸ τοῦννελ οἱ δέν προήρχετο τὸ κύτος No 4 καὶ εἰς τὶς «σεντίνες» τοῦ τοῦννελ;

Roche: Μάλιστα.

Ο γ. μηχανικός τοῦ «Τίμιον Σταυροῦ» κ. Φαρακιάς κατέθεσεν οἵ τοι ή θύρα τοῦ «τοῦννελ» ήτο κλειστή, ἀλλ' οἵ τοι δέν ἐνθημεῖται πότε ἐργάσθη. Είδον — εἶπε — τὸ ὑδωρ εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ μηχανοστα- σίου, ἀλλὰ δέν γνωρίζω ποτέντο. Πιθανόν νὰ εἰσέλθων τὸ φορτίον ή ἀπὸ τὰ τάνκες ή ἀπὸ τὴν θύραν τοῦ «τοῦννελ».

Scott: Παρετηρήσατε τὸ τὸ χαρακτηριστικὸν εἰς τὴν κλειστή θύ- ραν τοῦ «τοῦννελ»;

Μάρτυς: Διέρρεεν ἐλαφρῶς, διότι δέν ητο καλῶς ἐφημορισμένη.

Scott: Α' ἐξεῖ εἰσῆλθε τὸ ὑδωρ εἰς τὸ μηχανοστάσιον;

Μάρτυς: Δέν γνωρίζω. Εἴγω ἀντελήφθη μόνον, οἵ τοι δέν ητο καλῶς ἐφημορισμένη ή θύρα.

Scott: Ενθυμεῖται τὸν πανιζὸν καὶ τὰ ἐπὶ τοῦ καστρώματος διατρέχαντα; Τί θύρα ήτο τότε;

Μάρτυς: Ητο ή ώρα 2.30' έως 3 μεσονύχτιον, τὸ δὲ πλοι- ον εἶχεν ἀποκτήσει κλίσιν πρὸς τὴν δεξιάν πλευράν.

Scott: Είνε ἀκριβής ή ἀνωτέρω θύρα;

σον τὸ ἀπό «Τίμιος Σταυρὸς»—καίτοι οὐχὶ προσφάτως—είχεν ἐπιθεωρηθῆναι ἐν μονίμῳ δεξαμενῇ παρ' ἀρμοδίουν ἐπιθεωρητοῦ καὶ ἄλλων τεγνικῶν, οἵτινες καὶ τὸ εὔρον κατάλληλον πρὸς ναυσιπλοίαν μέχρι ληξεώς τοῦ σερβεῦ τον, ἡτοι διὰ πέντε ἀκόρη, μετά τὴν ἀπώλειαν τού μῆνας. «Οσον ἀφορᾷ τὴν ὑδατοστεγήν θύραν τοῦ «τούνελ», ὀλγότερον ἐπει—φαινεται νὰ διηῆθε δι', αὐτῆς ὥδωρ, παρ' ὅσον μερικοὶ μάρτυρες ἔνομισαν καὶ εἶναι πιθανόν, ἐν προσειμένῳ, διτὶ ἡ εἰσόδεουσα ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου ποσότης ὕδατος ἔξωγκωθή ἀπὸ τὸν φόβον τοῦ κατέλαβε τὸ πληρώμα ἐνώπιον τοῦ κινδύνου. Καταλήγοντο ὁ κ. Roche ἔκφεντον ὅτι τὸ ναυάγιον δὲν ἦτο δόλιον καὶ ἀπεράνθη ὑπὲρ τῶν ἔναγοντων πλοιοκτητῶν πρὸς πληρωμὴν τῆς ἐκ 1000 λιρῶν ἀπαιτήσεως καὶ μὲ τόκον 4 οἷο δι' ἔν ἔτος.

Ο συνήγορος τῶν ἀσφαλιστῶν ὑπέδειξεν, ὅτι τ' ἀποκαλυφθέντα κατὰ τὴν διαδικασίαν, ἤστα διάφορα πρὸς τὰ ἀρχικῶς κατατεθέντα ὑπὸ τοῦ πληρώματος, καὶ ὅτι συνεπῶς θὰ ἦτο σκόπιμος μία ἔτι περαιτέρω δικαστική ἔρευνα πρὸς πληρεστέραν τῆς ὑποθέσεως διαιρέσιν, ἔχειτο δὲ ἀναστολὴν ἐκτελέσεως τῆς ἀποφάσεως, καθ' ἵνα περιποιῶν οἱ ἔναγομενοι θ' ἀπεφάσιζαν ν' ἀσκήσουν ἔφεντον.

Ο δικαστής ηγούμηνος νὰ παράσῃ τὴν ἀναστολὴν ἐκτελέσεως ὑπόδειξε εἰς τοὺς ἔναγομενούς, ὅτι, εάν τὸ νομίζουν σούπιμον, δύνανται νὰ ἐφευβάλουν τὴν ἀπόφασιν.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Αἱ χυριώτεραι: ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειρονάτων εἶναι αἱ κάτωθι:

— 'Επι Ρίβερ Πλεῖτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Παναγ. Θ. Κουμάνταρος» ἀπὸ Νεκότσεα, Μπάζιαν Μπλάγκαν ή Μάρη Ντέι. Πλάτα 8200 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)9 ἔνα λιμένα, εἳναν δύο λιμένας 16)3, Τούλιον.

«Νίκιον» (ex «Mont Genèvre») ἀπὸ Κοντσέψιον 7000 τ. διὰ Ρόττερνταμ ή Ἀμστερνταμ 17), Τούλιον.

«Ἐπαρ. Κ. Ἐμπειρίκος» ἐξ Σάνη Λορέντζο 6700 τ. δι' Ἀγγλίαν ή Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16), Αὔγ. 18—29.

«Πέτρος Νομικὸς» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 6500 τ. διὰ Μασσαλίαν ή Γένοβαν, 16)6, ἀ. φ.

«Γαρουσφαλίν» (ex «Orange River») ἐξ Ροζάριο 7000 τ. δι' Ἀμβέρσαν 15)9, εἳναν συμπλήρωσιν ἀπὸ κάτω λιμένας 1)3 ἐπὶ ξελατον, ἀ. φ.

«Ορος Οσσα» ἐξ Ροζάριο 7000 τ. δι' Ἀμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 16)6, εἳναν συμπλήρωσιν ἀπὸ κάτω λιμένας 1)3 ἐπὶ ξελατον, ἀ. φ.

«Χέλατρος» ἐξ Σάνη Λορέντζο 6200 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοχόλιμην 18), Τούλ. 15—25.

«Ρόκος» ἐξ Μπονένος «Αὔρες 8500 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)3, εἳνα λιμένα, εἳνα δύο λιμένας 15)6, τρεῖς 15)9, ἀ. φ.

«Αττόπλιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 6800 τ. δι' Ἑλλάδα 16)9, ἀ. φ.

«Κορινθιακὸς» ἐξ Σάντα Φε—Ντιαμάντ 5300 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 17), Αὔγ. 1—15.

«Αγία Μαρίνα» ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ 6700 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16), Αὔγ. 5—20.

«Μαίση Ν.» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 6000 τ. διὰ Μεσόγειον (δῆλον Ανατολικότερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) σελ. 17)3, ἀ. φ.

«Βαλλιάνος» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 6300 τ. δι' Ἑλλάδα 16)9 ἔνα λιμένα, μὲ διόπλιν μέχρι 4 λιμένων ἐκφορτώσεως, καντσέλλο Τούλ. 14.

«Αίγανες» ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ 6000 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)9, εἳνα συμπλήρωσις ἀπὸ κάτω λιμένας 1)3 ἐπὶ ξελατον, Τούλ. 18—28.

— 'Επι λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Ορος Ολυμπος» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. ἀλατος διὰ Σαγκάρη 14), ἐὰν Βλαδιβοστόκ 11)6, f.i.o., Τούλιον 1—15.

«Νύμφη» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. ἀλατος καὶ γενικῶν εἰδῶν διὰ Σαγκάρη 14), διόπλιν Βλαδιβοστόκ 14)6, f.i.o., Τούλιον.

— 'Επι τοῦ Δουναύρεως

«Νικόλαος» ἐξ Γαλαζίου 420 βαγ. ζυλείας διὰ δύο λιμένας Συρίας καὶ Παλαιστίνης λ. στ. 6.0. κατὰ βαγόνιον, φόρτωσις 10—20 Τούλιον.

— 'Εξ Ἀγγλίας ή Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«Γρέρ. Μ. Ἐμπειρίκος» ἐξ Ρόττερνταμ 8000 τ. διὰ Ρίον Ιανεῖον 8)—, ἀ. φ.

«Δημ. Δανιόλος» ἐξ Ρόττερνταμ 5800 τ. διὰ Τσιμιταβέζιαν 6)9, ἀ. φ.

«Κλεάνθης» ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6)6, ἀ. φ.

«Ἐνγ. Σ. Ἐμπειρίκον» ἐξ Κάρδιφ 7500 τ. διὰ Ρίον Ιανεῖον 8)—, ἀ. φ.

«Πολόμυρος» ἐξ Δάντσιγ 7000 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν 8)3, διόπλιν Αδριατικήν 9)3, Τούλ. 15—31.

«Δάφνη» ἀπὸ Wear 5800 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)3, ἀ. φ.

— 'Εξ Ἀπω Ανατολῆς

«Τάουερ Αμπέϊ» (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπὸ Dalny 7000 τ. κυάμων Μαντζουρίας δι' Ἀμβούργον 21), Τούλιον 20.

«Κάτε» ἀπὸ Dalny 7400 τ. Μαντζουριανῶν κυάμων διὰ Ρόττερνταμ ή Ἀμβούργον 21), Τούλιον 28.

«Επατόνταρχος Δρακούλης» 8000 τ. d.w., ταῦμ τσάρτερ διὰ 2 ἔως 3 μῆνας μεταξὺ λιμένων τῆς Λαπού Ανατολῆς 2)—, παράδοσις εἰς Ι-απονίαν, Τούλιον.

«Ορος Παρνασσός» ἐξ "Άδεν 5000—5500 τ. ἀλατος διὰ Καλκούταν 5 δουπίας κατὰ τόννον, φόρτωσις 10—25 Τούλιον.

«Υδραίος» ἐξ Madras 6500 τ. φυστία διὰ Μεσόγειον 23)—, ἀ. φ.

— 'Επι παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«Καλουδόδω» ἐξ Ἀμβέρσαν 7300 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων δι' Ἀλεξανδρειαν, Βηρυτόν, Γιάφαν καὶ Φαμαγούσταν λ.στ. 3900 κατ' ἀποκοπήν, 4 λιμένας ἐκφορτώσεως, ἀ. φ.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΔΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ
ΤΗΣ SOCIETE D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαὶ ἔκτος συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἄμεσος



Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς διεδνοῦς ναυλαγορᾶς

Ἡ διεθνῆς ναυλαγορᾶ, παρὰ τὴν περιωρισμένην ζήτησιν χωρητικότηος ποὺ ἐπεκράτησε κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν 15θημερον, διετήησεν ἐν τούτοις τὸν σταθερὸν αὐτῆς τὸν. Ἡ ἀγορὰ τῶν γεννημάτων καὶ αἱ τοπικαὶ ἔορται εἰς ὥρισμένα ἔξαγωγικὰ κέντρα, ὑπῆρχαν αἱ κύριαι ἀφορμαὶ τοῦ περιωρισμένου ἀριθμοῦ τῶν νεωτέρων ναυλάσεων, ἀν καὶ περὶ τὰ τέλη τοῦ 15θημέρου μία ἐντονωτέρᾳ καπαναρχορότης ἐξεδηλώθη. Ὁ σπουδαῖτερος παράγων εἰς τὴν κίνησιν τῆς ναυλαγορᾶς ὑπῆρχε καὶ πάλιν—ώς συνήνθως—ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλεύτη, ἀπὸ τὴν ὁποίαν—περὶ τὸν δύκον τῶν ναυλωθέντων σκαφῶν ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου διὰ φορτώσεις Ἰουλίου καὶ Αὔγουστου—ἐκλεισθῆσαν κατὰ διαλειμμάτα ἀρκετὰ ἀκόνη σκάφη. Δεδομένου δέ, ὅτι τὸ διάμεσον φόρτωσιν διαθέσιμον τοννᾶς ἔξαγολουνδεῖ νὰ σπανίζῃ, ἡ θέσης τῶν πλοιοκητῶν διὰ φορτώσεις Ἰουλίου καὶ ἀρχὴν Αὔγουστου, τούλαχιστον, προβλέπεται ἀρκετὰ εὔνοϊκη, καίτοι μέχρι τῆς στιγμῆς, οἱ ναυλωταὶ δὲν φαίνονται διατεθειμένοι εἰς τὴν ἀνάληψιν ὑποχρεώσεων μεγάλης χωρητικότηος διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀπωτέρων ἀναγκῶν των.

Εἰς τὸν τομέα τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ποιά τις ζήτησις παρατηρεῖται διὰ φορτία μεταλλευμάτων καὶ παλαιοισθόν δι’ Ἰταλίαν καὶ Ἀπὸ Ἀνατολῆν. Διὰ τὰ λοιπὰ εἶδη ἡ ἀγορὰ σχέδον ἀπρακτος. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰδηνικὸν ἡ ἔργασία ἡτο ἀρκετὰ μειωμένη, λόγῳ καὶ τῆς ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν, τὸ δὲ Μόντρεαλ, ἀνεὶ ἐνδιαφέροντος. Αἱ ὑψηλαὶ τιμαὶ τοῦ Καναδικοῦ σίτουπλετέλεσαν φραγμὸν εἰς τὰς φορτώσεις, πολλὰ δὲ πλοῖα ἡναγκάσθησαν ν’ ἀποπλεύσουν κενὰ πρὸς ἀνάζητησιν ἔργασίας εἰς ἑτέρους τομεῖς. Νεώτεραι ναυλώσεις δὲν ἔσημειώθησαν, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων ὄνομαστικά, εἰς τὰ γνωστὰ πάγια ἐπίπεδα.

Ἡ Ἀπὸ Ἀνατολὴν ποιάν τινα ἐπέδειξε ζωηρότητα, δχι ὅμως τοιαύτης ἐκτάσεως ὅστε νὰ δικαιολογοῦνται ἐλλίδες σταθεροτέρας ἐμφανίσεως τῆς. Τόσον αἱ ὅργαναι Saigon καὶ οἱ Μαντζουριανοὶ κύαμοι, ὅσον καὶ τὰ Αύστραλιανὰ γεννήματα, ἐνεφανίσθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν μὲ περιωρισμένον ἀριθμὸν διαταγῶν. «Οσον ἀφορᾷ, ἔξ ἄλλον, ταῖς ἑσοδείαις γεννημάτων τῆς N.A. Εὐρώπης, ἡ δι’ αὐτὰς κατάτοπτις διηκρινισθή. Η ἀρσίς τῆς ἀπαγορεύσεως ἔξαγωγῆς Ρουμανικοῦ ἀραβοσίτου κ.λ.π. γεννημάτων, πλὴν σίτου, διὰ τὸν δόπον ἀπαιτεῖται εἰδικὴ ἀδεια, ἐπιβεβαιοῦται. Διὰ τὸν Ρουμανικὸν ἀραβοσίτου οἱ τελευταῖαι πληροφορίαι ἀνάφερον, ὅτι ἡ ἑσοδεία του θὰ είναι μὲν μειωμένη, ἀλλ’ οὐχὶ ὅσον ἀρχικῶν ὑπετέθη, ἐνῷ ἡ ποιότης του θὰ είναι καλή. Καὶ εἰς τὴν Ρωσίαν ἡ ἐφετεινὴ ἑσοδεία ὑπέφερε σοβαρῶς ἀπὸ τὴν καιρικὴν ἀνωμαλίαν—ἀν δ’ ἔξαρση γανεῖς τὰς Οὐκρανικὰς πεδιάδας, ὅπου ἔξαρτος συνθῆκαι ἐπεκράτησαν—ἡ ἑσοδεία τῶν λοιπῶν περιοχῶν δὲν κρίνεται ἵκανη ν’ ἀπαγοροῦσῃ διὰ τὴν ἔξαγωγὴν τῆς σοβαρᾶν χωρητικότηα, ὡς συνέβη τὰ προηγούμενα ἔτη. Ἀπὸ τὸν Δούναβιν ἐλπίζεται νὰ παρουσιασθῇ μελλοντικῶς σχετικὴ τις ἔργασία.

Ἐν συμπεράσματι, ἡ ναυλαγορὰ γενικῶς ἔξεταζομένη διατηρεῖ τόννον σταθεροτήος, μὲ αἰσιοδέξους διὰ τὸ μέλλον προβλέψεις.

Κατὰ τομεῖς ἀγορῶν αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων παρουσιάσαν τὰς ἀκολούθους διακυμάσσεις:

ΠΛΕΙΤ: Ἀπὸ Σὰν Λορέντζο ἐπληρωθήσαν δι’ Ἰουλίου 15)9 δι’ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 18)—διὰ Σκανδινανίαν. Δι’ Αὔγουστον 15)—δι’ ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας καὶ 15)9 ἐως 16)—δι’ Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον. Ἀπὸ Ροζάριο (Ἰουλίου) 16)3 δι’ ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας καὶ 16)9 Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ. Δι’ Αὔγουστον, κατ’ εὐθείαν Ἀμβέρσαν 14)9. Ἀπὸ Μπάχαν Μπλάγκαν ἐπληρωθῆσαν δι’ Ιουλίου 16)9 ἐως 17)6 δι’ Ἐλλάδα καὶ 15)3 δι’ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ σείντετζ. —Δι’ Αὔγουστον, κατ’ εὐθείαν Ἀμβέρσαν 13)1)12 καὶ δι’ ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (συμπεριλαμβανομένου Μάντζεστερ) σει. 14)6.

Αἱ τελευταῖαι πληροφορίαι παρουσιάζουν τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλεύτη ἰσοροτέαν καὶ μὲ σταθερὰν τὴν ζήτησιν διὰ φορτώσεις μέχρι καὶ τέλους Αὔγουστου. Αἱ τιμαὶ ὅση ἀνω Σὰν Λορέντζο διὰ ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ στρέφονται ἡδη διὰ τὰς ἀμέσους φορτώσεις εἰς τὰ σει. 17)3 ἐως 17)6. Ζωηρὰ ὑπῆρχε καὶ ἡ ζήτησις τοννᾶς δι’ Ἐλλάδα, πλὴν δὲ τοῦ ἀπὸ «Βαλλιάρος», «Ταξιάρχη», «Χαδίωτης» καὶ «Δωστής» εἰς τιμᾶς ἀπὸ 16)9 ἐως 17)6, ἀπαντα διὰ φόρτωσιν Ἰουλίου. Διὰ τέλη Ἰουλ.—Αὔγουστον αἱ τιμαὶ ἐκυμαίνοντο σταθερῶς εἰς τὰ 16)—ἐως 17)—ἀπὸ Σὰν Λορέντζο δι’ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

«Εἰρήνη Σ. Εμπειρίου» δχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 7000 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλλ., Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ 16)—έαν ἀπὸ Βίλλαν Κατούσιον 17)—Ιουλ. 25—Αὔγ. 5

«Γαξιάρχης» ἐκ Μπάχαν Μπλάγκας 7.000 τ. δι’ Ἐλλάδα 17)—Ιούλιον. «Πετράκης Νομικὸς» ἀπὸ ἀνω λιμένας Πλέιτ 6.000 τ. δι’ ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)—, Αὔγ. 10—20. «Κωστῆς» ἐκ Μπάχαν Μπλάγκας δι’ Ἐλλάδα 7.800 τ. σει. 17)6, Ιούλιον. «Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ» δχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 7500 τ. δι’ Αβονμουθ 16)6, ἐαν Κάρδιφ 16)3, Αἴγυοντον. «Φραγκ. Β. Γονιλανδρῆ» δχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 8000 τ. δι’ Αμβέρσαν 15)3 Αὔγουστον. «Κωνστ. Λουλούδης» ἐκ Σὰν Λορέντζο 7.000 τ. δι’ Αγγλίαν—Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)9, ὀφίδην Μπρίστολ Τσάννελ 16)6 Αὔγουστον. «Αγία Βαρβάρα» ἐκ Σὰν Λορέντζο 6800 τ. δι’ Αγγλίαν—Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)9, ὀφίδην Μπρίστολ Τσάννελ 16)6, Αὔγουστον. «Κ. Κτιστάκης» (κενὸν ἐπ Πειραιῶς) ἐκ Σὰν Λορέντζο 7000 τ. δι’ Αγγλίαν—Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)9, ὀφίδην Μπρίστολ Τσάννελ 16)4)12, Αὔγουστον.

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ. — ‘Απὸ Νέαν Υόρκην ἡ Φιλαδέλφειαν (παλαιοσίδηρα) διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 3,90, Ιούλιον—Αὔγουστον καὶ δι’ Ιαπωνίαν 12)9, f.i.o. Έκ Μόντρεαλ δι’ Αγγλίαν (σιτηρὰ) τιμαὶ ὀνομαστικαὶ εἰς τὰ σει. 1)3 τὸ κουώδετο.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ. — ‘Απὸ Δυτ. Αύστραλιαν διεπηγήθησαν οἱ ναύλοι γύρω τῶν σει. 23)9 διὰ Μεσόγειον—Αγγλίαν—Κόντινεντ καὶ ἀπὸ τὴν Νότιον Αύστραλιαν εἰς τὰ 24)6. Διὰ κνάμοντς Μαντζουρίας σει. 21) — ἀπὸ Dalny καὶ 23)—ἀπὸ Βλαδιβοστοκ διὰ Ρόττερνταμ—Αμβούργον, δι’ ὅργανα δὲ ἀπὸ Saigon 24)6 διὰ Μασσαλίαν ἡ Βορδώ—Αμβούργον, Ιούλιον. ‘Απὸ Madras πληρωνέται ἡ σταθερὰ τιμὴ τῶν σει. 23)—διὰ Μεσόγειον καὶ 24)—δι’ Αγγλίαν—Κόντινεντ, ἀπὸ δὲ τὴν Νότ. Αφρικὴν ἀνηγγέλθησαν καὶ νεωτεραι ναυλώσεις δι’ ἀραβόσιτον εἰς τὰ σει. 17)—διὰ Βενετίαν, Σμύρνην καὶ 16)6 διὰ Μόντρεαλ, Αὔγουστον—Σμύρνην, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ Durban. Εξ ‘Απω Ἀνατολῆς—πλὴν τῶν εἰς ἄλλην στήλην ὄναγρα φομένων—ἐκλείσθη καὶ τὸ ἀπὸ «Γεώργ. Νικολάου» ἀπὸ Saigon 7000 τ. δρῦζης διὰ Μασσαλίαν—Βορδώ—Δουνκέρκη 23)9, Αὔγουστον.

ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ. — Τιμαὶ σταθεραι εἰς τὰ βελτιωμένα ἐπίπεδα τοῦ τέλους Ιουνίου. ‘Εναντινώσανται εἰς τὰ σει. 23)—διὰ Νεσόγειον καὶ 24)—δι’ Αγγλίαν—Κόντινεντ, ἀπὸ δὲ τὴν Νότ. Αφρικὴν ἀνηγγέλθησαν καὶ νεωτεραι ναυλώσεις δι’ ἀραβόσιτον εἰς τὰ σει. 17)—διὰ Βενετίαν, Σμύρνην καὶ 16)6 διὰ Μόντρεαλ, Αὔγουστον—Σμύρνην, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ Durban. Εξ ‘Απω Ἀνατολῆς—πλὴν τῶν εἰς ἄλλην στήλην ὄναγρα φομένων—ἐκλείσθη καὶ τὸ ἀπὸ «Γεώργ. Νικολάου» ἀπὸ Saigon 7000 τ. δρῦζης διὰ Μασσαλίαν—Βορδώ—Δουνκέρκη 23)9, Αὔγουστον.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ. — Πλήν τινων φορτίων ξυλείας διὰ πλοία μικρὰ

ΚΑΤΑΒΑΝΘΕΙΣΙ ΑΠΟΖΗΜΙΣΕΙΣ

A.I.P. 36.000 000



ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΑΠΟΒΕΜΑΤΙΚΑ

A.I.P. 15.000.000

“ΤΖΕΝΕΡΑΛ,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Δ.Τ.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ—ΠΥΡΟΣ—ΖΩΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1885

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

“Ι.Δ.ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ,,Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ—ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ ΙΙΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΝΟΤΑΡΑ 95

(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 21-741) (ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-499)

ΕΠΙ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ, ΕΝΟΙΚΙΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΕΠΙΠΛΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ Κ.Α.Η.

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΓΘΩΝΗΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ, ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΡΑΥΣΕΩΣ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΚΛΟΨΗ Κ.Α.Η.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ούδεμία ἄλλη ἔξαγωγική ἐργασία γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος ἐσημειώθη. Τό ἀπό «Φωφό Μαρού» ἐκλείσθη ἐκ Δουνάβεως 115 βα. ἔντειας διὰ Πειραιᾶ (τημῆα) λ.στ. 5.15.0 καὶ διὰ Πάτρας (ὑπόλοιπον) λ.στ. 6.18.0, ἀ.φ.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.— Μία ζωηροτέρα κίνησις ναυλώσεων ἐσημειώθη διὰ τὰς ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγάς, ιδίᾳ δὲ διὰ τὴν "Απω Ανατολὴν (γεννήματα) εἰς τὰ σελ. 14)— f.i.o., μὲν ὄψιδαν γενικά καὶ ἄλλας 14)9, f.i.o. καὶ διὰ φρετώσιν "Ιουλίου—Αὐγούστου. Αἱ Ρωσικαὶ ἔξαγωγαὶ κατ' εἰδή φρετώσιν καὶ διακύμανσιν ναυλῶν δείκνυνται ἀπὸ τὰς ἀκόλουθους ἀντιπροσωπευτικὰς ναυλώσεις Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, πλεισθείσας εἰς Πειραιᾶ:

«Πόλιν ἐκ Χερσώνος 6500—7000 κ. μ. ἔντειας (Egyptian balks) σελ. 6)6 δι' Ἀλεξάνδρειαν, Ιουλ. 16—24. «Πανῆς» ἐκ Νοθοφορίσικης 3800 κ.μ. πριν οισιμ. ἔντειας δι' Ἀλεξάνδρειαν 7)3, ὄψιδαν Χάιφαν 7)3, ἐὰν Γάιφαν 7)9, Ιουλ. 20—31. «Μαρῆ Χανδρῆς» ἐκ Χερσώνος 6—7000 κ.μ. πολτοῦ ἔντειας διὰ Βενετίαν 6)3, ἐὰν Γένοβαν 6)3, Ιουλ. 15—23. «Ἀδαμ. Γεωγαντῆς» ἢ «Αντ. Γεωγαντῆς» ἐκ Πότι ἡ Νικολάειφ 5500—6000 τ. μεταλ. διὰ Γκόττεμπονδγκ 10)9 1)2, Αὔγ. 5—20. «Δελφίν» ἐκ Μπερντιάνου ἡ Μαργλεως 5500—5900 τ. γαιανθρ. δι' Αμβέρσαν—Ρότερνταμ ἡ "Αμστερνταμ σελ. 8)4 1)2, Ιουλ. 15—30. «Τόνης Χανδρῆς» ἐξ Ἀρχαγγέλου 1100 στάνταρς ἔντειας (D.B.B.) δι' Ἀλεξάνδρειαν 47)6, Αὔγ. 1—10. «Ματθαῖος» ἐξ Ἀρχαγγέλου 1025 στάνταρς (D.B.B.) δι' Ἀλεξάνδρειαν 48)6, Αὔγ. 10—20.

«Ιάκωβος» ἐκ Χερσώνος 3500 τ. μ. τηλεγρ. στύλων διὰ Βενετίαν 10)9, Ιουλ. 20—31. «Μαΐην δρφ Σάμιος» ἐκ Τούναφ 2—2200 κ.μ. πριν. ἔντειας διὰ Τσιβιταβέκιαν 10)6, Ιουλίου 13. «Ομόνοια» ἐκ Μαρινουπόλεως ἡ Μπερντιάνος 5250 ἔως 6050 τ. γαιανθρ. δι' Αμβέρσαν, Ρότερνταμ ἡ "Αμστερνταμ 8)4 1)2, Αὔγ. 15—30. «Κατίνας ἐκ Νοθοφορίσικης 3800 κ. μ. πριν. ἔντειας διὰ Δυτ. Ιταλίαν (συμπερ. Πόρτο Αντζιο) σελ. 8)1 1)2, Αὔγ. 3—13. «Θέτις Α.» ἐκ Πότι ἡ Νικολάειφ 7000 τ., 10 ορού μεταλ. δι' Αμβέρσαν ἡ Ρότερνταμ 9)—, ὄψιδαν "Υμιντίνην 9)1 1)2, Αὔγ. 15—31. «Δελφίν» ἐξ Μοδηναριών 5500—6000 τ. ἀπατίτ, διὰ Κοτρόνε, Ἀγκώνα, Βενετίαν 11)6, τοφ, Σεπτ. 5—15. «Ἐνγενία Χανδρῆς» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. γεν. φορτίων διὰ Σαγκάνη ἡ Dalny 14)3, τοφ, ὄψιδαν Βλαδιβοστόκ 14)9, Ιουλ. 18—25.

Τὰ μεταλλεύματα Μεσογείουν μὲν μικράν ζήτησιν εἰς τὰς γνωστὰς τιμὰς. Ἀπὸ τρεῖς λιμένας Μεσογείουν ἐναντίων τὸ ἀπό «Ιωάννα» 1600 τ. σίτου διὰ τρεῖς λιμένας Ἐλλάδος φρ. 30, ἀ.φ. Ἐναντίων έπισης τὸ ἀπό «Τσιροπινᾶς» ἐκ δύο λιμένων Φινλανδίας καὶ μιᾶς ἡ δύο θέσεων Βίντορογκ 2300 στάνταρς ἔντειας δι' Ἀλεξάνδρειαν 43)—, Αὔγ. 1—20.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Μὲ σχετικὸν ἐνδιαφέρον τὴν Πειραιϊκὴν ναυλαγορὰ διὰ τὰς ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγάς, χωρὶς ὅμως αἱ ὑπάρχουσαι διαταγαὶ νὰ εἰνε τοιαύτης ἐκτάσεως, ὥστε ν' ἀπορροφήσουν τὴν ἀργοῦντα εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας χωρητικότητα. Ἀπόδειξις

ὅτι ἔξηκολούμησεν ἡ ἐντεῦθεν ἀναγόησις πολλῶν φορτηγῶν τενῶν διὰ Πλέιτ, ὡς λ.χ. τῶν ἀπ' «Κ. Κτιστάκης» καὶ «Αντ. Σταδάτος», ἐκ Πειραιῶς, «Ζεὺς» ἐκ Σύρου, καθὼς καὶ πολλῶν ἄλλων ἐκ Βηρυττοῦ καὶ Δυτ. Ιταλίας. Αἱ Ρωσικαὶ διαταγαὶ αἱ παρουσιασθεῖσαι κατὰ τὸ α', 15θημέρον τοῦ Ιουλίου ἀφεωρῶν κυρίως ἔντειαν διὰ μικρὰ καὶ μετρίου μεγέθους σκάφη, ἐνῷ καὶ μία ἴκανη χωρητικότης ἐκλείσθη διὰ μεταλλεύματα, γενικὰ φορτίων δι' "Απω Ανατολὴν καὶ γιανόνδρακας δι' Ιταλίαν. Οἱ ναῦλοι, κατ' εἰδη φορτίων διεκυμάνθησαν εἰς τὰ ἀκόλουθα ἐπίπεδα:

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.— Αἱ φορτώσεις γεννημάτων, μολονότι σποραδικῶς ἐναντίων τησαν μερικὰ πλοῖα, παρέμειναν χαλαραὶ καὶ ἀνεν ἐνδιαφέροντος, μὲ προσφερόμενας δὲ τιμὰς ναυλῶν χαμηλαὶ, ἐφόσον τὰ κλεισθέντα δλγια σκάφη δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ ἐναντίων τησαν μερικῶν ἔκφορτώσεως, μὲ τὰς συνήθεις δὲ ὄψιδαν ἐν Σκανδινανίαν. Υπάρχει ἡδη μία διαταγὴ μὲ φρότιων περὶ τὰ μέσα Αὐγούστου καὶ μὲ προσφερόμενον ναῦλον σελ. 9)4 1)2. Δι' αὐτὴν ἔζητηθη παρ' Ἑλληνικοῦ πλοίου ναῦλος σελ. 9)6, δὲν ἐγνώσθη ὅμως, μέχρι τῆς στιγμῆς, ἐὰν ἔκλεισθη.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.— Σχετικὴ παρατηρεῖται κίνησις εἰς τὸ εἰδος τοῦτο διὰ φορτώσεις Αὐγούστου, ἐναντίων τησαν δὲ — ὡς ἀλλαζοῦ ἀναφέρομεν — δύο ἀτμόπλοια 6000 τ. ἔκαστον, 5 ο)ο δι' Ιταλίαν εἰς τὰ σελ. 7)—. Τελευταία πλεισθεῖσα ναυλωσίς Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ δι' Ιταλίαν ἡτο δι τοῦ ἀπ Τάσος Κ.» ἐκ Μαρινουπόλεως 5000 τ. εἰς τὰ σελ. 7)3.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ.— Μία καλὴ σχετικῶς κίνησις παρετηρήθη καὶ διὰ τὰς φορτώσεις μεταλλεύματων, ἀρκετὰ δὲ σκάφη ἐναντίων τησαν διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 9)— ἔως 10)— καὶ προκειμένον διὰ Γκόττεμπονδγκ εἰς τὰ 10)9 1)2.

ΞΥΛΕΙΑ.— Αἱ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 15θημέρου κυκλοφορήσασαι διαταγαὶ γεν. φορτίων δι' "Απω Ανατολὴν, μὲ πληρωθέντας ναῦλους ἐκ σελ. 14)— f.i.o., διὰ Σαγκάνη, Dalny ἡ Οιάκα 14)6 f. i. o., ἐὰν Βλαδιβοστόκ καὶ μὲ ὄψιδαν Sackalin 16)6 Πρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἐκλείσθησαν καὶ τέσσαρα Ἑλληνικὰ φορτηγά.

ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ.— Εξαιρετικὴν ξινορότητα ἔνεφάνισαν αἱ διαταγαὶ γεν. φορτίων δι' "Απω Ανατολὴν, μὲ πληρωθέντας ναῦλους ἐκ σελ. 14)— f.i.o., διὰ Σαγκάνη, Dalny ἡ Οιάκα 14)6 f. i. o., διὰ Βλαδιβοστόκ καὶ μὲ ὄψιδαν Sackalin 16)6 Πρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἐκλείσθησαν καὶ τέσσαρα Ἑλληνικὰ φορτηγά.

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΧΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

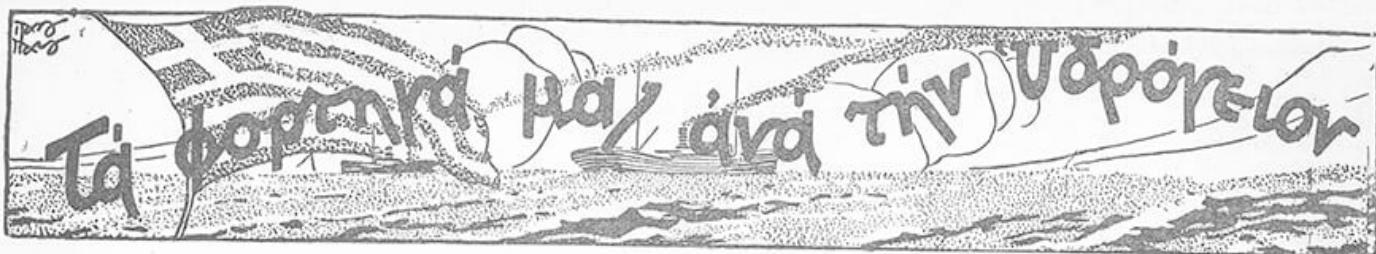
PΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40838

ΠΛ. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ 1. - ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 21654



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	εφ. Μάρτιον 3 Ίουλ. και άνεχ. 9 διά Χαλκίδα
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	εφ. Νοεμβρίου 25 Ίουν. και Ησπριάδ 8 Ίουλ.
Άγιος Βλάσιος	Ίω. Χανδρή	07	3227	ειδήλιος Γιβραλτάρ 27 Ίουν. Νάνιοβραρ 12 Ίουλ. ειδ. Αρχάγγελον
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εφ. Χαζήλ 8 Ίουλ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γλαυκοπούλου	12	3283	άργει Ησπριάδ από 22 Μαΐου
Άγια Βαρθαρά	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	εφ. Γένοβην 7 Ίουλ. και άνεχ. 11 διά Ηλλήσ
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	εφ. Καλλιάρη 2 Ίουλ. και Σαλέρνα 11
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	εφ. Λονδίνον 2 Ίουλ. και άνεχ. 8 Ίουλ. ειδ. Μπ. "Αύρες
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	εφ. Ταΐτη 4 Ίουλ. και άνεχ. 5 διά Αρχάγγελον
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπαπάρα	15	3687	εφ. Ρουέν 1 Ίουλ. και άνεχ. 6 διά Vlippuri
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άργει Ησπριάδ από 11 Μαΐου
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	άργει Ησπριάδ από 15 Ίουν.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	άργει Ησπριάδ από 15 Μαΐου.
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Αθ. Πειθῆ	08	4537	άνεχ. Uuras 1 Ίουλ., Νιούτζενες 8 διά Αλιξάνδρειαν
Άδαμ. Κοφαής	Κακαρούνκα κλπ.	84	1324	άργει Χίον από 15 Μαΐου.
Άδελφότης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	άργει Ipswich από 28 Απρ.
Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	εφ. Ησπριάδ 26 Ίουν.
Άιγαίον	Πελοποννήσου-Σκριβάνου	12	1755	άνεχ. Ραδένναν 26 Ίουν. διά Μαργαρίτην, εφ. 4 Ίουλ.
Άιγενς	άδ. Πατέρα	17	3792	εφ. Σάντος 4 Ίουλ.
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	εφ. Μαργαρίτην 28 Ίουν.
Άινος	Α. Λουζή	10	3551	άνεχ. Μπ. "Αύρες 16 Ίουν. διά Μαδέρας
Άιδολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	εφ. Ρόττερνταρ 20 Ίουν.
Άιγ. Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	ειδήλιος Γιβραλτάρ 7 Ίουλ. διά Μεσόγειον
Άδαμας	Μ.χ. Λαζαρού	18	4144	ειδήλιος Λάζ Πάλιρας 16 Ίουν. διά Ροζάριος εφ. 11 Ίουλ.
Άιροπόλις	Βασ. Μπρούσου	13	4312	ειδήλιος Γιβραλτάρ 15 Ίουν. διά Ηλλήσ
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	εφ. Ρόττερνταρ 27 Ίουν.
Άλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	εφ. Ρίον Τσαντίρον 3 Ίουλ.
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	εφ. Σάντος 26 Ίουν.
Άλικη	Ν. Γ. Λαζαρού	17	5140	ειδήλιος Λάζ Πάλιρας 4 Ίουλ. διά Λιθερπουλ
Άλκυών	Κα. Ε. Α. Λεμπού	95	2701	εφ. Ησπριάδ 30 Ίουν. και άνεχ. 8 Ίουλ. διά Ρωσσίαν
Άλφειδης	Σ. Λαζαρού	20	5116	ειδήλιος Φερν. Νορδάρχα 1 Ίουλ. διά Μαδέρας
Άναστασία	Η. Πρωτοπαπά	05	2883	εφ. "Ερδεν 3 Ίουλ. και άνεχ. 5 διά Γένοβην
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Ηπερούτση	99	3025	άνεχ. Χίρνοσχν 26 Ίουν. και Hudiksvall 7 Ίουλ. διά Ησπριάδ
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Οινούσσες από 2 Ίουν.
Άνδρεας	Σ. Γ. Ραζή	19	5566	εφ. Γδανσκ 24 Ίουν. και άνεχ. 6 Ίουλ., Ορέαν 10 διά Μπ. "Αύρες
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιάσως	12	4393	άργει Ησπριάδ από 17 Ίουν.
Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	ειδήλιος Τσεντρίφεν 9 Ίουλ. διά Λιθερπουλ
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεχ. Madras 29 Ίουν. διά Η. Σαρή (διαταγής)
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Ησπριάδ από 17 Φεβρ.
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4442	ειδήλιος Γιβραλτάρ 17 Ίουν. και Σάντος 13 Ίουλ. διά Μοντερίζο
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ειδήλιος Legaspi 2 Ίουν. διά Port Redon
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	15	5885	εφ. Σπαλάτο 1—2 Ίουλ. και άνεχ. 5 διά Στέττιν
Άνθιτσπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άργει Ησπριάδ 17 Ίουν. διά Μπ. "Αύρες
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ειδήλιος Σαντορίνη 1 Ίουλ.
Άντωνης Γ. Λεμπού	I. Βροντίση	01	2690	εφ. Μαρζίν 1 Ίουλ.
Άντωνης Μίχαλος	Σ. και Η. Λεμπού	11	4110	εφ. Χούλλα 7 Ίουλ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άργει Ησπριάδ από 11 Μαΐου
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ειδήλιος Γιβραλτάρ 1 Ίουλ. διά Μασόγειον
Άντωνης Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιάσως	07	3920	άργει Σύρον από 20 Μαΐου
Άντωνης Δ. Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ειδήλιος Γιβραλτάρ 4 Ίουλ., Λάδοσεντ 9 διά Αδάντιγκ
Άντζουλέττα	οίοι Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	άνεχ. Ησπριάδ 10 Ίουλ. Κεσσίρη
Άξιος	Σ. Λαζαρού	19	5289	ειδήλιος Λάζ Πάλιρας 9 Ίουλ. διά Vigo
Άποκια	Z. Βαλμή	95	3607	άνεχ. Σαδένναν 28 Ίουν. διά Ησπριάδ, εφ. 3 Ίουλ.
Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσος	11	4861	ειδήλιος Μαδέρας 6 Ίουλ. διά Χούλλα
Άργολικός	Μαρζή Εμπειρίκου	21	4786	εις Βρετανίαν από 14 Ίουν.
Άρέθουσα	Νικ. Κυρπούρη	11	3693	άνεχ. Κέρδιψ 30 Ίουν. διά Βίλλαν Κατσιάσιου
Άριδανη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	ειδήλιος Γιβραλτάρ 2 Ίουλ. και Όραν 3 διά Βενετίαν
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	εφ. Ναδέρη 5 Ίουλ. και άνεχ. 11 διά Ησπριάδ
Άρτεμις Πήγητα	Ηήγητα	06	1433	εφ. Βρετανίαν 21 Ίουν. και άνεχ. 30 διά Κατάνην
Άρτεμισία	H. Μακρή	06	4343	εφ. Βίλον 28 Ίουν.
Άρχαγγελος	άδ. Λαζαρού	17	4349	άνεχ. Μπ. "Αύρες 29 Ίουν. διά Βλαδιμεστάκ
Άρχων	Κωστή Λαζαρού	21	1364	εις Γαλάταις από 22 Ίουν.
Άσημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	εφ. Θενίχην 24 Ίουν. και άνεχ. 28 διά Τόνιδη
Άσια	'Ολ. διά	92	2893	εις Ηράκλειον από 15 Ίουν. 1932. Σταθμές Αθηνακεύσιων.
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	εφ. Ροζέριο 30 Ίουν.
Άσπασια Νομικοῦ	M. Νομικοῦ	99	846	εφ. Χαλκίδη 24 Ίουν. Είτα Ησπριάδ.
Άστηρη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	εφ. Όδησσαν 23 Ίουν.
Άττικος	A. Λουζή	06	4078	ειδήλιος Λάζ Πάλιρας 9 Ίουλ. διά Λονδίνον
Άφροδεσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2485	εφ. Νοδοφορισίην 25 Ίουν. και Κ)λιν 1 Ίουλ. διά Γένοβην
Βαλλιάνος	A. Λουζή	08	4734	άνεχ. Σάντος 3 Ίουλ. διά Μπ. "Αύρες
Βάντα	Εθ. Επιφανιάδη	03	4190	άργει Σαδένναν από 19 Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΛΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεσπούνης	Π. Β. Δεσπούνη	12	3209	άνεγ. Τάιν 5 Ίουλ. δι: 'Αρχάγγελον.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμπα	07	3429	Έφθ. Daundee 29 Ιουνίου.
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον ώπό 14 Μαρτίου 1931. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους.
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	άργει εἰς Πειραιά 1ουλ. 12.
Βιολαντό Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	Σιγλός Γιβραλτάρ 4 Ίουλ. δι: Cotrone, έφθ. 10.
Βιογνία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	άνεγ. Giringenti 1 Ίουλ. δι: Μάρσαλα - Ηλέρρος, έφθ. 6.
Βιογνία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	άνεγ. Νέρφολκ 21 Ιουν. δι: Μ. π. "Αύρας.
Βιογνία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	άργει Σύρον ώπό 13 'Απρ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	Σιγλός Κ)λιν 9 Ίουλ. δι: Βερσέτην
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	Σιγλός Κ)πολιν 1 Ίουλιος διά Μασσάγην και Τοιχιαδέκαν 7 Ίουλ.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	Έφθασεν Πειραιά 11 Ιουλίου.
Γαρδελάπι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άνεγ. Λιθέρον 25 Ιουν. και Μασσαλίαν 3 Ίουλ. δι: Πειραιά Ρωσίαν
Γαρουφαλιά	Μάρκου Λαζαρίδη	14	4708	Έφθασεν Μπ. "Άρδες 14 Ιουλίου.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	Έφθασεν Ριον 'Ιανέρον 27 Ιουν.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιά ώπό 27 Οκτωβρ. 1930.
Γεώργ. I. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Στυπουρά	96	2187	άνεγ. Χερσόνηα 11 Ίουλ. δι: Βενετίαν.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεγ. Ιμριγχάρ 22 Ιουνίου διά Μπουένος "Αύρας.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3216	Έφθ. Αύρχους 1 Ίουλιος.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	Έφθασεν Ρόττερνταρ 28 Ιουνίου.
Γεώργ. Μ. Λιθανδρός	άδ. Λιθανδρός	28	3831	άνεγ. Μπ. "Άρδες 28 Ιουν. δι: Εδώπην.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σία	30	4108	έν πλ. ίκ Kikchik διά Saigon 11 Ίουλ.
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	Έφθ. Ραδίνναν 28 Ιουνίου και Πειραιά 8 Ιουλίου.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	Έφθασεν Ζουγκούλδαν 22 Ιουνίου.
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανούσηλου	90	2538	άνεγ. Πειραιά 13 Ιουλίου διά Ζουγκούλδαν.
Δαναδές	Π. και Γ. Κ. Λεμός	06	4419	εἰς Μπουένος "Αύρας 14 Ιουλίου.
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	άργει Χίον ώπό 11 Φεβρουαρίου.
Δάρφη	Υ. Λυκιαρδούσηλου	10	2810	άργει Ρουέν ώπό 17 Μαρτίου 1933. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους.
Δάφνη	Ν. Λυκιαρδούσηλου	18	4882	Έφθασεν Κούλλα 29 Ιουν. και άνεγ. 9 Ίουλ. δι: "Αρπαρτιν
Δελφίν	Λώφ και Ανδρεάδη	06	3816	άνεγ. Πειραιά 10 Ιουλίου διά Ρωσίαν.
Δέσποινα	Κοορδ και Γεωργιλή	09	4161	εἰς Murmansk 1 Ίουλιος.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	έφθ. Πειραιά 27 Ιουνίου.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	έφθ. Murmansk 30 Ιουνίου.
Δημήτρης	Σ. και Π. Λεμός	05	3338	άνεγ. Abu Zenima 8 Ίουλ. Σουέζ 9 δι: Βευλώνην
Δημ. Θ. Θεομιλής	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	Σιγλός Γιβραλτάρ 2 Ίουλ. δι: Λάζ Πλάταν.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	άνεγ. Χερσόνηα 25 Ιουν., Γιβραλτάρ 3 Ιουλ. δι: Τοιχιαδέκαν. έφθ. 7
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	εἰς Πειραιά ώπό 1 Ίουλιος.
Δημ. Ιγγλέσης	υίων Δ. Ιγγλέση	18	5275	Σιγλός Μαζέρρας 6 Ιουλίου διά Μπίρκενγκιντ.
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Σχέδιναν 4 Ιουλίου.
Δημ. Νομίδης	Λουκά Νομίκου	03	1171	έφθ. Γαλάτα: 23 Ιουν.
Διαμάντων	άδ. Τσατούσηρος	03	2281	έφθ. Λιθέην 21 Ιουνίου και Μάρσαλ 28.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	Σιγλός Λαύριον 1 Ιουλίου διά Σαΐν Λουΐ (Ροδανού)
Διον. Σταθάτος	έπαρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	Σιγλός Sabang 5 Ιουλίου διά Σιγκαπούρην.
Διόφυς	Βασ. Πατέρα και Σία	06	2795	άνεγ. Kemi 27 Ιουν. και άνεγ. 1 Ιουλίου διά Ρόττερνταρ.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	έφθ. Πειραιά 27 Ιουν. και άνεγ. 4 Ιουλίου διά Ρωσίαν.
Δούναβις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	έφθ. Μπάχικη Μπλάγκαν 6 Ιουλ.
Δύο Φίλοι	Ρωπάκην και Ρούσσου	03	3547	άνεγ. Βενετίαν 28 Ιουν. δι: Νικολάϊφ, έφθ. 7 Ίουλ.
Δωρίς	"Ηλ. Χατζηλίτα	17	4604	Σιγλός Τενερίφφαν 5 Ιουλ. δι: Μπίρκενγκιντ
Έβη	Ν. Γ. Λιθανδρός	13	4521	έφθ. Uuras 30 Ιουνίου.
Έδισων	'Εθνικής	96	1103	άργει Πειραιά ώπό 15 Ιαν. 1933.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	Σιγλός Γιβραλτάρ 1 Όουλ. και Ντέρερ 8 δι: "Υμετένταν, έφθ. 9
Ειρήνη Κυριακίδην	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άργει Λαύριον 7 Όουλ. δι: Πένοδαν.
Ειρήνη Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεγ. Σάν Πάντρα 2 Όουλ. δι: Λάζ Πλάταν.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άνεγ. Πειραιά 28 Όουλ. Γιβραλτάρ 4 Όουλ. δι: Πλάτι.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	εἰς Λαζαρίδην τη "Απρ 'Ανατολή.
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	Σιγλός Γιβραλτάρ 2 Όουλίου δι: "Αλεξάνδρειαν.
Έλένη	Δ. Λώφ	01	1882	έφθ. Νοσορωσίσκην 27 Όουν.
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	έφθ. Μαρζίλιον 30 Όουν. και Πειραιά 13 Όουλ.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπιαση	19	5260	έφθ. Μπίρημπάσ 1 Όουλ.
Έλένη Τ.	Λ. Τεργ:άζου	97	3039	έφθ. Ζουγκούλδαν 27 Όουνίου.
Έλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά ώπό 14 Μαΐου
Έλισάβετ Β.	Γ. Γρέγος	04	4649	άργει Πειραιά ώπό 14 'Απρ. 1933.
Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	έφθ. Ριον 'Ιανέρον 23 Όουν.
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	01	3059	έφθ. Λίβερπουλ 7 Όουλ.
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον ώπό 27 Δεκεμβρίου 1931.
Έπαρ. Κ. Εμπειρίκου	Γιοι 'Επ. Εμπειρίκου	27	4385	άνεγ. Σούντερλαντ 4 Όουλ. και Ντέρερ 8 δι: "Υμετένταν.
Έρηγνη Ε. Εμπειρίκου	Ν. Τσατούσηρος	05	2715	άργει Πειραιά ώπό 7 Όουν.
Έρβοντς	Μαρζή Εμπειρίκου	22	4792	Σιγλός Γιβραλτάρ 4 Όουλ. δι: "Αμερέρσαν, έφθ. 10.
Έγγενη Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	έφθασεν 'Αλεξάνδρειαν 4 Όουλ.
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	έφθασεν Λαυδίνον 2 Όουλ. και Κάρδιφ 9.
Έγγενη Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	4862	έφθ. Γινόδαν 7 Όουλ. και άνεγ. 13 δι: Πειραιά.
Έύδαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	έφθ. 'Αγκάνα 5 Όουλ.
Έβρος	άδελ. Διβνού	18	5283	άνεγ. Μπάρρου 5 Όουλ. δι: Σάντος.
Έντυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ώπό 5 Σεπτ. 1932.
Έντ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεγ. 'Αρχάγγελον 27 Όουν. δι: Τάιν, έφθ. 9 Όουλ.
Έψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	5161	έφθ. Νιούπορτ 4 Όουλ.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	έφθ. Κάρδιφ 5 Όουλ.
Ζάννης Λ. Καμπάνης	λήνον. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεγ. Μπ. "Άρδες 8 Όουλ. δι: "Αγ. Βικέντιον
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλίτα	20	5842	άνεγ. Σύρο 4 Όουλ. δι: Γιβραλτάρ
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	άργει Κάρδιφ 22 Όουν.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινούς»	06	2947	έφθ. Μαρζπολίν 24 Όουν. και Βόλον 3 Όουλ.
"Ηερων	Χρ. Γ. Σοφώτου κλπ.	06	1516	έφθ. Ρουέν 30 Όουν. και 'Αμερέρσαν 9 Όουλ.
"Ηφαιστος	υίων 'Αντ. Γιαννουσάτου	12	3793	έφθ. Ηέτι: 24 Όουν.
Θάλεια	'Ηλια Συλᾶ	17	4574	άνεγ. Νεκότσα 21 Όουν. δι: 'Αμερέρσαν
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	άνεγ. Καντιλί 8 Όουλ. δι: Σικελίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.»	29	3859	άνεγ. Μπ. "Αύρας 16 'Ιουν. δι: Εύρωπην
Θεόδωρος Τ.	Λ. Τερψίζου	12	3409	εις Πειραιά δύο επιστροφή 14 'Ιουλ.
Θεοφανώ	άδελφ. Λιθανού	17	4210	Έφθ. Ριον Πανέριον 6 'Ιουλ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Ηλέμηνς	10	4427	δι:ηλθε Μαδέρας 8 'Ιουλ. διά Μπέλφρος
Θεοσκέπαστη	Β. Μαζίρου-Σ. Μενδρινού	11	3726	Έφθ. "Αγκυρα 29 'Ιουν. και άνεγ. 14 'Ιουλ. διά Πειραιά
Θέτις	Ε. Χατζηγιάτης	30	4123	Έφθ. Λοντονίερο 30 'Ιουν.
Θέτις Α.	Γ. Αντρεάδης	10	4111	άνεγ. Ουρας 3 'Ιουλ. Ντούτζενς 10 δι: "Αλεξάνδρειαν
Θράκη	Λ. Τερψίζου	17	982	Έφθ. Γαλάτειο 5 'Ιουλ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	άνεγ. Στρατιών 22 'Ιουν., Γιεραλτάρ 3 'Ιουλ. δι: "Αμδέρσαν, έφθ. 11
"Ια	Π. Χατζηγιάτης	17	4860	άργει Σύρον από 22 'Απρ.
"Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	Έφθ. Γένοβην 9 'Ιουλ.
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	Έφθ. Λονδίνον 20 'Ιουν.
"Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	Έφθ. Οδησσόν 19 'Ιουν. φορτώνει
"Ιλισσός	Ίαν. Γ. Αιθανού	15	4724	Έφθ. Μπ. "Αύρας 25 'Ιουν. και άνεγ. 4 'Ιουλ. δι: "Αγιον Βικέντιον
"Ιουλία	Π. Χατζηγιάτης	08	3742	Έφθ. Ροζέριο 6 'Ιουλ.
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	Έφθ. Σύρον 30 'Ιουν.
"Ισμήνη	Στεριώτης και Σιά	90	2399	Έφθ. Θινίχην 1 'Ιουλ.
"Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	άνεγ. Γαλάτειο 27 'Ιουν. διά Τόνιδα
"Ιωάννης	Δ. Αδάμπαση	09	3667	άνεγ. Πειραιά 3 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
"Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεγ. Νεκότσα 4 'Ιουλ. διά Μαδέρας
"Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	δι:ηλθε Κλιν 1 'Ιουλ., Γιεραλτάρ 10 δι: "Αμβέρσαν
"Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπαρίκου	24	3734	άνεγ. Κάρδιφ 26 'Ιουν., Μαδέρας 2 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
"Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	640	Έφθ. Σουγκουλάδην 30 'Ιουν.
"Ιω. Π Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	άνεγ. Αρχαγγελον 6 'Ιουλ. διά Velien
"Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	δι:ηλθε Τάιν 16 'Ιουν. διά Soroka
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άργει Πειραιά από 28 'Απρ. (διά Ηλέτ)
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3095	άργει Πειραιά από 18 'Απρ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	δι: λόη Ρότερντραμ 3 'Ιουλ. "Οράν 11 δι: "Αλεξάνδρειαν
Καθαριώτισσα	Γ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Λένινγκραδ 2 'Ιουλ. διά Βοστόνην
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνεγ. Πειραιά 2 'Ιουλ. διά Γιεραλτάρ
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4918	άνεγ. Οράν 13 'Ιουλ. δι: "Αμβέρσαν
Καλουδώ	Γ. Ασημούτη	01	4921	έφθ. "Αμδέρας 21 'Ιουν.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Ροζέριο 4 'Ιουλ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	άργει Πειραιά από 11 Νοεμ. 1932
Καρδάς	άδ. Καρρά	18	5231	άνεγ. Μπ. "Αύρας 26 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Κάσος	άτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	άργει Πειραιά από 16 Μαΐου ("Επισκευή ζημιών)
Κάτε	Ν. Λουκιαρδοπούλου	18	5197	έφθ. Βλαδιβοστόκ 20 'Ιουν.
Κατερίνα, (τάνκερ)	άτ. «Πατέρλας»	87	2495	άργει Πειραιά από 16 'Ιουν.
Κατίγκω	Κ. Χατζηγιάτρα	96	2578	δι:ηλθε Γιεραλτάρ 9 'Ιουλ. δι: "Αλεξάνδρειαν
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	άνεγ. Χίον 14 'Ιουλ. διά Ν)ρωσίσκην
Κατίνα Βούλγαρη	Ν.χ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	δι:ηλθε "Αγιον Βικέντιον 8 'Ιουλ. (διαταγάς)
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου	05	3890	δι:ηλθεν "Οράν 4 'Ιουλ. διά Βενετίκων
Κεραμίες	Ν. Λουκιαρδοπούλου	17	5085	δι:ηλθεν "Αδεν 24 'Ιουν. δι: Osaka
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άνεγ. Πειραιά 11 'Ιουλ. διά Καντίλι
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	έφθ. Ρόττερντραμ 3 'Ιουλ. και άνεγ. 10 διά Σπάτιαν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	δι:ηλθε Σουάζ 7 'Ιουλ. διά Γένοβαν
Κονίστρα	Θωμάρη "Επιφανιάδη	07	3539	άνεγ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Χερσόνα, έφθ. 9
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	άνεγ. "Αμδέρας 2 'Ιουλ. δι: "Αργεντινήν
Κόρδοτον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2118	δι:ηλθε Κωνγκλιν 3 'Ιουλ. διά Μαρήλιν, έφθ. 6
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρης-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Πόρτο Φαράγγιο 27 'Ιουν.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	έφθ. Σφάξ 21 'Ιουν. και Τόνιδα 3 'Ιουλ.
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινᾶ	12	3994	άνεγ. Μιθηλ 22 'Ιουν., Μαδέρας 2 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
Κωνσταντίνος Η.	"Ηλ. και 'Αθ. "Ηλιοπούλου	05	2716	έφθ. Γιάφαν 24 'Ιουν.
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	έφθ. Βηρυττέν 26 'Ιουν. και άνεγ. 11 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Κωστής	Μουσουράς και Βενιαράκη	19	5438	άνεγ. Κέρκυραν 23 'Ιουν., Γιεραλτάρ 30 διά Πλέιτ
Κωστή	N. Πίσση και M. Weisman	05	3876	άργει Πειραιά από 13 Δεκ. 1934
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	άνεγ. Πάτρας 12 'Ιουλ. και Πειραιά 13 διά Ν)ρωσίσκην
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	έφθ. "Αμδέρας 28 'Ιουν.
Λεωνίδας ΙΙ.	"Ανδρ. Βαστόρχη	19	5246	άργει Σασσίτζ πάρο 8 Μαΐου. Μέ ζημιάς
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	δι:ηλθε Κωνγκλιν 2 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Λίλη	Χαρ. Πατέρα	20	5735	άνεγ. Μπ. "Αύρας 20 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Λίμνη	Π. Στυρουλοπούλουκαι Σιά	96	1346	έφθ. Σκιν Ραφαέλ 29 'Ιουν. και Port Lyautéy 6 'Ιουλ.
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	έφθ. Βατούμ 26 'Ιουν.
Μαίνητ δφ Σάμος	A. Κουλούρη	01	1190	άνεγ. Πειραιά 8 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
Μαίρη	N. Λιβανού	09	1459	έφθ. Μαρήλιν 28 'Ιουν.
Μαίρη II	N. Λιβανού	10	1354	έφθ. Βρατλάν 3 'Ιουλ.
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 7 'Ιουλ.
Μαίρη Λευτεραίου	Baco. Δευτεράου	03	1383	έφθ. Σκιν Χουλάδην 22 'Ιουν.
Μαϊώτις	A. Συνδικούν	88	1709	έφθ. Σκιν 30 'Ιουν.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	δι:ηλθε Ντούτζενς 6 'Ιουλ. έδ. "Αμδέρας
Μαλαιακός	Μασή Εμπειρίκου	12	3903	έφθ. Βρατλάν 23 'Ιουν.
Μανούλα	Γ. Καραδία	20	2012	εις Νάντην 14 'Ιουλ.
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	έφθ. Ρόττερντραμ 6 'Ιουλ.
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	άνεγ. Βενετίαν 2 'Ιουλ. διά Χερσόνα. έφθ. 12
Μαργαρίτα	Γιωργιάδη και Σοφίανο	89	2187	άνεγ. Χαλκίδα 22'Ιουν. διά Σουγκουλάδην, έφθ. 26 και Πειραιά 10'Ιουλ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιθολάρη	13	4584	δι:ηλθε Λάς Πάλμας 2 'Ιουλ. δι: "Αμδέρας, έφθ. 11
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	άνεγ. Πειραιά 6 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
Μαρία	S. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άνεγ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Ρουμανίαν
Μαρία Μ. Διακάνη	M. Διακάνη	10	4362	άργει Σύρον από 25 'Απρ. 1932
Μαρία N. Ρούσου	Kυρ. Βενιζέλου	09	3729	άργει Πειραιά από 19 'Ιουν.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	άνεγ. Πειραιά 6 'Ιουλ. διά Βατούμ
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. A. Σταθάτου	19	5269	δι:ηλθε Σιγγαπούρην 4 'Ιουλ. διά Naoetsu

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Ετος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικοῦ	19	5241	άνεγ. Dairen 26 Ίουλ. Σιγχαπούρην 12 Ίουλ. διά Σουέζ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	άνεγ. Μπ. "Άρες 6 Ίουλ. διά Μαδέρας
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	διήλθε Λορίντζο Μαρκές 6 Ίουλ. διά Νικαρά
Μαριώνη	άδ. Ηρωτού	12	4236	άνεγε Ηπειριά από 13 Ίουν.
Μαριώνη Δ. Θεομιώτη	άδειφων Κιριάτια	04	4784	Έφθ. Τεργέστην 4 Ίουλ. και Ηπειριά 14 Ίουλ.
Μαριώνη Ι. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	3610	διήλθε Αλέξ Πάλμαρη 27 Ίουν. και Όσκαν Ζ'Ιουλ. διά Βιστόλιν, έφθ. 11
Μαρουσκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Έφθ. Μπ. "Άρες 2 Ίουλ. και άνεγ. 5 διά Πλέιτ
Μάριος Τ.	Α. Τεριάζου	01	1128	Έφθ. Γαλάτας 30 Ίουν.
Μαρούλλα	άδ. Ηρωτού	12	4307	διήλθε Γερμαλτάρ 3 Ίουλ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Ηλέγκου	02	4152	άργει Πατριάτι 14 Ίουλ
Μαρουσιώ Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3556	άνεγ. Ροζάριο 23 Ίουν. διά Λαζ Πάλμας
Ματθαίος	Π. Μ. Λός	04	2434	Έφθ. Νικολάεψ 1 Ίουλ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζής	02	2846	άνεγ. Ηπειριά 10 Ίουλ. διά Ρωσίαν
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	άνεγ. Δάνταςγκ 5 Ίουλ. Ντέβερ 10 διά Σπαλάτο
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άργει Ηπειριά από 9 Ίουν.
Μερόπη	'Ανδρ. Ηπατά	11	4181	Έφθ. Ροζάριο 26 Ίουν.
Μιμόδια	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	Έφθ. Τσιτιτσένιαν 30 Ίουν. και άνεγ. 6 Ίουλ. διά Ζουγκούλλαν
Μιχαήλ Α.	Ι. Λιθανού Η. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	άργει Ηπειριά από 28 Μαΐου
Μιχαήλ Α. Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	Έφθ. Μπ. "Άρες 7 Ίουλ.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	άνεγ. Κάρλαρ 22 Ίουν. διά Μπ. "Άρες
Μιχαλής	Α. Φωτού	12	3646	Έφθ. Μπ. "Άρες Ρόδης 3 Ίουλ. και Ροζάριο 5
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	Έφθ. Γένοβην 2 Ίουλ.
Μίμης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	92	1630	Έφθ. Ηπειριά 8 Ίουλ.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	Έφθ. Γέροντα 6 Ίουλ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	17	5199	άνεγ. Ηπειριά 7 Ίουλ. διά Μπ. "Άρες
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	01	3582	Έφθ. Ζουγκουλλάν 1 Ίουλ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	διήλθε Πέρτ. Σατέ 6 Ίουλ. διά Γένοβην
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεγ. Ηπειριά 6 Ίουλ. διά Ρωσίαν
Ναντίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	01	3531	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Ίουν.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιός	12	3451	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 2 Ίουλ. διά Κέρκ
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	Έφθ. Dairen 26 Ίουν.
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	Έφθ. Τεργέστην 3 Ίουλ. Είτε εἰς Ηπειριά
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	Έφθ. Cebu 23 Ίουν.
Νέστος	Ν. Λιθανού	19	5761	διήλθε Flamborough H ad 5 Ίουλ.
Νήτιον	Α. Καλλινίκου	18	5151	διήλθε Γερμαλτάρ 27 Ίουλ. διά Πλέιτ
Νηρεὺς	'Εμμ. Χατζηγάλια	13	6694	άνεγ. Ρόττερνταμ 27 Ίουν., Λαζ Πάλμας 5 Ίουλ. διά Μπ. "Άρες
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	Έφθ. Μαρζιού 29 Ίουν.
Νίκη	Α. Βογιατζής	17	958	άνεγ. Γαλάτας 4 Ίουλ. διά Ηπειρις-Ναύπλιον, έφθ. 11
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άργει Σόρον από 30 Μαΐου
Νίκος	Α. Γρηπαίου	14	3892	Έφθ. Σάντον 3 Ίουλ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόργου	19	5175	Έφθ. Κούλλα 1 Ίουλ.
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	Έφθ. Γιάρχαν 21 Ίουν.
Νικόλαος Αθανασούλης	χιληρ. 'Αθανασούλη	01	3572	άργει Αρμελάκι από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	Έφθ. Καλκούταν 30 Ίουν.
Νικ. Μπάκιας	Ηεθ. Μπάκια	20	2012	άνεγ. Ρόττερνταμ 7 Ίουλ. διά Λαύριον
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	Έφθ. Ηπειριά 2 Ίουλ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	Έφθ. Μπέλφαστ 7 Ίουλ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	Έφθ. Βισσόρων 18 Ίουν.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλημου	10	4540	διήλθε Γερμαλτάρ 28 Ίουν. διά Πλέιτ
Νικόλας Αγγελος	Ίο. Αγγελού	12	4351	εἰς Πλέιτ 1 Ίουλ.
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άνεγ. Αρχάγγελον 26 Ίουν. διά Μάντζεστερ, έφθ. 8 Ίουλ.
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεγ. Μπ. "Άρες 8 Ίουλ. διά "Αγ. Βικέντιον
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	εἰς Ηπειριά από 11 Ίουν. Εν αυ λό θη
Οινούσιος	Ν. Πατέρα και οιάν	04	5804	Έφθ. Μοντεβίζεο 4 Ίουλ.
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νιάν. 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	άνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 3 Ίουλ. διά Λαζ Πάλμας
Όμόνοια	"Η. Ξενιού-άδ. Χριστοφορίδην	08	3699	Έφθ. Χίον 16 Ίουν. Εναυλώθη
"Ορος Δίρφης	«Ατλαντικός» Α. Ε.	18	5212	Έφθ. Αιθαρόπολ 1 Ίουλ.
"Ορος Ελικών	Τράπου, Σο*	18	525	άνεγ. Ιμπριγκαν 26 Ίουν. διά Μοντεζίζεο.
"Ορος Κύνθος	> >	18	5188	διήλθε Keeling 27 Ιουνίου διά Magaevο bay.
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	20	5166	Έφθ. Ηπειριά 3 Ίουλ. και άνεγ. 9 διά Ρωσίαν.
"Ορος Παρνασσός	Μαργαρώνη-έτ. «Ατλαντικός»	15	3654	Έφθ. Βισσόρων 21 Ίουν. και άνεγ. 7 Ίουλ. διά "Αδεν
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή-Κωστομένη	15	4729	διήλθε Μαδέρας 2 Ίουλ. διά Λονδίνον έφθ. 9.
"Ορος Ροδόπη	«Τράπου, Σο»	19	5182	άνεγ. Λαζ Πλάταν 7 Ίουλ. διά Μαδέρας.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεγ. Μπ. "Άρες 3 Ίουλ. διά Κόντινεντ
Παγασητικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3457	διήλθε Γερμαλτάρ 5 Ίουλ.. Λαδεσντ 9διά Ρόττερνταμ
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	διήλθε Φαρν. Νορένχα 2 Ίουλ. διά Πλέιτ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	Έφθ. Νεκότσα 6 Ίουλ.
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούκου	15	4661	Έφθ. Μπουένος "Άρες 30 Ίουν.
Πάνις	Α. Ανακτασάτου	06	1781	άργει Κεραλληρίνη από 27 Ίουν. Εναυλώθη
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	έφθ. Θινκην 3 Ίουλ. Μετωνυμάσθη -ΕΛΛΑΣ-
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	Έφθ. Ραζέννων 22 Ίουν. και άνεγ. 27 δι' Οράν.
Πανιάτας	άδειλ. Μαργαρώνη	12	5149	Έφθ. Ραζάριο 23 Ίουν.
Παπαλευδός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	Έφθ. Μπάργκεν 2 Ίουλιον.
Παρθενών	άδ. Πιετή	08	3189	Έφθ. Χάλιφα 22 Ίουν.
Πάτρα	Τσακιράνη-Κωνιγάδη	96	3256	Έφθ. Βενετίαν 27 Ίουν. και Τεργέστην 6 Ίουν.
Παύλος	Ν. Μπαλιδάνη και Σιά	90	2223	άργει Ηπειριά από 23 Νοεμ. 1933.
Περράκης Λ. Καμπάνης	χιληρ. Α. Καμπάνη	10	3581	άνεγ. Ηπειριά 3 Ιουλίου διά Ρωσίαν.
Περσένης	Α. Ανδρεάτου	18	5172	Έφθ. Όρκι 1 Ιουλίου και άνεγ. 6 Ίουλ. διά Μπ. "Άρες
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	εἰς Βραζίλην από 14 Ιουνίου.
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	άργει Ηπειριά από 22 Απρ.
Πετρόβη (τάνκερ)	έτ. «Τραπανιστρόιλ»	03	4634	διήλθε Γερμαλτάρ 5 Ιουλίου, Νίτον 10 διά Ρόττερνταμ.
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4618	Έφθ. Σπάτιαν 28 Ίουν. και άνεγ. 14 Ίουλ. διά Πλέιτ.
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	διήλθε Ηπειρωμπούκο 3 Ίουλ. διά Νεκότσα.
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	Έφθ. Νεκότσα 4 Ιουλίου.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	Έφθ. Σουέζ 2 Ίουλ. και Ηπειριά 7.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πηλεάνδρης	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεγ. Νοσούπορτ 25 Ιουν., "Αγ. Βικέντιον 6 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας.
Πολέμηνς	Ι. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	άνεγ. Ηπειρώτα 6 Ιουλ. διά Ζευγκαστέαν
Πόλις	Μ. Ν. Ροδιάζη	97	2861	έφθ. Λιθέρνο 26 Ιουν. και άνεγ. 29 διά Χερσόνησα
Πολύκωτωρ	Γ. Δρακούληγ	14	4077	έφθ. Βιούλωνη 28 Ιουν. και Δάντσιγκ 11 Ιουλ.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλίτσιανου	07	4937	έφθ. Μαζεύρας 2 Ιουλ. διά Ζευγκαρχηνή, έφθ. 10
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. Μπέργκαν 30 Ιουν. και Χριστιασάνδην 7 Ιουλ.
Πόλη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άνεγ. Βιτόρη 6 Ιουλ. και Ηπειρώτα 10 διά Βερβέ
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άργει Νεσπόλουν άπό 20 Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. "Επιφανιάδη	12	1820	άνεγ. Ηπειρώτα 12 Ιουλ. διά Μαργαρίτην
Προφυτθεύς	υιόν της Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	έφθ. Ηπειρώτα 4 Ιουλ.
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίκου	11	4316	διά ήλθε Γιανέρατάρη 21 Ιουν. διά Ροζάριο
Ρίτα	Γ. Ηανά	01	2195	διά ήλθε Γιανέρατάρη 1 Ιουλ. διά Σαβίνην, έφθ. 6
Ρίτα Χανδρή	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	έφθ. Γάνινην 5 Ιουλ.
Ρόκος	Γ. Βεργωτήη	18	4781	έφθ. Ρίον Ιανέρηρον 19 Ιουν.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτήη» Α.Ε.	19	5637	έφθ. Μπ. "Αύρας 12 Ιουλ.
Σαρωνικός	Μαρή "Εμπειρίκου	12	3548	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 1 Ιουλ. και άνεγ. 7 διά Αλμέριαν
Σίφνος	Θερ. Στακυλοπάτη	17	2004	έφθ. Γένοβην 6 Ιουλ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Βρατίαν 1 Ιουλ.
Σουλιώτης	Μαλάρδου	17	4300	διά ήλθε Μαζεύρας 23 Ιουν. διά Μπ. "Αύρας
Σύννιον	Μαρή "Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Ηπειρώτα 29 Ιουν.
Σπύρος	Σ. Γ. Ραζή	18	6629	έφθ. Βλαχιδεστάρη 4 Ιουλ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5528	διά ήλθε Γιανέρατάρη 30 Ιουν. διά Πλάτη
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκούνη	11	5109	έφθ. Λιθέρνο 26 Ιουν.
Στυλιανή	άδ. Ηεθήη	93	1828	έφθ. Βεντάνιαν 3 Ιουλ. και Ραζέννην 9
Στυλιανής	Π. Δ. Μαρκεστήη	04	3564	διά ήλθε Γιανέρατάρη 5 Ιουλ., Λαζαρεντ 10διά Αρμέρουν
Στυλιανής Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντηη	05	3076	άργει Θυίλην άπό 29 Ιουλ. 1932
Στυλ. Κάστανος	Σ. Καζτάνου	15	4196	διά ήλθε Μαζεύρας 1 Ιουλ. Niton 8 διά Χούλλη
Σύλβα	Α. Καλλέργη και Σιά	14	4202	άνεγ. Hamina 1 Ιουλ. διά Κέρδιφ, έφθ. 9
Τάκης	Π. "Αντόπητα	04	1698	άνεγ. Koivisto 30 Ιουν. διά Κάρδιφ, έφθ. 11 Ιουλ.
Τάμεσις	Λεων. Α. "Εμπειρίκου	14	3942	διά ήλθε Γιανέρατάρη 27 Ιουν. διά Ηπειρώτα. έφθ. 3 Ιουλ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμούδη	13	4221	άνεγ. Ηπειρώτα 26 Ιουν., Γιανέρατάρη 4 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	διά ήλθε Elsinore 8 Ιουλ.
Τάσσος Κ.	Έμμ. Α. Καραβία	97	3022	έφθ. Σάτταν 1 Ιουλ. και άνεγ. 6 διά Ηπειρώτα, έφθ. 12
Τζέννυν	Ίω. Λιθανού	12	1859	έφθ. Τσεδιτανένην 24 Ιουν.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεγ. Γαλάτας 4 Ιουλ., Κλήν 7 διά Χαϊφαν
Τρίαντα	Γ. Λεμούδη και Μ. Γεωργιλή	00	4358	άργει Οινούσσες άπό 26 Μαΐου
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Onega 17 Ιουν.
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάκης Γιοι	14	3895	διά ήλθε Μαζεύρας 6 Ιουλ. διά Λονδίνου
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	διά ήλθε Γιανέρατάρη 5 Ιουλ. διά Αμετερντούρη, έφθ. 11
Υδραίος	Α. Κουλεύρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Βορεάνην 7 Ιουλ.
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	έφθ. Χούλλη 9 Ιουλ.
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκηη	08	3404	άνεγ. Μασσαλίαν 30 Ιουν. και Γένοβην 1 Ιουλ. διά Σφάξη
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδηη	98	3175	άργει Αδενουσούθ άπό 16 Ιουν.
Φλώρα	άδ. Η. Νομικού	04	2980	άνεγ. Ηπειρώτα 11 Ιουλ. διά Πλάτη
Φλωρεντία Σ.	Ε. Ν. Βιντιάδηη	97	2024	έφθ. Σπάτεξην 28 Ιουν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρήη	18	5304	διά ήλθε Γιανέρατάρη 30 Ιουν. διά Αρμεργον, έφθ. 8 Ιουλ.
Φρεδή	Κ. Δ. Καλαφάτηη	07	4043	άνεγ. Ηπειρώτα 28 Ιουν. Γιανέρατάρη 9 Ιουλ.
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	άργει Ηπειρώτα 29 Μαΐου
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	άνεγ. Σάντη Νικολάη 27 Ιουν. διά Τανερίφφαν
Φωφός Μαροή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκηη	03	1013	έφθ. Γαλάτας 1 Ιουλ.
Χαδιώτης	άδ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκην 4 Ιουλ.
Χαράλαμπος	υιοί Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Ηπειρώτα 29 Ιουν. και άνεγ. 7 Ιουλ. διά Μαργαρίτην
Χέλατος	άδ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	άνεγ. Μάντζεστερ 19 Ιουν. διά Μπ. "Αύρας
Χίος	Σ. Ηερή—Δ. Τσατσαρήνη	88	1356	έφθ. Γαλάτας 21 Ιουν.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	29	4641	έφθ. Μπ. "Αύρας Ρόδης 5 Ιουλ. και Ροζάριο 7
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρήη	13	5367	έφθ. Ροζάριο 4 Ιουλ.
Ωκεανία	Μ. Καρίβαληη	07	4843	έφθ. Ρίον Ιανέρηρον 26 Ιουν.
Ωνάση Πηγελόπη	Άριστ. Ωνάσηη	19	5404	έφθ. Αμερέζουν 29 Ιουν. και Τάιν 9 Ιουλ.
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάσηη	19	5439	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Ιουν.
Ωρωπός	Μαρή "Εμπειρίκου	13	3475	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Ιουλ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν Αιγαίον "Αγγλικόν Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	Η. Στυροπούλου και Γιοι άδ. Κουρούκληη-Αθίνην & Σιά Ν. Νικολάου	79 10 17	1432 1673 5177	εις πλόσιαν Τουρκία άνεγ. Τσεδιτανένηαν 2 Ιουλ. διά Χερσόνησα άνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκην 22 Ιουν. διά Αρμεργον
Γεώργιος	Ε. Γ. Σαμπουνιάρηη	04	2040	εις Νιουμπρέσνικ από 2 Ιουν. μέ ζημίας
Ελένη, Παναμαϊκόν	Νικουρέζου—Καμπάνηη	21	1138	έφθ. Γαλάτας 5 Ιουλ.
Ζίλδα "Αμπατιέλλου "Αγγλικόν	*Ελλήνων Ιδιοκτητήν	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτες Αγγλικόν	Λύτες	87	1032	ἀργεῖ Ηεράκια ἀπό 15 Οκτ. 1932
Μαρτῆς Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	Έξωκελε Λαγούδια 11 Ιουλ., ἐφομούλκηθη Κέρκυραν 13
Μισέη Παναραϊκόν	έτ. Ρ. Όλιβιέ	07	3821	ἔφθ. Κρήτην 9 Ιουλ.
Μιδουπάνου Αγγλικόν	Μιναχούλη και Σία	05	2539	διήλθε Κονιλιάν 3 Ιουλ. διά Βραζίλαν
Νέλλη Παναραϊκόν	I. Μαργαρώνη	13	4826	φθάνει Μπ. "Αἴρες 15—16 Ιουλ.
Νέλσων, Αγγλικόν	Σταύρος Χριστοφορίδη	96	1437	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 29 Ιουν.
Νικόλαος Πήττας, Αγγλ.	άδ. Πήττας	12	1861	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 24 Ιουν.
Νοέμη—Τζούλια Αγγλικόν	A. Μιναχούλη—Ρουσάνου	95	2499	εἰς Γαλάτεια: ἀπό 16 Μαΐου
"Ορος Αθως Παναραϊκόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	12	3876	ἀνεγ. Ροζάριο 30 Ιουν. διά Μαζίρχας
"Ορος Δίρφες >	«Αλαντικός» A. E.	18	5242	Ἔρε: «ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΙΣ», σηματία Ελληνική
"Ορος Ίδη >	Κοσμάτεο—Κουλουκουντή	20	5210	φθάνει Αρβάρσαν 14—16 Ιουλ.
"Ορος Κινθαρίδων >	Τράπου, Σερ.	13	3578	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες 9—10 Ιουλ.
"Ορος Όσσα >	Κοσμάτεο—Κουλουκουντή	18	5201	ἀνεγ. Μπ. "Αἴρες 8 Ιουλ. διά Μαζίρχας
"Ορος Όσσης >	έτ. «Θησαύρος» A. E.	19	4817	ἔφθ. Ροζάριο 22 Ιουν.
"Ορος Πάργης >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	11	3726	ἀνεγ. Αλ. Π.άταν 26 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
"Ορος Πεντελικὸν >	E. Γ. και Σ. Κ. Κωστομήνη	15	4729	Ἔρε: «ΟΡΟΣ ΗΕΝΤΕΑΙΚΟΧ», σηματία Ελληνική
"Ορος Πέρα >	Κοσμάτεο—Κουλουκουντή	18	5208	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες 16 Ιουν.
"Ορος Πήλιον >	έτ. «Θησαύρος», A. E.	17	4592	διήλθε Λάζ Πάλμας 17 Ιουν. διά Πλέιτ
"Ορος Πίνδος >	Τράπου, Σερ.	11	4810	ἀνεγ. Καλαί 19 Ιουν. διά Μπάριαν Μπιάγκαν
"Ορος Ταύρος >	«Αλαντικός» A. E.	20	6698	ἀνεγ. Νεκάτσα 7 Ιουλ. διά Λάζ Πλέιταν
"Ορος Υμηττός >	«Γιγιτός» A. E.	18	5249	ἔφθ. Μπάρι. Μπάριγκαν 6 Ιουν.
Πανιλγα Παναραϊκόν	P. "Ολιβιέ	13	4920	ἀνεγ. Δάντσιγκ 29 Ιουν., Γιρζαλτάρ 9 Ιουλ. διά Λιβύρνο
Πηνελόπη >	Σπ. Παραμούθη	19	6566	ἀνεγ. Χούλια 20 Ιουν. διά Πλέιτ
Σφάντου Νικόλε	M. N. Βαλσαράκη	06	2728	διήλθε Γιρζαλτάρ 6 Ιουλ. διά Δανίκαν
Σάν Νικόλα, Ιταλ.	N. Σιακατίου	79	677	εἰς πλόας Αιγύπτου—12νήσων
Τουσσίκια Αγγλικόν	K. Λασκαρίδη—Α. Δαλλάκα	03	1828	εἰς Γαλάτεια: ἀπό 23 Μαΐου
Τρεγκόδναν Λιγυπτικόν	K. Ξυδιά και Γιών	03	3075	ἔφθ. Γαλάτεια: 27 Ιουν. και Βρατλάν 2 Ιουλ.
'Υβρόνη, Παναραϊκόν	P. "Ολιβιέ	12	4235	διήλθε Λάζασεντ 8 Ιουλ. διά 'Αλεξανδρείαν
Grosshill, Αγγλ.	"Ελλήνες ἀγρο-στοιχί	19	4581	εἰς Τάγι όπο παραλαβήν
Gerano,	Μιχ. Βαλμᾶ	11	2080	Παρελήφθη Λονδίνον. Μετονομ. «ΛΕΩΝ. M. ΒΑΛΜΑΣ»
Glentworth, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5677	εἰς Τάγι όπο παραλαβήν
Illinois, Γαλλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	17	5791	παραληφθεὶς ἀργεῖ εἰς Βράτην
Munorway, Νορβ.	»	12	3514	εἰς Ρόττερναμ όπο παραλαβήν
Pencisely,	Σπύρος Λύρα	16	3689	διήλθε Λάζ Πάλμας 7 Ιουλ. διά Λονδίνου
Pensylvanie, Γαλλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	17	5815	παραληφθεὶς ἀργεῖ εἰς Βράτην
Ravenshoe, Αγγλ.	Πάτρου Κυδωνίσσεων	16	4129	εἰς River Torridge όπο παραλαβήν

LAMBERT BROTHERS

LONDON E.C. 3.

LIMITED

COAL SALE & PURCHASE OIL

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

Also at

CARDIFF: Th: Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

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

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

GLASCOW: 78 St. Vincent Street.

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

COALING STATIONS AT

CIBRALTAR

PORT-SAID

CEUTA

SUEZ

ORAN

PERIM

ALGIER

BOMBAY

MALTA

COLOMBO

ISTANBUL

SINGAPORE

ZONGOULDAK

BATAVIA

FAYAL-AZORES

ST.LUCIA

LAS PALMAS

ST.THOMAS

ST.VINCENT C.V.

BERMUDA

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS &C.&C.

Correspondents:

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