

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1935

Αρ. Φύλλου 107

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 107

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1935

Νὰ προληφθῇ ἡ καταστροφὴ

Είχομεν ἐλπίσει, μετά τὴν ἔκδοσιν τῆς τελεσιδίκου ἀποφάσεως, διὰ τὸν ἡμέραν τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας σύμβασις διά τὴν γραμμὴν τῆς Β. Ἀμερικῆς θὰ ἐφημρύσετο τοῦ λοιποῦ ἀπροσκόπτως καὶ διὰ τὸ Κράτος. συνεπές, πρὸς τὰς συμβατικάς ὑποχρεώσεις του, θὰ ἔσπευδε νὰ καταβάλῃ τὰ ἀπὸ διετίας καθυστερούμενα ἐπίδοματα καὶ νὰ διευκολύνῃ τὴν Ἐθνικὴν Ἀτμοπλοΐαν, διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ δευτέρου διὰ τὴν γραμμὴν ὑπερωκεανίου.

Διατυποῦντες τὰς ἐλπίδας ταύτας, δὲν είχομεν δῆμος ὑπολογίσει, διὰ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, ἐν παχυλῇ τελοῦν ἀγνοίᾳ τῶν σημαντικῶν καὶ οἰκονομικῶν συμφερόντων, ἀτινα ὥρητος ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὴν διατήρησιν τῆς πρὸς τὴν Ν. Ὑόρκην γραμμῆς, θὰ ἐπεδείκνυε καὶ ἐν προκειμένῳ τὴν αὐτὴν ἐγκληματικὴν τακτικὴν, ποὺ ἀνέκαθεν ἐτήρησε δι' ὅλα τ' ἀφορῶντα τὴν ναυτιλίαν μας ζητήματα.

'Ἄλλος διὰ παρελθόντων νὰ ύπολογίσωμεν ἐπραγματοποιῆθη, ἀποχώρησε. Ο κ. 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, δύχυρούμενος ὅπισθεν ταμειακῶν δῆθεν δυσχερειῶν καὶ μὲ τὴν χαρακτηρίζουσαν αὐτὸν πείσμανα ἐμμονὴν εἰς τὰς ιδίας αὐτοῦ ἔστω καὶ σφαλεράς ἀντιλήψεις, ἡρήθη διαρρήδην νὰ καταβάλῃ πρὸς τὴν ἐταιρίαν τὰ διὰ τῆς διατητικῆς ἀνεκλήπτου ἀποφάσεως ἐπιδικασθέντα ποσά. Δὲν ἡθέλησεν δὲ κ. Πεσμαζήγουλος, δικλακευόμενος νὰ πιστεύῃ, διὰ τὸν ἡμέραν τοῦ οἰκονομολογικῆς του πανδαμησούντης ἀναμένει ἐν πολλοῖς ἡ χώρα τὴν οἰκονομικὴν τῆς ἀνάπλασιν, νὰ πληροφορηθῇ τούλαχιστον τὴν ζωτικὴν σημασίαν διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς γραμμῆς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς καὶ τὰ καταστρεπτικὰ πρὸς πᾶσαν πλευράν ἀποτελέσματα, ποὺ θὰ ἐπιφέρῃ ή διακοπὴ ταύτης. Καὶ ἐφόσον διὰ τὸν ἡμέραν τῶν Οἰκονομικῶν δὲν ἔκρινε σκόπιμον νὰ πράξῃ τοῦτο, θὰ καταβάλωμεν ἡμεῖς τὴν προσπάθειαν νὰ τὸν διαφωτίσωμεν σχετικῶς.

Πληροφορούμεν, λοιπόν, τὸν κ. 'Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ τὸν Ἑλληνικὸς προϋπολογισμὸς εἰνε ὁ μοναδικὸς εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον, ποὺ δὲν ἀνέγραψε ποτὲ μέχρι σήμερον ἔστω καὶ μᾶς δραχμῆς παροχὴν πρὸς τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν. 'Οτι δισεκατομμύρια χρυσῶν φράγκων ἀναλίσκονται ἐτησίως, ὑπὸ δλῶν, μικρῶν τε καὶ μεγάλων, τῶν ἔξινταν Κρατῶν, διὰ τὴν προστασίαν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας τῶν.

"Οτι μεταπολεμικῶς ἡ θάλασσα τῆς Μεσογείου κατεκλύσθη ἀπὸ τὰς σημαίας τῶν γεωργικῶν τῆς Βαλκανικῆς χωρῶν καὶ διὰ τὸ ἀφανισμὸς μας σημαίας ἀπὸ τὰ γνώριμα τῆς Μεσονέοντος κέντρα δὲν ἀπέχει καὶ πολὺ. 'Οτι διὰ τὴν Ἐλλάδος ἀπετέλεσεν ἀνέκαθεν τὸν πρωτοπόρον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἑξελίξεως, προσέφερε πολυτίμους κατὰ τοὺς ἔθνικούς πολέμους ὑπηρεσίας καὶ διὰ μόνη αὐτῆς ἐπέτυχε μέχρι σήμερον νὰ δημιουργήσῃ, νὰ συγκρατήσῃ καὶ νὰ ἐνθαρρύνῃ τὸ τουριστικὸν πρὸς τὴν χώραν μας ἐνδιαφέρον, διὰ τῶν πρὸς τὴν Β. Ἀμερικήν, τὴν Ἀνατολικὴν καὶ Δ. Μεσόγειον γραμμῶν τῆς. 'Οτι διὰ τὸν Νέον Κόσμον Ἑλληνικὴ γραμμὴ εἰνε ὁ μοναδικὸς ἀπομείνας συνεκτικὸς κρίκος μετά τοῦ ἐν Ἀμερικῇ πολυπληθεστάτου ἀπόδημους Ἑλληνισμού καὶ διὰ αὐτὸν τὸ τέλος τὸν ἔθνικὸν γόντρον καὶ οὐσιώδη τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας συμφέροντα, πολλαπλασιώς ἀντικρύζουμεν ἀπὸ τὴν πτωχὴν διὰ τῆς συμβάσεως παρασχεθεῖσαν ἐπιχορήγησιν, ἐπιβάλλουν τὴν ὄπωσδήποτε διατήρησιν τῆς γραμμῆς.

"Ἄς πληροφορηθῇ ἀκόμη διὰ τὸν ἡμέραν τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ τὸν κοπτόμενον ὑπὲρ τῆς προαγωγῆς τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου καὶ μετ' αὐτοῦ ὀλόκληρος ἡ Κυβερνήσις, διὰ ταῦτα τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς 27ης Μαΐου οἱ μέτοχοι τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, πρὸ τῆς καταφώρου ἀθετήσεως συμβατικῶν τοῦ Κράτους ὑποχρεώσεων, ἀπεφάσισαν διὰ νὰ περισώσουν τὸ δοσον ἀπομένει ἀκόμη ἐνεργητικὸν τῆς ἐταιρίας νὰ διαλύσουν ταύτην μέχρι τοῦ προσεχοῦς Ὁκτωβρίου καὶ νὰ προβοῦν εἰς τὴν ἐκποίησιν τῶν ἐ-

ταιρικῶν σκαφῶν, ἀφοῦ, μάλιστα, ἀπὸ τοῦδε ὑπάρχουν σχετικαὶ ἀπὸ μέρους συγκεκριμένης ἐταιρίας γείτονος Βαλκανικῆς χώρας συμφέρουσαι προσφοραὶ διὰ τὴν ἀγοράν των.

Θά διὰ περιττόν νὰ περιγράψωμεν τὰς θλιβεράς καὶ καταστρεπτικάς συνεπείας μὲ τὰς ὁποίας ἀπειλεῖται ἡ Οἰκονομία τοῦ Τόπου, ἀν τὸ Κράτος, ἐστο καὶ τὴν τελευταίαν στιγμὴν, δὲν ἡθελε προλάβει τὴν ἀποφασισθεῖσαν διάλυσιν. Διότι, δῆμος, γνωρίζουμε διὰ οἱ κυβερνῶντες δὲν ἔχουν σαφῆ γνῶσιν τῆς καταστροφῆς θὰ τὰς ἀπαριθμήσωμεν ἐν συντομίᾳ.

'Ανεργία καὶ ἐπιδείνωσις τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως 3.500 προσώπων, πληρωμάτων καὶ ὑπαλληλικοῦ προσωπικοῦ, 'Εταιρίας καὶ τῶν ναυπηγείων 'Βασιλειάδη' μετὰ τῶν οἰκογενειῶν των. Μείωσις τοῦ εἰς Ἑλλάδα ἐξ Ἀμερικῆς καὶ Εὐρώπης τουριστικοῦ ρεύματος ἀλλοδαπῶν καὶ ὅμογενῶν. Μείωσις τατανάλωσες ἐλληνικῶν προϊόντων (τροφοδοσία, ὄλικά καὶ ἐφόδια ἀτμοπλοίων 'Εταιρίας'. Μείωσις εισροῆς συναλλάγματος ἐν τῶν ναύλων, τῶν ἐμβασμάτων ὅμογενῶν καὶ τῶν ἔξδων διαμονῆς ἐν 'Ἐλλάδι ἀλλοδαπῶν καὶ ὅμογενῶν, τῶν μεταφερούμενών ὑπὸ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς Εταιρίας. Μείωσις τῶν δημοσίων έισπράξεων ἐκ φόρων καὶ τελῶν εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν καὶ λιμενικῶν τοιούτων, ὑπερτίμησις καταθλιπτικῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἔξνων σκαφῶν τῶν ναύλων τῶν πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ίδιο τὴν Ἐθνικήν, μεταφερούμενων 'Ἐθνικῶν προϊόντων καὶ τέλος μείωσις τοῦ ἔθνικου γοήτρου, διὰ τὸν παύση πλέον ἡ μοναδικὴ δι-'Ἐλληνικῶν πλοίων εἰποικωνία πρὸς τοὺς τεῖνευτεμένους ὅμογενεις τοῦ Κόσμου καὶ διὰ τὸν ὑποστελλούμενης τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, διὰ κυματίσης ἢ Γιουγκοσλαβίκης, φέρ' εἰπεῖν, ἐπὶ τοῦ «Βύρωνος», τῆς «Πατρίδος» καὶ τῆς «Ἀνδρου».

'Ιδού ἀμυδρά ἡ εἰκὼν, τῶν καιρῶν πληγμάτων ποὺ πρόκειται νὰ δεχθῇ ἡ ναυτιλιακὴ μας ὑπόστασις καὶ ἡ καθόλου οἰκονομική ζωὴ τῆς χώρας, ἐκαν τὸ Κράτος, συνεχίζον τὴν αὐτὴν στενότητα ἀντιλήψεως, δὲν ἡθελε σπεύσει νὰ προλάβῃ μίαν καταστροφήν.

Αἱ εὐθῦναι τῆς Κυβερνήσεως θὰ εἰνε βαρεῖαι καὶ δὲν πιστεύομεν, διὰ δι. Κ. Πρόεδρος αὐτῆς θὰ θελήσῃ νὰ τὰς ἀναλάβῃ.

Αἱ ἐπὶ μέρους ἐπιδιώξεις καὶ τὰ γενικώτερα τῆς Ναυτιλίας συμφέροντα

Δι' ἀνοικτῆς ἐπιστολῆς, δημοσιευθείσης πρὸ τοῦ εἰς τὸν Τύπον, ἡ 'Ναυτιγούσωστική 'Εταιρία Λουκᾶς Μάτοσας καὶ Ylol περιπταῖ ν' ἀπαντήσῃ εἰς δοσα ἐγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, σχετικῶς μὲ τὴν ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δι' ἀναγκαστικοῦ Νόμου, ἐπιδιωχθεῖσαν μονοπάλων τῶν ναυαγοσωστικῶν ἐργασιῶν ἐν 'Ἐλλάδι.

Θά ἀντιπαρέλθωμεν τούς ήκιστα εὐπρεπεῖς κατὰ τοῦ ἀρθρογράφου τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν' ὑπαινιγμούς περὶ τῶν ἐλατηρίων, ἀτινα κινοῦν τὰς ἐναντίον τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ε. Ν. ἐπικρίσεις, ἀφοῦ τόσον δι. ἀρθρογράφος τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν', δοσον καὶ οἱ ἀνιδιοτελεῖς καὶ μακράν πάσης ὁποθενδήποτε ἐπιρροῆς ἀγδινές αὐτοῦ ὑπέρ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας εἰνε ἀρκετά γνωστοῖς εἰς δλόκληρον τὸν Ναυτικὸν Κόσμον, διὰ τοῦ μέχρι τοῦδε ἔργου καὶ τὸν πρὸς τὴν πρόσθιαν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ε. Ν.

Εἴμεθα, δῆμος, ὑποχρεωμένοι, ἀφοῦ προκαλούμεθα εἰς τοῦτο, νὰ ἀπαντήσωμεν εἰς τοὺς κ.κ. ἐπιστολογράφους, τοὺς μόνους ἀλλωστε ἐκ τῶν τριῶν τῆς 27ης Μαΐου οἱ μέτοχοι τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, πρὸ τῆς καταφώρου ἀθετήσεως συμβατικῶν τοῦ Κράτους ὑποχρεώσεων, ἀπεφάσισαν διὰ νὰ περισώσουν τὸ δοσον ἀπομένει ἀκόμη ἐνεργητικὸν τῆς ἐταιρίας νὰ διαλύσουν ταύτην μέχρι τοῦ προσεχοῦς Ὁκτωβρίου καὶ νὰ προβοῦν εἰς τὴν ἐκποίησιν τῶν ἐ-

κανείς, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἡμεῖς, θὰ διοτί δυνατόν νὰ εἰμεθα ἀντίθετοι πρὸς κάθε καλώς ἐννοούμενον προστατευτικὸν μέτρον

ύπέρ ένδος κλάδου, έστω καὶ τοῦ ἐλαχίστου, τῆς ναυτιλίας μας, ἀρκεῖ ἡ προστασία σύτη νὰ μήν ἀποβαίνῃ βλαπτική καὶ εἰς βάρος τῶν λοιπῶν κλάδων, τῶν καὶ σοβαρωτέρων, ἐνῷ δὲν προώρισται νὰ θεραπεύῃ εἰμὴ τάς ἐπὶ μέρους ἀνάγκας καὶ ἐπιδιώξεις μιᾶς καὶ μόνης Ἑλληνικῆς ἐπιχειρήσεως.

Θά εἶνε δὲ βλαπτική καὶ ἐπιζήμιος, παρὰ πάντα περὶ τοῦ ἀνιτέτου ισχυρισμόν, διά τὰ συμφέροντα τῆς ναυτιλίας μας ἡ μονοπάλησις τῶν ναυαγιατρεσίων, διά τοὺς λόγους, ποὺ ἀναπτύσσουμεν κατωτέρω καὶ τῶν δοπίων τὸ ἀδιάστειον θ' ἀναγνωρίσουν ἀπόλούτως δοσὶ ἔχουν ἀντιληφθῆ καλῶς τὴν διεθνῶς εὐπαθῆ ναυτιλιακήν μας θέσιν καὶ δοσὶ ἔχουν παρακολουθήσει, διὰ τούλαχιστον τὴν ήμεις, πόσον τὰ συμφέροντα καὶ αἱ διαθέσεις τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν ἀντιτίθενται εἰς τὰς τοιαύτας κατὰ χώρας διαιρίσεις σημαῖῶν κατὰ τὰς ναυαγιατρεσίας.

Καὶ πρῶτον, τονίζουμεν τοῦτο ἰδιαίτερως, ἐφ' δοσον τὸ 95 οὗ τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, ἀναζητοῦν τὴν ἔργασίων τῶν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην τῆς πλήρους ισοτιμίας τῶν οημαῖῶν ἐν τῇ ναυλαγορᾶ, διὰ νὰ κατορθώσουν νὰ ζήσουν, ἔχομεν καθῆκον ἐπιτακτικὸν νὰ ἀποφεύγωμεν κάθε μέτρον δυνάμενον νὰ δῶσῃ λαβὴν εἰς παρεξήγησεις παρὰ τοῖς ἔνοις καὶ νὰ δημιουργήσῃ δῶλος ἀδικιαλογήτως καὶ χωρὶς κανένα οὐσιαστικὸν ὑπέρ τῆς ναυτιλίας μας δῆθεος τὴν σφαλερὸν ἀντιληφτιν, διὰ δῆθεν ἀνακούμεν καὶ ἡμεῖς τὴν πολιτικὴν τῶν διαιρίσεων καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ. Τὰ ἄλλα Κράτη δύνανται νὰ πράττουν τοῦτο ἀλεύθερως. Δύνανται νὰ διαιφυλάσσουν ὑπέρ τῆς ἰδίας τῶν σημαῖῶν κάθε προνόμιον καὶ κάθε μονοπάλων, διότι εἴτε δέν κατέχουν, ὡς ἡμεῖς, ἐγκατεσπαρμένον πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου τὸν Ἐμπορικὸν τῶν στόλων, εἴτε μικρὰ εἴνε τὰ συμφέροντα αὐτῶν ἐν τῷ θαλασσῶι ὅτιβω ἥ καὶ στηρίζονται εἰς τὰς ἰδίας αὐτῶν μεταφοράς, ὑπεραρκετὰς διὰ πολλὰ ἔξ αὐτῶν νὰ διατηρήσουν ἐν ἀκμῇ ἔνα ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἀρτίον καὶ συγχρονισμένον εἰς δόλους τοὺς κλάδους του.

Δέν ἔξαρτωνται ἀτυχῶς, ὅπως ἡμεῖς, ἀπὸ τὸς ἔνεας μεταφοράς, δέν θεωροῦνται μέσα εἰς τὴν ἔντασιν τοῦ κύματος τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διαιρίσεων ὡς παρείσακτοι εἰς τὴν ἔργασίων τῶν ἄλλων.

Πᾶν δὲ, ἐπομένως, πράττουν τὰ ἄλλα Κράτη ὑπέρ τῆς ἰδίας τῶν ναυτιλίας δὲν δυνάμεθα, ἀκινδύνως διὰ τὰ γενικώτερα τῆς ναυτιλίας μας συμφέροντα, νὰ μεταφέρωμεν εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς.

Τὴν διάκρισιν εἰδικῶς τῆς σημαῖας ὁφείλομεν νὰ ἀποφεύγωμεν παντὶ τρόπῳ καὶ εἰς τὴν ἀπειρελαχίστην ἕκδήλωσιν τοῦ ναυτικοῦ μας βίου, ἐφ' δοσον κατέχομεν μίαν ὄγκωδην ναυτιλίαν, ποὺ δέν ἡμιτοροῦμεν διὰ τῶν ἰδίων ἡμῶν μέσων νὰ διατηρήσωμεν.

Καὶ τώρα, ἃς ἔλθωμεν εἰδίκωτερον εἰς τὸ ζῆτημα τῶν ναυαγιατρεσίων. Δέν εἴνε τοῦ παρόντος νὰ ἀναφέρωμεν τοὺς λόγους, οὐδέ νὰ καταλογίσωμεν τὰς εὐθύνας—ἔχομεν περὶ αὐτῶν ἀσχοληθῆ ὅλλοτε—διὰ τὴν κακήν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τῆς σημαῖας μας, διὰ τὰς ἀδίκιας ἐν πολλοῖς διατυπουμένας ἔκάστοτε ὅπὸ τῶν ἔνεαν ἀσφαλιστικῶν κύκλων ἐπικρίσεις καὶ διὰ τὴν μειωμένην ἀσφαλιστικὴν πίστην τῆς ναυτιλίας μας. Καλῶς ἡ κακῶς, εὐρισκόμεθα ἀσφαλιστικῶς εἰς τὴν κατωτάτην βαθμίδα καὶ τὰ γνωστὰ ἀπασφάλιστρα σημαῖας, ὅπὸ τὰ δόπια στενάζει ἀκόμη καὶ σήμερον ἥ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, δέν εἴνε παρὰ ἕκδήλωσις τῶν δυσμενῶν διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον διατέσσεων τῶν ἔνεων ἀσφαλιστικῶν.

Πῶς δέ θὰ δυνάμεθα, ἐπομένως, νὰ ἀποφύγωμεν δυσμενεῖς εἰς βάρος μας ἐντυπώσεις καὶ πιθανῶς καὶ ἔχθρικάς κατὰ τῆς ναυτιλίας μας ἐνεργείας τῶν ἔνεων ἀσφαλιστῶν, δταν οὕτοι ἐπληροφοροῦντο, διὰ τὰ Ἑλληνικά ὅδατα καθίστανται μονοπάλιον τῶν Ἑλληνικῶν ναυαγιοσωστικῶν, δταν οἱ καλοθεληταὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας—καὶ ὑπάρχουν ἀτυχῶς πολλοὶ εἰς τὸν διεθνῆ Ναυτικὸν Κόσμον—θὰ δύνανται εὐχερῶς νὰ συκοφαντήσουν καὶ πάλιν τὴν ναυτιλίαν μας, διὰ ὅποκλεισμός τῶν ἔνεων ναυαγιοσωστικῶν ἀπὸ τὰς ναυαγιατρεσίας θὰ καταστήῃ ἀπρόσκοπτον τὸ ἔργον τῆς καταδολιεύσεως τῶν ἔνεων ἀσφαλιστικῶν συμφερόντων;

Πῶς δέ θὰ δυνάμεθα ν' ἀποφύγωμεν καὶ ἀντίοιν ἀκόμη εἰς βάρος τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας, δταν εἴνε γνωσταὶ αἱ ἀνιτέτοι πρὸς κάθε μονοπάλιον τῶν κατὰ χώρας ναυαγιοσωστικῶν ἐργασίων ἀντιληφτεῖς τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων, διαδηλωθεῖσαι, κατὰ τὸν ἀναργέστερον τρόπον, πρὸ διετίας ἀκόμη, εἰς τὴν διεθνῆ Ἀσφαλιστικὴν Διάσκεψιν τοῦ Montreux, δτε διὲπισήμου ἀνακοινωθέντος ἑκακίθη ἥ τοιαύτη προστατευτικὴ τάσις ἀπὸ εὐαριθμους Κυβερνήσεις καὶ ἔτονισθη ἥ ἀνάγκη τῆς λήψεως μέτρων κατοχυρωτικῶν τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιστῶν;

Δέν εἴνε δὲύκαταφρόνητα τὰ συμφέροντα ταῦτα εἰς τὰ Ἑλληνικά ὅδατα, ἀν ληφθῆ όψιν, διὰ ἡ Ἑλλάς κεῖται εἰς τὴν διασταύρωσιν μεγάλων θαλασσῶν ἀρτηριῶν, ἔχει τὸσον ἀναπεπιαμένα τὰ παράλια αὐτῆς καὶ οι λιμένες τῆς, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ουχνάζονται, λόγω τῶν ἕκδρομικῶν ταξιδίων ἀπὸ ὑπερωκεάνια οκάφη μεγάλης χωρητικότητος καὶ ἡσφαλισμένης ἀξίας ἐκτομμυρίων λιρῶν. "An φέρ" εἰπεῖν τὸ «Empress of Britain» ἥ τὸ «Rex» ύφισταντο ἀτύχημα τι, ἔστω καὶ τὸ ἐλάχιστον εἰς τὰ Ἑλληνικά ὅδατα, ἔρωτῶμεν τοὺς ἐπιδιώκοντας τὴν διαφύλαξιν τοῦ προνομίου τῶν ναυαγιατρεσίων, θὰ ἥσαν ἀρὰ γε Iκανὰ μόνον τὰ Ἑλληνικὰ ναυαγιοσωστικὰ νὰ παράσχουν τὴν ἀποτελεσματικὴν βοήθειάν των εἰς τὰ ὄγκωδη ταῦτα οκάφη ἥ θὰ ὑπερχρεοῦνται νὰ κατασφύγουν καὶ πάλιν εἰς τὴν συνδρομὴν καὶ τῶν ἔνεων συναδέλ-

φων τῶν ; Καὶ πῶς θὰ ἡδύναντο νὰ πράσουν τοῦτο ὑφισταμένου τοῦ νόμου περὶ μονοπάλων ; Τις θὰ ἔδεχτο τὰς ὀθρέας καὶ μέχρι διπλωματικῶν διαβημάτων διαμαρτυρίας τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν, τῶν ὄποιων τὰ ἔκτετα μένταντα συμφέροντα θὰ ἔθιθεντο ἐν κινδύνῳ καὶ ἐπὶ ποιού, εἰμὴ καθ' ὅλοκληρου τῆς ναυτιλίας μας θὰ ἔπειπτον αἱ δυομενεῖς ἐπικρίσεις ;

Αύτα, ἀλλωστε, αἱ διαμαρτυρίες τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν, αἱ διερμηνεύσεις κατὰ τὴν προηγουμένην πρὸ ἔτους ἀπόπειραν ἐπιφύσεως τοῦ αὐτοῦ νομοσχεδίου ἀπὸ τῶν σητῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ Ἀσφαλιστικοῦ Τύπου—ἀντίγραφα τῶν σχετικῶν διαμαρτυριῶν καὶ ὀθρών κατέχομεν εἰς χεῖράς μας—ἐπιμαρτυροῦν, διὰ δοκιμής μόνον με δυσάρεστον δύμα θὰ ἔβλεπον οἱ ξένοι ἀντασφαλισταὶ τὴν μονοπάλησιν τῶν ἐν Ἐλλάδι ναυαγιατρεσίων, ἀλλὰ καὶ μὲ πρώτην δοθεῖσαν εὔκαιριαν, θὰ προέβατον εἰς τὴν ὑπερτίμησιν τῶν ἀσφαλιστῶν, τοσον διὰ τὰ σκάφη, δοσον καὶ διὰ τὰς μεταφοράς καὶ κυρίως δι' αὐτάς, τὸς ἔκτελουμένας ὑπὸ τῶν ἀκτοπλοούντων μικρῶν φορτηγῶν καὶ ἀκόμη καὶ τῶν Ιστιοφόρων. Καὶ τοῦτο, ἀνεξαρτήτως τοῦ γενικωτέρου διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἀντικύτου.

"Ἄς μη πλανώμεθα. Καὶ δωφείλε νὰ γνωρίζῃ τοῦτο, ὑπέρ πάντα ἄλλον, ὁ συντάκτης τοῦ σχετικοῦ ἀναγκαστικοῦ Νόμου Διευθύνσης τοῦ E.N., ὁ τεταγμένος νὰ προσπίξῃ οὐχὶ μόνον τὰ ἔπι μέρους συμφέροντα ἐνὸς ἐκάστου κλάδου τῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τὰ γενικώτερα τοιαῦτα, ἔναρμοντας τὸς ζημιάς ἡμεῖς τοῦ συνόλου τῶν κλάδων αὐτῆς.

Δέν εἶμεθα, ἀπότοιοι οἱ ἀπιστολογράφοι ισχυρίζονται, διὰ Ὁργανισμὸς τῶν Λόδδων εἰς σχετικὸν ἔρωτημα, ἀπευθυνθὲν πρὸς αὐτόν, ἀπήντησεν, διὰ τότε μόνον οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ ηγεμονοῦν τὰ ἀσφαλιστρα, ἐφ' δοσον οἱ Ἑλληνες ναυαγοσωσταὶ ηγελον φανῇ ὑπερβολικοὶ εἰς τὰς ἀξιώσεις τῶν. Μῆπως ἔξ αὐτῆς ταύτης τῆς ἀπαντήσεως δὲν εἴνε τεθειμένον τὸ ζῆτημα τῆς ἐπαυξήσεως τῶν ἀσφαλιστῶν ; Δέν θὰ ἥρκει πρὸς τοῦτο παρά μία, κατὰ τὴν ἀντιληφτιν τῶν ἀσφαλιστῶν, ὑπερβολική δῆθεν ἀξιώσεις τοῦ ζημιάς της εἰς τὰ χωρικά ὅδατα διὰ νὰ συνεχίσῃ, ὑπὸ Ἑλληνος ναυαγοσωστού.

"Ἄλλας, αἱ μάς ἐπιτραπῆ νὰ ἔρωτησωμεν τούς ἐπιδιώκοντας τὴν ἔκπισιν τῶν ἔνεων ναυαγοσωστῶν ἀπὸ τὸ Ελληνικὰ ὅδατα: 'Ἐπιμυσοῦν, πράγματι, νὰ ἀπουσρῆ ὅπὸ τὴν σημερινήν του βάσιν τὸ Σουηδικὸν Βάκικυ'; "Ἄν μόνης αὐτῇ εἴνε ἥ ἐπιδιώξεις των καὶ μὲ τὴν καθιέρωσιν τοῦ μονοπάλων δὲν θὰ τὸ ἐπιτύχουν, ἀτυχῶς δι' αὐτούς. Εὐχερέστατα, ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρίσθαι τὸν ιδρύση μίαν ἀνώνυμον Ἑλληνικήν ἔταιρίαν καὶ τὸ σκάφος θὰ παραμείνῃ εἰς τὰ χωρικά ὅδατα διὰ νὰ συνεχίσῃ, ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, τὸ ἔργον του.

Δέν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν τὰς διαφόρους φήμας, διὰ δὲν ἐπιδιώκεται οὐσιαστικῶς ὁ ἀποκλεισμός τοῦ ζένου ναυαγοσωστού, ἀφοῦ οὐχὶ ἡ ἀλλως θὰ παραμείνῃ οὕτος εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ὅδατα, ἀλλὰ ἐπιζητεῖται, λόγω τῶν περιορισμῶν διὰ τὴν παραμονὴν εἰς ἔργασίας εἰν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν τεχνιτῶν, νὰ στερηθῇ ὁ ἔξινος ναυαγοσωστούς τοῦ εἰδικευμένου προσωπικοῦ του. Δέν θέλομεν δὲ νὰ πιστεύσωμεν τοῦτο, διότι γνωρίζομεν καλῶς, διὰ, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, οἱ Ἑλληνες ναυαγοσωσταὶ ἀρκετὴν πεῖραν καὶ γνῶσιν τῆς ἔργασίας τῶν ἀπέκτησαν, ωστε, προϊόντος τοῦ χρόνου, νὰ δύνανται εὐχερέστατα νὰ συναγωνισθοῦν οἰονδήποτε ἔξινον συνάδελφον τῶν.

"Οσον διφορᾶ τὸν ισχυρισμὸν τῶν κ.κ. Μάτσα, διὰ δὲν συμπερίζεται ἡ πλειονότης τῶν Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν τοὺς ἐκφρασθέντας φόβους καὶ τὰς διατυπωθείσας ἀντιληφτεῖς τοῦ Προεδρού τῆς Ἔνωσεως αὐτῶν κ. Κυριακίδου, δὲν ἔχομεν παρὰ νὰ πληροφορήσωμεν αὐτούς, διὰ, κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς Ἔνωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς 25ης Μαΐου, παρισταμένων καὶ ἔκπροσωπουμένων τῶν 2/3 καὶ πλέον τῶν μελῶν αὐτῆς, συνεζητήθη εὑρύτατα τὸ ζῆτημα τοῦτο καὶ αἱ ἔπι τοῦ ἔτη διά τὸν εὐρέγειαι τῆς Ἔνωσεως καὶ ἀπαντὲς οἱ παριστάμενοι, πλὴν ἔνδος καὶ μόνον, οἱ σοβαρωτεροὶ τῆς ναυτιλίας παράγοντες ὁμοφάνων ἔνέκριναν τὰς ἐνεργείας τοῦ Προεδρείου τῆς Ἔνωσεως καὶ συνεχάρησαν ἀκόμη αὐτὸ διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν τοῦ παρέμβασιν.

Λυπούμεθα εἰλικρινῶς, διότι εὐρέθημεν εἰς τὴν δύοκολον θέσιν νὰ ἀπαντήσωμεν, προκληθέντες εἰς τοῦτο, εἰς τὸ φίλους ἐπιστολογράφους, τῶν δοπίων τὸ ἐπίμοχθον καὶ πολύτιμον διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἔργον, ὑπὲρ πάντα ἀλλον μήμεις ἔκτιμων καὶ ἔξαιρομεν εἰκάστοτε. Πρέπει δημοσιέως νὰ δημοσιεύσουν οὕτοι, διὰ τὴν ἀναζητήσει τῶν μέσων διὰ τὴν πράγματι ἐπιβεβλημένην ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ὑποστήριξιν τῆς ἔργασίας τῶν ἔσφαλον. "Η μονοπάλησις τῶν ναυαγιατρεσίων, ητὶς θὰ ἡδύνατο τόσας ἐπιζημίας συνεπείας νὰ ἔχῃ διὰ τὴν καθόδου ναυτιλίαν μας, δην ἦτο τὸ μοναδικόν, ἀλλ' οὕτο εἰπετερόμενον μέσον προστασίας. Οι ἐκπροσωπούντες ἐπροκειμένω τὸ Κράτος ὅφειλον, ἀντὶ νὰ καταρτίσουν τὸ σχέδιον τοῦ ἀναγκαστικοῦ Νόμου, μέ τόσον ἐλαφρόν τὴν οικεψίν, νὰ μελετήσουν καὶ νὰ ἔξεύρουν ἀλλὰ μέτρα ἀρωγῆς καὶ ἐνισχύσεως τῶν Ἑλληνικῶν ναυαγιοσωστικῶν ἐπιχειρήσεων. Νά καθίσταντο αὐτοὶ εἰσηγηταὶ καὶ ὑποστηρικταὶ τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ πάσοης φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως, ἀκόμη καὶ τῆς

εισφορᾶς εἰς τὸ Ν.Α.Τ., φαρικῶν καὶ ὑγειονομικῶν τελῶν, παροχῆς εὐθηνῶν κεφαλαίων καὶ πάσις δὲ ληγούσης διευκολύνσεως, διὰ τῆς ὁποίας καὶ ὁ κλάδος τῶν ναυτικούσων σημαντικῶν καὶ δέ τοι ἔνεγκουριζέται καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυαγοσωστικῆς ἐπιχειρήσεως ἐν Ἑλλάδι θά ἐπετυγχάνετο.

"Ἄν, πράγματι, τὸ Κράτος ἐμφορῆται ἀπὸ ἀγαθάς πρὸς τὴν ναυτιλίαν διαθέσεις, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ὁφειλεῖ νὰ συντονίσῃ τὰς ἔνεργειάς του. Ἐν τῇ προσπαθείᾳ του ταύτη θά τοῦτο τῆς ἀμέριστου ὑποστηρίξεως δλοκλήρου τοῦ Ναυτικοῦ Κόσμου τῆς Χώρας.

Δὲν δὰ εἶνε τὸ ὄλιγωτερον ὑπεύθυνον...

Ἡ ἀφειδῆς παροχὴ διπλωμάτων καὶ πτυχίων ικανότητος συνεχίζεται. Αἱ ἔξτασεις τῶν μηχανικῶν ἑτελείωσαν καὶ οἱ νέοι διπλωματοῦχοι ἥρχισαν ἡδη περιφέρομενοι ἀνὰ τὰ ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς εἰς ἀναζήτησιν ἐργασίας. Πρὸ τίνος ἀκόμη δεκάδες ἀσυρματιστῶν προσετέθησαν εἰς τοὺς πληθωρικῶς ἀργοῦντας, νέαι δὲ ἔξτασεις ἐμποροπλοίαρχων προκηρύσσονται.

Τὸ Κράτος καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, μὲ τὴν συνήθη εἰς αὐτό τακτικὴν τοῦ ἐπιμήθεως, ἐπιτρέπει καὶ διευκολύνει τὴν ἀθρόαν εἰσόδου εἰς τὴν θάλασσαν στρατιῶν διπλωματούχων εἰς δλους τοὺς κλάδους καὶ τὰς εἰδικότητας τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Μὲ ἐλαφράν τὴν συνειδήσιν ἐπιτείνει καὶ εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτιλλομένων τὸν ὑπερεπαγγελματισμόν, ἀδικεῖ καὶ καθιστᾷ δυστυχεῖς καὶ τοὺς ἡδη μοχθοῦντας διὰ τὴν ἔξεύρεσιν μιᾶς ἐργασίας καὶ τοὺς νεοεισερχομένους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, μὴ προοριζομένους παρὰ μοιραίως νὰ πυκνώσουν τὰς τάξεις τῶν ἀνέρων.

Καθ' ἣν στιγμὴν ἡ ναυτιλία μας πρόκειται νὰ ὑποστῇ τὴν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλομένην μείωσιν τῆς χωρητικότητὸς της, καθ' ἣν στιγμὴν δλαι ἀ προβλέψεις τῶν ἀσύρματούμενων καὶ εἰδικῶς παρακολουθούντων τὴν ἔξελιξιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων συμφωνοῦν, διὰ τοῦτον ἡ βράδιον ἔνας σεβαστὸς δύκος φορτηγῶν σκαφῶν πρόκειται νὰ διασυλθῇ χωρὶς καὶ ν' ἀντικαταστῇ, καὶ ἡ ἀνεργία, κατὰ συνέπειαν, ἔτι περισσότερον νὰ ἐνταθῇ, καθίσταται δὲ ἡμᾶς ἀνεκήγητον ποῖον σκοπὸν καλεῖται νὰ ἐξυπηρετῇ ἡ ἀλόγιστος δημιουργία καὶ νέων διπλωματούχων. "Οταν αὔριον αἱ προκομοῖαι καὶ τὰ καφενεῖα τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ τῶν νήσων πλημμυρήσουν ἀπὸ τοὺς ματαίως ἀναμένοντας ἐργασίαν ναυτιλλομένους, τὸ Κράτος θὰ κληθῇ βεβαίως ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἐκ τῆς ἀνεργίας τραγικάς συνεπειάς, διὰ τὰς δοποίας καὶ δὲν θὰ εἴνε τὸ ὄλιγωτερον ὑπεύθυνον.

Νὰ ἐπιβληθῇ διατίμησις

Μᾶς καταγγέλλεται ἀπὸ ναυτεργάτας, τῶν δοποίων τὴν καλὴν πίστιν δὲν δυνάμεθα νὰ θέσωμεν ἐν ἀμφιβόλῳ, διὰ ἀπὸ μέρους εὐχαρίθμων πλοιάρχων συνεχίζεται ἡ κερδοσκοπία εἰς τὰς τιμάς τῶν πωλουμένων εἰς τὰ πληρώματα σιγαρέττων.

Ἐλεῖ τόσον πτωχὸν τὸ βαλάντιον τὸν ἀποχοῦν ναυτεργάτου καὶ τόσον ἀπαραίτητος ὁ παρήγορος καπνὸς εἰς τὰ μακρυνά του ταξίδια, ὥστε νὰ εἴνε ἀσυγχώρητος ἡ καταγγελλομένη ἐκμετάλλευσις καὶ νὰ δημιουργῇ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπιβολῆς διατίμησεως, τὴν δοπίαν νὰ μὴ δύνανται εὐχερῶς καὶ ἀτιμωρητεῖ νὰ παραβαίνουν οἱ ἀσυνείδητοι.

Τὰ ἐκ τῶν ἀριθμῶν συμπεράσματα

"Ο εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύμενος ἰσολογισμὸς τῆς Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἑλλάδος, τῆς μεγαλειτέρας παρ' ἡμίν ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως, εἰνε ἀρκετὰ δηλωτικός τῶν δυσμενῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς δοποίας, παρὰ τὴν ὑπαρξίαν τοῦ Κοινοῦ Ταμείου, τελεῖ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἑσωτερικῶν τῆς χώρας θαλασσίων συγκοινωνιῶν.

Μία ἔξαετία παρῆλθεν ἡδη ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς συντάσσεως αὐτῆς, ὅπτε μὲ τὰς ἀγαθωτέρας τῶν διαθέσεων καὶ τὰς χρηστέρας τῶν ἐλπίδων ἀπέβλεψαν οἱ διρυταὶ τῆς ἐταιρίας εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας καὶ δὲν ἐπέτυχεν ἀκόμη αὕτη νὰ παράσχῃ ὅμον τὸ ἀπειρελάχιστον εἰς τοὺς μετόχους τῆς μέρισμα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς κανονικάς ἀποβέσεις σκαφῶν μεγάλης ἡλικίας νὰ προβῇ.

"Ολος δὲ ἀπολογισμὸς τῆς ἔξαετοῦς χρήσεως περιορίζεται σχεδὸν εἰς τὴν πρόσκτησιν τῶν ἀπὸ τὸ «Θράκη», «Κέρκυρο» καὶ «Ιωνία» καὶ εἰς τὰς ἀποστάσεις, αἵτινες προέκυψαν ἐν τῆς πωλήσεως πρὸς διάλυσιν τῶν ἑκαταριοθέντων πλοίων πρὸς τὰς ἐν τοῖς βιβλίοις ἀναγγεγραμμένας ἀξίας τούτων. Εἰνε μὲν ἀληθές, διὰ τὴν θέσις τῆς ἐταιρίας ἐμφανίζεται σήμερον ἔχυγιανθεῖσα, διότι καὶ αἱ ὑποχρεώσεις αὐτῆς, ἀνερχόμεναι ἐν συνδόλῳ εἰς δραχ. 38.293.801.70, κατόπιν καὶ τῆς ἀγορᾶς τοῦ ἀπὸ τὸ «Ιωνία», ἀντικρύζονται πλήρως ἐκ τῶν κονδυλίων τοῦ ἐνεργητικοῦ σκέλους καὶ τὰς ἐταιρικὰ σκάφη, ριζικάς ὑποστάτας ἀποκευάς, εὐρίσκονται ποιοτικῶς εἰς καλλιτέραν κατάστασιν καὶ αἱ ἀξία τῶν πλοίων αἰσθητῶς ὑπερτιμήθησαν, δὲν δύναται τις, δημως, νὰ στηρίξῃ καὶ ἀγαθάς περὶ τοῦ

μέλλοντος ἐλπίδας, διὰ τὸν μελετήσην κάπως ἐπισταμένως τούς σχετικούς πρὸς τὰ «ἀποτελέσματα τῆς χρήσεως» ἀριθμούς.

Ἐπὶ εἰσπράξεων συμποσιούμενων εἰς 199.756.926.85 καὶ εἰς τὰς ὁποίας περιλαμβάνονται δχι μόνον τὰ ἐκ τῶν ἑσωτερικῶν γραμμῶν ἔσοδος, ἀλλὰ καὶ αἱ ἐκ τῶν ἑξωτερικῶν τοιούτων εἰσπράξεις (γραμμαὶ Αἰγύπτου—Συρίας—Παλαιστίνης καὶ Βριτανίας), ἔχομεν εἰς τὴν ἀντίστοιχον μερίδα τῶν δαπανῶν δραχ. 187.793.076.80, δαπανῶν, αἵτινες ἀναφέρονται στενῶς εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως, ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντήρησεως τῶν πλοίων. Τὸ ἐναπόμενον ὑπόλοιπον ἐδραχ. 11.963.850.05 εἶνε τὸ ἀκαθάριστον κέρδος τῆς ἐταιρικῆς χρήσεως, διὰ τοῦ ὅποιου ἀποσβέννυται τὸ παθητικὸν ὑπόλοιπον τῆς παρελθούσης χρήσεως καὶ ἡ ζημία ἐκ τῆς πωλήσεως πρὸς διάλυσιν τοῦ ἀπὸ τὸ «Λήμνος». "Αν συνεπελογίζετο καὶ μία ἀπόσβεσι τούλαχιστον 7 οἰο ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ ἀν δλα τὰ σκάφη ἡσαν ἡσαλισμένα, τὸ ἀποτέλεσμα θὰ ἦτο μία ζημία ἔξισουμένη τούλαχιστον πρὸς τὰ ὀλίγωτερα ἀκαθάριστα κέρδη.

"Η βαρυτάτη φορολογίσ, ὑπὸ τὴν ὅποιαν στενάζουν σήμερον αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις—φόρους δημοσίου καὶ εἰσφοράς εἰς τὰμειὸν ἑκαταριούσεως κατέβαλε μόνον ἡ «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» 27.348.206.75 δραχ.—αἱ πολυποίκιλοι ἐπιβαρύνονται κοινωνικῆς προνοίας, η πολυτελῆς σύνθεσις τῶν πληρωμάτων, ὁ συνεχίζομενος συναγωνισμὸς εἰς τὸ πλείστον τῶν ἑσωτερικῶν γραμμῶν, ὁ ἐνταθεὶς ἀνταγωνισμὸς τοῦ οἰδηροδρόμου καὶ τοῦ αὐτοκινήτου καὶ ἡ ἀκηδία τέλος, ἀν μὴ ἐχθρότης, μὲ τὴν ὅποιαν τὸ Κράτος στρέφεται πρὸς τὰς ζητήματα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, καθιστοῦν προβληματικὴν αὐτὴν τὰυτὴν τὴν περιπτέρων ὑπόστασιν τῶν ἐπιχειρήσεων. "Οσον ἀφορᾶ τὰς ἑσωτερικὰς γραμμὰς, τὰς δύο δηλαδῆ, ποὺ ἀπέμειναν, καὶ τούτων ἡ περιπτέρων συνέχισις καθίσταται ἀμφίβολος, μετά τὴν ἐμφάνισιν τόσων καὶ τόσων σύνεντων συναγωνιστῶν, ἀφθόνως ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων τῶν ἐπιχορηγουμένων καὶ μετά τὰς ἔκπτωσεις ἐπὶ τῶν ναύλων, εἰς ἄς προβαίνουν διὰ τὴν ἐκδίωξιν τῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν οκαφῶν.

"Ἴδου τὰ πραγματικά καὶ ἀναμφισβήτητα ἐκ τῶν ἀριθμῶν γεγονότα. Πιθανὸν ἡ Διεύθυνσις τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀκολουθοῦσα τὰς γνωστὰς τῆς ἀντιλήψεις, τὰς οὐδεμίαν ἔχοντας σχέσιν μὲ τὴν πραγματικότητα, ἀλλοίαν νὰ ἔχῃ περὶ σύτων γνωμήν. Ο κύκλος τῶν ἀσχολιῶν τῆς περιορίζεται εἰς τὴν ἔμμονον προστάθειν τῆς δημιουργίας καὶ πάλιν τὸ πληθωρισμὸν τῶν σκαφῶν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς καὶ τῆς ἔτι μεγαλειτέρας ἐντάσεως τοῦ συναγωνισμοῦ. 'Αποκομίζουν κατ' αὐτὴν τόσα κέρδη αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν των—διευθυντὴς τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ προσφάτως ἀκόμη ὑπελόγιζεν αὐτά εἰς 30 καὶ πλέον τοὺς ἔκαπτον ἐπὶ τῶν κεφαλαίων τῶν—ώστε τὸ Κράτος νὰ ἔχῃ κάθε λόγον, χάριν τοῦ κοινωνικοῦ συμφέροντος, νὰ ἔξαπολυσῃ καὶ πάλιν τὸν συναγωνισμόν, μέχρις διοί τοῦ διαύσοντας πλέον ὑπάρχοντες ἐν 'Ελλάδι παράφρονες ἐπιχειρηματίαι, αἵτινες δὲ θελήσουν τὸν περιέργων θεωριῶν τοῦ Διεύθυντος τοῦ Ε.Ν., νὰ συνεχίσουν τὴν διατήρησιν τῶν ἑσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν.

· Καὶ πάλιν τὸ Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ.

'Ελάβομεν καὶ δημοσιεύμενην τὴν κάτωθι ἐπιστολήν :

Κύριε Διεύθυντά,

Εἰς τὸ τελευταῖον φύλλον τοῦ περιοδικοῦ σας καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «ὑπερβασίαι», σχολιάζοντες τὰς γενομένας μεταβολὰς εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαζικοῦ Ταμείου, ἀποδίδετε ταῦτας εἰς λόγους κομματικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ, ὡς μέτοχοι τοῦ ἐν λόγῳ Ταμείου καὶ ὡς ἀντιποσωπευόμενοι εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον αὐτοῦ, νὰ ἔχωμεν ὅλους ἀντίθετον γνώμην. Διότι οὔτε ὁ γενομένης μεταβολῆς ἔγενετο διὰ νὰ ἔχει προσθετὴν ὁ σίσιδηποτε κομματισμὸς, ἔτα δ' ἔγενοντο μεταβολαὶ αὗται ἔγενοντο μόνον καὶ μόνον διότι εἶχε ληξεῖ ἡ Διοικητικὴ περίοδος τῶν μελῶν του. Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ, διότε, νὰ πιστεύωμεν, διότι κάθε ἀλλο παρὰ κομματικὴ ἐκμεταλλεύσης ὑπηρέσεις τὰ μεταβολὰς τοῦ Συμβούλιον, νομίζουμεν δὲ διό τοῦ νὰ ἀποδίδωνται εἰς ὁρισμένας πράξεις, δημως ἐπὶ τοῦ προσπειρόμενον ἀφορώσας τὸ Ν.Α.Τ. ἀλλὰ ἔχουμεναι ἡ ἔκειναι ποὺ ἔχουν, τὸ τοιούτον παραβλάπτει σοβαρώτατα τὴν σημειουμένην ἀναπλαστικὴν προσπάθειαν ὑπὲρ τοῦ Ταμείου, προσπάθειαν τῆς δοποίας τὴν τυμῆ φέρει ἀκεραιάν, μετὰ τοῦ Διεύθυντος τοῦ Ταμείου ἔγενοντο, κατὰ νόμον, συμφωνῶ πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῶν συνελεύσεων τῶν διαφόρων ὄργανώσεων.

Μεδ' ὑπόληψεως

'Ο Προϊστάμενος τῆς 'Ενώσεως Μηχανικῶν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΟΚΟΣ

* * *

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς δοσα ἡδη ἀνεγράφαμεν ἐν σχέσει μὲ τὸν διορισμὸν τῶν συμβούλων τοῦ Ν.Α.Τ. διό νὰ πληροφορηθῇ δ φίλος ἐπιστολογράφες, διτι ἀνακριβῶς μετεδόθησαν εἰς αὐτὸν τὰ κατὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ Συμβούλιον καὶ κακῶς

άντελήθη τά έπ' αύτών σχόλιά μας.

Οι διορισμοί τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ Ταμείου δὲν ἔγενοντο κατὰ Νόμον, συμφώνως πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῶν συνελεύσεων τῶν διαιφόρων δργανωσέων, ως γράφει ἐν τῇ ἐπιστολῇ του ὁ κ. Πρόκος. Καὶ εἰς αὐτό ἀκριβῶς τὸ οημένον ἔγκειται τὸ ὑπερβασία τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Συγκεκριμένως, ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν ὑπέδειξεν εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῶν Ναυτικῶν τρία μέλη αὐτῆς, ἐκ τῶν ὅποιών ὁ κ. 'Υπουργὸς ἔξελει τὸν τακτικὸν καὶ ἀναπληρωματικὸν ἐκπρόσωπον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας παρὰ τῷ Συμβούλῳ τοῦ Ν.Α.Τ. 'Ο Διευθυντής, δῆμος, τοῦ Ε.Ν. ἀλλοίαν περὶ τῶν προσώπων, ποὺ ὑπεδείχθησαν, εἶχε γνώμην. Μὴ σεβμένος τὴν καθιερωθείσαν ἀρχὴν τῆς ὑποδείξεως παρὰ τῶν διαιφόρων δργανωσέων τῶν ἐκπροσώπων τῶν παρὰ τῷ Ν. Α. Τ. ἔσπευσε νά διορίσῃ ἄλλα πρόσωπα τῆς ίδιας αὐτοῦ ἀρεσκείας.

Εἰς τὰς διὰ τὴν ὑπερβασίαν του ταύτην διατυπωθείσας διαμαρτυρίας, ἁδόθη ἀπὸ μέρους τῆς Διοικήσεως τοῦ Ν.Α.Τ. ἡ ἀπάντησις, ὅτι δικαίωμα ἀναφαίρετον τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ε.Ν. ἦτο ἡ τοιαύτη ἡ τοιαύτη ἐπιλογὴ τῶν προσώπων, ἐφ' ὅσον ἡ συντακτικὴ πρᾶξις περὶ ἑκαταρίσεως τῶν συμβούλιων τῶν Κρατικῶν καὶ Δημοσίου Δικαίου 'Οργανισμῶν παρείχεν εἰς αὐτὸν τὴν πρὸς τοῦτο εὐχέρειαν.

Ἀκριβῶς ἡμεῖς ἔτονίσμεν, ὅτι οὐδεμίαν ἔχει θέσιν ἔφαρμογῆς ἐν προκειμένῳ ἡ συντακτικὴ περὶ ἑκαταρίσεως πρᾶξις, ἡτις, τὴν κομματικὴν καὶ μόνην πλευρὰν ἔσκοπει νά ἔξυπηρτησῃ εἰς ἄλλους καὶ οὐχὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ὅργανοιού, τοῦ δοποὶου, μάλιστα, ἡ ἄνανσις τοῦ Συμβούλου συνετελεῖτο—ἐγνωρίζανεν τοῦτο καλῶς—λόγω τοῦ δοτού εἶχεν ἡ διοικητικὴ θητεία τῶν μελῶν του. Δὲν ἀπεδώσαμεν ἡμεῖς, ἐπομένως, εἰς κομματικά ἔλατήρια τὴν τοιαύτην ἔνέργειαν τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε.Ν.

Ἄλλ' ἀντιθέτως, οι Ιθύοντες ταύτην, ἐν τῇ προσπαθείᾳ των, δπως δικαιολογήσουν μίαν καταφώρων ὑπερβασίαν, ἔπειτασσαν νά καλυφθοῦν, ὡς ἀλλωστε καὶ καλύπτονται, ἀπὸ τὴν συντακτικὴν πρᾶξιν, τὴν ἔκπράσσουσαν ἀπὸ τὰς ἀνωμαλούς περιστάσεις καὶ τείνουσαν νά ἔξυπηρτησῃ ἔνοντος πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ Ν.Α.Τ. σκοπούς.

Ἐλπίζομεν, ὅτι ὁ ἐπιστολογράφος, κατόπιν τῶν ἀνωτέρω θά συμφωνήσῃ μεθ' ἡμῶν, ὅτι ὑποχρέωσίς μας ἥτο νά ἔπικρίνωμεν καὶ νά διαμαρτυρηθῶμεν διὰ τὴν τοιαύτην παραγνώριον κεκτημένων καὶ νομίμων δικαιωμάτων, τούλαχιστον διά νά προληφθῇ εἰς τὸ μέλλον πᾶσα παρομοία ἀπόπειρα, ἡτις θά ηδύνατο νά θίξῃ καὶ τὴν δργανωσίν τῆς ὅποιας καὶ οὐτος προσταταται.

Διά τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς

Μὲ περισσὴν δοσίν αἰσιοδοξίας, συνήθη ἄλλωστε εἰς τὰς τοιαύτας περιστάσεις, κλείει τὴν πολυσέλιδον ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Ο.Α.Π. ἕκθεσίν του ὁ Πρόεδρος αὐτοῦ κ. Ν. Γεννηματᾶς. «Ἐξαίρομεν, γράφει, τὸ γεγονός, ὅτι ὁ Ο.Α.Π., παρὰ τὴν σοβούσσαν κρίσιν, ἀνευ τῆς ἐπιβολῆς νέων τελῶν καὶ μείωσιν μᾶλλον τιμολογίων, κατορθώνει ν' ὄντιμετωπίζῃ δχι μόνον τὰ τακτικά τοῦ ἔσοδα, ἀλλὰ καὶ ἔκτακτα ἔσοδα 11 ἑκατομμυρίων δραχ. μεθ' Ικανοῦ ἀποθεματικοῦ, μὴ ὑπολογιζομένων τῶν ἔργων, ἀτυνα ἀντιμετωπίζονται διὰ δανειοῦ. Τοῦτο μᾶς ἐπιρρώνυνε τὴν ἐλπίδα, ὅτι αἱ οἰκονομικαὶ βάσεις, τὰς ὅποιας ἔθεσαν, εὐθὺς ἀμφὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων μας, ἡρχισαν ἥδη νά ἀποδίδουν τὰ ἀγαθά ἑκεῖνα ἀποτέλεσματα, ἀτίνα προσεδοκήσαμεν, ἀποτελέσματα, τὰ ὅποια θά ωλοκλήρου ή τακτοποίησις τῶν παλαιῶν ὀφειλῶν ἑξ ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων τοῦ παρελθόντος, αἵτινες μᾶς βαρύνουσι καταθλιπτικῶς καὶ η συμπλήρωσις τῆς διαρρυθμίσεως καὶ ἔξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος διά τῆς ἔπιτεύξεως τοῦ μεγάλου δανείου καὶ μᾶς ἐπιτρέπει νά ἀτενίσωμεν τὸ μέλλον μέ θάρρος καὶ με πίστων βαθεῖαν ἐπὶ τὴν προσαγωγὴν καὶ τὴν ζωτικότητα τοῦ πρώτου λιμένος τοῦ Κράτους».

Ομολογοῦμεν, ὅτι, παρ' ὅλην τὴν καλήν μας θέλησιν, δπως καταληφθῶμεν καὶ ἡμεῖς ὑπὸ τῆς αὐτῆς αἰσιοδοξίας, ἡτις διάχυτος ἐμφανίζεται μέσα εἰς τὰ κονδύλια τῶν ἑκατομμυρίων τοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ εἰς τοὺς ὥραιων περὶ τῆς προσαγωγῆς καὶ τῆς ζωτικότητος τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος λόγους τοῦ κ. Γεννηματᾶ, δὲν ηδυνήθημεν νά ἀνεύρωμεν σύδαμον τὰς βάσεις, ἐπὶ τῶν δροίων καὶ ἔστριχθσαν αἱ τόδον ἐλπιδοφόροι προβλέψεις τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο.Α.Π.

Τούναντίν, τὰ συμπεράσματα, εἰς ἀ κατελήξαμεν ἀπὸ τὴν μελέτην τῶν ἀναγομένων εἰς τὸν προϋπολογισμὸν κατηγοριῶν ἑσόδων καὶ ἔσδων, μᾶς ὑποχρεώνουν δλως διάφορον ν' ἀποκομίσωμεν ἔντυπωσιν διὰ τὴν ἔξελιξιν τῶν λιμενικῶν πραγμάτων.

Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ διμιοῦν ἀφ' ἕστατων:

Σύνολον ἑσόδων 357.837.000. 'Εκ τούτων τὰ τακτικά ἔσοδα ἀνέρχονται εἰς 246.786.000, τὰ ἔκτακτα ἔσοδα, κυρίως προερχόμενα ἐκ δανείων, ὑπολογίζονται εἰς 97.751.000 καὶ τὰ ἔσοδα τάξεως εἰς 13.300.000.

Διὰ τῶν ἑσόδων τούτων ἀντικρύζονται πλήρως τὰ προβλεπόμενα ἔσοδα καὶ καταλείπεται ἀποθεματικὸν ἐκ 5.360.576, ἐλάχιστον, ως ἀνομολογεῖται καὶ ἐν τῇ ἐκθέσει, διὰ ν' ἀντικρύζει τὰς ἔνδεξμένας κατὰ τὴν ἔκτελεσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ αὐξομειώσεις τῶν διαιφόρων κονδυλίων.

Κατὰ κατηγορίας τὰ τακτικά ἔσοδα ἔχουν ὡς ἔξης:

Ἐτοι δαπάνας Διοικήσεως 33.559.811, εἰς γενικά ἔξοδα 6.949.714 καὶ εἰς ἔξοδα ἀκμεταλλεύσεως 129.787.185. Αἱ δαπάναι τῶν Τεχνικῶν ὧν πρεσβειῶν ἀνέρχονται εἰς 25.083.813, εἰς ἀποδοσίες ἐτῶν εισπράξεων εἰς διάφορα Ταμεία καὶ 'Οργανισμούς (Ταμείον 'Αρπού, Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον κ.λ.π.) εἰς 11.776.000, διὰ τὴν 'Υπηρεσίαν τῶν Δανείων 25.000.000.

Τὰ ἔκτακτα ἔξοδα, τὰ ἀντιμετωπίζομενα κυρίως διὰ τῶν δανείων συμποσοῦνται εἰς 107.020.000 καὶ τὰ ἔξοδα τάξεως εἰς 13.300.000, ἀναφερόμενα εἰς εἰσπράξεις αἴτινες ἀποδίδονται ἀκέραιαι εἰς τοὺς δικαιούχους, διὰ λογαριασμὸν τῶν ὅποιών καὶ εἰσπράττονται.

Δὲν θὰ θελήσωμεν νά ὑπεισέλθωμεν, οὐδὲν ἔργον ἡμῶν εἰνε τοῦτο, εἰς τὴν λεπτομερῆ κατὰ κονδύλιον ἀνάλυσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ. Ὅτι ἀναφέρωμεν μόνον συγκεκριμένους τινάς ἀριθμούς, διὰ νά καταβίξωμεν, δητὶ ἡ κακὴ τροπή τῶν λιμένων πραγμάτων, η ἀρεμάτην ἄφ' ημέρας στονο κομματικὸν ὑπολογισμοὺ έδημιούργησαν τὸ περιέργον καὶ πρωτοφανές εἰς τὰ λιμενικά χρονικά κατασκεύασμα τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, συνεχίζεται, παρ' ὅλας τὰς περὶ τοῦ ἀντιθέτου ἐπαγγελίας ὑπὸ τῶν νῦν διοικούντων τοῦ Ο.Π.Π., οὐδαμόν προοιμιαζομένη ἀγαθά διὰ τὸν λιμένα ὄποτελέσματα.

Τὸ σκέλος τῶν τακτικῶν ἑσόδων φέρει ἀτυχῶς ἔκτυπον τὴν σφραγίδα τῆς κομματικῆς νοοτροπίας, τῆς ἀλογίστου δαπάνης καὶ τῆς ἔλλειψεως πάσοης θετικῆς προβλέψεως διὰ τὴν βελτίωσιν, συμπλήρωσιν καὶ συγχρονισμὸν τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένου.

Ἐτοι τακτικῶν ἑσόδων ἀνέρχομενα εἰς 246.786.000 δραχ. αἱ δαπάναι Διοικήσεως καὶ τὰ γενικά ἔξοδα ἀπορροφοῦν 40.509.525, ἡτοι τα 17 οἱ περίποιο, ποσούτον πρωτοφανές δι' οἰανδήποτε οικονομικὴν διαχείρισιν, τὴν δοποῖαν δὲν θὰ ἔχαρακτήριζεν ἡ πολυτελεία διοικήσεως καὶ ἡ προσπάθεια τῆς ἔξυπηρτησεως τῶν πολυτελείων κομματικῶν καταπιθῆσεν. Καὶ ἐνῷ τοιαύτη ἐπιδεικνεῖται εὐχέρεια πρὸς ἀνωφελεῖς δαπάνας, δυναμένας κατὰ πολὺ νά πειρισθοῦν, ἀντὶ τού πρωτοφανούμ, δὲν καταλείπει εἰς αὐτὸν ἔλλειμμα, τούναντίον, μάλιστα, ἀποφέρει καὶ μικρόν τι κέρδος, παρ' ὅλον δητὶ, πιθανῶς, λόγω τῆς εύρειας ἐκτάσεως τῆς ἔργασίας ταύτης καὶ ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἔργατον παράγοντος νά ὑστερῇ καὶ διαρροιαὶ τινες εἰς τὰ ἔσοδα νά σημειωνται. Πρὸς ἄλλα σημεῖα, ἐπομένων, θὰ ἔδει νά στρεψή την προσοχήν της διαοίκησις, δπως, έπικαιρούμενών, έξ αὐτών τούτων τῶν τακτικῶν ἑσόδων, τῶν ἀναγκαιούντων ποσών, χωρήσῃ ἀπροσκόπιως εἰς τὸ ξρυγό της τελικῆς διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος. Τὸ σημεῖα ταῦτα δὲν εἰνε ἄλλα, παρὰ δι περιορισμός τῶν δαπανῶν Διοικήσεως, ἡ ἀναστολή πάσοης πειρίτης δαπάνης καὶ ἡ προσφυγὴ μὲ ἔμμονον τὴν προσπάθειαν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, δπως, θελήσῃ, ἐπιδεικνύουσα τὸ ἔχαγγελθέν ἐνδιαφέρον τῆς υπὲρ τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος, νά περιοδική θάση τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς.

Καὶ ὅμως, δ 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιῶς καὶ υπὸ το δικαίομη σύστημα ἔργασίας καὶ ἀκμεταλλεύσεως τῶν ἔργων νά ἔπιτελεση τὸν ψηφιλότερον τῆς ἀναδιοργανώσεως τοῦ λιμένος σκοπὸν. Διότι δι' ἵδιον λογιασμὸν υπὸ τοῦ Ο.Α.Π. ἀκμετάλλευσις τοῦ λιμένος, ως ἐμφανίζεται εἰς τὸν προϋπολογισμό, δὲν καταλείπει εἰς αὐτὸν ἔλλειμμα, τούναντίον, μάλιστα, ἀποφέρει καὶ μικρόν τι κέρδος, παρ' ὅλον δητὶ, πιθανῶς, λόγω τῆς εύρειας ἐκτάσεως τῆς ἔργασίας ταύτης καὶ ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἔργατον παράγοντος νά ὑστερῇ καὶ διαρροιαὶ τινες εἰς τὰ ἔσοδα νά σημειωνται. Πρὸς ἄλλα σημεῖα, ἐπομένων, θὰ ἔδει νά στρεψή την προσοχήν της διαοίκησις, δπως, έπικαιρούμενών, έξ αὐτών τούτων τῶν τακτικῶν ἑσόδων, τῶν ἀναγκαιούντων ποσών, χωρήσῃ ἀπροσκόπιως εἰς τὸ ξρυγό της τελικῆς διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος. Τὸ σημεῖα ταῦτα δὲν εἰνε ἄλλα, παρὰ δι περιορισμός τῶν δαπανῶν Διοικήσεως, ἡ ἀναστολή πάσοης πειρίτης δαπάνης καὶ ἡ προσφυγὴ μὲ ἔμμονον τὴν προσπάθειαν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, δπως, θελήσῃ, ἐπιδεικνύουσα τὸ ἔχαγγελθέν ἐνδιαφέρον τῆς υπὲρ τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος, νά περιοδική θάση τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς.

ΑΝ διαοίκησις τοῦ Ο.Α.Π., ἀντὶ νά ἀρκήται εἰς τὰς αἰσιοδοξίες αὐτῆς περὶ τοῦ μέλλοντος προβλέψεις, καθ' ἦν σημιγήν τὸ πολύν τοῦ Πειραιῶς παραμένει νημιτελής καὶ δὲν ἔχουν συμπληρωθῆται εἰσέτι οὐδὲ αὐτά τὰ ἔργα της Βορείου πλευρᾶς, ἐμελέτα βαθύτερον τὰ ζητήματα τοῦ λιμένος καὶ ἀνελάμβανε τὴν σώτειραν προσπάθειαν τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ 'Οργανισμοῦ πάσοης κακῆς κομματικῆς εἰς τὰς κατ' αὐτόν αἶνας, κατεδέκινε πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τὸ ἔπιτελκτὸν πρὸς τὸν λιμένα καθῆκόν της καὶ ἔθετε τέρμα εἰς τὴν ἀλόγιστον δαπάνην τῶν ἑσόδων, εύχερῶς καὶ διὰ τῶν ἱδίων τοῦ 'Οργανισμοῦ ύλικῶν μέσων θὰ ἔπειταχάνεται ἐντὸς ὄλιγων ἐτῶν νοικοκυρεμένης διαχειρίσεως ἡ ἔκτελεσις καὶ η συμπλήρωσις τοῦ πλείστου μέρους τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν κατασκευῶν καὶ ἔργων διδοποίας.

Ο 'κ. Γεννηματᾶς ἔχει πρὸ αὐτοῦ τὸ ἔπιτελεσθὲν τεχνικούντος ἔργων τοῦ αἰειμήστου Καλλιμασιώτου. 'Επέτυχεν οδός, ακολουθῶν ἀκριβῶς τὰς ἀνωτέρω κατευθύνσεις, νά διαρρυθμίσῃ τὸν λιμένα καὶ νά θέσῃ τὰς βάσεις τῆς μελλοντικῆς δλοκληρωσεως τοῦ ἔργου. Γνωρίζομεν καλῶς, δητὶ δ κ. Γεννηματᾶς εδρεῖ εἰς ερχομένος εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Α.Π. κακήν κληρονομίαν. Γνωρίζομεν ἀκρόμη, δητὶ ἐνεπνέεται ἀπὸ τὰς ἀγαθωτέρας διαθέσεις καὶ αὐτὸν τὸν φιλοδοξίαν νά συμβάλη καὶ αὐτός, εἰς τὴν πρόδοσιν τοῦ Πειραιῶς. Φαίνεται, δημος, δητὶ αἱ δυσχέρειαι πού ἀντιμετώπισεν ήσαν τόσον όγκωδεις, ώστε νά μὴ ἐπιτρέψουν εἰς αὐτὸν τὴν διόρ.

θωσιν τῶν κακῶς κειμένων καὶ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντίδρασιν κατὰ τῶν ξένων πρὸς τὸ μέλλον τοῦ λιμένος ἐπιρροῶν.

Ο χώρος ἀτυχῶς δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἔκταθῶμεν περιοσότερον. Θά ἔπειτε πόσος νά γράψουμεν ἀκόμη καὶ ὅλιγα τινὰ περὶ τῶν γενικωτέρων κατευθύνσεων τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, ἀλλὰ περὶ αὐτῶν ἔλπιζομεν νά μᾶς δοθῇ ἐντὸς δόλιγου ἡ εὔκαιρια, διανθόμεν κατὰ τὰ ἀποκαλυπτήρια τῆς προτομῆς τοῦ μακαρίου Καλλιμασιῶτη.

Οἱ ἑδνικοὶ κίνδυνοι ἀπὸ τὴν ἔγκατάλειψιν τῆς Θεσσαλονίκης

Πολλάκις ἔλέχθη, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθη, ὅτι οἱ λιμένες ἀποτελοῦν τὸ βαρόμετρον τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἐνὸς λαοῦ, ἐκδηλουμένης εἰς δόλα τὰ στάδια τῆς ἐμπορικῆς, βιομηχανικῆς καὶ ναυτιλιακῆς αὐτοῦ ἀναπτύξεως. Ἡ ὑπαρξία, ἐπομένως, λιμενικής καὶ συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς ἐπιβάλλεται ἔξι αὐτῶν τῶν ἑνίκαν, ἀλλὰ καὶ τῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων ἑκάστης χώρας, ἡ δὲ ἔλλειψις τοιαύτης ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους πολιτικῆς δύναται ν' ἀπονεκρώσῃ εὔημερούντας λιμένας, μέλλοντας ὡς ἑταῖροι γεωγραφικῆς αὐτῶν θέσεως νὰ ἔξελιχθοῦν εἰς διεθνῆ κέντρα τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἀνυπαρξία, ἀκριβῶς, πάσης κρατικῆς ἐν προκειμένῳ πολιτικῆς καθιστᾷ κρίσιμον τὴν θέσιν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, ἐνῷ, ἐδὸν τὸ Κράτος πρειβάλλει μὲ στοργὴν καὶ ἀδιάλειπτον μέριμναν τὰς προσπαθείας διά τὴν ἀνάπτυξίν του, θά είχεν οὕτος καταλάβει, λόγῳ τῆς προνομιούχου θέσεώς του, περίοπτον μεταξὺ τῶν Μεσογειακῶν λιμένων θέσιν.

Παρακολουθοῦντες ἐπὶ τοῦ σύνεγγυς, ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν, τὴν οἰκονομικὴν κίνησιν τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσης, τὰ κατὰ τὸν λιμένα αὐτῆς καὶ τὴν ἐν γένει κρατικὴν τακτικὴν ἔναντι τῶν πολλαπλῶν ζητημάτων του, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ διαπιστώσωμεν τὴν πλήρη ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἔγκατάλειψιν καὶ ἀδιαφορίαν καὶ ἰδιαιτέρως εἰς τὸ σπουδαιότερον καὶ εὐπαθέστερον διά τὴν Θεσσαλονίκην, σημεῖον, τὰς συγκοινωνίας αὐτῆς, ἀπὸ τὰς δόποις καὶ ἕξαρταταὶ, κυρίως, ἡ οἰκονομικὴ εὐημερία τῆς πόλεως, τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ δόλοκήρου τῆς Μακεδονίας.

Μετὰ κόπους πολλούς καὶ ἀγώνας πολυετεῖς, κατωρθώθη ἡ ἔγκρισις τῆς ἐκτελέσεως τῶν νέων λιμενικῶν ἔργων, δ.ἀ τῶν δόπιων πρωρίστων ν' αὐξῆθῇ ἡ δυναμική τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, διευκουλούντος τὰ μέγιστα τῆς φιλοειδείν τοῦ διερχομένου ἐμπορίου. Σύν τῇ ἐκτελέσει τῶν ἔργων τούτων, πιστεύομεν, ὅτι θά ἐπιτεύχθῃ καὶ ὁ τεχνικός ἔξοπλισμός των, διά συγχρονισμένων ἔνδομεταφορικῶν καὶ ἀποθηκευτικῶν ἔγκαταστάσεων.

Ἄλλα τὰ ἔργα ταῦτα, ἀπαραίτητα ύψος δόλας τὰς ἐπόφεις, σκοπὸν ἔχουν ἀντικειμενικόν, οὐχὶ τὴν προσέλκυσιν τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορίου, ὅπερ δύναται νὰ ἔξυπηρετηθῇ κάλλιστα καὶ ἀπὸ τὰς ἡδη ὑπαρχούσας ἔγκαταστάσεις, ἀλλὰ τοῦ ἔργου τοιούτου, πού, κυρίως, διὰ λόγους καλλιτέρων συγκοινωνιακῶν συνθηκῶν, μέλλει νὰ κατευθυνθῇ πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην. Ἡ τοιαύτη, δόμως, κατεύθυνσις ὥρισμένων Βαλκανικῶν καὶ Μεσοευρωπαϊκῶν ἐμπορικῶν ρευμάτων δὲν ἔξαρται παρὰ ἀπὸ τὰς πρὸς Βορρᾶν καὶ τὰς Βορειοανατολικὰς συγκοινωνίας τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσης, ἀνευ τῶν δόπιων τὰ ὑπὸ ἐκτελεσίν ἔργα δὲν πρόκειται νὰ προσθέσουν εἰς τὴν ἡδη ὑπάρχουσαν κίνησιν τίποτε πέραν τῶν κεκτημένων.

Τὸ ἐπίσημον Κράτος παρημέλησεν ἔγκληματικῶς τὰς πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην συγκοινωνίας, παρέβλεψε καὶ παραβλέπει τὰ οἰκονομικὰ αὐτῆς συμφέροντα, τόσον συνυφασμένα μὲ τὰ ἐθνικά τοιαῦτα, μὲ ἀμεον συνέπειαν τὴν πλήρη παρακμὴν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης.

Ἐπίστευσεν, ἵσως, τὸ ἐπίσημον Κράτος, ὅτι, δημιουργῆσαν ἐν Θεσσαλονίκῃ μίαν Ἐλευθέρων Ζώνην—ἔξεπλήρου ἐν προκειμένῳ ἐπιτακτικὴν ἐθνικὴν ὑποχρέωσιν, ἀλλως ἡ ἐπικυριαρχία του ἐν Θεσσαλονίκῃ θὰ ἔδυσεται σοβαρῶς ἀπὸ διεθνοῦς ἀπόφεως—ἐπέτυχε νὰ περισσώῃ καὶ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσης,

Δεῖν εἰνε, δόμως, ἀρκετὸν νὰ ἴστρυθῇ εἰς δργανισμὸς καὶ νὰ ἔγκατατειφθῇ ἀκόλουθως οὗτος εἰς τὴν τύχην του, ἀνευ οὐδεμίας γενικωτέρας μερίμνης, οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως καὶ συγκοινωνιακοῦ προγράμματος, τοῦ ἀσφαλεστέρου τούτου μέσου ἔξελιξεως τοῦ δργανισμοῦ, διὰ τοῦ δόπιου θὰ ἐπιτεύχῃ ἡ οἰκονομικὴ διάσωσις τῆς Θεσσαλονίκης.

Βλέπομεν, οὕτω, σήμερον τὸ τεχνικὸν τοῦτο μέσον τῆς ἔξελιξεως τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσης, τὴν Ἐλευθέρων Ζώνην, βυθισμένην εἰς μίαν πρωτοφανή οἰκονομικὴν ἔκαθλίωσιν καὶ εύρισκομένην ἐν ἀπολύτῳ ἀδυνατίᾳ νὰ ἔκτελέσῃ καὶ τὰς στοιχειωδεστέρας τεχνικὰς καὶ ἀποθηκευτικὰς βελτιώσεις. Ἀμεσον ἀποτελέσμα τῆς καταστάσεως αὐτῆς εἰνε ὁ προφανῆς εἰς δόλους τούτου κλάδους τῆς Οἰκονομίας μαρασμός, δομοίος πρὸς τὸν δόπιον οὐδέποτε ἐσημειώθη εἰς τὴν ἀνθούσαν ἀλλοτε Θεσσαλονίκην.

Στατιστικῶς ἡ οἰκονομικὴ κίνησις τοῦ λιμένος μας, πλὴν

τῆς Σερβικῆς Ζώνης, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρουσιάζεται ὡς ἔξης:

Ετη	Κεφαλαι	Τεμάχια	Τόννοι	Άξια εἰς χιλ. δραχ.
1929	768.784	3.831.344	481.007	2.700.000
1930	687.755	3.931.102	438.114	2.112.552
1931	591.307	2.814.102	436.104	1.727.642
1932	444.716	2.093.101	377.542	1.402.572
1933	584.486	1.205.046	254.822	1.472.932
1934	532.195	1.108.044	296.400	1.529.112

Ἐισαγωγὴ

Ἡ ἀξία τῶν ἔξαγωγῶν κατὰ τὴν αὐτὴν ἔκτην ἔκαστιαν ἐμφανίζεται ὡς ἀκολούθως:

1929	Εἰς χιλιάδας δραχμῶν	1.078.623
1930	>	981.226
1931	>	735.061
1932	>	742.758
1933	>	570.199
1934	>	672.180

Οι γνωρίζοντες τὴν ἀμειλικτὸν γλῶσσαν τῶν ἀριθμῶν δύνανται νὰ ἔξαγαγούν ἀσφαλῆ συμπεράσματα διὰ τὴν τρομακτικὴν πτῶσιν τῆς Θεσσαλονίκης. Βεβαίως, πλεῖστοι λιμένες τῆς Ὑδρογείου ὑπέστησαν ὄφεις τῆς κινήσεώς των, ὀφειλομένην εἰς τὴν διεθνῆ ἐμπορικὴν κρίσιν, ἀλλ' οὐδεὶς τούτων ὑπερέβη τὴν Θεσσαλονίκην εἰς μείωσιν, φθάνοντας περίπου τὰ 60 ὥρα καὶ μή δυναμένην ν' ἀποδοθῇ εἰμὶ καθ' ἐλάχιστον ποσοστόν, μόλις 10—15 ὥρα, καθ' ήμας, εἰς τὴν διεθνῆ κρίσιν.

Ἄλλ' ἐνῷ διαμήν της Θεσσαλονίκης δύσμέραι ἐκπίπτει, αἱ τελευταῖας ἐν Βουκουρεστίῳ διεξαχθεῖσαι συζητήσεις καὶ αἱ ἀπὸ τίνος ἐκδηλούμεναι τάσεις τῶν γειτόνων μας Βαλκανικῶν χωρῶν ἔρχονται νὰ διαγράψουν ἔτι ζοφερώτερον τὸ μέλλον τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσας.

Ἀνεκίνηθη οὕτω, κατὰ τὴν πρόσφατον διάσκεψιν τοῦ Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου τῆς Βαλκανικῆς Διασκέψεως, τὸ ζήτημα τῆς ζεύξεως τοῦ Δουνάβεως, ἐπὶ τὸ δόπιον θά ἀσχολήθωμεν ιδιαιτέρως, διότι θεωρούμενον αὐτὸν ὕποτε θεώρεται τὸ Δουνάβεως διάδημα τοῦ Ελασσονικοῦ πρώτου Τεργερίας—Νίσσης—Σόφιας.

Κατασταντίουπόλεως θεωρεῖται ἀτελῆς καὶ οὐδόλως ἐξυπορετικὴ τῶν συμφερόντων τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσας. Ἔπιβαλλεται, κατὰ συνέπειαν, νὰ συνδεθοῦν δι' ἀπ' εὔθειας οιδηροδρομικῆς γραμμῆς μὲ τὴν Θεσσαλονίκην ἡ Σόφια καὶ τὸ Βουκουρεστίον. Ή Βουλγαρική πρωτεύουσα ἀπέχει, μὲ τὴν ὑπόχρουσαν ἡδη συγκοινωνίαν (Θεσσαλονίκη—Γευγελῆ—Νίσση—Σόφια), 637 χιλιόμετρα, ἢ Σερβία θά θεσπίσῃ συμφέροντα κόμιστρα. Ἔναντι ποίων, λοιπόν, σοβαρῶν ἀνταλλαγμάτων ἡ γεύτων 'Επικράτεια θά θεσπίσῃ εἰδικά τιμολόγια διά τὰ Βουλγαρικὰ ἐμπορεύματα τὰ διαμετακομιζόμενα διά τοῦ ἐδάφους τῆς καὶ προοριζόμενα διά τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης; Ἄλλα καὶ τυχὸν πιθανά ἐκπτώσεις, καθ' ήμας, εἰνε τελείως ἀσύμφοροι, δεδομένου, οἵτις δὴ ἐπὶ Γιουγκοσλαβικοῦ ἐδάφομη διαδρομή θά υπερβῇ τὰ 480 χιλιόμετρα.

Ίδεωδης καὶ ἐθνικῶς συμφέρουσα εἰνε ἡ ἀπ' εὐθείας σύνδεση (Θεσσαλονίκη—Κούλα—Σόφια), ήτις, ἔχουσα μῆκος 314 χιλιομέτρων, υποβιβάζει τὴν ἀπόστασιν εἰς τὸ ήμισο, δὲν παρεμβάλλεται κατὰ τὴν διαδρομὴν ἑνέη ἐπικράτεια, ής ἡ δραστηριότητα πλήγονται (Σερβία) καὶ καθίσταται ἀπολύτως δυνατή η θέσπισις εἰδικῶν τιμολογίων, βασιζόμενων ἐπὶ ἀμοιβαίων συμφερόντων.

Μόνον 73 χιλιόμετρα χωρίζουν τὸ Ἐλληνικὸν Σιδηρόκαστρον ἀπὸ τὸ Βουλγαρικὸν Πετρίτοι, πέραν δὲ τῆς Σόφιας διά Πλεύνας εἰς τὸ Βουκουρεστίον (ζευγυνόμενον τοῦ Δουνάβεως διά μονίου γεφύρας παρὰ τὴν Δούμπνιτσαν) ὑπάρχει συνεχής γραμμή. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἀπὸ τὸ Βουκουρεστίον εἰς τὴν Θεσσαλονίκην ἔχομεν ταξίδιον 16 μόνον ώρῶν, ἀντὶ τῶν 47 μέσω Βελγαρδίου.

Διὰ τῆς γραμμῆς ταύτης (Αιγαίον, Βαλτική), ἡ Θεσσαλονίκη κατ' ἀρχὴν καὶ ὀλόκληρος ἡ Ἐλλάς συγκοινωνεῖ ἀπ' εὐθείας μετά τῆς Ταξεχοσλοβακίας—Πολωνίας—Ρωσίας, ἔγκαταλείπουσα τὴν ἀσύμφορον καὶ δαιδαλώδη διά Γιουγκοσλαβίας—Αὐστρίας καὶ Ούγγαρίας ἐπικοινωνίαν.

Αὐτὸν ἀπατεῖ τὸ τεχνικὸν συμφέρον καὶ ἡ Δ'. Βαλκανικὴ Διάστασης τῆς Θεσσαλονίκης, εἰς ἣν παρίσταντο οἱ ίδιοι σχεδόν ἀντιπρόσωποι τῶν Βαλκανικῶν Κρατῶν, ἡναγκάσθησαν πρὸ τῆς ἀτέγκτου λογικῆς, νὰ καταλήξουν εἰς τὸ ἀκόλουθον ἐπὶ λέξει πόρισμα :

"Η Διάσκεψις κρίνει ὡς πρωτίστου ἐνδιαφέροντος τὰς με-

ταξίδι των Βαλκανικών χωρών σιδηροδρομικάς συνδέσεις και ιδίως ως πλέον έπειγόντας, καθ' ὅ ἐλλειπεστέρας, τὰς μεταξὺ Ἑλλάδος—Βουλγαρίας—Ρουμανίας και τὰς μεταξὺ Τουρκίας—Βουλγαρίας—Ρουμανίας. Πρὸς ἐπανόρθωσιν αὐτῆς τῆς ἐλλείψεως ύποδεικνύει τὴν πραγματοποίησην σιδηροδρομικής συνδέσεως ἀπ' εύθειας μεταξὺ Θεσσαλονίκης—Σόφιας—Βουκουρεστίου διὰ τῆς συγχρόνου κατασκευῆς τμήματος τῆς γραμμῆς μεταξὺ Σιδηροκάστρου—Κούλας—Δούμπιτσας ὡς καὶ γεφύρας ἐπὶ τὸν Δουνάβεως κλπ.».

Καὶ αὐτά μὲν ἀπεφάνθη ἡ Δ'. Διάσκεψις, ἀλλ' οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν Κρατῶν, ἀρχικῶς οἱ Ρουμᾶνοι καὶ μετ' αὐτούς οἱ Γιουγκοσλαβοί, ἀλλὰ ξέθεσαν εἰς ἔφαρμογήν. Διότι, κατόπιν μονομερῶς συμφωνίας μεταξὺ Ρουμανίας—Βουλγαρίας, ἀπεφασίσθη κατ' ἀρχὴν ἡ κατασκευὴ προθμείου (*Ferry-boat*) ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως μεταξὺ τῶν σιδηροδρομικῶν σταθμῶν (Γιούργεβο Ρουμανίας—Ρουχτούμικης Βουλγαρίας) καὶ τὸ δόποιον, κατὰ τὴν περίοδον τῆς ψυχεώς τοῦ Δουνάβεως θεωρεῖται ἀχρηστόν, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν τελευταῖαν σύνοδον τοῦ συμβούλιου τῆς Οἰκονομικῆς Διασκέψεως τοῦ Μαΐου ἐτοπιλλίσθησαν τελείως αἱ εὐχαὶ καὶ τὸ πνεῦμα τῆς Δ'. Βαλκανικῆς Διασκέψεως. Κοινῇ συνεννοήσει Τιτουλέσκο καὶ Γιέφιτς, ἀσκούνται ἔθνικιστην καὶ μόνον πολιτικήν, πόρρω ἀπέκουσαν τῶν ἐπιδιώκεων τῶν συμφώνων φιλίας καὶ συνεννοήσεως, ὑπεστρόχθη—δέν τολμῶμεν νὰ εἰπωμεν ἀπεφασίσθη, διότι τὸ πρᾶγμα θὰ ἥτο ἐκπληκτικόν—ἡ κατασκευὴ γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως εἰς τὴν Πράχοβαν (Τούρνο Σεβερίνο—Σερβία), ήτις θὰ συνδέῃ τὰ ἔξης σημεῖα: Κωνστάντζα—Βουκουρεστί—Κραγιόβα—Τούρνο Σεβερίνο—Βελιγράδιον καὶ διάΖάγκρεμπ ἡ Κάρλοβατς εἰς Σούσακ (Ἀδριατική—Σερβία) ἢ καὶ Ζάγκρεμπ Λουμπλιάνα εἰς Τεργέστην ἡ Φιούμε. Τουτέστιν Ἀδριατική—Μάυρη Θάλασσα. Ἀχρηστεύεται συνεπῶς δὲ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τίθεται ἐκτός τῆς σφαίρας ἐπιρροῆς τοῦ Διαβαλκανικοῦ ἐμπορίου.

Παρομοίαν σύνδεσιν, κατὰ τὸ παρελθόν, ὠνειρεύετο καὶ ἡ Ἰταλία διὰ νὰ ἔνισχοσῃ τὴν Τεργέστην. "Ἄν εἰς πάντα τὰ ἀνωτέρω προσθέσωμεν τὸ δτὶ ἀπό τινος, ἀφ' ἑνὸς μὲν ὑπεγράφῃ σιδηροδρομικὴ σύμβασις μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Πολωνίας, διευκολύνοντα τὴν μέσω Γαλαζίου μεταφοράν τῶν Πολωνικῶν προϊόντων πρὸς τὰς Μεσογειακάς χώρας καὶ τάναπαλιν (Μετανάσταις Ἰσραηλίται, ἐσπεριδοειδῆ Παλαιστίνης διὰ Πολωνίαν κλπ., μεταφερόμενα διὰ σκαφῶν μικρῶν 1.000 τόνων, μέσω Δουνάβεως), ἀφ' ἑτέρου δὲ δτὶ ἡ Βουλγαρία αὐξάνει τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου, ἵνα συμμετάσχῃ εἰς τὰς ἑκ Δουνάβεως μεταφοράς, τόσον τῶν ἔθνικῶν, δσον καὶ τῶν Πολωνικῶν καὶ Ρουμανικῶν προϊόντων, ἔχομεν πλήρη τὴν εἰκόνα τῆς ἀρξαμένης καταστροφῆς. Παγίωσις ὁριστικὴ τοιούτων κατεύθυνσεων ἀποτελεῖ πλήγμα θανάσιμον ἐναντίον τῆς ἔθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τὸ μόνον παρήγορον σημεῖον ἐπὶ τοῦ παρόντος εἴνει αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν, δτὶ ἐν Βουκουρεστίῳ δὲν ἐλήφθησαν δριστικαὶ ἀποφάσεις.

"Ἄπο τὴν βεβίαν αὐτὴν καταστροφὴν καλεῖται ἡδη τὸ Κράτος νὰ διασώσῃ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, ἀνυψώνον αὐτὸν εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν καὶ ἀποτρέπον δριστικῶς τούς δια-

γραφομένους διὰ τὴν ὑπαρξίν του σοβαρωτάτους κινδύνους.

"Ἡ σημειώνι κατάστασις, εἰς ἥν περιῆλθεν οὗτος, πλὴν τῶν κοινωνικῶν ἔγκυοντος καὶ ἔθνικούς κινδύνους. "Ἄς μὴ λησμονοῦμεν, δτὶ ἡ Θεσσαλονίκη εὑρίσκεται εἰς σημεῖον ἀπὸ πάσης ἀπόφεως εὐπαθές καὶ διὰ κάθε εύνομου μενηρίας πολιτείας δημιουργεῖται ἐπιτακτικὸν τὸ καθήκον τῆς κατοχυρώσεως τῶν εὐπαθῶν του σημείων, οὐχὶ μόνον ἀπὸ τῆς στρατιωτικῆς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἡ δούτοις ἐν προκειμένῳ εἰνε καὶ ἡ πλέον ἐνδιαφέρουσα.

Καθισταμένη ἱκανή ἡ Θεσσαλονίκη νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὸ διεθνές ἐμπόριον θά ἔξυπηρετήσῃ ταύτοχρόνως καὶ τὰ ἔθνικά συμφέροντα καὶ τὴν καθόλου Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου. Δέν δύναται ἐπ' αὐτοῦ νὰ ὑπάρξῃ δευτέρα γνώμη. Ἐνῷ, ἀντιθέτως, ἔγκατα λειπομένη εἰς τὴν σημερινήν ραγδαίαν πτώσιν της θά συμπαρασύρῃ μοιραίως καὶ μέγα μέρος τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς Ἐλλάδος.

ΜΑΚΕΔΝΟΣ

Ἡ Βρεταννικὴ ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ καὶ ἡ γένα ναυτιλιακὴ Διάσκεψις

Μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἥρχισαν ἀπὸ τοῦδε ἐκδηλούμενα αἱ πρώται συστάσεις καὶ ἐνέργειαι, δπως αἱ προσωρινῆς δι' ἓνα ἕτος παραχωρηθεῖσαι Κυβερνητικαὶ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν τῶν *treats*, ἀνανεώθουν καὶ διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος. Οὕτω, εἰς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς ἑταῖρις *Tatem Steamship Navigation Co*, τοῦ Κάρδιφ, ὁ πρόεδρος αὐτῆς ἐπέμενεν ἐπὶ τῆς ἄναγκης παρατάσεως τῆς Κρατικῆς πρὸς τὰ Ἐθνικὰ πλοῖα βοηθείας, «Ἐάν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους—εἰπε—ηδελον ἀνασταλῇ αἱ ἐπιχορηγήσεις, θὰ εὑρεθῶμεν εἰς τὸ μέσον τοῦ ὥκεανοῦ, δόπον καὶ θὰ ἐποχρεωθῶμεν νὰ ἐπανακάμψωμεν εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἀφετηρίας μας».

'O sir George Hunter, ἐξ ἄλλου, διευθυντὴς τῶν γνωστῶν ναυπηγείων *Swan, Hunter & Wigham Richardson*, τὴν ἴδιαν ἐπεστήριξε γνώμην. Κατ' αὐτόν, αἱ καταβαλλόμεναι σήμερον ἐπιχορηγήσεις, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ σχέδιον «διαλύσεως—ναυτιλίας», δὲν θεωροῦνται ἀρκετά διὰ νὰ περιφρουρήσουν τὰ συμφέροντα τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας, ἔναντι τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων πλοίων, ἔξεργασε δὲ τὴν ἐλπίδα, δτὶ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις θὰ προθῇ εἰς τὴν παράτασιν καὶ αὐξησον τῶν ἐπιχορηγήσεων ἡ θὰ λάβῃ τοιαῦτης φύσεως μέτρα, δστε νὰ ἔνισχοσῃ τὴν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας καὶ νὰ τονῷσῃ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸ Παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον.

Πρὸς πάσης, ἐν προκειμένῳ, ἀποφάσεως τῆς ἡ Βρεταννικὴ κυβέρνησις, φαίνεται δτὶ ὅ ἀναμείνῃ τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐργασιῶν τῆς Διασκέψεως διὰ τὴν «έκλογίκευσιν» τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος. 'Ἐάν ἡ Διάσκεψις καταλήξῃ εἰς δριστικὸν διακανονισμὸν τοῦ ἡπτημάτου, προερχομένη εἰς διεύθυνη συμφωνίαν παροπλισμοῦ τοῦ πληθωρι-

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΔΙΟΥ

ΟΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

I. Δ. KORKODEILOS & YOI

ΕΤΑΙΡΙΑ

ΤΗΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

κοῦ τοννάζη διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων, εἰνε βέβαιον, ὅτι ὁ κ. Runciman, δοτις, ως γνωστόν, ἀποκρούει τὰς ἐπιχορηγήσεις, δὲν θὰ δεχθῆ ἔυχερῶς τὴν παράτασιν καὶ μάλιστα τὴν ἑντασιν τῶν προστατευτικῶν μέτρων. Θὰ στέρεψῃ, ἵσως, εἰς μίαν ἀνανέωσιν τῶν ἀμοιβῶν, ἐλαττουμένου ὥμιας τοῦ ποσοῦ τῶν εἰς τὸ ἔλαχιστον. 'Ἄλλ' ἔαν δὲ ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τῆς Διασκέψεως ἀπότύχη, συνεπείᾳ τῆς ἀντιδράσεως ἀπὸ μέρους τῶν χωρῶν, ποὺ ἐπιχορηγοῦν τὴν ναυτιλίαν τῶν, κυρίως δὲ τῆς Γαλλίας, τῆς Ἰταλίας, τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ τῆς Ἱαπωνίας, προβλέπεται ἀπὸ τοῦδε, ὡς βέβαιον, ὅτι ἡ Μεγάλη Βρεταννία δὲν θὰ διστάσῃ κατὰ τρόπουν ἐνεργητικώτερον καὶ δραστικώτερον τὴν περιφρούρησιν τῶν συμφερόντων τῆς Ἐθνικῆς της Ναυτιλίας. 'Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη μάλιστα, τὸ ἀνησυχητικώτερον σημεῖον ἔγκειται εἰς τὸν φόβον, μήπως ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἐπεκτείνῃ τὰς ὑλικὰς ἀμοιβάς καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτίων λάινερς καὶ μήπως ἀκόμη—ἕπει περιτέρῳ χωρούσσα—προβῇ εἰς μέρη διακρίσεως σημαίας καὶ διαφυλάξεως ὑπὲρ τῶν Ἐθνικῶν τῆς πλοίων, ὡρισμένων μεταφροῶν τοῦ ἐνδιαυτοκρατορικοῦ ἐμπορίου, ὅπότε βαρὺς θὰ προκύψῃ ὁ ἀντίκτυπος ἐπὶ τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων τῶν ἔνων ναυτιλιῶν.

'Ο ἀριθμὸς τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν κεκηρυγμένων ὑπὲρ τῆς ἀπόδοσης προστατευτικῶν μεθόδων, καθ' ἥμεραν πολλαπλασιάζεται. 'Ο κίνδυνος συνεπῶς τῆς ἑντάσεως τῶν ἀντιοκονομικῶν καὶ ἐπιζημίων διὰ τὸ γενικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα συστημάτων, καθίσταται ἀπειλητικώτερος καὶ ἔξαρτάται, κατὰ τὴν παρούσαν στιγμήν, ἀπὸ τὴν νέαν Παγκόσμιον ναυτιλιακήνδιασκεψιν τοῦ Λονδίνου. Εἶναι θὲν λυπτὴ ἡ ἔξαγγελομένη εἴδησις περὶ νέας ἀναβολῆς τῆς δευτέρας προκαταρκτικῆς Διασκέψεως διὰ τὸν προσεχὴν Ὁκτώβριον. Καὶ ἔαν ἀκόμη αὐτῇ πραγματοποιήθῃ περὶ τὰ μέσα τοῦ φθινοπώρου, δὲν θὰ καταστῇ ἐφικτὸν νὰ ἐφραιμοῦθῇ τὸ σχέδιον «φρασιοναλίζασθων» τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1936. 'Ο διάμεσος χρόνος θεωρεῖται ἑντελῶς ἀνεπαρκῆς, δεδομένου ὅτι μετὰ μίαν συμφωνίαν εἰς τὴν προδιάσκεψιν, πρόετοι νὰ συγκληθῇ καὶ ἡ δριστικὴ τοινότητα, μεθ' ὅ αἱ κατὰ χώρας κυβερνήσεις νὰ προέλθουν εἰς τὴν ληψιν τῶν ἀνυγκαίων Νομοθετικῶν μέτρων, δι' ὃν θὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἔκτελεσις τῆς συμφωνίας καὶ ἡ εἰσπράξις τῶν ὁρισθημένων τελῶν ἀπὸ τὰ καταπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας ἐκάστης μετεχούσης χώρας σκάφη—ἔφροσον ἥθελε τελικῶς προκριθῆ τὸ γνωστὸν σχέδιον παροπλισμοῦ καὶ συνεισφράσεως τῶν ἔνικησις πλοίων.

Φάίνεται, ὅτι ἡ ἀντίδρασις πόδες τὸ ἔργον τῆς Διασκέψεως διὰ τὴν «φρασιοναλίσασθων» δὲν προέρχεται μόνον ἀπὸ τὰς χώρας ἔκπινας, ποὺ παρέχουν ἄφθονον τὴν προστατευτικὴν αὐτῶν ἀρωγὴν πρὸς τὰς ναυτιλίας τῶν. 'Ανακοινωθὲν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ», δημοσιευθὲν πρὸ τίνος εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον, ἀποκαλύπτεται, ὅτι «καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ διεμόδωφων εἰσέπει τὰς ἀπόφεις τῶν ἐπὶ τοῦ καταρτισθέντος σχεδίου». 'Η γνωστὴ ἀντίθεσις συμφερόντων καὶ ἀντιλήψεων μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν λάινερς καὶ τράμπς καθιστᾶ δυσχερεῖς τὸ ἔργον τῆς ἔνιαίας ἐμφανίσεως τῶν ἀπόφεων τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ, δεδομένου, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Λίβερπουλ θέτουν ὡς προϋπόθεσιν τῆς ἐγκρίσεως τοῦ σχέδιου τὸν περιορισμὸν καὶ τὸν προτίθεμενον πόδες τὰς ναυτιλιῶν τῶν ἔνικησις πλοίων.

* * *

Χαρακτηριστικὸς ἐπίσης τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ ἐκδηλουμένης κινήσεως πρὸς τὸν προστατευτικὸν μέτρων ὑπὲρ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἡτο καὶ ὁ λόγος τοῦ γνωστοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. E. H. Watts πρὸς τὴν συνέλευσιν τῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἑταίρου «Britain S.S. Co. Ltd». «Είνε ἀνάμφιοβήτητον—εἴπεν οὗτος—ὅτι ἡ ἔνισχυσις τῶν προστατευτικῶν συστημάτων ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις τῶν κυριωτέρων ναυτιλιῶν δὲν διεμόδωφων εἰσέπει τὰς ἀπόφεις τῶν καθητικῶν προστατισθέντος σχεδίου». 'Η γνωστὴ ἀντίθεσις συμφερόντων καὶ ἀντιλήψεων μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν λάινερς καὶ τράμπς καθιστᾶ δυσχερεῖς τὸ ἔργον τῆς ἔνιαίας ἐμφανίσεως τῶν ἀπόφεων τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ, δεδομένου, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Λίβερπουλ θέτουν ὡς προϋπόθεσιν τῆς ἐγκρίσεως τοῦ σχέδιου τὸν περιορισμὸν τοῦ δυσαρέστον καὶ ἐπιζημιούντος τοῦ προτίθεμενον πόδες τὰς ναυτιλιῶν τῶν ἔνικησις πλοίων.

'Ἐπιδιώκουμεν—έξηκολούθησεν ὁ κ. Watts—νὰ ἔξασφαλίσωμεν ὑπὲρ τῶν Ἀγγλικῶν tramps τὸ ἀνάλογον ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν

εἰς τὰς Παγκοσμίους μεταφοράς, ὅτι ἡ δὲ ἐνύπηρος ἔαν δὲν προκειμένη φασεῖς καὶ θετοῦ ἀριθμοῦ περὶ τοῦ σημερινοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας. Αἱ ἀνακοινωθεῖσαι, ἐξ ἀπιστίου στατιστικῶν, πληροφορίαι πρὸς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων, καθ' ἡς τὰ Βρεταννικὰ πλοῖα μεταφέρουν τὸ 90 οὐ τοῦ ἐνδο-αυτοκρατορικοῦ ἐμπορίου, τὰ 60 οὐ τὸν μεταξὺ Αὐτοκρατορίας καὶ ἀλλοδαπῆς μεταφορῶν καὶ τὰ 25 οὐ τὸν μεταξὺ ξένων λιμένων διακομιζομένων φορτίων, δὲν ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν ἀλήθειαν. 'Ἐάν οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ησαν ἀκριβεῖς, τότε οἱ «Ἀγγλοί ιδιοκτῆται tramps οὐδέποτε θὰ ἐπειδώπον τὴν κυβερνητικὴν προστασίαν καὶ κανεὶς εἰς τὸν Χώραν ταύτην δὲν θὰ ὑπεστήσῃ τὴν «οὐτοπίαν» ἐνδὸς προγόνωμάτων τοῦ Χώραν ταύτην καὶ σύστητος τῶν σημαιῶν εἰς τὰς πλευραλασίους μεταφοράς».

'Ἐν τῇ πραγματικότητι δικαίως ἡ παραπάνω μεταφορική ἔντελος διαφορετική. 'Ἐξ τῆς ἐπιφανειακῆς μελέτης τῶν ἀριθμῶν προκύπτει, βεβαίως, ὅτι ἡ Βρεταννική ναυτιλία καλύπτει μέσον δρον 40 οὐ τοῦ Παγκοσμίου διὰ τὸ δαλάσσοντα μεταφορικοῦ ἐμπορίου, τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ὅμως εὐκόλως δύναται ν' ἀποδειχθῇ, ὡς κατώτερον τὸν 30 οὐ. Κάθε πλοῖον εἰσερχόμενον καὶ ἔξερχόμενον ἀπὸ ἓν λιμένα σημειώνεται εἰς τὰς στατιστικὰς μὲ τὴν εἰς τὸν νέον χωρητικότητα τοῦ, ἀσχέτως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ φορτίου τοῦ. Λόγου γάρ, ἔνα προτίθεμον λάινερον 20.000 τ. νέτ περιφέρειν, ἐνδεχομένως, ἔνα τὸν προτίθεμον μόνον, ἔξισοντα εἰς τὰς στατιστικὰς πρὸς δέκα tramps τῶν 2000 τόν. νέτ ἔκαστον, ἀπίνα μεταφέρον 60.000 τόν. φορτίου.

'Αντιθέτως πρὸς τὰς Βρεταννικὰς στατιστικὰς, οἱ ἀριθμοὶ οἱ δοθέντες παρὰ τὸν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, στηριζόμενοι ἐπὶ τοῦ μεταφερόντες κατά προσφισμούς φορτίου, ἀποδίδουν πιστότερον τὴν πραγματικότητα. 'Ἀποδεικνύονται οὖτοι ὅτι τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα μετέφεραν τὰ 14 1/2 οὐ τὸν μεταξὺ Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ ξένων λιμένων φορτίων. Βάσει ὑπολογισμῶν τῶν διδύμων πηγῶν, ὅτι Ἀγγλική ναυτιλία δὲν μετέχει εἰς τὸ μεταξὺ ξένων λιμένων μεταφορικὸν ἐμπόριον, εἰη δὲ κατά ἓν ποσοστὸν 8 οὐ, ἐνῷ καὶ τὸ ποσοστὸν τῶν μεταφορῶν μεταξὺ Αὐτοκρατορίας καὶ ἀλλοδαπῆς εἰνε, κατά τὸν κ. Watts, 32 οὐ καὶ σύχη 60 οὐ, ὡς ἐμφανίζεται εἰς τὰς Βρεταννικὰς στατιστικὰς.

'Αἱ ἐπικρίσεις αὗται τοῦ ὄμιλητοῦ κατά τῶν δεδομένων τῆς Ἀγγλικῆς στατιστικῆς προεκάλεσαν ἀρχετήνην ἐντύπωσιν καὶ σχόλια εἰς τὸν ναυτικὸν τύπον, ζητεῖται δὲ ἡ διεξαγωγὴ ἐρεύνης πρὸς διακρίσιν τῆς ἐποκειμένης.

* * *

'Η «Ἐνώσεις τῶν Ιαπώνων Ἐφοπλιστῶν» εἰς ἀπάντησιν τοῦ γνωστοῦ σχεδίου τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως περὶ τῆς «οἰσιοναλίσασθων» τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος μελέτῃ, ὡς γνωστόν, ἔνα τροποποιημένον σχέδιον τὸ ὄποιον καὶ πρόκειται νὰ υποβάλῃ εἰς τὴν συγκλητικήσμενην καὶ Ὁκτώβριον ἐν Λονδίνῳ δευτέραν Διεθνῆ Ναυτιλιακῆν Προδιάσκεψιν. Τὸ σχέδιον ἀποβλέπει εἰς τὴν διάλυσιν τῆς ἐπὶ πλέον χωρητικότητος, χωρὶς ν' ἀποκλείῃ καὶ τὴν συζή-



KATAΒΑΘΜΕΙΣΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ
ΑΙΡ. 36.000 000

ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΑΠΟΒΕΜΑΤΙΚΑ
ΑΙΡ. 15.000.000

BY APPOINTMENT

"TZEENEERAL,"
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ—ΠΥΡΟΣ—ΖΩΗΣ
ΙΑΡΥΘΕΙΣΑ Τῷ 1885

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ καὶ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

"Ι.Δ.ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ," A.E.

ΑΘΗΝΑΙ—Παπαργυρούπολη 11α
(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 21-741) — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—Νοταρά 95
(ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491)

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΓΘΥΝΗΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ, ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΡΑΥΣΕΩΣ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΚΑΟΗΣ Κ.Α.Π.
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 36930
15919 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND
ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΤΗΓΕΛΑΙΩΝ
ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

τησιν τοῦ γνωστοῦ προσχεδίου τῆς Λονδίνειον διασκέψεως περὶ παροπλισμοῦ.

Περισσότερας λεπτομερείας τοῦ σχεδίου δίδει ἐξ ἴδιαιτέρων πηγῶν τῆς ἡ ἐφημερίς «Asahi», παραθέτουσα μάλιστα ἐν περιλήψει καὶ τὸ κείμενον τῶν δέκα ἀρθρῶν του, ὡς ἔξης:

1). Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπισπεύσουν τὴν διάλυσιν τῆς ὑφισταμένης ἐπὶ πλέον χωρητικότητος, ἐντὸς τῆς περιόδου λειτουργίας τοῦ σχεδίου. 2). Θα συνταθῇ ἐν Λονδίνῳ Ἑνετικὸν συμβούλιον ἐξ ἀντιπροσώπων ὅλων τῶν μετεχουσῶν χωρῶν, ἐπιφορτισμένον μὲ τὸν ἀνώτερον ἔλεγχον ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου. Οἱ ἐν τῷ συμβούλῳ τούτῳ ἀριθμός τοῦ ἀντιπροσώπουντος ἐκάστης χώρας θὰ ἔχαρταται ἐκ τοῦ ὅγκου τῆς χωρητικότητος αὐτῆς. 3). Μία ἔτερα ἐπιτροπὴ θὰ μεριμνᾷ πρὸς ἐνθάρρυνσιν τὸν διαλύσεων καὶ δὰ ἐνεργῇ τὴν εἰσπράξην τῶν εἰσφορῶν καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀποζημιώσεων, θὰ ἐπιλήγῃ κάθε ἀναρρόμενον ζήτημα καὶ θὰ ἀσκῇ, ὁσάκις παρίσταται ἀνάγκη, διατήσιαν.

4). Ἐξάστη μετέχουσα τοῦ σχεδίου χώρα θὰ ἔχῃ δι' ἕαντην καὶ ἰδίαν ἐπιτροπὴν. 5). Αἱ συνεισφοραὶ θὰ εἰσπράττωνται ἐπὶ μᾶς ὀρισμένης καὶ ἰσοτίμου βάσεως, λ.χ. 1) — ἐτησίως κατὰ τόντον καθαρὰς χωρητικότητος, κατ' ἀνότατον ὅριον. 6). Αἱ εἰσφοραὶ αὗται θὰ καταβάλλονται ἀνά ἔξαιρην, ή δὲ πρώτη ἐξ αὐτῶν μετά τὴν ληξιν τοῦ α'. δημόνου ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ισχύος τῆς συμφωνίας.

7). Οἱ πλοιοτήται τῶν παλαιῶν σκαφῶν θὰ λαμβάνουν ἀποζημιώσιν, εἴτε ταῦτα διαλύνονται εἰς Ἐθνικά ἔργα τάσσασι, εἴτε εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀλλ' ὑπὸ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις καὶ περιορισμούς: α). Ὅσα πλοῖα ὁρισθοῦν ὄνομαστικῶς πρὸς διάλυσιν, δὲν θὰ δύνανται πλέον ἀπὸ τῆς στιγμῆς ἐκείνης ν' ἀναλαμβάνουν οἰανδήποτε μεταφοράν. Καὶ β). Δὲν θὰ ἔχουν δικαίωμα ἀποζημιώσεως οἱ πλοιοτήται διὰ τὴν χωρητικότητα τῶν διαλυσμένων σκαφῶν, τὴν προοριζομένην διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ταχιδρομείων, ὡς καὶ διὰ τοὺς χώρους ψυγείουν. Ἐξαιροῦνται ἐπίσης τὰ τάνκερς, φαλανιοθυρικά, ιστιοφόρα, πλοῖα λιμνῶν καὶ ἐρδοριῶν, τὰ μὴ ἐμποριζά πλοῖα καὶ διὰ τὰ ἔχοντα χωρητικότητα κάτω τῶν 2000 τ. νέτ ἔκαστον καθὼς καὶ σᾶς ὑπέλον θεωρηθῆ παρὰ τοῦ Ἀνωτάτου συμβουλίου ὡς ἄγοντα.

8). Η χρονικὴ διάρκεια τοῦ σχεδίου θὰ είναι τριετής, μετ' ὃ θὰ ἀνανεώνται τοῦτο κατ' ἔτος. 9). Οιαδήποτε προκύπτουσα διαφορὰ θὰ παραπέμπεται εἰς διαιτήσιαν, η δ' ἀπόφασις θὰ είναι ὁριστική καὶ ὑποχρεωτική. Καὶ 10). Διὰ τὰ μὴ μετέχοντα τοῦ σχεδίου πλοῖα, θέλουν ληφθῆ ἴδιαιτεραι ἀποφάσεις.

Ἐπιστημονικά ἐπιτυχία

Ο ναυπηγὸς κ. N.I. Κόσκορος, τέως ἀξιωματικὸς τοῦ Π.Ν. καὶ τεχνικὸς συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἔγκυνθας ἴδιαιτέρως εἰς τὰς πρωτικὰς ἐφαρμογὰς τῶν τελευταίων θεωριῶν «τῆς μηχανικῆς τῶν ρευστῶν», μὲ τὸν σκοπὸν τῆς ἐπιτεύξεως βελτιώσεων εἰς τὴν ταχύτητα καὶ τὴν οἰκονομίαν κανονίου πληρᾶς, ἐσχε τελευταίως μίαν σημαντικὴν ἐπιτυγχίαν, διαπιστωθεῖσαν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δοκιμῶν τοῦ ἀρχαρχοῦ «Ελλάξ», κατόπιν τῆς ἐπὶ τούτου τοποθετήσεως τῶν νέων ὑπὸ τοῦ κ. Κόσκορου μελετηθεισῶν ἔλικων.

Τὸ ἀτμόπλοιον τούτο μὲ ἀνοιγματικὸν καὶ ἑκτονόσεων ἀντιστοιχοῦν μὲ τὰς παλαιὰς ἔλικας εἰς ταχύτητα 13.25 κόμβων, ἀνέπτυξε ἐπὶ μετρητήν μιλίους ταχύτητα 15.48 κόμβων. Ἐπὶ διαδρομῆς δὲ 9.3 μιλίων ἀνέπτυξε μὲ δύο μόνον ἐν λειτουργίᾳ λέβητας μέσον δρον ταχύτητος 15.95 κόμβων, ην δὲν ἡδύνατο νὰ ἀναπτύξῃ εὐχερῶς καὶ μὲ τοὺς τρεῖς λέβητας λειτουργούντας.

Μὲ δόσ μόνον λέβητας καὶ εἰς ἀριθμὸν στροφῶν ὀπωσδήποτε κα-

τώτερον τοῦ μεγίστου, ὃν δύνανται νὰ ἀναπτύξωσιν αἱ μηχαναὶ καὶ νέαται ἔλικες, ἀνέπτυξε στιγμαίαν ταχύτητα 18.2 κόμβων μετρηθεῖσαν ἐπὶ μετρητήν μιλίουν. Ή ἐκ τῆς βελτιώσεως τῆς ἀποδόσεως τῶν ἔλικων ἀναμενομένη οἰκονομία κανούμενη είναι ἀνωτέρα τῶν 25 οἵοι διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 14 κόμβων.

Σχετικῶς μὲ τὸν τρόπον ἐπιτεύξεως τῶν ἐπὶ τῆς ἔλικος βελτιώσεων δὲν συνίσταται οὐδός, κατὰ τὸν κ. Κόσκορον, εἰμὶ εἰς μίαν ἔξελιγμένην μέθοδον ὑπολογισμοῦ, βάσει νέας θεωρίας, καὶ ἡ ὁποία πρόκειται ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἀνακοινώσεως τοῦ εἰς τὸ Ινστιτούτον τῶν Ἀγγλῶν Ναυτικῶν Ἀρχιτεκτόνων καὶ ἐναισιόν μιατριβῆς διὰ τὰς ἐπὶ διδακτορίας ἐξετάσεις τοῦ εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ Durham.

Καὶ ὅμως προϊσταται τῆς Διευδύνσεως τοῦ E. N.

Εἰς μικρὸν τῆς Αὐστραλίας λιμένα μέρος τοῦ κατωτέρου πληρώματος φορητηγοῦ τοῦ κ. Λυκιαρδοπόδην ἐγκατέλειψε τὴν ἐργασίαν τοῦ, ἀπατήσαν τὴν εἰς διπλοὺν αὐξησην τῆς μισθοδοσίας τοῦ καὶ τὴν προκαταβολὴν μισθῶν τριῶν μηνῶν.

Οἱ ἐνδιαφέρομενοι πλοιοτήται προσέφυγον εἰς τὸν Διευθυντὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἔζητοσαν τὴν παρέμβασιν αὐτοῦ, ὥστε ἀποκατασταθῆ ἡ τάξις ἐπὶ τοῦ ἐγκαταλειφθέντος εἰς τὸν ξένον λιμένα πλοίον τοῦ.

Ίδον καὶ ἡ ἀπάντησις τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ E.N. Δὲν ἐνδιαφέρουν αὐτὸν τὰ ἀποτελέσματα, ἀλλὰ τὰ αἰτια τὰ προκαλοῦντα τὰ τοιαύτα ἀντιπειθαρχικά κρούσματα ἐπὶ τῶν πλοίων, διφειλόμενα, κατὰ τὸ πλείστον, εἰς τὰ ζητήματα τοῦ μισθοῦ καὶ τῆς τροφοδοσίας. Τὸ Κράτος, κατὰ τὸν Διευθυντὴν τοῦ E.N., δὲν ἔχει τὴν δύναμιν νὰ παρέμβη ἐν προκειμένῳ, ἀφοῦ η ισχύοντα νομοθεσία δὲν προβλέπει τοῦτο καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν θέλουσαν νὰ ψηφισθῆ εἰς τὸ παρελθόν διηγωτὸν νόμος περὶ μισθολογίου.

Καί, ὅμως, ὁ ἀνθρώπως αὐτός, μὲ τοιαύτας ἀντιλήψεις, παραμένει εἰσέτι προϊστάμενος τῆς Κρατικῆς ὑπηρεσίας, τῆς τεταγμένης, ἀν μή τι ἄλλο, νὰ ωθηθῇ τὸ ἀπρόσκοπτον τῆς ναυτιλίας ἔθγον.

Μία ἐγδιαφέρουσα ἀπόφασις

Κατὰ τηλεγράφημα ἐκ Μόσχας, ἐνώπιον τῆς ναυτικῆς διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐξητάσθη σῆμερον ἡ ὑπόθεσις τῆς καταβολῆς τῆς ἀμοιβῆς εἰς τὸ ναυαγοσωστικὸν ἀτμόπλοιον, τὸ ὄποιον διέσωσε τὸν παρελθόντα Ιανουάριον εἰς τὸ λιμένα Μαριούπολεως τὸ Ἐλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Ἀγαλιανῆ». Ἡ ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως ταύτης αὐτεμένετο μετὰ μεγάλου ἐνδιαφέροντος ὑπὸ τῶν Ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, ὡς δυναμένη νὰ ἔχῃ σημαντικὴν ἐπίδρασιν εἰς τὴν κίνησιν τῶν Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας. Η διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ, ηδη ὅποιας πρόηδενεν δὲ κ. Οβζανικώφ, μέλος τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου, ἐδικαίωσε τὴς ἐκδοθεῖσας ἀποφάσεως τῆς ἐν μέρει τὰς Ἐλληνικὰς ἀπόφεις, καθοδοίσασα διὰ τὴν ἀμοιβὴν τὸν ναυαγοσωστικὸν τὸ ποσόν τῶν 1000 λιρῶν ἔναντι τοῦ ζητηθέντος ἀρχικῶς ποσοῦ τῶν 4 χιλ. λιρῶν. Τὰς ἀπόφεις τοῦ «Ἐλληνος» ἰδιοκτήτου ὑπερησπιεις μετὰ μεγάλης δεξιότητος ὁ ἐπὶ τούτῳ ἐλθὼν ἔξ. Αθηνῶν υπηργοτῆς τοῦ Πανεπιστημίου κ. Κυριακού Σπηλιώπου. Τὴν ἐκδίκασιν τῆς ὑπόθεσεως ταύτης, ηδης ἀποτελεῖ ζητήμα σάρχης διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, παρηκολούθησεν ἀντιπρόσωπος τῆς Ἐλληνικῆς πρεσβείας.

POLISH PALESTINE LINE
POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD
TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ
ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΔΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNΩΝ 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΑΛΙΝ
ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΡΙΔΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Γερμανία

Έναέριος γραμμή ύπερ τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν

Ἡ ἀπὸ καιροῦ γνωστὴ ἀπόφασις τῆς «Ἀρβιονδο-αρέφικαν Δαῖν», ὅπος συνδιάσῃ τὴν ὑπηρεσίαν τῆς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ μὲ μίαν ἀεροπορικὴν γραμμήν, πρόκειται συντὸνὸς νὰ πραγματοποιῇ διὰ τὸν νέον μεγάλον πηδαλιούχον μένουν, τύπον «Ζέππελιν», τοῦ ὥποιον συμπληρώνται γατ' αὐτὰς ἡ κατασκευή. Ἡδη μάλιστα ἡ Γερμανικὴ ἀνὴτ ἔταιρια προέβη καὶ εἰς τὸν δημιούρων τοῦ τιμολογίου τῶν εἰσιτηρίων, μὲ συνδιάσθην ταξίδιον μᾶλάσσος καὶ ἀεροπλοίου διὰ τὴν διάβασιν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, παρέσχε δὲ καὶ περιγραφή τοῦ νέου «Ζέππελιν».

Τὸ περιφερειακὸν ταξίδιον ὃν γίνεται ἐξ οἰασδήποτε πλευρᾶς τοῦ ὄχεανον διὰ τὸν ἀεροπλοίον τῆς ἔταιρας ἡ διὰ τοῦ πηδαλιούχου μένουν, κατὰ τὴν ἐπιφύμαν τοῦ ἐπιβάτου. Τονίζεται, δητὶ αἱ ἀνέσεις καὶ ἡ εὔηρεια, ποὺ παρέχουν εἰς τοὺς τοξιδιώτας, τὰ ὑπεροχήτανα, ὃν ἐξασφαλίζονται καὶ ὑπὸ τοῦ «Ζέππελιν», οἱ εὐρύζωροι φύλακοι τοῦ ὥποιον, τὴν μὲν ἡμέραν ὃν ἔχουν τὴν πορφήν αἴθουσῶν διαμονῆς, τὴν δὲ νύκτα ὃν μετατρέπονται εὐζόλως εἰς κοιτῶνας μὲ δύο κλίναις ἔσπαστος.

Θὰ ὑπάρχουν ἐπὶ τὸν ἀεροπλοίον λουτῆρες μὲ θερμὸν καὶ ψυχόδων ὑδροῦ, διαμέρισμα διὰ «ντούν», αἴθουσα γεῦματος, βιβλιοθήκης, ἀναγνωστήριου καὶ γραφείου, κοινόχρηστον σαλόνι, ἰδιαίτερον καπνοστήματος καὶ πτάρη. Τὸ παρειδεῖον ὃν γίνεται ἡ ἀρέπιον καθ' ὅλα καὶ ὃν ἐπαρχῆ διὰ τὴν παρασκευήν, ὅπος καὶ εἰς τὰ ὑπεροχεάνα, ἐξ διαγόρων φαγητῷν ἡμεροήσιον διὰ τοὺς ἐπιβάτους. Εἰς ἐποχάς ψυχόν τὸν παρειδίσματα ὃν παρασκευάστηκεν εἰς συνεχῆ ἐπαφήν διὰ τὸν ἀσωμάτου τοῦ μὲ τοὺς παρακτίους σταθμούς. Κατὰ τὴν ἐπιστήμων δοκιμὴν τοῦ εἰς παραλία τὸ σκάφος 2650 τόννους πετρελαίου καὶ 2000 τόννους ὑδατος.

«Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀσφάλειαν τῶν πτήσεων, τονίζεται διὰ ἀπόσχεται ταύτην ἀκεράσιαν ἡ μέχρι σήμερον σταδιοδρομία τοῦ «Graff Zeppelin». Ἐξετέλεσε τοῦτο μέχρι τέλους τοῦ παρελθόντος ἔτους 423 ταξίδια, μεταξὺ τῶν ὥποιων περιλαμβάνονται καὶ 90 διαπήδησις τοῦ ὄχεανον, μὲ συνολούκῃ διαγνωσθεῖσαν ἀπόστασιν 625.000 μίλιων, χωρὶς ποτὲ οὐδὲ παραμυζόν ἀτύχημα νὰ σημειωθῇ. Κατὰ τὰ ἐκτελεσθέντα ταξίδια μετεφρέθησαν 27.700 ἐπιβάται, 5.500.000 ἐπιστολαὶ καὶ 92 τ. ἐμπορευμάτων.

Η φαλαινοθηρικὴ βιομηχανία

Ἡ Γερμανικὴ ναυτικὴ βιομηχανία στρέφεται ἀπὸ τίνος καὶ πρὸς τὸν ἀλευτικὸν κλάδον τῆς φαλαινοθηρίας. Ἡ ἐργασία αὕτη ἀπησχόλεται μέχρι σήμερον τοὺς βορειοτέρους ναυτικοὺς λαοὺς καὶ ἀπετέλει ἀποκλειστικὸν μονοπόλιον διὰ δύο ἡ τρεῖς χρόνους, χωρὶς δὲ διὰ τὴν Νοθρηγίαν. Ἡδη μία Γερμανικὴ φαλαινοθηρικὴ ἔταιρια ἰδούθη εἰς Wesermünde, ἡτοὺς καὶ ἀπέτησθησαν στόλον ἀπὸ ἀποικινήτη αλιευτικὰ 300 ἦως 500 τ. ἔσωστον καὶ ἀπὸ ἑνὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον χρηματούστος 20.000 τόννων, ἐφωδιασμένον μὲ δλας τὰς ἀναγκαῖας τεχνικὰς ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν συντήρησιν καὶ τὴν βιομηχανικὴν κατεργασίαν τοῦ ἐλαῖου φαλαινῆς. Ο στόλος οὗτος ἔχει ἀξίαν 6 ἷσσων 7 ἔστιν μάρκων, ὑπόλογηςται δὲ ν' ἀπόδοσιν ἐτήσιαν παραγωγὴν 300 τόννων ἐλαῖου.

Μέχρι σήμερον, ἡ Νοθρηγία ἀπετέλει τὸν κυριώτερον διὰ τὴν Γερμανίαν προμηθευτὴν τοῦ εἶδους τούτου, μὲ ἐτήσιαν εἰσαγωγὴν κυμανομένην, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν, μεταξὺ 60 ἷσσων 90 ἔστιν μάρκων. Πρὸ τίνος ἀκόμη χρόνου—ίως ἀνέγνωσαν καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά»—Νοθρηγοὶ πλοιοτῆται προσέβησαν εἰς παραγγελίας σκαφῶν ἐν Γερμανίᾳ, τὸ κόστος τῶν ὥποιων ὃν ἐπαύπτετο ἐπ' ἀνταλλαγὴν ἐλαῖου φαλαινῆς ἵστη ἀξίας. Διὰ τοῦ μέτρου ἀπὸ τὴν Νοθρηγίαν ἐπεδίωσε ν' ἀποτρέψῃ τὴν Γερμανικὴν στροφὴν πρὸς τὴν φαλαινοθηρικὴν βιομηχανίαν, χωρὶς δῆμος τελικῶς καὶ νὰ τὸ ἐπιτύχῃ. Είναι ἡδη ἀναμφίστητον, ὅτι ἡ νέα αὕτη Γερμανικὴ κατεύθυνσις προσώρισται μελλοτικῶς νὰ ἐπηρεάσῃ τὰ μεταξὺ Γερμανίας καὶ Νοθρηγίας ἐμπορικὰς σχέσεις, μολονότι οἱ ἐνδιαφερόμενοι Γερμανοί κούποι διατίθενται, διητελεῖσθαι μεταβάσεως, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἡ Νέας Υόρκης ἐπιστροφήν. Ολίγας ἡμέρας πρὸ τοῦ ἀπόστολον τοῦ σάφον διὰ τὸ πρῶτον αὐτὸν ταξίδιον, ἐπελέσθη εἰς τὸ παρελάσιον τοῦ πλωτοῦ κολοσσοῦ λειτουργίᾳ ὑπὸ τοῦ ἀρχιεπισκόπου du Bois de la Villerabie, τῆς Ρονέν, παρουσίᾳ καὶ τοῦ καρδιναλίου Verdier, ἀρχιεπισκόπου τοῦ Παρισίου. Επηκολούθησεν ἡ τελετὴ τῶν ἐπιστήμων ἐγκαινίων, εἰς τὰ πρόποι παρέστη καὶ ὁ πρόσδεος τῆς Γαλλικῆς δημοσιότητας κ. Λεμπραί, τῆς δὲ 29ης Μαΐου καὶ κατά τὴν ταυτὴν ὥραν τὸ «Normandie», κατάφεστον ἐπιβατῶν, ἐξέπλεε μεγαλοπρεπῶς ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Χάρβορς διὰ τὸ παρελατούν τὸν ταξίδιον πρὸ τῆς τίτης Υόρκης.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐγγνῶσθη ἡ σύστασις ἐνὸς Σονηδο—νοθρηγο—γερμανικοῦ «κονσόρταιου» φαλαινοθηρίας, σκοπούντος πρὸς τοὺς ἄλλους καὶ τὴν ναυπήγησιν εἰς τὴν Βρεμηνήν ἐνὸς μεγάλου πλωτοῦ συνεργείου 34.000 τόννων καὶ ἐνὸς στολίσουν ὅπτο φαλαινοθηρικῶν. Τὴν σύστασιν τοῦ «κονσόρταιου» τούτου, μὲ προφανῆ δεσφορίαν τὴν ἡρουσαν οἱ Ἀγγλοί, ἀλλὰ καὶ οἱ Νοθρηγοί κούποι τῶν φαλαινοθηρικῶν ἐπιχειρήσεων. Ο ναυτικὸς τύπος παρατηρεῖ σχετικῶς, διὰ ἡ αφθονία

τῶν φαλαινῶν εἰς τὰς Βορείους θαλάσσας ἀνίκει πλέον εἰς τὸ παρελθόν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος μειοῦται, ὅπως ἄλλως τε ἀποδεικνύονται τοῦτο καὶ τὰ πτωχὰ ἀποτελέσματα, ποὺ ἡρούσεις ν' ἀποδίδῃ ἡ φαλαινοθηρία.

Κύριοι τινὲς προτείνουν τὴν ἐλάττωσιν τῶν ἀπασχολούμενων στολίσουν, οἱ δὲ Ἀγγλοί καὶ Νοθρηγοί φαλαινοθηρίους ὑποστηρίζουν τὴν ἀνάγκην περιορισμοῦ τοῦ χρονοῦ τῆς ἀλειας εἰς 3 1/2 μῆνας καὶ τὸν ἐποιμανόν τῆς παραγωγῆς ἐλαῖον φαλάνης κατὰ τὸ τρ. ἔτος εἰς 2.000.000 βαρέλια, ἔναντι 2.250.000 τοῦ προηγούμενον ἔτους. Ἡ Νοθρηγικὴ κυβέντησις, ἐξ ἄλλου, οκτέπεται ν' ἀπαγορεύου τὴν σύστασιν νέων φαλαινοθηρικῶν ἐταιριῶν.

Γαλλία

Ἡ «Νορμανδία» εἰς τὸ παρθενικὸν ταξίδιον

«Οποις ἀνεγράφαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, τὸ σούπερ-λάινερ «Normandie» ἐγκατέτειφε τὰν ἐσπέραν τῆς δῆμος Μαΐου τὸν λιμένα τοῦ Σαιν Ναζέρι καὶ ἐξῆλθεν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὄχεανον πρὸς ἑναρξήν τῶν γενινῶν δοκιμῶν του. Τὸ κολοσσαίον πλοῖον ἐξετέλεσε μίαν πολύωρην διαδρομὴν κατὰ μῆκος τῆς Belle Isle καὶ εἰς προσήγραψεν εἰς Βρέστην, ὅπούτεν καὶ ἐξέπλευσεν ἐξ νέου διὰ δοκιμάς, ἀκολουθήσαν πορείαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν Καναρίων νήσων καὶ τελοῦν εἰς συνεχῆ ἐπαφήν διὰ τὸν ἀσωμάτου τοῦ μὲ τοὺς παρακτίους σταθμούς. Κατὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τῶν ἐποιήσιμων δοκιμῶν τοῦ τριῶν εἰς παραλία τὸ σκάφος 2650 τόννους πετρελαίου καὶ 2000 τόννους ὑδατος.

Ἡ ταχύτης του ἀνήλθεν εἰνεργῶς εἰς τὰ 30 μίλια τὴν ὥραν, ηδημήδη εἰς ἔτεσσαν δοκιμήν μέχρι 31.7 μιλίων καὶ ἐν τέλει ἐπερεβῃ κάποιας τὰ 32 μίλια, χωρὶς—ὅς ἀνεξουσώθη—νὰ ἔξαντλήσουν οἱ λίθητες του τὴν μεγίστην αὐτὸν πλεῖστην. Τὸ «Normandie» ἡδημήδη νὰ χρητική σταθερός καὶ ἐπὶ πολλάς συνεχεῖς ὥρας μίαν τακτικὴν ταχύτητα 30 μίλιον, τὰ δὲ ἐπειχή ταῦτα ἀποτελέσματα ἐδημοσύγραφαν παρὰ τὴν πλοιοτητήν της πετούμενην, διηπομπήν τοῦ παρελθόντος τοῦ Καναρίου Έπιστροφῆς τοῦ Καναρίου Έπιστροφῆς μὲ ταχύτηταν ἀπορευτήσαν τὸν «Rex» καὶ τὸν «Conte di Savoia», κατὰ δέ μίλια ὑπερτέρων τῆς τῶν Γερμανικῶν ὑπεροχεανίων. Οἱ Ἀγγλοί τεχνικοί, δὲν ἀπορέπουν, ὅτι ἡ ταχύτης τῆς «Νορμανδίας» ἀποτελεῖ ἔνα ζηλευτόν «φερζό», ἐπλίσοντος ὅμως ὅτι ἐνδέχεται νὰ είναι κάποιας ἀντέρεια η ταχύτης τοῦ Βρετανικοῦ κολοσσοῦ «Queen Mary», μολονότι οὐδεμίη ἐν προσεμένῳ ἐπίσημος ἀνάκοινος ἐπάρχη εἰς τὴν δημοσιότητα.

Τὸ «Normandie» ἐπελέσθη τὴν 11ην Μαΐου εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάρβορς καὶ βοηθούμενον ἀπὸ Ισχυρὰ ρυμουλκά ἐπλεύσθη ἐντός τοῦ χρονικοῦ διαστήματος μικρότερου τῶν δύο ὥρων παρὰ τὴν εἰδικῶς δι' αὐτὸν κατασκευασθεῖσαν προσνημάτων. «Ολα τὰ διαμερίσματα τοῦ πλωτοῦ κολοσσοῦ, πλήν τυνος ἀσημάτων ἀριθμοῦ ζλινῶν τῆς «τούριστ—κλάς» καὶ τῆς τρίτης θέσεως, διετέθησαν, ὅχι μόνον διὰ τὸ ταξίδιον μεταβάσεως, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἡ Νέας Υόρκης ἐπιστροφήν. Ολίγας ἡμέρας πρὸ τοῦ ἀπόστολον τοῦ σάφον διὰ τὸ πλωτοῦ κολοσσοῦ λειτουργίᾳ ὑπὸ τοῦ ἀρχιεπισκόπου du Bois de la Villerabie, τῆς Ρονέν, παρουσίᾳ καὶ τοῦ καρδιναλίου Verdier, ἀρχιεπισκόπου τοῦ Παρισίου. Επηκολούθησεν ἡ τελετὴ τῶν ἐπιστήμων ἐγκαινίων, εἰς τὰ πρόποι παρέστη καὶ ὁ πρόσδεος τῆς Γαλλικῆς δημοσιότητας κ. Λεμπραί, τῆς δὲ 29ης Μαΐου καὶ κατά τὴν ταυτὴν ὥραν τὸ «Normandie», κατάφεστον ἐπιβατῶν, ἐξέπλεε μεγαλοπρεπῶς ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Χάρβορς διὰ τὸ παρελατούν τὸν ταξίδιον πρὸ τῆς τίτης Υόρκης. Επιβαίνοντας τοῦ πλοίου καὶ πολλαὶ προσωπικότητες, μεταξὺ τῶν σύζυγων δημητρίους καὶ ημέρας της Γαλλικής δημοσιότητας.

**HARRY A. NIESSINK
ROTTERDAM**

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

‘Η μακροχρόνιος πεῖρας ἐγγυᾶται ἀριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

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

μορφατίας και άνάδοχος της «Νορμανδίας», ταξιδεύουσα έπισήμως εἰς Αμερικήν πρός επίσκεψην τοῦ Λευκοῦ Οίκου.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ότι τὸ παρθενικὸν ταξίδιον τῆς «Νορμανδίας» ἐκινύνετο ν' ἀναβλῆθῃ ἐξ ἀφορμῆς τῆς κηρυχθείσης περὶ τὰ μέσα Μαΐου ἀπεργίας τῶν θαλαμητῶν καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν μαγειρείων τοῦ σκάφους. Ἐπεδίοντον οὗτον, μεταξὺ ἄλλων δευτερευούσης ομιλίας αἰτημάτων των καὶ τὴν χρήσην κατ' ἔτος 15θημέρου ἀδειάς μετά πλήρων ἀποδοχῶν, ἀσχέτως ἐὰν τὸ πλοῖον θὰ εὑρισκετοῦ ὅτι ἔχει ἐν ὑποχρεώ, καθὼς καὶ διασφάλισην τῆς συντάξεως τῶν παρηκλήσων. Ἡ ἀπεργία ἐπεξετάθη καὶ ἐπὶ ἄλλων Γαλλικῶν λαϊνερῶν, προκαλέσασα μάλιστα καὶ ματαίων τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ ὑπερωκεανίου «Champlain», διακόπιστος ἐπίσης τοῦ ὕποτον ἡμαγκάθηραν ν' ἀναχωρήσουν διὰ τοῦ Βρεταννικοῦ «Britannic». Ἡ ἀπεργία ἐλήξε τὴν 19ην Μαΐου δι' ἐκατέρωθεν ὑποχρεώσεων, χάρις εἰς τὴν διαιτητικὴν παρέμβασιν τοῦ Γάλλου ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἄναφορικῶς μὲ τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τῆς «C. G. T.» ἐγγνώση ὅτι τὸ κατατεθεμένον ἀπὸ τοῦ Πάσχα εἰς τὴν Γαλλικὴν βουλὴν σχετικὸν Νομοσχέδιον, πρόσκειται ν' ἐπιψηφισθῇ κατὰ τὰς πρώτας συνεδριάσεις τῆς ἀρχαμένης νέας κοινοβουλευτικῆς συνόδου. Προβλέπει τοῦτο τὴν κύρωσιν μιᾶς προσωρινῆς συμφωνίας, συναρθείσης τὸν παρελθόντα Μάρτιον μεταξὺ Γαλλικῆς κυβερνήσεως καὶ «C. G. T.» καὶ τὴν παροχὴν τῆς Κρατικῆς ἐγγυήσεως διὰ τὴν κάλυψην τῶν ζημῶν ποὺ ὑπέστη ἡ ἑταῖρα κατὰ τὰ ἔτη 1933 καὶ 1934. Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν τοῦ Νομοσχέδιου ἀναφέρεται ἡ ἀνεὐλημμένη κυβερνητικὴ ὑποχρέωσις, δύος, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ὑπηρεσίας τοῦ «Normandie», προβῆται αὕτη εἰς τὴν λήψην μέτρων διασφαλιστικῶν τῆς κινήσεως τοῦ πλωτοῦ τούτου κολοσσοῦ. Προτείνεται, δηλαδὴ, ἡ κάλυψης τιμήματος τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους καὶ τῆς ἀσφαλίσεως τῆς «Νορμανδίας», καθ' οἷον τρόπουν ἐνήργησε καὶ ἡ Βρεταννικὴ κυβερνητικὴς διάταξις διὰ τὸ «Queen Mary».

Τονίζεται περαιτέρω εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν, ὅτι ἡ ὑποτιμήσις τοῦ δολαρίου ἀπὸ τοῦ τέλους Νοεμβρίου 1933 καὶ ἐντεῦθεν ἔσχειν αἰσθητὸν ἀντίτυπον εἰς τὰς ἐργασίας τῆς ἑταῖρας. Παρ' ὅλας τὰς πραγματοποιηθείσας οἰκονομίας εἰς τὰ πονδύλια τῶν δαπανῶν τῆς, εἶχεν ἡ «C. G. T.» μάτι ζημίαν 60 ἑκατ. φράγκων κατὰ τὸ 1934, μολονότι τελικῶς τὸ ἔλλειμμα τῆς δὲν ὑπερέβη τὴν ἐπί 2.100.000 λιρῶν κρατικὴν ἐπιχορήγησην, περιορισθὲν εἰς 137.000 λίρας μόνον. Κατὰ τὸ 1933 τὸ ἔλλειμμα τῆς «C. G. T.» εἶχεν ὑπερέβη τὴν κυβερνητικὴν ἐπιχορήγησην κατὰ 45 ἑκατ. φρ. (ἥτοι κατὰ 620.000) λίρας.

Διὰ τῆς ὑπὸ κύρωσιν τελούσθησης συμφωνίας προβλέπεται, ὅτι ἀφ' ἣς ἡμέρας παρεδόθη τὸ «Normandie» ὑπὸ τῶν ναυτηρῶν εἰς τὴν πλοιοκτήτηριαν ἑταῖριαν τὸ Γαλλικὸν Κράτος παρέχεται τὴν ἐγγύησην τοῦ δι' ὅλας τὰς δανειακὰς ὑποχρεώσεις τῆς «C.G.T.» (ἀποσθέσεις, τόκους, φόρους κλπ.) τὰς ἀφορῶσας τὴν ναυπηγήσην καὶ ἐμπεταλλεύσιν τοῦ «σούπερλαϊνερ». Τὰ ἔσοδα αὐτὰ δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τοὺς λογαριασμούς τῆς ἑταῖρας, θὰ πληρωθοῦν δὲ ὑπὸ τοῦ Κράτους. Θὰ λάβῃ ἀκόμη ἡ «C. G. T.» τὴν κρατικὴν ἐγγύησην ἐπὶ τῶν πιστώσεων διὰ τὰς ἐργασίας τῆς, μέχρι τοῦ συνολικοῦ ἑκείνου ποσοῦ, εἰς ὃ ἡ ἀνέρχονται αἱ κατὰ τὰ ἔτη 1933 καὶ 1934 ζημίαι τῆς καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ποσοῦ τῶν πρὸς αὐτὴν κυβερνητικῶν ἐπιχορηγησεων. Τὰ ἀντίστοιχα δάνεια θὰ ἔξοφληθοῦν παρὰ τῆς ἑταῖρας, εὐθὺς ὡς ἀποσθέσθουν τὰ ἔλλειμματά της. Λί δαπάναι διαχωρίσεως καὶ αἱ πρόσδοσηι τῆς «Νορμανδίας» θὰ μεταφερθοῦν εἰς τοὺς λογαριασμούς τῆς «C.G.T.» καθ' οἷον τρόπουν καὶ διὰ τὰ ἄλλα σκάφη τῆς.

"Οσον ἀφορεῖ εἰδίκῶς τὴν ἀσφάλισην τοῦ «Normandie» τονίζεται

εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν, ὅτι κατὰ τὴν ἀρχικὴν συμφωνίαν, ἡ Γαλλικὴ κυβερνητικὴς καλύπτει τὴν ὑπόλοιπον ἀξιῶν τοῦ πλοίου, ἡτοις παρέμενεν ἀκάλυπτος ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορᾶ. Εἰς τὰ βιβλία τῆς ἑταῖρας ὁ ἀνοιχθῆται ἰδιαίτερος λογαριασμός, διὰ τὸν ὅποιον θὰ καταβάλλεται ἐπιθεώριος ὑπὸ τοῦ Κράτους ποσούν τι, ὡς ἀσφαλιστικον. Τὸ ποσόν τοῦτο θὰ ὑπολογίζεται μὲ βάσιν τὸ αὐτὸ ποσοστὸν τὸ καθοικόμενον εἰς τὰ συναφέστατα ομιλούλατα ἀσφαλιστικοῦ ποσού τῆς τοῦ περιθεωρίου.

'Ἐν τῷ πεταζεῖν ἡ «C.G.T.» προβῆται κατόπιν κυβερνητικῆς ἀδειας, εἰς μίαν δευτέραν ἔκδοσιν ἐντόκων ὄμοιογών, συνολικῆς ἀξίας 3.576.000 λιρῶν, με τόκον 5 ορού καὶ 20ετῆ γορόν τοῦ 1934 καὶ ἀγεώδας ὄμοιογίας 1.640.000 λιρῶν, με 20ετή ἐξόφλησην καὶ τόκον 5 3/4 ορού. Ἀμφότεραι μὲ ἐκδόσεις, τελούν ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἐγγύησην καὶ εἰνε ἐλεύθεραι παντὸς φόρου, πλὴν τοῦ φόρου «μεταβιβασεως».

Εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰχον δώσει μίαν περιεκτικὴν περιγραφὴν τῆς ἀστωτερικῆς διαρρυθμίσεως τῆς «Νορμανδίας», τῆς διακομήσεως καὶ ἐπιπλέοντος τῶν διαμερισμάτων τῆς καὶ τοῦ πλούτου, ποὺ περιλαμβάνουν αἱ ἐπιδημιακαὶ κοινόχρηστοι αἴθουσαι τοῦ γιαντικοῦ τούτου Γαλλικοῦ ὑπερωκεανίου. Χάριν τῆς συμπληρώσεως τῆς γενικῆς εἰκόνας, ποὺ ἐμφανίζεται τὸ «Normandie», θὰ παραθέσωμεν οἵματον καὶ μερικάς λεπτομερείας τῶν τεχνικῶν χαρακτηριστικῶν του, προσχρόνους ἀπὸ τὸ ἔκδοσθεν παρὰ τῆς «Compagnie Générale Transatlantique» εἰδικὸν τεύχος διὰ τὸν νεότευκτον καλοσσόν καὶ ἀναφερομένους, κυρίως, εἰς τὸ συγκρότημα τῶν μηχανῶν προώθησε του καὶ τὰς λοιπούς αἱ τεχνικάς ἐφαρμογάς.

Τὸ «Normandie» είναι χωρητικότητος 79.280 τόννων γκρός, ἔχει διαστάσεις μήκους 1029.5' ποδῶν, πλάτους 119.5' ποδῶν καὶ πλευρικοῦ βαθοῦς 91.4' ποδῶν μέχρι τοῦ καταστρώματος περιπάτου. Φέρει ἐδήλως καταστρώματ', ητοι τὸ ἥλιακον, τὸ τῶν σωσισθίων λέμβων, τὸ κατάστρωμα περιπάτου καὶ τὸ κύριον κατάστρωμα, ὡς τὸ δύοτον ὑπάρχουν ἔτερα ἐπί τοῦ καταστρώματος ὑπὸ τὰ στοιχεῖα «A., B., C., D., E., F., G.». Τὰ πάντα καταστρώματα ὑπὸ τὰ στοιχεῖα A. ἔκτεινονται καὶ ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου, ἐνῷ τὰ κάτωθεν αὐτῶν καταστρώματα F. καὶ G. διακόπτονται ἀπὸ τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ λεβητοστάσια. Διατίθενται δι' ἐπιδημίας 1972 θέσεις, ητοι 28 μεγάλης πολυτελείας, 30 πολυτελείας, 790 α'. Θέσεις, 16 διωρέσους θέσεως, 604 «τούριστ», 139 μικῆς καὶ 315 γ'. Θέσεως, τὸ δὲ πλήρωμα του ἀπαρτίζεται ἀπὸ 1345 πρώτων. Δύοτας, τούτεστιν, τὸ «Normandie» νὰ παραλάβῃ συνολικὸν ἀριθμὸν 3317 προσώπων.

Αἱ μηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις

Τὸ σύνολον τοῦ συστήματος πρώτων τῆς «Νορμανδίας» περιλαμβάνεται ἐντὸς Ἑξ σταγανῶν διαμερισμάτων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ τέσσαρα διατίθενται: διὰ τὴν ἀτμοπαραγωγὴν ἐγκατάστασιν καὶ τὰ ὑπόλοιπα δύο διὰ τὰς πρωτητηριαὶς καὶ τὰς ἡλεκτρικὰς μηχανᾶς. Ή μεγίστη συνεχής δύναμις τῶν μηχανῶν τοῦ γιγαντιαίου λάζαρο είναι 160.000 ἵππων, κατανεμημένη ἐξ τοῦ μεταξύ τῶν τεσσάρων αξένων. Οἱ κύριες ἀτμοστρέβεις καὶ τὰ διγηθῆται μηχανῆματα προσθετοῦνται: δι' ἀτμοῦ ἀπὸ 29 διδραυλωτούς λέμβητας, τύπου Penhoel, ἐργαζομένους ὑπὸ πίεσιν 420 λιτρῶν καὶ μὲ ὑπέρθερμον ἀτμόν 360 σ. Κελσίου. Οἱ συντηρητικαὶ μέτρα: οὐτοὶ ἀριθμοὶ, υιοθετήμοσαν, διὰ τὴν ἐπανέησην τεδε βαθμοῦ ἀσφαλίσεας λειτουργίας.

Ἐκάστη διμάς λεβήτων είναι ἐφωδιασμένη μὲ μίαν πλήρη σειράν ἀντλιῶν, διῆλιστρίων καὶ προθερμαντήρων πατρελαῖου, τάσσοντες δὲ τοιαῦται: πλήρεις σειραὶ ἔχουν τοποθετηθεῖ ἐπὶ πλάσιον, ὡς ἐφεδρικαὶ, διὰ τὴν περίπτωσην ἐκτάκτου ἀνάγκης. Αἱ ἀντλιὲς πατρελαῖου είναι ἡλεκτροκίνητοι, ἡ δὲ πατακοδήλωτη τῆς δι' αὐτῶν ποσότητος ροής ἐπιτυγχάνεται: ἡ δι' ἀλλαγῆς τῆς

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



Trade Mark

ταχύτητος ροής ή δι' αιτεμάτου δαλδίδος όπερπληρώσεως, συναρμάνης νάρθιμού και ἕν εἰτεοργάδ. Ὁ ἄηρ τῆς καύσως χορηγεῖται εἰς τοὺς λέπητας ἀπὸ 21 ἀνεμιστήρως *Howden*, μὲ συνολικὴ ὥριαλα παροχὴν 1.550.000 κυρ. μέτρων. "Εκκοτος ἀνεμιστήρης ἔχει δύο λόγψις, μίλιν, ήτις ἀνυρροφρή τὸν άιραν ἐκ τοῦ θερμοτέρου μέρους τοῦ λεβητοστασίου—ύπεροθείδειαν σύντο τὸν ἀστροφρόν—καὶ ἐτέραν ἀνυρροφθίαν ἀπὸ μέσου δχετῶν περιλαμβανόντων τοὺς καπνοθαλάμους τῶν λεβητῶν. "Απαντες οἱ ἀνεμιστήρες εἰναι συγκεντρωμένοι εἰπὲ τοῦ καταστρώματος Ε. καὶ εἰλα ἀφωδιαμένοι μὲ σύστημα ρυθμούργατο εἰκὲ τοῦ λεβητοστασίου, διὰ τὸν ἀπακριθῆ καθορισμὸν τοῦ ἀιροφροῦ καύσεως. "Απὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς τὸ λεβητοστασίον εἰναι πλήρως ἐφωδιασμένον μὲ διάφορα σργανα ἀλλέγοντα τῆς λειτουργίας τῶν λεβητῶν καὶ ρυθμούργας τῆς καύσεως διὰ τῆς λόγψιας θερμοκρασίων καὶ πιέσεων εἰς διάφορα σημεῖα. Λότογραφικὰ ἀπίστησης σργανα ἀλλασσόσια καὶ ἀναγραφῆς τῶν ποσοστῶν θεομετίσιον τοῦ ἀνθρακοῦ εἰναι συγδεσμένα μὲ δᾶλον τὰ λεβητοστασία.

Τέσσαρες δοημήτικοι κυλινδρικοὶ λεβητής παρέχουν κεκορεμένον ἀτρέψην πίσιον 150 λιτρῶν διὰ τὴν συμπληρωματικήν τροφοδότησιν τῶν κυρίων λεβητῶν καὶ διὰ τὴν θερμίκην τοῦ ὑδατος νιπτήρων, λουτρῶν κλπ. τοῦ πλοίου ἀναγκῶν. "Ο ἀστροφρός τοῦ λεβητοστασίου ἔνεργεται διὰ 14 ἀνεμιστήρων, εἰςκαὶ δὲ παραπτάσματα προφυλάσσονταν πρὸ τῶν λεβητῶν χρήσιος ἀπὸ τὴν ἀκτινοσολίαν τῆς θερμότητος ἐκ τῶν λεβητῶν καὶ τῶν καπνοθαλάμων.

Μεταξὺ τῶν δοημήτικων μηχανημάτων τοῦ λεβητοστασίου ἀναφέρεται ἰδιοτέρως τὸ ἄρτιον σύστημα κατασθέσιως πυρκαϊδεύς. Περιλαμβάνει τούτο μέρην μόνιμον ἔγκατάστασιον συναρμάνην νὰ παρέχῃ συνεχῆς ἀπρόθετος ἀνθρακίνον ὑγρὸν καταθετεῖν τὸν ἵκερματων τὸν λεβητοστασίον. Τὸ ὑγρόν αὐτὸ διαρέγεται εἰς τέσσαρας διαφέρουσας στάχυμοις ἀπὸ ἔγκατάστασιον καὶ μετατόπισταν ηὔσητος καὶ ἀλεγχυρμάνην διὰ τελείσποιημάνων μηχανισμῶν.

Τὰ κύρια μηχανήματα προώσων ἀπαρτίζονται ἐκ τεσσάρων ἀξόνων, ἑκάστος τῶν δποίων φέρει τριπόλικὸν αύγχρονον κινητῆρα. Οἱ κινητῆρες οὐτοὶ τροφοδοτοῦνται ἀπὸ τέσσαρα ζεῦγην στροβίλῳ — μεταλλακτήρων, ἐναλασσομένου καὶ ἀπολύτως ἀνεκαρτήτων, εἰ δόποι: Σὲ δύνανται νὰ ζευχθῶν ἐν παραλλήλῳ. Οἱ δύο μέρην κινητῆρες τῆς κύρης πλευρᾶς δύνανται νὰ τρεπθῶν ἀδιαφόρως διὰ ἀικάτερου μεταλλακτήρος ιησὶ ίδιας πλευρᾶς, ἔφ' δοσον οὐτοῖς ἢ δύνανται νὰ παρέχῃ τὴν ἀπαιτούμενην ισογένη. "Εκκοτος ζεῦγος στροβίλου—μεταλλακτήρος, δυνάμεων 10.000 Ιππων ἀξόνος, ἀπαρτίζει μονάδα ἁπολύτων ἀνεκάρτητων, μὲ ἀνεκάρτητην ἀπίστης τροφοδότησιν, προθέρμανον τροφοδοτοῦκον ὑδατος, ψυγεῖται καὶ παρεχὴν τάξισθαι τῶν προσηγούμένων.

Τέ σύνολον τῶν προωστηρίων μηχανῶν συγκεντρώνει τοῦτος δύο στεγανῶν τυμημάτων, χωρίσομένων ἀπ' ἀλλήλων δι' ἐσωτερικῆς διπλῆς στεγανῆς φρακτής, ισχυροτάτης κατακευσῆς. Εἰς τὸ πρωταρίον στεγανῶν ἔχουν ἔγκατασταθῆ ἔπειτα στεγανά δοημήτικα ζεῦγη στροβίλο—γεννετήρων, τὰ τέσσαρα κύρια ζεῦγη τῶν στροβίλων — μεταλλακτήρων, ὁ σταθμός χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν μετά τοῦ πίνακος διακομῆς καὶ τὰ κεδρίτα ὑψηλῆς τάσεων, ἔνθα εἰναι συγκεντρωμένα δύο τὰ ὑψηλῆς τάσεως ἑκατόντα. Εἰς τὸ ζεύγον στεγανῶν, ἀμέσως πρόμυηνθεν κείμενον, αὔρηνται οἱ τέσσαρες ἡλεκτροκινητῆρες τῶν ἔλικων, οἱ διεγέρται τῶν μεταπτωτῶν μιτά τῷ ἑλεκτρικότατον τῷ καταστρόματαν καὶ οἱ ωτικοὶ τριβέτες τῶν δύο πλευρικῶν ἀξόνων. Οἱ ωτικοὶ τριβέτες τῶν δύο κεντρικῶν ἀξόνων κείμενον διαιρεθῆται, οὐριοκομένων διποίθεν τοῦ προσηγούμένου.

Οἱ ἀποστρέλιοι εἰναι τούτων δράσεων καὶ πολλαπλῶν διακεκρίμενων. "Ο ἀποστρέλιος Γ.Π. ἔχει 13 τύμπανα, τὸ πρώτον τῶν δποίων ἔχει δύο διακεκρίμενα. "Ο στρέλιος Χ.Π. εἰναι τοῦ τόπου διπλῆς ροής ἐκ τριῶν τυμπάνων ἐκάστης. Τὰ πτερύγια εἰναι κατακευασμένα ἐκ χάλυψεως Α.Τ.Υ., οἱ δάνοις εἰναι ἔξιτετρας ἀκαρφίας καὶ ἡ ταχύτης ἀωτῶν εἰναι 30 τοις ἑκατὸν μεγαλυτέρα τῆς μεγίστης ταχύτητος χρησιμοποίησαν. Αἱ οτεφάναι, ἀπὸ εἰδικῶς ἐπεξειργασμένων νικηφόρωμιούχων χάλυψεως, ἐμελτήθησαν εἰδικῶς, διὰ νὰ καθίστανται εἰς τὰς λίγια ὑψηλάς περιφερειακὰς ταχύτητας.

"Εκάστη ἔλιξ κινεῖται παρ' ἐνὸς ἡλεκτρικοῦ κινητῆρος, ἀπ' εἴδεισις πετάκων τούτου συνδεδεμένη. "Ωτικός τριβέτος, τύπου *Mitchell*, παρεμβάλλεται μεταξὺ κινητῆρος καὶ ἀξόνους καὶ εἰναι διπολογισμένος μετὰ προσοής ἀσφαλείας διὰ ν' ἀντέχη εἰς τὰς μεγάλας κοπόδοσις τὰς δημιουργουμένας

κατά τὴν ἀναπόδησιν τῶν ἔλικων. "Ο κύριος σταθμός χειρισμῶν ἔχει δύο τρηπέας χειρισμοῦ μὲ τέσσαρα κειριστήρια, ἵνα διὰ τὴν ἀναστροφήν τοῦ πούματος καὶ ἐπομένως διὰ τὴν θεομένων περιστροφῆς καὶ ἀκυνήσιον τῶν μεταλλακτήρων καὶ τοῦ κινητήρος τῆς ἔλικος διὰ τὴν διατύρσιον τοῦ μεταλλακτήριος καὶ κατόπιν τοῦ κινητῆρος καὶ ἔτερον μοχλὸν διὰ τὸν ρυθμιστὴν ταχύτητος, διεισι τοῦ ρυθμιστῆς τοῦ ἀξονος.

Διὰ τὴν προστασίαν τῶν μεταλλακτήρων, κινητήρων ἐλίων καὶ κινθίτων ὑψηλῆς τάσεως ἀναπτίσεις τοῦ κινδύνου πυρκαϊάς, ὑπάρχουν ἡλεκτρικά θερμόμετρα εἰπὲ τοῦ κυκλόματος τοῦ ἀέρος ἀερίομοι, συνδεδεμένα μετ' αὐτοπτήν οἰρήν, αἵτινες καλούνται εἰς συναγερμόν ἕθισής ὧδε τῆς θερμοκρασίας εἰπὲ τοῦ οίημον ὑπερβολῆς προμένουν εῦπο τὴν ἀκαρφιάτων χρησιμοποίησιν τῶν πυροσβετικῶν μηχανημάτων. Διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ οἰκανήποτε πυρκαϊάς δύναται νὰ κατασταῇ ἡ ἄμφι τὴν γενεύην. Τὸ διὰ τὴν κατασθέσιν χρησιμοποιούμενον ὑγρόν ἀνθρακίνον διὰ περιέχεται εἰπὲ τοῦ πυρκαϊκούς φιλόδονον καὶ ἀπαριεῖ δι' ἐπανειλημμένας χρήσεις.

"Εν τῷ ζεῦγη στροβίλο—γεννετήρων, ισογένη 2200 κιλοσάτην καὶ 220 εὐδατηστασίων, παρέχουν τὸ συνεχές πεδίον διατιθέμενον διὰ διαφάρους ἀνάγκας, εἰπὲ τοῦ πλοίου καὶ διὰ δοημήτικῆς μηχανήματος τοῦ λεβητοστασίου. "Εν τῷ ζεῦγος, τὸ ὑπ' ἀριθ. 3 η 4, τηρεῖται ἐν ἐφερείᾳ, σύντος μὲ συνήνη ζεύδην 11.000 κιν εἰναι διατίθεται. Τὰ ζεῦγη ταῦτα εἰναι κατακευητῆς *Algostom*, περιλαμβάνει δ' ἀκατότερον στροβίλον πολλαπλῶν διακεκρίμενων δι' ἔνταξην τοῦ πρωτών τῶν δποίων εἶπε δύο δισιδίον κατά τοῦ πρώτου πολλαπλῶν διακεκρίμενων ταχύτητος. "Ο ἀριθμὸς τῶν στρογγάνων εἰναι 630 κατά λεπτόν.

"Ο στρόδιλος κινεῖ τὸν γεννετήρα μέσον ἀπλοῦ ἀναγωγέως στροφιδού, δι' ἵνα προστηθεῖται μίαν ισάλων γραμμήν, κοίλην εἰπὲ ἀμφότερος τὰς καταπλακτήρων, παρέχουνταν καρπῆι τὸν αντίστοιχον πολλων καὶ εξασφαλίζουσαν ἀκετάτη προετοπίατα εἰπὲ τὴν ναντηστούντον τοῦ πλοίου. "Η στροβίλος ζεῦγος στροβίλογεννετήρων εἰναι ἀπολύτως ἀξέπατητον. Δέσον νὰ σημειωθῇ τέλος, δητεὶ τοῦ «Normandie» περιέχουν καὶ πλεισταὶ δίλκοι οἱ ζεῦγες τοῦ πολλαπλῶν περιπτώματος.

* * *

Μερικὴ ἀδύμη ἐνδιαφέροντα γραπτηριστικὰ παρουσιάζει τὸ «Normandie» εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ σκάφους, σύν καὶ ἐπὶ τῶν καταστομάτων του. Τὸ σκάφος ἐσχεδιάσθη βάσει τοῦ τύπου *Yourkevitch*, δητεὶ προβλεπεῖται μίαν ισάλων γραμμήν, κοίλην εἰπὲ ἀμφότερος τὰς καπαλάς, παρέχουνταν καρπῆι τὸν αντίστοιχον πολλων καὶ εξασφαλίζουσαν ἀκετάτη προετοπίατα εἰπὲ τὴν ναντηστούντον τοῦ πλοίου. "Η στροφή τῆς πούματος τοῦ πλοίου τοῦ τρισθετοῦ ηὕτη πούμασθαι εἰπὲ τοῦ τριπλού περιφερεϊκού τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου. Τὸ πρότυπον τῆς «Normandie» είπε δοκιμασθῆ εἰπὲ τὰς ἔν τοις Ἀμβούργος δεξαμενάς δομῶν μὲ ταχύτητα 30 μιλιών ἐναπτίσεις πούματος τοῦ πλοίου 30 ποδῶν, ἀπέδειξε δὲ μίαν λαμπράν ἀντοχήν. Τὰ βαρέα ζαλύδηνα καλύμματα τῶν κυνόντων τοῦ δρυζούντων διά τὰς ἔλαγκας τῶν προώπων, διά τοις πρωτοτοπούντων τοῦ πλοίου, ἀπέδειξε δὲ τὰς διά τὰς ἔλαγκας τῶν προώπων, διά τοις πρωτοτοπούντων τοῦ πλοίου.

"Ο πρωταρίος ισότος ενέργειται διὰ τὸ σκάφος νὰ διατηρῇ τὴν ταχύτητα του καὶ ὑπὸ τὸν πλέον τρικυμιόδων θάλασσαν. Πλὴν τοῦ εὐνοϊκού σχήματος τῆς πρώπας, ὑπάρχει ἐπ' αὐτῆς καὶ κυματοθραύστης 10 ποδῶν, παρέχων μίαν πρόσθετην προστασίαν εἰπὲ τὸ πρωταρίον τημῆα τοῦ πλοίου. Τὸ πρότυπον τῆς «Normandie» είπε δοκιμασθῆ εἰπὲ τὰς ἔν τοις Ἀμβούργος δεξαμενάς δομῶν μὲ ταχύτητα 30 μιλιών ἐναπτίσεις πούματος τοῦ πλοίου 30 ποδῶν, ἀπέδειξε δὲ μίαν λαμπράν ἀντοχήν. Τὰ βαρέα ζαλύδηνα καλύμματα τῶν κυνόντων τοῦ δρυζούντων τοῦ πλοίου, διά τοις πρωτοτοπούντων τοῦ πλοίου τῶν πετροκατασκευασμάτων κατεβλήθησαν.

"Αντὶ δύο ἀγγιδῶν, διαστὶς συνήνηδης φέρουν ὅλα τὰ σκάφη, τὸ «Normandie» ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲ τέσσαρας, δύο δηλαδὴ εἰπὲ τὰς παρεμβάσεις τῆς πρώπας, ἐτέραν ἐπὶ τῆς στείρας τῆς πρώπας, ὃς προσθέτοντος

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ	ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ
Α. ΛΟΥΖΗΣ	23, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3
ΔΑΝΕΙΑ	TELEGR.-ANGELLUSI, TEL. AVENUE 3466 & 3467
	ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
A. LUSI	ANTITΡΟΣΩΤΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ	27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ ΑΘΗΝΑΙ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ	ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: *Kunstmania*, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

καὶ δυναμένης νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀμφὶ τὴν εἰδοποίησει τοῦ πλοιάρχου καὶ μίαν τετάρτην ἐπὶ τῆς στείρας τῆς πρώτης. Λόγῳ τοῦ μεγάλου μήκους τοῦ πλοίου, ἤδυνατο νὰ προσύψῃ ἀπρόσπτως ἡ ἀνάγκη νὰ ποντισθῇ μία ἄγκυρα ἐντὸς διώρυγος, ἔνθα δὲν ὑφίσταται ἐπαρκής χώρος αεριστροφυῆς κινήσεως τοῦ δγκώδους σκάφους. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς ἡ χρησιμοποίηση τῆς ἀγκύρας τῆς πρωτείας στείρας εἶναι εὐεργετική, διότι θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν πλοιάρχον νὰ ἐπελέσῃ οινδήποτε χειρισμὸν καὶ νὰ ἔχῃ ἀσφαλῆ τὸν ἔλεγχον κάθετον εἵλιγμον τοῦ πλοίου.

"Ολα τὰ ἐπὶ τοῦ καταστροφήματος περιτάπον παράδημα καὶ αἱ θύμων τῶν διαιρεισμάτων ἔχουν κατασκευασθῆ ἀπὸ εἰδίκης ποιήσεως ἥπαλον, ἔξαιρετικῆς ἀντοχῆς καὶ ἐφευρέσεως, ητὶς ἐμφανίζει καὶ τὸ προτέρωμα, διτὶ, θραυσμένη, δὲν θρυμματίζεται εἰς αἰχμὴν ἐπικίνδυνα τεμάχια, ἀλλ' εἰς λεπτήν ζόνιν. Ἐξάστη θύρα στρέφεται τελείως καὶ πρὸς τὰ ἔξω, οὐτως ὅστε εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἔξαστηλίζεται ἡ ἐλευθέρα ἔξοδος τοῦ ἐπιβατῶν εἰς τὸ κατάστρωμα τῶν σωσισμῶν λέμβων, αἵτινες πάλιν εἰναι ἐφωδιασμέναι μὲν ἀπιτερέοντος ὑποστάτας καὶ καθελκύνονται εἰς ἀγερῶν καὶ ταχύων, ἀφοῦ καὶ ὑπὸ τὴν μεγαλυτέρων κλίσιν τοῦ σκάφους, ώστις νὰ διατρέχουν κινδύνουν ἀνατροπῆς ἡ ζημιῶν. "Ολα αἱ σωσισμοὶ λέμβοι τῆς «Νορμανδίας» εἰναι ἔλιξον καὶ δύνανται, ἐν ἀνάγκῃ, νὰ τίθενται εἰς κίνησιν καὶ ἀπὸ πρόσωπα μὴ κατέχοντα σχετικήν πείραν. Κατὰ τὰς δοκιμάς του, ἐλειτούργημαν αὗται ὄμαλῶς καὶ ἀπέδωκαν ταχύτητα 4 μιλῶν τὴν ὥραν, μὲν πλήρες φορτίου.

"Η διά κολλύβημα δεξαμενή τοῦ πλοίου ἔχει μῆκος 75 ποδῶν καὶ πλάτος 18, μὲν ἀνάλογον υποδιαισθεντικὸν βιαθόν, ὅστε νὰ εἰναι εὔκολος ἡ χρησιμοποίηση τῆς καὶ ἀπὸ παιδιά. Λόγῳ τῆς διαιρέσεως τῶν διαφόρων ἀγδίων τοῦ σκάφους, αἱ σογνούρηστοι αἰθονάδαι τοῦ εὑρίσκονται εἰς τὸ κέντρον καὶ ἐπὶ ἐπιλέπον ἀπλάλαγμένον παντὸς ἐμπόδιον, καταλαμβάνονται δὲ χῶρον μήκους 400 ποδῶν. Σταθμοὺς ἀσφαλάτων φέρει δύο τὸ «Normandie», ἔνα διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ ἑτερον, πρὸς τὴν πρώτην, διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν.

Πρὸς πρόληψην ἐπεπτάσεως ἐκρηγνυομένης πνοαῖς, ἔχει διαιρέση τῷ ἐστοτερικὸν τοῦ σκάφους εἰς τεσσάρα αὐτεξάρτητα ἀλλήλων συγχροτήματα, διαιρεισμάτων, εὐκόλως καὶ ταχὺς ἀπομονώμενα.

Κάθε τμῆμα ἔχει ἴδιον σύστημα φωτισμοῦ καὶ ἀερισμοῦ, πρὸς πρόληψιν δὲ μεταδόσεως τοῦ πυρὸς ἀπὸ αἰθούσης εἰς αἰθούσαν τῶν ἀνεξαρτήτων αὐτῶν διαιρεισμάτων, ὑπάρχουν εἰς πλειστα σημεῖα τῶν ζονῶν ἀσφαλείας ἀπὸ ἀπόροβλητα ἵπτον τοῦ πυρὸς διαχωρίσματα. Πρὸς πρόληψην ἀφ' ἑτέρου τῆς δημιουργίας ἰσχυρῶν γενιμάτων ἀέρος, εννοούντων τὴν ἔξαπλωσιν τῶν φλογῶν, κλείονται στηγματίσαι εἰσοδοι τῶν κλιμάκων καὶ διαδρόμων, καθὼς καὶ οἱ ἀγωγοὶ τῶν ἀνελκυστήρων. Πάντα τὰ ἀλεπτροφόρα καλώδια διατηροῦν ἐφρήδων βιαθόν ἀπομονώσεως καὶ ἔχουν τοποθετηθῆνται μεταλλικῶν σωλήνων, προσδημοσιεύενται ἐπὶ ἀφλέντων ὑλικῶν.

Τὸ σχέδιον τῶν ἑλίκων τῆς «Νορμανδίας» προερχόμενη κατόπιν σειρᾶς δοκιμῶν εἰς τὰς εἰδίκας δεξαμενάς δοκιμῶν τῶν Παρισίων καὶ τοῦ Ἀμβούργου. Διῆρεσαν αἱ δοκιμαὶ αὗται ἀπὸ τοῦ 1931 μέχρι τοῦ 1934, δ' ἀντικειμενικός σοσπός των ἥτοι ἡ μείωσης τοῦ σχηματιζομένου εἰς τὴν πρώτην κενοῦ ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν ἑλίκων μὲν 240 στορχάς κατὰ λεπτόν. Ἐπηκολούθησαν καὶ πρόσθετοι δοκιμαὶ πρὸς ἔξαρσθωσιν, ἔνθα θὰ ἔστοπιμον καὶ ὀφέλιμον νὰ δοθοῦν εἰς τὴν ἀξοναῖς διάφοροι ταχύτητες, φαίνεται ὅμως, εἰς τὸ ἀποτέλεσμα δὲν ὑπῆρχεν ἴσανοποιητικὸν καὶ τοιουτοπότως οἱ τέσσαρες ἀξονες προερχόμενη νὰ κινοῦνται ἐπὶ ὄμοιούρφων ταχύτητος. Έγένοντο επίσιμης δοκιμαὶ, ἔνθα προηγεῖτο κέρδος τι

ἐν τῆς ἀλλαγῆς τῆς διευθύνσεως περιστροφῆς τῶν ἔλικων, ὑπῆρχαν διοῖς καὶ αὗται ἀργυρικαὶ, δὲ' ὁ καὶ ἐφριμόσθησαν καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τὰ ἐπὶ τῆς κεκτημένης περίας δεδομένα. Εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Ἀμβούργου ἔλαβον χώραν καὶ δοκιμαὶ, διποτὶς ἐργοθήρη τὸ βάρος τῆς στροφῆς (torsional load) καὶ ἔλξεως, στους αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου κινοῦνται μετὰ μεγάλης ταχύτητος πρὸς τὰ ὄπισθεν. Ἀπεδείχθη, διτὶ, οἱ σινητῆρες προσθεσεως πρὸς τὰ δυνατά τὸν ἀνιστρόφως ἐντὸς βραχέος χρονικοῦ διαστήματος, ἀπόρη καὶ ὅταν τὸ πλοίον κινήσει μετὰ μεγάλης πρὸς τὰ πρόσθεν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ μέσα διασώσεως τῶν ἐπιβατῶν εἰς περίπτωσιν κινοῦνται εἰναι ταῦτα ὑπερεπαρχῆ. Ἐφωδιάσθη τὸ σκάφος μὲ 26 σωσιβίους λέμβους, ἔκαστη τῶν ὅποιων δύναται νὰ περιλάβῃ 88 ἐπιβάτας καὶ μὲ 22 μιρροτέρας διὰ 16 πρόσωπα. Διαθέτει επίσης δύο βενζινακάτους τῶν 32 θέσεων καὶ δύο φαλανέδας τῶν 25 θέσεων, γενικῶς δὲ τὸ σύνολον τῶν ναυαγοσωστικῶν μέσων τοῦ σκάφους ἔχασκε διὰ 3582 πρόσωπα, ὅτιοι κατὰ 8 οἰοντες πλέον τοῦ ὅλου ἀφιθροῦ ἐπιβατῶν καὶ πληρωμάτος. Τέλος, ἡ ὑγριονομικὴ ὑπηρεσία τοῦ σκάφους περιλαμβάνεται ἔνα γενικὸν νοσοκομείον, διηγομένον εἰς τρία ἀνεξάρτητα τμῆματα, μίαν ἀρτίαν χειρονογρικὴν κλινικήν, ἔνα νοσοκομεῖον διὰ τὸ πλήρωμα καὶ ἔνα τρίτον νοσοκομείον διαμέρισμα διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῶν κατοτέρων θέσεων.

* * *

Τὸ πόδισμα ἐκ τῶν ἐπανειλημμένων δοκιμῶν τῆς «Νορμανδίας», ὅσον ἀφορᾷ τὴν παρὰ τοῦ κολλατοπιανοῦ πλοίουν κατανάλωσιν κανονίουν ὑλῆς, εἰναι ἀφορετὰ ἴσανοποιητικόν, ὃ δὲ ἐπιτευχθῆσαι οἰκονομία, λαμβανομένουν πάντοτε ἡπ' ὄψην τοῦ σκάφους, ἀποδίδεται εἰς τὸ σύστημα τῶν στροβιλούληξτρων μηχανῶν προσωπειών. Ἡδυνάμη ὁ πλωτὸς οὗτος κολοσσός, ὄλικης χωρητικότητος 79.280 τ. γκρός, νὰ παρουσιάσῃ κατανάλωσιν κανονίουν ὑλῆς διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 28 μιλῶν, σιναὶ ἔχει τὸ ὑπεροκεάντιον «Le de France», 43.500 τ. γκρός, διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 23 μιλῶν. Η μεγάλη αὕτη διαφορὰ προορίζεται ἀπὸ τὸν βελτιωμένον τύπον την μηχανάν της «Νορμανδίας» καὶ ἀπὸ τὸ πρακτικὸν σχῆμα τοῦ σκάφους, τύπου Yurkevich. Λί στροβιλούληξτραι μηχαναὶ προσθετοῦνται προσθετικῶν συνδυάζουν τὴν μεγίστη μηχανήτην την προστέλλουσαν τὴν μηχανήν της πρώτης ποικιλίαν ταχυτήτων, μὲ τὸ προτέρωμα τῆς ἀλογούμβουν λειτουργίας των καὶ τῆς ἐλλείψεως κραδασμοῦ.

Παρελήφθη τὸ «President Doumer»

"Πέτησε τῶν «Messageries Maritimes» παρέλαβε πρὸ τοῦ τοῦ νέον ἐπιβατηγὸν αἵτης μότορων «President Doumer», ὅπερ κατεστενάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς «Société Provençale des Constructions Navales», τῆς La Ciotat. Τὸ σκάφος τοῦτο προορίζεται διὰ τὰς δυνατέστατες πρὸς τὴν πρώτην μηχανήν της «Jean Laborde»—ἐπελούνητη γενικά εἰς πλοιαρίους καὶ διαφοριθμήσεις—καὶ τὸ «Marechal Joffre», ναυπηγήσεως τοῦ 1933.

Τὸ «President Doumer» ἔχει χωρητικότητα 14.820 τόννων γκρός, διαθέτει δὲ διαιρεισμάτα διὰ 134 ἐπιβάτας α'. θέσεως, 90 δευτέρων καὶ 74 τρίτης, καθὼς καὶ διαιρεισμάτα διὰ τὴν μεταφορὰν 574 στρατιωτῶν. Η ναυπηγήση τοῦ ἡρόεστο μετὰ τὴν δραματικὴν ἀποτέφθοσην τοῦ λάγνου «Georges Philippart», πρόγραμμα ποὺ ἐπέτρεψε νὰ ληφθῇ δι' αὐτὸν ἰδιαίτερα πρόσωντα προικιλέξεων τοῦ ἀπὸ τῶν κανδύνων

“SOVTORGFLOT,, ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Σ.Δ. ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΔΙΑ ΓΙΑΦΦΑΝ,
ΠΟΡΤ - ΣΑΤΙΔ**

Α]Π «FRANZ MERING» 14 ΙΟΥΝ.
Α]Π «TCHITCHERIN» 28 ΙΟΥΝ.

**ΔΙΑ ΣΜΥΡΝΗΝ [ΘΕΣ]ΚΗΝ]
ΚΩΝΙΛΙΝ, ΟΔΗΣΣΟΝ.**

Α]Π «TCHITCHERIN» 8 ΙΟΥΝΙΟΥ
Α]Π «FRANZ MERING» 22 ΙΟΥΝ.

Δεχόμενα ΕΠΙΒΑΤΑΣ καὶ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Γενικοὶ Πράκτορες: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. Μέγ. Σπυράκη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 41331-41332

πυρκαϊάς. "Οπου δητο δυνατόν, ή ξελεία άντικατεστάθη διά μετάλλου, τὰ δὲ χρηματοποιηθέντα υφάσματα εἰς τὴν ἐπίπλωσιν, οἱ τάπητες, τὰ παραπετάματα κ.λ.π. κατέστησαν δύσφελκτα, διὰ τῆς χρήσεως εἰδήσης τίνος καὶ ἀποτελεσματικῆς χημικῆς συσκευασίας.

"Ολας αἱ βιβραι αἱ περιέχουσαν εὐφρέκτους οὐδίας ἀπεκτείσθησαν, συμφένως πρὸς τὰς κατηγορηματικὰς διατάξεις τῶν γνωστῶν μέτοιν τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως, ή δὲ γέρωνα τοῦ πλοίου καὶ τὸ διαιρέσιμα τοῦ ἀνυψώτατου κατεστενάσθησαν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ μετάλλου.

Διὰ τὴν πρόσωσιν του εἶναι ἔφωδιασμένον τὸ «President Doumer» μὲν διὸ μηχανᾶς Νῆσελ «B. & W.», τῆς προνομιούχου κυασκευανῆς τῶν Γαλλικῶν μηχανουργείων «Schneider & C°». Εἶνε ἀπό τετράζρονον, ἀπλῆς ἐνεργείας, ὀσταύλινδρον, μὲν διάμετρον κυλίνδρου 740 ζ.μ. καὶ διαδορυμένον 1500 ζ.μ., ἀναπτύσσον τύναντος 4050 ἵππον ἐπιπλούσιη μὲν 125 στροφῶν καὶ παρέχοντα εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 16.8 μιλῶν τὴν ὥραν.

Η κρίσις τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας

Κατόπιν ἐπανειλημένων ἐν τῷ βιονήλι ἐπεριωτήσεων, η Γαλλικὴ κυβέρνησις συγενάλεσσε πρὸς ἡμέραν τὸ ἀνύπατον συμβούλιον τῆς Ἀλιείας πρὸς μελέτην τῶν μέτρων ἀντιμετωπίστως τῆς κρίσεως τῆς Γαλλικῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας. Η ἑλαράρα βελτίωσις τῶν ἐργασιῶν τῆς ἀλιείας καὶ τῆς διανέσεως τῶν προϊόντων της, ἡ σημειωτικά κατά τὸ παρελθόν ἔτος, ἀπεδείχθη προδοκίη. Η Ἑλληνικὴ ἀγορά, ἡτοις συνήθως ἔκαλυπτε τὰ 40 οὐρα τὸν ἐποχημένο Γαλλικὸν ἔξαγωγόν, ἐπλεισθή κυριολεκτικῆς ἀπὸ τῆς 20ῆς Ἱανουαρίου, τὴν ἡρούλιούθησε δὲ καὶ ἡ Πορτογαλικὴ ἀγορά εἰς ἔκδηλωτον ἀντιποίον, λόγῳ τῆς αὐξησης τοῦ Γαλλικοῦ εἰσαγωγικοῦ δασμοῦ διὰ τὰ εἰς κυτία Πορτογαλικῶν ἀλιπάστα.

Τὸ πρόβλημα τῆς Γαλλικῆς ἀλιείας ἀπτῶν καὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης ἡμερινῆς εταιρείας ἀπὸ διττήν πορθήν. Ἐνῷ, δηλαδή, αἱ τιμαὶ πολημείων τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων ἐμπορίθησαν κατά 30 οὐρα πέραν τῶν προπολεμικῶν ἐπιπλέθων, τὰ ἔξοδα ἡρεύθησαν κατά ποσοστὸν 40 οὐρα περίποτον. Ήρθος διευκόλυνσιν τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν ἀλιευτικῶν ἀποτοπλων διὰ σαρῶν συγχρονισμένων καὶ ὀλιγοδαπάνων, κατήτισεν η Γαλλικὴ κυβέρνησης σχετικῶν Νομοσχέδιον, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὅποιος ὅμως δὲν προβλέπεται νὰ ἀναζωγονήσῃ τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν, τὸ πλήγμα τῆς διοίας προέρχεται ἀπὸ τὴν βαθμιαίαν πτοχείαν τῶν πεδίων ἀλιείας καὶ τὴν διαρκὴ μείωσιν τῶν ἀλιευομένων ποσοτήτων ἤχθνων. Λιὰ τὴν μελέτην τοῦ ζητήματος τούτου κατηγορηθήσαν παρὰ τοῦ ἀνυπάτον συμβούλιον Ἀλιείας τρεῖς εἰδικαὶ ἐπιτροπαί.

Τὸν ἀμοδούς κύκλους ἀλιευτοῦ ἐπίσης καὶ τὸ ζήτημα τῆς ἐπιβληθείσης ὑποχρεώσεως εἰς τὰ Γαλλικὰ ἀλιευτικὰ νὰ χορημοποιοῦν ὡρισμένου τύπου ἐργαλεῖα καὶ ὡρισμένας μεθόδους ἀλιείας, ἀπόρη καὶ διὰ τὴν ἐπτὸς τῶν χωρικῶν ὄδατων ἔργασιαν τον, καθ' ἣν συγκριτικὴ τὰ ξένα ἀλιευτικὰ μεταχειρίζονται διάφορα, κατ' ἀρέσκειαν, μηχανικάτα καὶ ἐφαρμόζουν, οἵας μεθόδους ἀλιείας προστίθουν, ὡς ἀποδοτικότερας. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ὑποδεικνύεται ἡ σύναψη μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας, ἡτοις καὶ τὴν ἀλιευτικὴν παραγωγὴν θὰ ἥδυνατο νὰ προσεστεῖται καὶ τὴν ὄμοιογένειαν τῶν μέσων ἀλιείας διὰ ἔστασην ἀλιευτικὸν τομέα δράσεως νὰ ἔξασφαλισθεῖ.

**ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ
ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ**
"CAMREX,,
ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ

**ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΑ Α-
ΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤ-
ΣΚΕΥΑΣΤΩΝ**

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ
ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

Ηνωμ. Πολιτείαι

Η ἔξέλιξις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων

Ο πρόεδρος τῆς "Ενώσεως τῶν Ἀμερικανῶν Εφοπλιστῶν" κ. R. J. Baker ὡμαλῶν πρὸς ἡμέραν τῆς ἐτοίμασις Γενικῆς συνέλευσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Νέας Υόρκης ἐπὶ τῆς θέσης τῆς τοῦ Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἐπιδιώξεων διὰ τὴν ἀναδημονγίαν τῆς ἀνέρευη πόσον αἰσθητὴν ὑπῆρχεν ἡ μέροι σήμερον ἔλλειψις ἐνὸς θετικοῦ καὶ σαφοῦς προγράμματος, ἀποβλέποντος ίδια εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τιμῆματος ἐκείνου τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Χώρας, ποὺ ἀπασχολεῖται εἰς τὸ ἔξωτερον τὸν Ἀμερικανικὸν ἐμπόρον. Καρφία ἄλλη βιομηχανία τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν—εἴπε—δὲν είτε τόσον τριγυμώδη σταδιοδοσίαν καὶ τόσην διαδοχήν μεταπτώσεων ἀπὸ τῆς ἀξιμῆς εἰς τὴν ἀφάνειαν καὶ τάναπαλιν, ὅσον ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία. Η ιστορία της διακρίνεται ἀπὸ βιαίας διαζυγάσεις. Τρεῖς φοράς ἔφθασεν ἡ Χώρα αὕτη νὰ κατέχῃ τὰ ναυτιλιακά ποτεῖαν ἀνά τοῦ Κόσμου καὶ τρεῖς φοράς κατέπεσεν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν μαρασμὸν καὶ τρεῖς φοράς.

Κατὰ τὴν διαφρενίσσουσαν ἐπανείσαιαν—ἔχορκονούθησεν ὁ κ. Baker—προελεύανθη ἐπαρκῶς τὸ ἔδαφος καὶ ἐπειδήσθησαν ὅλοι οἱ παράγοντες περὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως αἱ Ηνωμέναι Πολιτείαι ἀποτίσουν ἔνα λισηρὸν ἐμπορικού στόλου, καλύπτοντα τὰς Ἐθνικὰς ἀνάγκας, ἥδη δὲ προτείνεται ἡ πιθανότης, ὅτι συντόμως ὑέλει νίστερημῆ καὶ κυρωθῆ Νομοθετικῶς, προπτικούς ναυτιλίακους πρόγραμμα, μελλοντικά νὰ προσδοθῇ παρίαν πλέον μορφήν καὶ γαραζήρα σταθερότητος εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν τῆς Χώρας. Η ἀπαρχὴ ἔγενετο ἥδη. Θά ωφομεν ὅμως εἰς τὴν λίμην—προσέθηκεν ὁ κ. Baker—τὰ διά τόσων θυσιῶν καὶ ἀγόνων πρέπεινται ὑφέλιμην τὴν παρελθόντης 18ετίας, δύος καὶ ἀλλοτε ἐπράξαμεν ὡς θά ωφομεν πρὸς μίαν νέαν δημιουργίαν ἐποζήν, καθ' ἣν ἡ ἀρχαίατέρα τοῦ τόπου μας βιομηχανία, η Ναυτιλία, ὅ ἀνακτήσιμη καὶ πάλιν τὴν κυρίαρχον θέσιν της τοῦ Εθνικήν Οἰκονομίαν;

Περιέγραψε κατόπιν ὁ ὡμιλητής τὴν ιστορίαν τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὸν ἀποικιακὸν χρόνον καὶ κατέληξε :

«Διαρροῦντος τοῦ πολέμου, διαν τὰ πλοῖα ἡσαν τόσον ἀπαφαίτητα, ἡ κυβέρνησης τῆς Οὐδαεγκτῶνος σεβαστὰ δέθεσε κεφάλαια εἰς ναυπηγήσεις, κατορθώσασα νὰ συγχροτήσῃ ἔνα ἐμπορικὸν στόλον ἐκ 2500 πλοίων. Ζητησατο τὸν 10.000.000 τ. γκρός. Λιὰ τὸ πρόγραμμά της ἐγένετο ἔδαφον τῆς διαρροής, διαστατούμενον 3 δολαρίοισιν. Πρέπει ὅμως νὰ ὑπολογίσθῃ, ὅτι τὰ σκάφη ταῦτα ἔστοιχαν εἰς τὴν γόνην διπλάσιον ποσόν, ἔφοδον δὲν ἔξωφλημῆσαν εἰσέτει τὰ ἐπιτόπια.

«Ἐν τῷ μεταξύ, διὰ νὰ διατηρηθῇ ἐν κινήσει ἐπὶ τῶν σπουδαιότερον τὸν πολέμον τὸν Ἀμερικανικὸν γραμμῶν, αἴτιας ἀσύνδοντος ἀντικατοπτρίσεως τῆς Εθνικής εἰναιαν, ἔνας καταλλήλου μεγέθους ἐμπορικὸς στόλος, ἔδαφον τὸν Ήνωμ. Πολιτειῶν ἐπηρεάζεται αἱ πόλεις τῆς Χώρας, τοῦ πρόσθιον τοῦ προστατευόμενον ποσοτήτων ἤχθνων. Λιὰ τὴν διαρροήν τοῦ πολέμου τὸν πολέμον τὸν ταχυδομικῶν συμβολαίων, αἴτια, ἐν τῷ πραγματικότητι ἡσαν συμφωνητικά ἔξασφαλίσεως μιᾶς διαρροῆς ἦπερσειας ἐπὶ τῶν κυριοτέρων διὰ τὸ ἔξωτερον τὸν πρόσθιον τοῦ πολέμου τοῦ Νομού τοῦ 1928 καὶ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σύναψην συμβολαίων δια 41 γραμμάς.

«Τὸ πικρὰ πεῖρα τοῦ παρελθόντος, εὑνοεῖ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὴν ἐφαρμογὴν εἰς τὰ τέρατα ἡσαν τόσον ἀντίκτυον τὸν πολέμον τὸν Ἀμερικανικὸν γραμμῶν, αἴτιας ἀσύνδοντος ἀντικατοπτρίσεως τῆς Εθνικής εἰναιαν, ἔνας καταλλήλου μεγέθους ἐμπορικὸς στόλος, ἔδαφον τὸν Ήνωμ. Πολιτειῶν ἐπηρεάζεται αἱ πόλεις τῆς Χώρας, τοῦ πρόσθιον τοῦ προστατευόμενον ποσοτήτων τῶν ταχυδομικῶν συμβολαίων, αἴτια, ἐν τῷ πραγματικότητι ἡσαν συμφωνητικά ἔξασφαλίσεως μιᾶς διαρροῆς ἦπερσειας ἐπὶ τῶν κυριοτέρων διὰ τὸ ἔξωτερον τὸν πρόσθιον τοῦ πολέμου τοῦ Νομού τοῦ 1928 καὶ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σύναψην συμβολαίων δια 41 γραμμάς.

«Τὸ πικρὰ πεῖρα τοῦ παρελθόντος, εὑνοεῖ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὴν ἐφαρμογὴν εἰς τὰ τέρατα ἡσαν τόσον ἀντίκτυον τὸν πολέμον τὸν Ἀμερικανικὸν γραμμῶν, αἴτιας ἀσύνδοντος ἀντικατοπτρίσεως τῆς Εθνικής εἰναιαν, ταῦτα συντηρήσασαν, ἔνας καταλλήλου μεγέθους ἐμπορικὸς στόλος, ἔδαφον τὸν Ήνωμ. Πολιτειῶν ἐπηρεάζεται αἱ πόλεις τῆς Χώρας, τοῦ πρόσθιον τοῦ προστατευόμενον ποσοτήτων τῶν ταχυδομικῶν συμβολαίων, αἴτια, ἐν τῷ πραγματικότητι ἡσαν συμφωνητικά ἔξασφαλίσεως μιᾶς διαρροῆς Ἠπερσειας ἐπὶ τῶν κυριοτέρων διὰ τὸ ἔξωτερον τὸν πρόσθιον τοῦ πολέμου τοῦ Νομού τοῦ 1928 καὶ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σύναψην συμβολαίων δια 41 γραμμάς.

Τίδη μετὰ τὴν γνωστήν ἐκστρατείαν κατὰ τῶν Ἀμερικανικῶν ταχυδομικῶν συμβολαίων ὀκεανοῦ καὶ τὴν ἐπανολουθήσασαν αὐ-

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

στηράν έπ' αντῶν ἔρευναν, ἡκυρώθησαν τῇ προτάσει τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Black 19 ἀπὸ τὰ ὑψηλάτερα ἐν Ισχύ 43 συμβόλαια. Ἐνδιεφέρον το δι' αὐτὰ ἔνδεκα ἐν ὅλῳ ναυτικῷ ἐταιρίᾳ, ἢ δὲ μέλλονα νῦ προ-έλθῃ οἰκονομία εἰς τὸ δημιότον Θεσαροφυλάκιον ὑπολογίζεται εἰς 100 ἔκατ. δολαρίων, ἀτινά ὑπερχεότον νῦ καταβάλῃ ἡ κυβερνη-σις ἐντὸς τῆς προσεγοῦς δεκαετίας. Αἱ ἔκθεσις διά τὰ ὑπόλοιπα 24 ταχυδρομικά συμβόλαια ἔτι γνωστοποιηθεῖσαν βραδύτερον.

Αἱ θιγόμεναι ναυτικαὶ ἐταιρίαι, ἐκπρόσωποι τῶν ὅποιων παρίσταντο κατά τὴν ἐν τῷ Κογχρέσωφ ἀνάγνωσιν τοῦ νέου Νομοσχέδιου Copeland—Bland, ἐπέχριναν τὰς ἀκυρώσεις καὶ ὑπετήριξαν, ὅτι θεωροῦν τὰ συμβόλαιά των ὡς ἔγκυα πάντοτε καὶ ὅτι ἐν ἀνάγκῃ θὰ προσφύγουν εἰς τὴν δικαιοσύνην, ἵνα ὁ πρόεδρος κ. Ρούσελτ ἔγκρινῃ τελικῶς τὰς ἀκυρώσεις. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἔκθεσις τοῦ Γενικοῦ Δικτύου τῶν Ταχυδρομείων ἐπὶ τῶν πορισμάτων τῆς διεξαγχείσης ἕ-ρεντης ἀποτελεῖ δρμή κατηγορήσιμην κατά τὸν συστήματος τῶν ταχυδρομικῶν συμβολαίων. «Αἱ ἀνάδοχοι ἐταιρίαι—ἀναφέρεται εἰς μίαν περιποτὴν—έφθειραν καὶ ἔξέτρεψαν τοῦ προσφιλοῦ τὸν τὰς Κυβερνητικὰς ἀμοιβάς», ὑποδεικνύεται δὲ ἡ λῆψις ὠρισμένων διοικη-τικῶν μέτρων, ἡ ἐπιστροφὴ δῶν ποσῶν εἰνὲ δυνατὸν νῦ εἰσπραχθοῦν ἀπὸ ἀξιοχέοντος ἐταιρίας καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ἡ κατάσχεσις τῶν βεβαυμένων μὲ τὰ ἀνεξόφλητα δάνεια ἀτμοπλοίων.

Εἰς μίαν συνεδρίασιν τῆς ἐπὶ τὸν ναυτιλιακὸν ζητημάτων κοινο-βούλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Γερουσίας, καθ' ὃν συνε-χετεῖτο τὸ γνωστὸν Νομοσχέδιον ἀναδιογανώσεως καὶ ἔνσιχνεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τὸν Ἡνωμένον Πολιτεῖον, ἀνεπιύθητον τολ-μηραὶ τινὲς προτάσεις, ἀφοροῦσι τὴν καθιέρωσιν εἰς τὸν Βόρ. Ἀ-τλαντικὸν μιᾶς ἐνεργίους Ἀμερικανικῆς ὑπηρεσίας πρὸς συναγωνι-σμὸν τῶν νεωτέρων καὶ ταχέων ὑπερωκεανῶν. Λι προτάσεις διετυ-πθήσαν εἰς ἔκθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀερο-πλοίας, προτάσειται δ' εἰς αὐτὰς τὸ ἐπιχείριμα ὅτι «τὸ σύγχρονον ἀεροπλοίον ὑπόσχεται μίαν ἀποτελεσματικὴν καὶ οὐχὶ δαπανηρὴν ἀ-πάντησιν εἰς τὰ σοῦπερ—λάινες».

Ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν κύριων τὸν Ἡν. Πολιτεῖον ὑποτετρίζεται ἐν τούτοις, ὅτι δύο ἴγανα διὰ τὸν ἀνωτέρῳ προσφιλοῦ ἀεροσκούφη θὰ στοιχίσουν ποσῶν κάπως μεγαλύτερον τὸν 2.000.000 λιρῶν καὶ συνεπὸς ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἀπαιτεῖται ἀκόμη σοβαρὰ σκέψις, ἕδικ μάλιστα, διαν ὑπολογίσιμη κανεὶς τὴν μικρὰν μεταφορικὴν δυναμικότητα τῶν ἀεροπλοίων ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τῶν σοῦπερ—λάινες. Μία ὥμως συνεργασία μεταξὺ θαλασσίων καὶ ἐναερίων γραμμῶν δὲν ἀποκλείεται, μολονότι τὰ δεδομένα ἐκ τῆς πείρας κα-θιστοῦν προβληματικὴν τὴν συστημάτη τῆς. «Η συνεργασία αὗτη, πάντως, εἶνε δυνατὴ ὑφ' οἷαν μορφὴν καὶ γαρακτήρα ὑπίσταται καὶ σύμερον. Η κατασκευὴ δύο πραδαλιονυμένων καὶ ἡ δι' αὐτῶν ἰδρυ-σις τακτικῆς ὑπεροδίας ὑπὲρ τὸν Βόρ. Ἀτλαντικόν, γαρακτήριζεται ὡς κατοχική, χωρὶς ὅμως καὶ ἡ πιστεύη τις διὰ παρομοία γραμ-μῆ δύναται νῦ ἔχει σοβαρόν τινα ἀντίτυπον ἐπὶ τῆς ἐργασίας τῶν σοῦπερ—λάινες» καὶ τῶν κοινῶν ἀζόμη ὑπερωκεανῶν σκαφῶν.

Τὸ νομοσχέδιον διὰ τὴν ναυτιλίαν

Τὸ ὑποβληθέν εἰς τὸ Κογχρέσσον Νομοσχέδιον Copeland—Bland περὶ ἐπιχορηγήσεων καὶ ἀναδιογανώσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυ-τιλίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν ἀποτελεῖ ἀντικείμενον προσεκτικῆς ἀναλύσεως καὶ ανθηρῆς ἀπὸ μέρους τῶν δύο νομοθετικῶν σωμάτων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων κύριων, ὑπέστη δὲ μέχρι σήμερον τόσας τροποποιήσεις, ὥστε τὸ περιεχόμενό του τέττει νῦ ἀλλοιοθῇ

ἐν πολλοῖς. Αἱ κυριότεραι αὐτοῦ διατάξεις συναντοῦν τὴν ἀντίδρα-σιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἔταιρων, αἵτινες, λόγῳ τῶν πτωχῶν χρηματι-κῶν περιθυρίων των καὶ τῶν ἀμφιβόλων κερδῶν των ἀπὸ τὴν σημε-ινὴν ἔκπτωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, δείνυνται ἀπόδοτοι εἰς τὴν διάθεσιν καὶ μικρῶν ἔστω κεφαλαιῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν προ-γράμματος νέων ναυτιγήσεων. Τὸ Νομοσχέδιον διατηρεῖ, ὡς γνω-στόν, τὸν θεσμὸν τῆς παροχῆς κυβερνητικῶν δανείων διὰ τὴν ἀνα-νεώσιν τοῦ πλοιοῦ ὑλικοῦ, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ Κράτους νὰ κα-λητῇ ἡ τὴν διαφορὰν τοῦ κατόπιν ναυπηγήσεως μεταξὺ Ἡν. Πολιτεῖον καὶ Τσετσερίκου. Ή ἔγκρισις τοῦ Νομοσχέδιου προσκρούει ἐπὶ σημερινέας καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς κοινοβούλευτικῆς ἀντιδράσεως εἰς τὸ περιεχόμενό του. Φαίνεται ὅμεν βέβαιον, ὅτι οὐ μόνον δὲν πρόκειται νῦ συνδόσιμον τοῦ Νομοσχέδιου Copeland—Bland κατὰ τὴν παροδίαν συνδόσιμον τοῦ Αμερικανικοῦ Κογχρέσσον, λίγουσαν τὴν Ισηνὸν, ἀλλ' ὅτι καὶ κατὰ τὴν νέαν σύνδοσον, ἐὰν τελικῶς κυριωθῇ, θὰ ἔχῃ ὑποστῆ πλήρη μεταβολὴν τῶν διατάξεων.

Ἐν τῷ μεταξὺ προετάθη παρὰ τοῦ κ. Haag, δῆγον τοῦ τιμήματος Μελετῶν τοῦ *Shipping Board*, ἐνέ νέον σχέδιον ἐνσημύνεσις τῆς Αμερικανικῆς ναυτιλίας, χωρὶς ὅμως καὶ τοῦτο νὰ συγκεντρώνῃ τὴν συμπάθειαν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, φοβουμένον μῆπως ἡ εὐ-ρεία Κρατικὴ παρέμβασις εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα ἐπικοινωνεῖ κα-θε προσδετικὴν ἐκδήλωσιν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Τὸ σχέδιον τοῦ κ. Haag προβλέπει τὴν ἀπὸ εὐθείας ὑπὸ τῆς κυβερνητικῆς κατα-σκεψήν καινούργιων πλοίων, βάσει εἰδικῶν ἐγκεκριμένων τύπων, κα-ταλλήλων δι' ἐκαστον προσφοροῦ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἀγοράζωνται κατόπιν ἀπὸ τὰς ναυτικὰς ἐταιρίας ἐπὶ πλοτώσιες καὶ ἀρδοῦ προγραμμάτων ἀπὸ τὴν ἀφαιρεθῆ ἡ καλυπτομένη ὑπὸ τῆς κυβερνητικῆς διαφορά τοῦ ναυπηγικοῦ κόσμου. Ή μειονένη αὕτη ἀξία τῶν πλοίων θὰ ἔξοφληται ὑπὸ τῶν ἐταιρίων ἐντὸς μιᾶς εἰκοσαετίας δι' ἑτησίων δόσεων καὶ μὲ τόπον 3 ½ ο.ο.

Διὰ τὸ σχέδιον τούτου—ὑποστῆται ὡς κ. Haag—θὰ δυνηθοῦν ν' ἀποκτήσουν αἱ Ἡνωμένες Πολιτεῖαι συγχρονισμένον ἐπιποτίον τοῦ στόλου, δυνάμενον ἐπιτυχῆς ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὰς ὑπερθαλασσίους μεταφοράς. Μὲ κατασκεψήν 35 πλοίων κατ' ἄτος, θὰ ναυπηγηθῇ ἐντὸς ἐπιταξίας ἔνας καινούργιος στόλος 245 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.500.000 τ. γρούς. Υποδεικνύεται περαιτέρω ὡς κ. Haag, ὅτι ἡ σημερινή ναυτιλία τῶν Ἡνωμ. Πολιτεῶν ἀπαρτίζεται ἀπὸ ἄρχοντας κατὰ τὸ πλείστον σκάφη, τὰ ὅποια μετά μιαν ἐπιταξίαν θὰ είνε—κατὰ ποσούστον 86 ο.ο ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν των καὶ κατὰ 77 ο.ο, ὡς πρὸς τὸ τοννάζ. αὐτῶν—ήλικιας μεγαλυτέ-ρας τῶν 20 ἑτῶν.

Ἀπάντησις εἰς τὰ «σοῦπερ—λάινες»

Η εἰσόδος τοῦ *«Normandie»* εἰς τὴν ἀντιρεσίαν τοῦ Βόρ. Ατλαν-τικοῦ καὶ ἡ ἐντὸς τῶν προσεχῶν συμπλήρωσις τοῦ Βρετανι-κοῦ κόλουσσοῦ *«Queen Mary»*, ἐτόνωσαν τὴν ἀπὸ καιδοῦ ἐκδηλούμε-νην εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτεῖας κίνησιν διὰ τὴν ἀπότισιν καὶ ὑπὸ τῆς Αμερικῆς δύο μεγάλων σκαφῶν, ίκανῶν νὰ διαπλέσουν τὸν ὄκεα-νὸν ἐντὸς τεσσάρων ἡμερῶν καὶ νὰ κρατήσουν εἰς τὸν ὑψηλὸν ἐπίπεδον τὴν θέσην τῆς Αμερικανικῆς σημαίας μεταξὺ παλαιοῦ καὶ νέου Κό-σμου. Κατὰ τὰς ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίας ἡ ὑπόθεσις τῶν ἀνο-τέρω ναυτιγήσεων προήχθη τελευταίως διὰ τὴς συντάσσεις ἐνός «κονδόριστου», τοῦ ὅποιον μετέχουν αἱ δύο μεγάλαι Αμερικανικαὶ ἐταιρίαι *«Black Diamond Steamship Corporation»* καὶ *«American—France Line»*.

Προτίθενται αἱ δύο αὗται ἐταιρίαι νὰ ναυτηγήσουν δύο πλοιούς

LAMBERT BROTHERS

LONDON E.C. 3.

COAL

SALE & PURCHASE

OIL

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

Also at

CARDIFF: The Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

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

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

PORT-SAID

CEUTA

SUEZ

ORAN

PERIM

ALGIER

BOMBAY

MALTA

COLOMBO

ISTANBUL

SINGAPORE

ZONGULDAK

BATAVIA

FAYAL-AZORES

ST. LUCIA

LAS PALMAS

ST. THOMAS

ST. VINCENT CV.

BERMUDA

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C.

κολοσσούς, ἔκαστος τῶν ὅποίων θά ἔχῃ μῆκος 1350 ποδῶν, διὰ τὴν ἔξυπηρτήσιν καὶ διευόλυνσιν τοῦ τουριστικοῦ φεύγαντος μεταξὺ Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Εὐρώπης καὶ τὴν ἔξαστράλινην εὐθυγάνην ταξιδίων, μὲ δαπάνην οὐάβη πέραν τῶν 100 δολαρίων κατ' ἐπιβάτην διὰ τὴν μεταβάσιν καὶ τὴν ἐπιστροφὴν του. Η Ἀμερικανική κυβέρνησις θὰ καταβάλῃ τὰ 80 οἰο τοῦ κόστους τῶν μελετομένων δύο τούτων ναυπηγήσεων, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 20 ἔκατ. δολαρίων θὰ βαρύνουν τὰς δύο ἐνδιαφερομένας ἔταιρας καὶ τοὺς μετ' αὐτῶν συνεργαζομένους ιδιώτας.

Ίαπωνια

Ἡ Ἑλλειψις φορτηγῶν πλοίων

Ἡ εἰς εὐρυτάτην κλίμακα ἔφαρμογή τοῦ κυρεονητικοῦ σχεδίου «διαλύσεως—ναυπηγήσεων», χάρον τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ τῆς Ίαπωνικῆς ναυτιλίας, προεξάλεσεν, ὡς γνωστόν, τὴν Ἑλλειψιν Ἐθνικῆς χωρητικότητος, ίδια διὰ φορτηγά σκάφη καὶ ὑπερχρέωσε τὰς Ίαπωνικάς ἔταιρας, πρὸς κάλυψην τῶν ἀναγκῶν των, νά προβάνουν εἰς τὴν ναύλων τὸν πλοϊσμόν. Τὰ ἔγαστριμενα, οὔτοι, σήμερον ἔχανα σκάφη διὰ λογαριασμὸν Ίαπωνικῶν ἔταιρων ὑπολογίζονται ἀνεγόμενα εἰς ἥμισυ περίπου ἐκατομμύριον τόννων.

Ἀγγέλλεται ηδη, ὅτι οἱ Ίαπωνες πλοιοκτήται συνεχίζουν τὰ διαβήματά του παρὰ τῷ ὑπονυγείῳ τῆς Συγκοινωνίας, ὅπως ἐλαττωθοῦν αἱ νύστατέμενα δυσοκούλια εἰς τὴν εἰσαγωγὴν παλαιών πλοίων πρὸς περιστροφὴν ἔργασιαν. Δέν φαίνεται ἐν τούτοις πιθανόν, ὅτι ἡ κυβέρνησις θὰ ὑποχωρήσῃ, ἐνδεχόμενον δὲ μόνον νά μειωθῇ τὸ δροῦν τῆς ταχύτητος ἀπὸ 13 1/2 εἰς 12 1/2 μίλια, διατηρούμενής ὅμως πάντοτε τῆς ἀπαγορεύσεως, ὡς πρὸς τὸ δροῦν τῆς ἡλικίας, ἥσοι τῆς μὴ ἀναγνωρίζονται, ὡς Ίαπωνικών, τῶν σκαφῶν, ἀτίνα ἔχουν ἡλικίαν μεῖζονα τῶν πέντε ἑτά.

Παραπονοῦνται ἀκόμη οἱ Ίαπωνες ἐφοπλισταί, ὅτι μία δι' αὐτοὺς ἐπιπρόσθετος δυσοκούλια ἔγκειται καὶ εἰς τὸ δὲ δὲν δύνανται νά ἀγοράζουν πλοῖα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ νά τὰ διαχειρίζονται ὑπὸ ξένας σημαίας, κατὰ τῷ πόλον ἐξυπηρετικὸν τῶν συμφερόντων του.

Ίταλία

Ἡ ναυτιλία τῶν τράμπ

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς Ίταλικῆς βουλῆς διεξαχθεῖσαν προσφάτως συζήσησιν ἐπὶ τοῦ νέου διὰ τὴν Ἐμπορικὴν ναυτιλίαν Νορούσεδιον, ἀνεκτήθη τὸ ζήτημα τῆς φορτηγοῦ Ίταλικῆς χωρητικότητος. Βουλευτεῖς τῆς περιφερείας τῆς Γένοβας ἀναφερόμενοι εἰς τὴν διατυποθείσαν μονφήν εἰς βάρος τῶν ἐποπλιστῶν, ὅτι προτιμοῦν τὴν ἀγορὰν παλαιῶν φορτηγῶν πλοίων ἀνεῖ τῶν καινούργων τοιούτων, ἐτόνισε πάσσον θά ἡτο παραλόγον νά σκεψθῇ τις διὰ νέας ναυπηγῆσις, καθ' ἥν στιγμὴν παραμένουν ἐν ἀργίᾳ εἰς διαφόρους λιμένας πολλὰ παλαιά, ἀλλά καταλλήλωτα πρὸς περιφερέα ἔργασιαν φορτηγά. Καμία ναυτική χώρα, εἴτε, δὲν ἔχουν ἀναγκαῖον νά ναυπηγῆσην tramps κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Προσεκμένου διὰ τὴν Ίταλιαν, θά ἡτο ίσως δυνατή ἡ ναυπηγῆσις σκαφῶν τυνον δὲ εἰδικάς μεταφοράς, ἐφ' οἷον ὅμως ὑπὸ παραίτητο πρὸς τοῦτο ἡ Κρατικὴ ἐνθάδυνσις. Υπενθύμισεν ἀχολούμβως ὁ ἀγορητής τὴν ἀπεργίσιστον κατὰ τὸ παρελθόν εἰς ὅλον τὸν Κόσμον κατασκευὴν καθαρῶς φορτηγῶν πλοίων καὶ τὰ ἐξ τῆς προσπλαθείας ταῦτης προκύπταντα δυσάρεστα ἐκ τοῦ πληθωρισμοῦ ἀποτέλεσμα. Η ἔργασία περιωσίσθη, ἡ ἀδρόα προσφορά τονύάς συνετέλεσεν εἰς τὴν ἐπιπλούσιαν τῶν ναύλων, αἱ δὲ ἀξίαι τῶν πλοίων κατέπειναν σημαντικῶς, πρὸς μεγίστην ζημίαν τῶν ἐταιριῶν ἐπεινῶν, αἵτινες εἶχαν ἀχολούθησει τὸ πρόγραμμα τῶν ἀθρόων ναυπηγήσεων. Οἱ πλοιοκτήται, ἐτόνισεν ὁ Ίταλός βουλευτής, δὲν δύνανται παρ' οὐδενὸς νά ἐμποδισθοῦν ἀπὸ τοῦ νά ἀγοράζουν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένα πλοῖα, ἐφόσον τοῦτο εἰνε ἐξυπηρ-

τικὸν τῶν συμφερόντων των, λαμβανομένων μάλιστα ὑπὸ ὄψιν καὶ τῶν μεγαλυτέρων ἐπιβαρύνσεων τοῦ Ιταλικοῦ φορτηγοῦ ἔναντι τῶν ξένων, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ μισθολογίου.

Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν συζήσησιν διετυπώθησαν ἐπίσης παράπονα διὰ τὴν ἀνεπαρκῆ χρατικὴν προστασίαν τῶν Ίταλικῶν *tramps* καὶ ἐτονίσθη ὅτι τὰ Ίταλικά πλοῖα ἀδυνατοῦν πλέον νά ἐργάζωνται εἰς ὡριμένας εἰσαγωγας ἀπατεργάστων πρότων ὑλῶν, λόγῳ τῆς ἐπιπλεούσεως τῶν ναύλων εἰς λίσας Ἀγγλίας. Διετυπώθη τέλος ὑπὸ βουλευτῶν ἡ παρατήρηση τῆς ομηλευμένης ἀνεπαρκείας χωρὶς, ισότιμος Ίταλικῶν δεξαμενοπλοίων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς σοβαράς εἰσαγωγάς τευτῶν προτίτην.

Ο ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας ὑπονυγές κ. *Beni* ὑπερσέθη πρὸς τὴν βουλὴν, ὅτι ἡ Βρετανηγῆς πρόσεκται λιαν προσεχῶς ν' ἀναγγεῖλῃ τὰ παρ' αὐτῆς ληφθησόμενα μέτρα διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἔθισε δ' ἐπ' ἔνταξις καὶ τὰς γενικὰς γραμμὰς τῆς Κρατικῆς ναυτιλίας πολιτικῆς. Ποια, δύναται νά εἰνε—εἰπε—ἡ κατάστασις τῆς Ναυτιλίας, αἱ τοῦ διετής ἐμπόριον ἔχῃ περιελθεῖ εἰς πλήρη ἐπιπλούσιον; Εἰνε ἀναμφιστήτων, ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο προτερήθη ποιά τις ζωηρότης, ἥτις ὅμως ἐστερεότερος γενικωτέρου ἀντιτύπου, δεδομένου, ὅτι τὸ μὲν Παγκόσμιον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον παραμένει εἰς τὰ προπολεμικά αὐτοῦ ἐπίπεδα, ἐνῷ ὁ δύκος τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος είναι μεγαλύτερος κατὰ 34 οἰο ἔναντι τοῦ 1913.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1934—ἐξηρτούμενον ὁ κ. *Beni*—οἱ Ίταλικοὶ ἐμπορικὸς στόλος ἐμειώθη ἱς 3.157.664 τ. γκρός, μὲ πτώσην 4.10 οἰο ἔναντι τοῦ 1933. Αναφερόμενος εἰς τὴν θέσιν τῶν Ίταλικῶν ταχικῶν γραμμῶν, ἐτόνισεν ὅτι διὰ τῶν ληφθεόντων ναυτεργητικῶν μέτρων διηγούλωνται ναυπηγῆσις φορτηγῶν λάινερς, ταχύτητος ἀνωτέρας τῶν 14 μίλιων. Πόσον ἔξαιρετικά ἀποτέλεσμα πάπερεν ἡ ἐν προειδείᾳ Κρατική πρόνοια, κατατίνεται ἀπὸ τὴν ναυπηγῆσιν τῶν σκαφῶν τοῦ τόπου *Barbarigo*, τῆς ἔταιφιας *Veneziana*, καὶ τῆς ἀναμενόμενής κατασκευῆς εἰς τὸ προσεχές μέλλον καὶ ἀκετῶν ἄλλων παρομοίων ἀλλα, μεταξύτῶν ὄπων συγκαταριθμούνται καὶ τὰ ὑπὸ παραγγελίαν 4 μότοροπτας τῆς *Navigazione Libera Triestina*, 8000 τ. ἔναστον, προορίζομενα διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἀφρική γραμμὰς.

Η Ίταλική Ναυτιλία—ἐξηρτούμενος—κατέτερε—κατέχεται σήμερον ταχηδρομικῶν γραμμῶν τῆς Υδρογείου, ἡ δὲ προσθήκη τῶν δούτερο—λάινερς *Normandie* καὶ *Queen Mary*, δὲν πρόσεκται νά μειώσῃ τὴν θέσιν τοῦ *Rex*, κοι τὸν *Conte di Savoia*, καθ' ὃν μάλιστα ἡ Ίταλική γραμμὴ τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἐνισχύεται καὶ αὐτάς διὰ τὸν Ίταλικὸν ἐκείνων ὑπεροχεανίων, ἀτίνα προσφάτως ὑπέστησαν φίλικάς μετατροπάς καὶ βελτιώσεις εἰς τὸ σύστημα τῶν μηχανῶν προσθέσεως των.

Θέλει ἀκόμη καταβληθῆ προστάθεια πρὸς διεύδυνσιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς Ίταλίας καὶ πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις, ίδια δὲ πρὸς τὴν Νότ. Αφρικήν καὶ τοὺς Ασιατικοὺς λιμένας. Θίγονται ἀδελφούμενος ὁ Ίταλος ὑπονυγές τὸ ζήτημα τῶν ἐπιχορηγήσεων ἐβεβαίωσεν, ὅτι δὲν θά διστάσῃ τὴν Ίταλική κυβέρνησις νά διατηρήσῃ τὴν σημερινὴν πολιτικὴν τῆς κάρον τῆς προστασίας μιᾶς ἀπαραιτήτου διὰ τὸ μέλλον καὶ δὲ πρότερην τὴν ταύτην τὴν Ίταλικήν πρόστασιν βιρυτανίας. Εν τέλει διέψευσε τὰς φήμιας, ὅτι ἡ Ίταλική κυβέρνησις προτίθεται νά ἀπαγορεύσῃ τὴν ἀγοράν της φορτηγῶν, ἀτίνα προσφάτως ὑπέστησαν φίλικάς μετατροπήσεων προσθέτων πλοίων, ὅπωτε νά ὑποχρεωθεῖ τοὺς Ίταλούς πλοιοπτήτας εἰς τὴν ναυπηγῆσιν κανονιογούς τονάζ.

Ἐπαδλον ταχύτητος εἰς τὸ *Rex*

Εἰς τὰ ἐν Λονδίνῳ γραφεῖα τῆς *Compagnie Generale Transatlantique* συνεκροτήθη πρὸς ἡμερῶν σύσκεψις τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ἐπιχορηγήσεων τοῦ *Rex*, τοῦ διαδόχου τὸ ζήτημα τῶν ἐπιχορηγήσεων ἐβεβαίωσεν εἰς τὸν Βόρ. Ατλαντικόν, καθ' ὃν ἀπεφασίσθη ἡ απονομὴ ἀργυροῦ ἐπάδλουν εἰς τὴν έταιφιαν *Italia*, διὰ τὸ δεκό τοχύτητος τοῦ ὑπεροχεανίου της *Rex* καὶ τὴν παρ' αὐτὸῦ ἀπότητην τὸν *Cunard* Επισείσοντος. Τῆς συσκέψεως ταῦτης μετέσχον μεταξὺ *Onneybros* Ἀγγ.

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

γλος βουλευτής κ. H. K. Hales, δύος και θά έπιδωση το επαύλιον τόν προσεγγί Λένγκοντον, ό βαρδόνος *Von Pillar* τού Βορειογερμανικού Λόνδο, ό κ. T. Veronesi έξαρφόσος τής *"Italia"* και ό αντιπρόσωπος τής C. G. T. κ. P. de Malglaive. Κατ' αντίας, πρόκειται νά συγχρόνηθη και δευτέρα σύσκεψης είς τήν όποιαν θά παραστούν και αντιπρόσωποι τής *"Κιούναρ-Ονάϊτ Στάρ"* και τῶν *"Αμερικανικῶν Unisted States Lines"*. Η ύπονομορή τού επαύλιου έπιδωση νά υποκανίη τήν διεθνή άμιλλαν εἰς τον Βόρ. Ατλαντικὸν διά τήν ταχύτητα, λέγεται δέ όντι θά συνταχθούν και ειδικοί Κανονιοί, βάσει τῶν όποιων θ' ἀπονέμεται εἰς τό μέλλον τό «γέρας τῆς ταχύτητος».

Τό επαύλιον, βάρους 400 έως 500 ούγγιών, είναι πολυτελέστατον ἔργον τέχνης, ἔχει ύψος 3 1/2 ποδῶν, ομηρευτικαρμανομένης και τῆς ἀπό σύνχρονα βάσεως τον, ἀπεικονίζεται δέ μὲ συμβολικὴν παράστασιν τήν ταχύτητα στηριζόμενη ἐπὶ τῆς *"Υδρογείου σφράγας"*, κατανικώσαν τήν δύναμιν τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ προσθυσάν εἶναν νευτέρον λάτινο. Ο *"Ατλαντικός ἀπεικονίζεται μὲ ἀνοικτὸν κναούν τημάτον,* οἱ δέ τέσσαρες ἀνεμοὶ μὲ ισάριθμα ιστοφόρα. Τήν *"Υδρόγειον περιβάλλει δάχωμα ἐπὶ τοῦ όποιον ὑπάρχουν τέσσαρες πινακίδες εἰκονίζουσαν τέσσαρα ιστορικά πλοῖα:* Τόν *"Μέγαν Δατικόν"*, τόν *"Μέγαν Ανατολικόν"*, τήν *"Μανιτάνιαν"* καὶ τό *"Ρέξ"*. Ο *"Κρανοῦς Επισείων"* υποστηρίζεται ἀπό τήν Νίκην, ἐπὶ βάσεως δὲ σκαλοπῆς καθέηται ὁ γηπαιός Ποσειδῶν μὲ τήν σύγχρονήν τοῦ *"Αμφιτρίτην*. Τό δύος επαύλιον στηρίζεται ἐπὶ καλλιτεχνικῆς βάσεως ἀπό πράσινον ὄνυχα, ἔχει δ' ἐπιτυλαζθῆ εἰς αὐτὸν θέσις διὰ τήν χάραξην ἐν τῷ μέλλοντι τῶν ὀνομάτων τῶν πλοίων, ἀτίνα θά σημειωσούν νέα φερόν ταχύτητος.

Τό *"Rex"*, ως γνωστόν, ἐκάλυψε τὸν Λέγκοντον τοῦ 1933 τήν ἀπό Γιβραλτάρ μεριὶ τοῦ φάρου *Ambroise*, τῆς Νέας Υόρκης, ἀπόστασιν τῶν 3181 μιλίων, εἰς 4 ἡμέρας, 13 ώρας καὶ 58" λεπτά, ἀναπτέζαν μέσην ταχύτητα 28.92 μιλίων τήν ώραν.

Μεγάλη Βρεταννία

Ο χρυσός τῆς *"Λουζιτανίας"*

Εἰς τήν Γλασκώβην ἐπερατώθη ἡ ἐπαύλησης τοῦ σχεδίου μιᾶς ἐνδιαφερούσης ναυαγαιαρεσιακῆς ἀποπειρας, τήν όποιαν θά ἐπιχειρήσῃ κατ' αὐτάς το εἰδικὸν πλοίον *"Ophir"* εἰς τά *"Ιονίαντακη"* παράλια. Πρόκειται νά ἐρευνήθῃ τό ναυάρχον τῆς τορπιλισθείσης κατά τὸν πόλεμον *"Λουζιτανίας"*, μὲ τον ἀντικενενικούν σκοπὸν νά διασυνθοῦν μερικά πολύτιμα ἔγγραφα καὶ σεβασταὶ ποσότητες χρυσοῦ καὶ τιμαλφὸν ἀντικειμένων, πον ἐφυλάσσοντο εἰς τό Θησαυροφυλάκιον τοῦ ἀτυχοῦς πλοίου. Τό ναυαγοαρεσικόν *"Ophir"* διερρυθμίσθη καταλήκως καὶ ἐφωδίασθη μὲ ὅλα τά τελείωτα σύγχρονα μηχανήματα καὶ ἔργαλεια, μεταξὺ τῶν όποιων καταλέγεται καὶ μία καταδυτική μηχανή ἐπονομαζομένη *"ύποβρυχίος ἄνθρωπος"*. Έντος αὐτῆς ὑλάρχει θέσις δέ ἐν μόνον ἀπομον, τό όποιον δημος ἔχει τήν εὐχέρειαν νά προβαίνῃ εἰς ἐρεύνας ἐπὶ μεγάλης ἀπότινος τοῦ βυθοῦ, νά λαμ-

βάνη φωτογραφίας καὶ νά καθορίζῃ ἐπαριθμῶς τήν θέσιν τῶν βυθομένων πλάιων, τής συνθέσεως τοῦ βυθοῦ, κλπ. Θά καταβλήθῃ ἐπίσης προσάσθετον νά ληφθῇ καὶ συνηματογραφικὴ ταυτία τοῦ ναυαγίου τῆς *"Λουζιτανίας"*. Τό *"Ophir"*, σγάριος 459 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσθεος 1892, θ' αναζωφόρη ἐν Γλασκώβῃ πρός ἔναρξην τῶν ἔργασιδν του ἐντός τοῦ Τουνίου.

Νορβηγία

Η ἔκπτωσις τῶν ἀσφαλίστρων ἐπὶ σκαφῶν

Αἱ Νορβηγικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι εἰχον ἀργηθῆ τό παρελθόν μέρος νά συνεργασθοῦν μὲ τοὺς κερίτας ἀσφαλεῖδην, τοὺς ἀναλαμβάνοντας τήν κάλυψην τῶν κινδύνων ἐπὶ Νορβηγικῶν πλοίων, μὲ τό αἰτιολογικὸν ὅτι τά δὲ αὐτῶν προσφέρομενα ὑπὸ τῶν ζένων ἔταιούν εὐθυγάντα ἀσφαλίστρα, ἥσαν ἐπιζήμια διὰ τά συμφέροντα τῆς Νορβηγικῆς ἀσφαλίσικῆς ἀγορᾶς. *"Έχετε τά ἀσφαλίστρα ὑπέστησαν καὶ νευτέρας ὑποτιμήσεις, σήμερον δὲ παραμένουν εἰς τά κατώτατα σημειωθέντα ποτὲ ἐπίπεδα τιμῶν. Απροσάλλετως ὑποστηρίζεται ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων, ὅτι τά διὰ τήν Νορβηγικήν ναυτιλίαν ἀσφαλίστρα ἐμπιόθησαν τό παρελθόν ἔτος πασσοτόν 15 έως 20 οὗ ἐν συγκριτικοῖς προσοττάσιοις τοῦ 1931 καὶ ὅτι δὲν θωρεῖται ἀπίθανος καὶ μιὰ ἐπι περιπτώσις την κατά τό 1936.*

Μία ἀπό τάς σοβαρωτέρας αἵτιας, πον συνετέλεσαν εἰς τήν ἀνωτέρω μείσιον, ὅφειται εἰς τό γεγονός, ὅτι ή *"Αγγλική ἀσφαλιστική ἀγορά"* ή κυριωτέρος ἐν τό Κόσμῳ, ἥσυνε τελευταῖς τάς ἐργασίας της πολλοὶ δέ ἀντασφαλισταὶ, οἵτινες ἐπὶ στοιάν ἐτῶν δὲν ἐνδιεφέροντο διὰ ἐργασίας ἐπὶ θαλασσίων κινδύνων, ἥσχισαν καὶ πάλιν νά αἰσχολοῦνται μὲ ἀσφαλίσιες σκαφῶν. Η σημειωθέσαις ἐππτωσίς, παρασχε τήν εὐαισθάνουσις μεγαν ἀριθμῶν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν *"ἀσφαλίσιον τά σχάρη την, λέγεται δέ ότι τόσην ἐγκαίσιων προσέλαβεν η ἐργασία αὐτῆς, ὅπετε τά 75 οὗ τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος ἔχουν ὥηδι ἀσφαλισθῆ καὶ διά τό 1936 ἀπ' εὐθέιας εἰς τήν Λονδίνειον ἀγοράν.*

Τί μεταξύ Νορβηγικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων καὶ Νορβηγῶν μεσιτῶν ἀσφαλιστῶν διάστασις συνεργίζεται, μία δὲ διατητική παρέβασις πρός σημιτίλων αὐτένισχε. Λί ἑταῖραι ἀρνοῦνται νά μεταβάλουν τήν στάσην των καὶ ἐμμένουν εἰς τήν ἀποψίν ἀπαρχοφύσεως τῆς ἐργασίας τῶν μεσιτῶν διά τοῦ υπὸ συζήτησην νέον ἀσφαλιστικού Νόμου.

Ολλανδία

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας τῆς

"Η Ολλανδική βιολή ἐφήμερος τό κατατεθέν Νομοσχέδιον, διά τοῦ όποιον χορηγεῖται πότωσις 8.000.000 φιορίνων, ἵποι 1.000.000 λιόνων, χάριν τῆς ἐνίσχυσεως τῆς ποντοπόδου Ολλανδικῆς ναυτιλίας. Εἰς τήν συνοδευουσαν τό Νομοσχέδιον εἰσηγητικήν ἔχθεσιν τοῦ ἐπουρ-

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΔΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIÉTÉ D' HERACLÉE Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαὶ ἔκτος συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἀμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

γού τῶν Οίκουνομικῶν ἀνέφερετο, ὅτι πολλοὶ κίνδυνοι ἀπειλοῦν τὴν ὑπόστασιν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας προερχόμενοι ἀπὸ τοὺς ποικίλους περιορισμούς τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου καὶ τὰς προστατευτικὰς μεθόδους ποὺ ἐφαρμόζουν τὰ ἄλλα Κράτη ὑπὲρ τῆς σημαίας των. Ἡ μόνη θετική βελτίωσις—έξηκολούνει ἡ ἔνθεσις—ἀναμένεται νὰ προέλθῃ τὴν διεθνῆ ουμφωνίαν «ἐξλογικεύσεως» τοῦ τοννᾶς, μέχοις ὃτον δὲ παραμοία συμφωνία ἥθελε πραγματοποιηθῆνείχεν ὑποχρέουσις ἡ Ὀλλανδίκη κυβερνήσεις νὰ προέλθῃ εἰς ἄμεσα μέτρα πρὸς διάτηρησιν, ἐν κινήσει, τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Χώρας.

Ἡ προβλεπομένη διὰ τὸν νέον Νόμον ἐνίσχυσις, ἀφορᾷ τὴν χρήσην μεγάλων ἀπότομών δανείων εἰς τὰς ναυτικὰς Ὁλλανδίκας ἑταῖρις, ἡ ἔργασία τῶν ὁποίων ἐνέχει σπουδαῖτα διὰ τὴν Ἐθνικήν τῆς χώρας Οίκουνομιαν. Ἡ πίστωσις θὰ ἔξαντληθῇ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ τρ. ἔ. Θὰ τύχουν δὲ βοηθείας διὰ αἱ ἀπαραίτητοι ὑπερόπτοι ὑπηρεσίαι, ἔξαιρουμένης τῆς ἀκτοπλοΐας, ἡ δὲ παρασκευθομένη ἀμοιβὴ θὰ ἔχῃ ὡς βάσιν ποσὸν τι ἡμεροήσις, τὸ ὄποιον θὰ ποιεῖται ἀνάλογως τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος. Σκάφη *tramps* φορτηγοῦ 1000 τ. γκρός καὶ κάτω ἔξαιροῦνται τῆς ἐπιχορηγήσεως.

Παλαιστίνη

Ἐμπόριον, Ναυτιλία καὶ λιμένες

Διαρκούσης τῆς ἐφετεινῆς περιόδου, ἔξήκυθησαν ἐκ τῆς Παλαιστίνης 7.234.325 κιβώτια στεπεριδοειδῶν, ἔναντι 5.492.012 κιβώτιων τῆς παρελθούσης ἔξαγωγικῆς περιόδου. Ἐκ τῶν ποσητήτων αὐτῶν, ἐφορτωθήσαν εἰς τὴν Γιάφαν 4.134.846 κιβώτια, ἔναντι 3.276.512 τῆς περουνικῆς περιόδου καὶ εἰς τὴν Χάϊφαν 2.931.765 κιβ., ἔναντι 2.013.476, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι κατὰ τὴν νέαν περίοδον 1935—36 αἱ ἔξαγωγαι ὑπὸ φθάσουν εἰς τὰ 10 ἑκατ. κιβώτιων.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ναυτιλίαν δραστηριότητα, ἀναφέρεται, ὅτι οἱ λιμένες τῆς Γιάφας καὶ Χάϊφας παρουσιάσαν τὸν Μάρτιον μικροτέραν κίνησην, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς, εἰς τοῦτο δὲ καὶ ὁ φείλεται ἡ ὅμαλη ἔργασία των καὶ ἡ ἔλλειψις καθυστερήσεων τῶν καταπλεόντων ἐκεῖ πρὸς ἐκφόρτωσιν σκαφῶν. Ἡ εὐνοϊκὴ ἀντη διὰ τοὺς πλοιοπλήτητας κατάστασις ἔξηκολούθησε, ἀπὸ δὲ τῆς 22ας Μαΐου ἐπετούπτη καὶ πάλιν ἡ ἐκφόρτωσις τοιμέντων εἰς τὴν Γιάφαν.

Ως πρὸς τὸ δίκτυον τῶν πρὸς τὴν Παλαιστίνην τακτικῶν γορμῶν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς νεαρᾶς Παλαιστινικῆς ναυτιλίας, ἀναφέρεται ὅτι ναυτικαὶ τινες ἑταῖραι μελετοῦν τὰς πιθανότητας ἰδρυσις; μερικῶν νέων τακτικῶν ὑπηρεσιῶν μεταξὺ Παλαιστίνης καὶ λιμένων τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Προστίθεται, μάλιστα, ὅτι ἔγενοντο ἡδη καὶ διαβήματα, διὰ την χορήγησην τῆς κυβερνητικῆς ἀδείας πρὸς ψήσιν τῆς Παλαιστινικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἅτινα θὰ διατεθοῦν εἰς τὰς ὑπὸ μελέτην νέας ὑπηρεσίας.

Πολωνία

Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς ναυτιλίας τῆς

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Βαρσοβίας κάθε δυνατήν καταβάλλει προσπάθειαν διὰ τὴν ἐνίσχυσην τῆς νεαρᾶς Πολωνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν μείζονα ταύτης συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Χώρας. Παρ' ὅλην ἐν τούτοις τὴν προσπάθειαν, ποσοτάτῳ 6.120 οῷο μόνον τοῦ διὰ θαλάσσης Πολωνικοῦ ἐμπορίου μετεφέρθη κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος ὑπὸ Ἐθνικῶν σκαφῶν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 93.120 οῷο ἐκαλύφθησαν ὑπὸ τῶν διαφόρων ξένων ναυτιλιῶν. Σημειοῦνται ἀκόμη ὅτι οἱ 694.000 τ., ἤτοι τὰ 90 οῷο τῶν πλοίων τῶν Πολωνικῶν πλοίων, οἱ 962.000 τ. προτίθενται νέας παρούσας περιόδου τοῦ δικτύου τῶν πλοίων, οἱ 649.000 τ., ἤτοι τὰ 90 οῷο τῶν πλοίων τῆς Παλαιστινικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἅτινα θὰ μεταφοροῦν εἰς τὰς ὑπὸ μελέτην νέας ὑπηρεσίας.

“Ηδη, μία ἀξιοσημείωτος ἀπὸ τινος ἐκδηλοῦνται κίνησις διὰ τὴν

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

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

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

and also any of the leading Banks in Bombay

ἴδρυσιν τακτικῶν Πολωνικῶν γραμμῶν. Ἡ κίνησις αὕτη ἀπέδωκε μέχρι τοῦδε ἐνθαρρυντικὰ ἀποτελέσματα, ἀνὴ ληφθῆ ὑπὸ ὅψιν, ὅτι κατὰ τὸ 1931 μετεφέρθησαν 190.000 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων διὰ Πολωνικῶν σκαφῶν.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρ. ἔ. ὁ Πολωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπηρτίζετο ἀπὸ 76 πλοῖα 66.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 24 τ. γκρός 63.000, εἰργάζοντο εἰς τὰς πρὸς τὸ ἔξωτερον μεταφοράς. Ἀνήκον τὰ πλοῖα ταῦτα εἰς τέσσαρας ναυτικὰς ἑταῖρις, τὴν «*Zegluga Polska*», τὴν «*Polish — British Shipping Co. Ltd.*», τὴν «*Polish — Scandinavian Shipping Co.*» καὶ τὴν «*Gdynia — America Line*». Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν μετοχῶν καὶ τῶν τεσσάρων αὐτῶν ναυτιλιανῶν ἐπιχειρήσεων εὑνίσκεται εἰς κείμενα τοῦ Κράτους.

Συμφώνος πρὸς ἐπισήμους στατιστικάς, ἡ Πολωνικὴ ναυτιλία μετέφερε τὸ παρελθόν ἐτος 962.000 τ. φορτίων, μὲν αὐξησην 100.000 τ. ἔναντι τοῦ 1933, τὰ δὲ Πολωνικά πλοῖα ἡττήσαν τὰ 3/4 τῆς ἔργασίας των ταύτης ἀπὸ τὰς Ἐθνικὰς ἔξαγωγας. Ἡ μεταξὺ τῶν δύο τελευταῖών ἐτῶν προσύφασις αὐξησης δὲν θεωρεῖται καὶ τόσον μεγάλη, καθόδου αἱ μὲν διὰ Πολωνικῶν πλοίων ἔξαγονται ἀνηλθον ἀπὸ 699.000 τ. τοῦ 1933 εἰς 721.000 τ. τὸ 1934, αἱ δὲ εἰσαγωγαὶ ἀπὸ 116.000 εἰς 168.000 τόννους. Αἱ μεταξὺ ἔναντι λιμένων μεταφοραὶ ἐφθασαν εἰς τὰς 83.000 τ. ἔναντι 35.000 τ. τοῦ 1933. Ἡ σημειούμενη βελτίωσις εἰς τὴν ουμετοχὴν τῆς Πολωνικῆς σημαίας εἰς τὰς Ἐθνικὰς ἔξαγωγας ὅπειλεται εἰς τὰς παραχωμένας εὐπολίας, αἵτινες πολλάκις ἔξκυνονται καὶ μέχοις ἀναγραφῆς εἰς τὰς ἀδείας ἔξαγονται, τοῦ δρου, ὅτι αἱ μεταφοραὶ δέοντα νὰ πραγματοποιηθοῦν διὰ Πολωνικῶν πλοίων.

Εἰς τὰς στατιστικὰς περιλαμβάνεται καὶ ἡ κίνησις τῆς ἐπιβατηγοῦ γραμμῆς Κωννυτές—Παλαιστίνης μὲ 6300 τ. μεταφερόντων ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1934. Ἡ γραμμὴ αὕτη, δύοις, ἔξυπητεται, καὶ οἵτις ἐπιβατικᾶς ἀνάγκας δὲ μέρος ὅρος τῆς κινήσεως τῆς σημειούντα μὲ 426 ἐπιβάτας κατὰ ταξίδιον μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς. Ἡ συνολικὴ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς γραμμῆς ταῦτης ὡς καὶ τῆς γραμμῆς Γδύνιας—Νέας Υόρους, τῶν δύο δηλαδὴ ἀξιολόγων ἐπιβατικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀνῆλθε τὸ 1934 εἰς 30.400 ἐπιβάτας ἔναντι 12.600 τοῦ 1933. Ἡ αἱδητὴ αὕτη αὐξησης προήλθε κυρίως ἀπὸ τὴν γραμμὴν Κωννυτές—Παλαιστίνης.

Σοβιετικὴ Ρωσσία

Ποταμοπολοί καὶ δαλάσσοις στόλος

‘Απὸ μίαν Σοβιετικὴν ἔχθεσιν περὶ τῆς ἔξελιξεως τοῦ ποταμίου καὶ δαλασσού στόλου τῶν Σοβίετ καὶ τῆς προοδευτικῆς ἀναπτύξεως τῶν διὰ τὸν ὄδατος μεταφορῶν, προκύπτει ὅτι ἀπὸ τῆς ἀρχῆς ἀκόμη τοῦ πρῶτου πενταετοῦ σχεδίου, ἐνῷ ἡ Ρωσσικὴ βιομηχανία ὑπερβαίνει τὸ προπολεμικὸν ἐπίπεδον παραγωγῆς, ὑστέρει ἐν τούτοις σοβίας εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ κυρίως εἰς τὰς ποταμίους τοιαύτας, ἡ δόλοκληφοσι τοῦ δικτύου τῶν δύο πλοίων δὲν πρόκειται νὰ συντελεσθῇ πρὸς τοῦ τέλους τῆς παρούσης περιόδου τοῦ δευτέρου δεκτοῦ σχεδίου. Διαρκούσης τῆς Ρωσσικῆς ἐπαναστάσεως κατεστράφη μέγας ἀριθμὸς ποταμοπολίων, τὸ δέ περισσότερον ἦμισυ τοῦ θαλασσού στόλου, ὅτοι

“VERITAS”

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΓΟΡΑΤΩΝΗΣΙΑΝ·ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ·ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ·
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

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

ΕΔΡΑ EN SHANGAI | 133 YUEN MING YUEN ROAD
THA. 16455 P. O. Box 1874
ΥΠΟΚΜΑ EN DAIREN | 131 YAMAGATA DORI
THA 27892-25255 P. O. Box 117

CABLES & RADIOS: TRIAINA

Πάσσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. διὰ ἀπαντας τοὺς λιμένας τῆς Ἀπωλοτῆς παρέχεται προσθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειτέρας ἀκριβείας. Ἡ 25ετής μας πείρα ἐγγυάται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἔργασίας

Διευθύνων : Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι διὰ τηλεγραφοῦν πρὸ 24 ὥρῶν τὴν ἀφίξειν των. Πάσσα ἀλληλογραφία ἀπενθυμούμενη διήνηδεν θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ πλοίου

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

“Απωλοτῆς”

σούπερ 350.000 τ., περιήλθε τελικώς είς χείρας τῶν Λευκοράθσων και ἐξεποιήθη εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξτρεμου.

"Ο όγκος τῶν δηζελοκινήτων ποταμοπλοίων είνε, και σήμερον ἔτι, μικρότερος τοῦ προπολεμικοῦ. Τὸ 1913 ὑπῆρχον εἰς τὴν Ρωσίαν 5300 πλοία, μὲ μικρανάς συνολικής δυνάμεως 1.000.000 ἵππων (i.h.p.), ἐνῷ σήμερον ὑπάρχουν μόνον 2400 ἀτμόπλοια και πετρελαιοκίνητα μὲ μικρανάς δυνάμεως 575.000 ἵππων. Τὸ δίλικὸν τοντάς τῶν μεγάλων φορτηγίδων ἀνέρχεται εἰς 5.700.000 τ., ὑπολείπεται δὲ τοῦ προπολεμικοῦ κατὰ 7.800.000 τόννους. Πάντως, ὁ στόλος τῶν ποταμοπλοίων χρησιμοποιούμενος ἦδη δραστηριώτερον και πρακτικώτερον, καθώρθεται νά μετεφέρει κατά τὸ παρελθόν ἔτος 52 ἔκατ. τ. ἔμπορευμάτων, ἐναπό τὸ 1913. Τ' ἀποτελέσματα αὐτὰ ὅφελονται, κυρίως, εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν Σοβιετικῶν λιμένων και τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ τεχνικοῦ αὐτῶν ἐξοπλισμοῦ.

"Αντιθέτως πρὸς τὴν ποταμοπλοίαν, ἀνέπτυχθη μὲ γοργὸν ωθμὸν ὁ θαλάσσιος Σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ὅστις και παρουσιάζει σήμερον διπλήν χωρητικότητα 1.023.000 τόννων, ὅστις κατὰ ποσοστὸν 19 οὐδὲ ἄντερον τῆς προπολεμικῆς. Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τοῦ στόλου τούτου ἀνήλθε τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 26.8 ἔκατ. τόννους ἔμπορευμάτων, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον προπολεμικὸν τοῦ 1913 ἦτο ἀσῆμαντον. Διαρροής τῆς τελευταίας ἐπαετίας κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ Σοβιετικὰ ναυπηγεῖα σκάφη 330.000 τόννων, ύγροσθησαν δὲ ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς ἔτερα 325.000 τ., σημειώθησαν οὕτω μιας ἀξιολόγου ἐνισχύσεως τοῦ «Σοβιετικοῦ». Εἴ τῶν ἀντότερων ναυπηγήσεων, ποσοστὸν 60 οὐδὲ ὑπέλεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λενίνγραδ. Τὴν κατεύθεαν ἀνάπτυξιν και ἀπόδοσιν είχον τὰ ναυπηγεῖα *Mariinsk* (τοῦ Λενίνγραδ), ἀπόντα κατεσκευάσαν ἀρκετὰ ψημούλκα, μὲ μικρανάς δυνάμεως 200 ἵππων, διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν λιμένων τῆς Καρελίας, μερικαὶ μετατρέπονται, μὲ μικρανάς δυνάμεως 1100 ἵππων, διὰ τῶν ποταμοπλοίων τοῦ Βόλγα κ.λ.π. Πόλη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα κατεσκευάζονται πλιστά τινα φυγεῖα 6100 τ., και μερικὰ σκάφη 8900 τ., εἰδίκα διὰ τὴν μεταφράσιν φορτίων ξυλείας.

"Η τοιαύτη σημαντική, πράγματι, αὐξήσις τῆς χωρητικότητος τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας, προχος γα προκαλεῖ ἀνησυχίας εἰς τοὺς ἔργωντας κύκλους τῶν χωρῶν, ποὺ ἀμφοτερον ἐνδιαφέρονται διὰ τὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς, ιδίᾳ δὲ τῶν Σκανδιναύων, Γερμανῶν και Ολλανδῶν πλοιοκτητῶν. Παραπτεῖται σχετικῶς, δὲ, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1934 ἀποχολούντος τὰς μεταφορὰς τῆς Βαλτικῆς 52 Σοβιετικὰ σκάφη, ἐνῷ σήμερον ηγέθησαν ταῦτα εἰς 80. Οἱ αὐτοὶ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι παραπονοῦνται και διὰ τὸ σοβιηρὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ Ἀγγλικοῦ τοντάς εἰς τὰς Σοβιετικὰς μεταφορὰς, τὸ ἀπορεῦσαν ἐπὶ τῆς ἀναληφθείσης ὑποχρεώσεως τῶν Σοβιέτων κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἀγγλοσοβιετικῆς ἐμπορίου συμφωνίας, μολονότι και αἱ ναυλώσεις Ἀγγλικῶν κατὰ τοὺς τέσσαρας πόρτους μῆνας τοῦ τοῦ. ε. παρούσιασαν χαρακτηριστικὴν μείωσιν ἐνάντι τῶν ἀντιστοίχων περυσινῶν. Τὴν μείωσιν δὲ αὐτῆς ἀκριβῶς, ἐδίκαιαλόγησεν εἰς προσφάτους ἀνακοινώσεως τοῦ διδνῆς τῆς ἐν Λονδίνῳ Σοβιετικῆς ἀντιπροσωπείας, ὡς προερχομένην ἀπὸ τῶν αὐξήσιν τῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος, μὲ τὴν προσθήκην μάλιστα, διη ταὶ ναυλώσεις έπειν σκαφῶν παρὰ τὸν Σοβιέτ, δ' ἀκολουθοῦν τὸ λοιπὸν τὴν καπιθῶν. «Ἡ προσπάθεια τῆς κυβερνήσεως τῆς Μόσχας—εἰπε—τείνει νὰ καταστήσῃ τὴν Ἐμπορικήν ναυτιλίαν τῆς χώρας αὐτάρκη διὰ τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας τῶν Σοβιέτων.

"Εγδεικτικά ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τάντης είναι καὶ αἱ στατιστικαὶ τῆς ναυτιλιακῆς κυνήσεως τοῦ Λενίνγραδ διὰ τὰ τελευταῖα τρία ἔτη. Οὕτω, ή Ρωσικὴ σημαία ἐπὶ ναυτιλιακῆς κυνήσεως τοῦ Λενίνγραδ ἐξ 1.917.191 τόννων κατὰ τὸ 1932 μετέσχε ταῦτας διὰ 356.094 τόννων. Τὸ 1933 ἐπὶ κινήσεως 2.314.764 τ., μετέσχε μὲ 538.153 τ., και τὸ 1934 ἐπὶ κινήσεως 2.329.858 τόννων, ἀντεποστολεύθηκε η Σοβιετικὴ Ναυτιλία μὲ 741.176 τόννους.

Σουηδία

Διεδήσις συνεννόησις και προστατευτισμός

"Ο πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως τῶν Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν *K. Gunnar Carlsson* ὀμιλῶν ἐνώπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῆς Ἑνώσεως περὶ τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, ἀφοῦ ἀπορίητησε τοὺς παράγοντας, οἵτινες συνέβαλον μεταπολεμικῶς εἰς τὴν ἐκπτώσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας και ἀνέπτυξε τὰς καταβληθείσας ἐκάστοτε προσπάθειας διὰ τὴν ἀνόδωσιν και ἐξυγάνισην τῆς ναυτιλίας βιομηχανίας, ἐξηρτεῖ τὴν πρακτικὴν ἀξιῶν και ὥφελημοτηταν τοῦ σχεδίου *Schierwater*, βάσει τοῦ ὅπου οἶπαν ἐπαγγειατοῦ Η. ἡ ἴδησις τοῦ *Pool*, τῶν τάνκερος. Ή ἐπιτυχής ἐφαρμογή τοῦ καινοτόμου τούτου σχεδίου—εἰπε—προκαλεῖ τὴν γενικήν προσοχήν και ἐπισύρει κάθε ἐκτίμησιν, διότι ἐξησφάλισεν, ὑπὸ τὰς σημειωνάς μάλιστα δισούλων περιστάσεις, τὴν εὐηγερίαν εἰς τὴν πατηγορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν ὅποιων ἡ παρωπλισμένη παγκοσμίης χωρητικότητα ἐξ 535.000 τ. Ο μόνος κινδυνός ἔγκειται εἰς τὸ διη τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ *pool* προεξάλεσεν ἀδόρας ναυπηγήσεις τάνκερος—κατασκευάζονται σημερον 800.000 τ.—και ἐξαν ἡ ναυπηγήκη αὐτῇ ζωηρότης συνεχισθῆ μὲ τὸν παρόντα ωθμὸν τῆς, δὲν πρέπει νὰ ἀπολείται η ἀπειλὴ μιᾶς νέας κρίσεως.

Διὰ τὸ διεθνές σχέδιον ἐφαρμογῆς τῆς «ἐκλογικεύσεως» τοῦ τοντάς και τῶν συνθηκῶν, αἵτινες τὸ προεξάλεσαν, ὑπέμνησεν δὲ ὁ ὄμιλος τὰς ἐκδηλουμένας ἐντατικώτερον καθ' ίμεραν ἐθνικιστικὰς τάσεις, τὰ εὑρώνομενα προστατευτικά συστήματα και τοὺς ποικίλους φραγμούς τοῦ ἐπερχόμενος ἐμπορίου, που ὑπερχέωσαν και αὐτὴν ἀξόμη τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, διη μόνον νὰ ἐποστηρέῃ δι ἐπιχ-

ρηγήσεων τὴν ναυτιλίαν τῆς, ἀλλά και νὰ μελετήσῃ τὰς πιθανότητας καθηερώσεως και δραστικωτέρων ἀκόμη ζάρων αὐτῆς μέτρων. Μολονότι ἡ ἐπαναφορά τοῦ παλαιοῦ περὶ Ναυτιλοίας νόμου, δι τοῦ ὀρισμένα ταξίδια διαφυλάσσονται προσοντικῶς ὑπὲρ τῆς Βρετανίκης σημιάς, προεκάλεσε ζωηρά ἀντιδράσων και αισθητῶν ἔσχεν ἀντιτίτυπον ἐπὶ τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν συμφωνιῶν, ἐν τούτοις κανεὶς δὲν δύναται νὰ προῦδῃ τὸ ἐπέδεξεται νὰ σημειωθῆ εἰς τὸ μέλλον, ἐὰν δι νεικός προστατευτισμός συνεχισθῇ.

Τὸ ναυάγιον τῶν προσπαθειῶν διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς χωρητικότηος—*εξηκολυνθησεν δι π. Carlsson*—η ἐπαυξήση τὰς σημειώνας δυσχερείας και ἐὰν ἡ Μεγάλη Βρετανία ἀκολουθήσῃ μέτρα διαρροΐας, είνε τότε εὐνόητον, δι τοῦ ἀντιστοιχίου παντὸς κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, ἐπιδιώξῃ βελτίωσιν τῆς θέσεως τῆς διὰ τῶν ιδίων αὐτῆς δυνάμεων, διδούσα τὴν μάχην ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς ἰστότοις και τῆς ἐλευθερίας. «Ἐν τη περιπτώσει ταύτη και αὐτὴ ἀκόμη ἡ Σονηδία θὰ προηρχέται εἰς μέτρα προστατευτικά τῶν ναυτιλιακῶν τῆς συμφερόντων. Τὸ προτιμότερον βεβαίως είνε, ὅπως ἡ Ναυτιλία, ἀπῆλαγμένη παντὸς κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, ἐπιδιώξῃ βελτίωσιν τῆς θέσεως τῆς διὰ τῶν ιδίων αὐτῆς δυνάμεων, διδούσα τὴν μάχην ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς ἰστότοις και τῆς ἐλευθερίας. Υπὸ τὰς σημειώνας δι νωσθήκας πρέπει πάντες νὰ εὐθισκώμενον τὰς προσοχήν και ἐάν θέλωμεν τὴν εἰρήνην, ὥφελομεν νὰ παρασκευαζόμενα πρὸς πόλεμον».

«Ὑπενθύμισεν είλα δι δικαιοληπτικῆς προτάσεις τοῦ Σουηδικοῦ Ἐφοπλίσμον, παρεδέχθη δι τοῦ είνε δυνατή ἡ Κρατική προστασία τῆς ναυτιλίας και ἀνεψιχορηγήσεων και δημυρίσεων δι τοῦ διαβήματα τῶν Ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ παρελθόν πρὸς τὴν Σονηδίκην κυβερνήσουν ἀπέβλεπον εἰς τὸ νὰ πεισθύσουν τὴν προσοχήν τῆς ἐπὶ τοῦ διη τοῦ διη τοῦ ισωτικοῦ πρὸς τὴν Ζωνηδίκην τῆς ναυτιλίας, διὰ τῆς τονώσεως τῶν εἰδός και ὑπηρεσίας αὐτῆς προσθήκης τῆς Σονηδίας πρὸς τὰς διαφόρους γράφας. Καταλήγων δι π. Carlsson, ἐπεκρίνεν, δι ἀντιοικονομικάς, τὰς μεθόδους τῆς τεχνητῆς βοηθείας, ἀλλά και δὲν ἀπέκυψε τοὺς φόρους τοῦ, μήπως τοῦ ἡ τελικὴ διάσκεψις διὰ τὴν Ναυτιλίαν ματαιωθῇ. Δι τὰν πραγματοποίησεν τῆς συγκλήσεως τῆς, εἰπε, προπατεῖται νὰ συμφωνήσουν πάντες, ἐφ' δισ δὲ ἡ συμφωνία αὐτῆς βραδύνη, ἀναβάλλεται και δι ἡ διάσκεψις ἐπ' αόριστον. Οι Ἐφοπλισταὶ τῶν Βορείων χωρῶν, κατέληξεν δι π. Carlsson, διαβλέποντες τὴν αἵσια τῆς «ρασιοναλίσμου» τῆς χωρητικότηος και εὐνούσιντες τὴν ἀποδοχήν τῆς, θλίβονται δι τὴν παρατηρουμένην παρέκκυσιν.

Τουρκία

Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κων(λ)ωσ

Αι διελεύσεις ἀπομολιούν και μότορου πρὸς άντην της Κων(λ)ωσ παραπέδων τοῦ 1.480.416 τ. νέτ, ἐκ τῶν διόπιων 344 πλοία 718.537 τ. προήρχοντο ἐκ Δαρδανελλίων και 377 τ. νέτ 761.879 ἐκ Βοστόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κων(λ)ωσ προσήγισαν πρὸς διενέργειαν ἐμποριῶν πράξεων 188 μόνον πλοία, τὰ διη λοιπά 527 διηλθόντες ἐκεῖθεν τράγιστο. Τῆς ναυτιλιακῆς ταύτης κινήσεως μετέπειταν τὰν διηστόχειαν της παραπάθειας της Κων(λ)ωσ και εὐνούσιντες τὴν αἵσιαν τῆς «ρασιοναλίσμου» τῆς χωρητικότηος και εὐνούσιντες τὴν ἀποδοχήν τῆς.

«Εναντη τοῦ προηγουμένου μηνὸς ἐσημείωσαν μείωσιν ἡ Βρετανίκη σημαία κατὰ 7 πλοία και 47.617 τ. νέτ, ἡ Νορβηγική κατὰ 4 πλοία και 28.233 τ., ἡ Σουηδίκη κατὰ 4 πλοία και 15.156 τ.η. Ιταλική μὲ αὐξήσιν 1 πλοίον εἰσάς μείωσαν κατὰ 12.386 τ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 3 πλοία και 8225 τ. και ἡ Γαλλικὴ κατὰ 6211 τ.

Αὐξήσιν δὲ σημείωσαν δι ἡ Γερμανική σημαία κατὰ 4 πλοία και 9943 τ., ἡ Έλληνική κατὰ 18 πλοία και 7971 τ., ἡ Βουλγαρική κατὰ 4 πλοία και 3316 τ. και ἡ Ρουμανική κατὰ 1 πλοίον και 2884 τ. νέτ.

Αἱ ἐξαγωγαὶ γαιαγράκων

Διαρκούντος τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου ἀπέπλευσαν ἐκ Ζουγκουλδάκ 45 φορτηγὰ ἀπτόπλοια μὲ 139.034 τ. γαιανθράκων, ἐκ τῶν διόπιων 65.244 τ. πρωφίζοντο διὰ τὸ ἐξωτερικὸν και 73.790 τ. διὰ διαφόρους Τουρκικῶν λιμένων. Οὐτῷ, 43.260 τ. ἀπεστάλησαν εἰς Ιταλίαν, 10.438 τ. εἰς Αίγυπτον, 7946 τ. εἰς Ελλάδα και 3600 τ. διὰ τὴν Μπόναν. «Ἐκ τῶν ποσοτήτων μὲ προσφορισμὸν τὸ ἐξωτερικὸν τῆς Τουρκίας ἐξφορούθησαν 57.500 τ. εἰς Κων(λ)ων, 10.840 τ. εἰς Σμύρνην και 5450 τ. εἰς Μερσίναν.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

·Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

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

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας**'Ο πρωτορειακός οίκος τοῦ κ. Γιανναγά**

Τού από σειράς έτῶν λεπτομερούν εἰς Ρόττερνταμ ναυτικὸν γραφεῖον τοῦ κ. Γ. Γιανναγά, κατόπιν τῆς ἀποχωρήσεως τούτου, μετετράπη εἰς αγρονόμιον ἔταιρον ὑπὸ τῆς ἐπωνυμίας «Rotterdam Steamship Company, Ltd.». Καὶ ὑπὸ τῆς νέαν αὐτῷ μορφῇ, ὁ πρωτορειακός οῖτος ὄργανοι μός, θά συνεσήσῃ τὰς ναυτιλιακὰς του ἀγοραίας καὶ θά παρέχῃ τὰς ἀπήρσεις του εἰς τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ φορτηγά μας. Τὴν διεύθυνσιν τῆς «Rotterdam Steamship Co., Ltd.», ἀνέλαβεν ὁ κ. Γ. Μαυρολέων.

Πρόστιμον εἰς "Ελληνα πλοίαρχον

Ο πλοίαρχος τοῦ φορτηγού «Κωστής» κ. Θεόδ. Κελαϊδίτης, παραπεμψτής εἰς τὸ Πταισιατοδικείον τοῦ Λίβερπουλ ἐπὶ παραβάσει τῶν περὶ στοιβασίας τοῦ εἰς χύμα μεταφερομένου σίτου Ἀγγλικῶν Κανονισμῶν, κατεδάσθη εἰς πρόστιμον 100 λιρῶν καὶ εἰς τὰ ἐξ 25 λιρῶν ἔξοδα τῆς δίζης. Τὸ ἀπό «Κωστής» είχε καταπλεύσει εἰς Λίβερπουλ μὲν Ρουμανικὰ γεννιμάτα ἐπειδὴ Βραΐλας, χωρὶς εἰς ἔχον ληφθῆ, κατά τὸ κατηγορήσιον, μέρους διά τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, ὁ δὲ πλοίαρχος δικαιολογούμενος εἰς τὸ δικαστήριον ἀνέφερεν, ὅτι τὸ σκάφος του παρέμεινεν ἐπὶ τῷ τρίμηνον εἰς Βραΐλαν ἀποκεκλεισμένον ὑπὸ τῶν πάγων καὶ ὅτι παρ' ὅλας τὰς ἐνεργείας, ἀτίνας προσπικῶν κατέβαλε, δὲν κατώρθωσεν γ' ἀγενός πρός ἀγοράφαν 3000 κενούς σάκκους. Επόντεις ἀπόμην ὁ πλοίαρχος, ὅτι ματαίως ἀπηνθύνθη εἰς τὸν λιμενάρχην Βραΐλας καὶ πρὸς τὸν ἐκεῖ Ἀγγλον πρόσεγον. Ο ἀπίθεωρης ἐξ ἄλλου τοῦ «Board of Trade» ὑπεστήψας, ὅτι ἡ δαπάνη, εἰς ἣν θὰ ὑπεβάλλετο τὸ πλοίον πρὸς τὴν περὶ στοιβασίας Ἀγγλικῶν Κανονισμῶν ὃ ἀπέτισεν 100 λιρῶν.

Βοήθεια ἐν πλῷ εἰς ἀσθενοῦντα πλοίαρχον

Τὸ Ἀγγλικὸν ὑπεροχεάνιον «Scythia», κατευθύνομενον ἐπειδὴ Νέας Υόρκης εἰς Λίβερπουλ, ἔλαβε τὴν 17ην Μαΐου φαριστηλεγόφημα τοῦ Ἑλληνικού φορτηγού «Ιοάννης Π. Γουλανδῆς», κατευθύνομενον ἐπειδὴ Λούσιμποργκ καὶ Μόντρεαλ εἰς Κούνιατον καὶ Χούλλ, ὅπερ ὁ πλοίαρχος τοῦ κ. Κωνστ. Χρηστίδης ἤσθνει σοβαρῶς καὶ εἶχεν ἀνάγκην ἀμέσου ιατρικῆς βοηθείας καὶ νόσοκομειακῆς περιθάλψεως. Τὸ Ἀγγλικὸν ὑπεροχεάνιον ἦλαζεν ἀμέσως πορείαν καὶ συναντηθὲν μὲν τὸ φορτηγὸν παρέλαβε τὸν Ἑλληνα πλοίαρχον, εἰς τὸν ὄποιον καὶ παρεσχετήσας αἱ πρώται βοήθειαι ὑπὸ τοῦ δόκτορος H. Archer. Ο κ. Χρηστίδης είχε προσβληθῆ ἐκ τοῦ γνωστοῦ πυρετοῦ τῶν Τροτικῶν, ἀπεβιβάσθη δὲ τὴν 21ην Μαΐου εἰς Λίβερπουλ καὶ μετεφέρθη εἰς κλινήν, ὅπου καὶ παραμένει εἰσέτι ὑπὸ ἀνάρροστων.

Η παραλαβὴ τοῦ Ἑλληνος πλοίαρχου ὑπὸ τοῦ ἀπό «Scythia» ἐγένετο τὴν 2.30' ἀπογευματινὴν τῆς 17ης Μαΐου ἐν μέσῳ ὠκεανῷ καὶ Βορείως τῶν Ἄξοδῶν διὰ νοσοκομειακῆς σωστισμού λέμβου.

Δραπέτευσις ναυτιλλομένων

Ο πλοίαρχος τοῦ φορτηγού «Νήριτος» δι' ἔγγραφου του πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ E.N. ἀνέφερεν, ὅτι κατά τὸ τελευταῖον ταξίδιον τοῦ σκάφους του εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ἐδραπέτευσαν εἰς τὴν Βοστόνην οἱ κάτωθι ἄνδρες τοῦ πληρώματος: Στ. Καρούσης μάγιερος, Γερ. Σπηλιώτης ἀρχιθερμαστής, Γεώργ. Γλυνᾶς θαλαμηπόλος, Χαρ. Γλύκας, Γεώργ. Κοκίδης, Δημ. Εδσταθίου ναῦται, Γεώργ. Βίρθιλας θερ-

μαστής καὶ οἱ ἀνθρακεῖς Νικ. Ματαφάγκας καὶ Π. Μεγαλοοικονόμου.

— "Ἐπίσης, κατ' ἔκθεσιν τοῦ πλοίου τοῦ ἀπό «Alno» ἀπέδρασαν καὶ ἐξ τοῦ φορτηγοῦ τούτου εἰς Albany οἱ Γεώργ. Βλαζόπουλος μάγιερος, Ζαννῆς Χριστοδούλας θαλαμηπόλος, Βασ. Κοντός, Εὐάγγ. Βουτσινᾶς, Γερ. Κορνέλος καὶ Ιω. Δημητριάδης ναῦται καὶ οἱ Ἀν. Τσολάκης, Εὔστο. Σκαρλάτος καὶ Γερ. Χριστοφορίδης θερ-

μασταί.

— "Ἐξ ἄλλου, κατ' ἀναφοράν τοῦ ἐν Γλασούβη "Ελληνος προξένου, οἱ ναυτεργάται Γ. Γρούζης, Γ. Μανουσόπουλος, Π. Μπέλλος, Ι. Βενετόπουλος, Γ. Γρυπάρης, Σ. Σεργίου καὶ Νικ. Διακάζης, μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «Θεμώνη», ἐδραπέτευσαν ὅταν τελευταῖος τὸ σκάφος τοῦτο προσῆγγον εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης.

Θάνατος ναυτεργάτου

Κατά τηλήμα ἐπειδὴ Κοπεγχάγης πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ E.N., ἀπεβίωσεν ἐκεῖ ἐπειδὴ ηπειρομένη εἰς τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τοῦ Ναυτικοῦ Απομαρτίου Ταρέιον.

Συμφώνος πρὸς τὴν ἔκθεσιν ταύτην τὰ κεφάλαια τοῦ ταμείου, ἐνεργητικά, ἀποθεματικά καὶ ἀνεργίας, ἀνέρχονται εἰς 108.582.794 δομα., τὰ δὲ ἔσοδα εἰς δομ. 77 ἐστατ. ἐπησίως. Τὰ ἔσοδα τοῦ ταμείου ἐξ ἄλλου ἀνέρχονται εἰς 62 ἐστατ. ἐκ τῶν ὄποιον 2.707.000 εἰναι τὰ ἔσοδο διοικήσεως, τὰ δὲ ὑπόλοιπα διατίθενται εἰς συντάξεις, ἐπιδόματα ἀνεργίας καὶ προικοδοτήσεις.

Ο ἀριθμός τῶν συντάξιούχων τοῦ N.A.T. ἀνέρχεται εἰς 10.406, τὸ δὲ ἀπατούμενον ποσὸν πρὸς συντάξιοδότησιν αὐτῶν εἰς 60 περίπου ἐκατομμύρια ἐπησίως.

Ἡ διοίκησις τοῦ ταμείου, πρόσκειται νὰ λάβῃ μέτρα ἀφ' ἐνός μὲν πρὸς ἀπόδοσιν περισσοτέρων ἐσόδων ἐξ τῆς περιουσίας αὐτοῦ, ἀφ' ἐπέριθμον δὲ ὑπὸ περιορίση τὰς πλείστας τῶν εὐεργετικῶν διατάξεων δυνάμει τῶν δόπιων λαμβάνουν σύνταξιν πλείστους δοσού ναυτικού, μὲ ἐλαχίστη ὑπερεσίαν. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐλπίζεται δὲ ὑπὸ περιορισθῆ ὁ ἀριθμός τῶν συντάξιούχων, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὸν τὸν αὐθίγηστην πραγματικῶν δικαιουμένων συντάξεως.

Σημειωτέον, ὅτι ἐπειδὴ τῶν ἐσόδων τοῦ N.A.T., οἱ ναυτικοί καταβάλλουν τὰ 32.16 ορο, τὰ 31.29 ορο οἱ πλοιοκτήται, τὰ 25.28 ορο οἱ κοινωνία διὰ τῶν διαφόρων τελῶν ἐπὶ τῶν ναῦλων καὶ τὰ 10.87 ορο προέρχονται ἐξ τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου.

Νικόλαος Βλάμης

Μὲ βαθὺ καὶ εἰλικρινὲς πένθος ἡ ναυτική μας οἰκογένεια ἐξήδευσε τὴν 30ην Μαΐου παλιῶν τοῦ κύματος ἀγωνιστήν, τὸν συμπαθητικό πλοίαρχον Νικ. Βλάμην. Καταγόμενος ἐκ Γαλαξειδίου, ἐφηβος ἀπόμην ἐργάζθη εἰς τὸ τραχὸν ναυτιλλόμενον ἐπάγγελμα, εἰς τὸ δόπιον καὶ διήνυσεν ὀλόκληρην τὴν ζωὴν τον. Πλοίαρχος ἐπὶ τειράνη ἐδόνει τὴν Ακτοπλοΐαν, διερχόμενος διὰ τὴν μέροι αὐτούς προσηγόρισθη τὰς καθηκόντας του, τὴν ἐντιμότητα, καὶ τὴν ἀφοσίωσιν μεθ' ὅν διεζερισθή τὰ εἰς αὐτὸν ἐμπεπιστεμένα συμφέροντα. Εἰς τὴν παρενθήσιν πολιορκεύει τὸν πλοίον τοῦ πλοίου τοῦ Ναυτικοῦ συλλυτηριακού μας.

Η πώλησις τοῦ ἀπό «Φωτεινὴ Καρδα

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀκυρωθεῖσαν πώλησιν εἰς Ιταλοὺς διαλυτάς τοῦ φορτηγοῦ «Φωτεινὴ Καρδα» 4396 τ. γρούς (τοῦ 1908) καὶ τὴν ἀναγγελθεῖσαν κατόπιν ἐπαναπλήσιον του, ἐπραγματοποιήθη αὐτὴ μετὰ προηγουμένην μεταβίσισαν τοῦ πλοίου εἰς "Αγγλονος ἀγοραστάς. Αρχικῶς, εἰχε τὸ σκάφος τοῦτο πωληθῆ εἰς Ιταλούς διαλυτάς, τὸν Μάρπον, ἀντὶ 5950 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Γένοβαν, ἡκυρωθή δῆμος ἡ πώλησις, συνεπειὸν τῶν γνωστῶν συναλλαγματικῶν ἐν Ιταλίᾳ περιορισμῶν. Επωλήθη τότε τὸ σκάφος εἰς "Αγγλονος ἀγοραστάς, οἵτινες τὸ μετωνόμασαν «Hillecole» καὶ τὸ ἐπανεπώλησαν εἰς Ιταλούς διαλυτάς ἀντὶ 7400 λιρῶν, ὑπὸ τὸν δόσον τῆς πληρωμῆς ἐν Λονδίνῳ. Τὸ «Φωτεινὴ Καρδα» είλεν ἀγορασθῆ τὸν Οζτόβιον τοῦ 1924 ἀντὶ 27.000 λιρῶν.

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & SIA

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νοσθητικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

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

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

Παραλαβὴ νεοαγοράσθεντων

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.π. Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «*Dunelutha*» 3986 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1910, ἔκτελον ἥδη σερβὲν εἰς τὸ Μπλάϋ, ἐτέθη ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «'Ορος Πρίονας».

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Οίκου τοῦ κ. Γράτσου Δανιζὸν φορτηγὸν «*Parana*» 5197 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1921, μετωνομάσθη «Κάστωρ».

Τὸ φορτηγὸν «*Sf. Nicolae*»

Τὸ ὑπὸ Ρουμανικὴν σημαίαν φορτηγὸν «*Sf. Nicolae*» τοῦ κ. Βαλσαμάκη, ἔξετέθη τὸν 24ην Μαΐου πρὸς πώλησιν διὰ δημοπραοίας εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ἥγοράσθη δὲ παρὰ τοῦ κ. Λ. Τεργιάζου ἀντὶ 4300 λιρῶν, ὅταν κοστισῃ ὅμως μὲ τὰ δικαιοτικὰ κλπ. ἔξοδα 5000 λιρας. Τὸ «*Sf. Nicolae*» εἶναι 2728 τ. γκρός, 4580 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβὲν 1934, τιθέμενον δὲ ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ὅταν μετωνομάσθη «'Αννα Τ.» καὶ πρόσκειται νὰ ναυλωθῇ ἐκ Κόντινεντ (γαλάνθρακας) διὰ Μεσόγειον.

Ἐπισκευαὶ φορτηγῶν

Τὸ ἀρ «Πέντε 'Αδελφοί» κατέπλευσεν ἐξ 'Αμβούργου εἰς Τάιν πρὸς ἔξετέλεσιν ἐπισκευῶν. Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τῶν κ.π. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «*Dunelutha*» ἔξετελει γενικὸν σερβὲν εἰς τὸ Μπλάϋ. Ἐπισκευάς ἔξετέλεσεν εἰς Γράτσον καὶ τὸ φορτηγὸν «'Ορος Πήλιον».

Ο εἰσπλοὺς εἰς τὴν Σμύρνην

Κατόπιν δδηγιῶν τοῦ Τουρκικοῦ Γενικοῦ 'Επιτελείου, δὲ νομάρχης Σμύρνης ἔδημοσιεύεν ἀπὸ 29ης 'Απριλίου τῷ. ἔ. ἐγκύλιον, δι' ἣς γνωστοποιεῖ, διὰ παγορένται δὲ ἐν καϊφ νυκτὸς εἰσπλοὺς εἰς τὸν κόλπον τῆς Σμύρνης παντὸς πλοίου, ἐμπορικοῦ ἢ πολεμικοῦ, εἰς οἰανδίποτε ἔθνιστητα καὶ ἄν ἀνήρ. Πᾶν σκάφος, τὸ ὅποιον ὅταν ἔπεισεται νὰ παραβιάσῃ τὴν ἀνωτέρῳ δαταγήν, διατέχει τὸν κίνδυνον νὰ κανονιοβοληθῇ ἀπὸ τὰ παράκτια φρούρια τῆς εἰσόδου τοῦ κόλπου τῆς Σμύρνης καὶ νὰ καταβυθισθῇ, χωρὶς καμιάν ἔτεραν προειδοποίησιν.

Ἀγοραπωλησίαι μεταξὺ 'Ελλήνων

Τοῦ ἐπιβατικοῦ ἀρ «'Ακρόπολις» ἥγοράσθησαν 8 σο) παρὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Βασ. Ἀλεξανδράκη ἀντὶ 424.000 δρ.

—Τὸ φορτηγὸν «Μιμόζα» (ex «Μιχαήλ») 3071 τ. γκρός, 5380 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, διεργάσθη τὸν Μάρτιον τοῦ 1933 ἀντὶ 2600 λιρῶν ὑπὸ τῶν κ.π. Α. Βλάσσοβ καὶ Π. Ἀργυροπόλου, μετεβιβάσθη ἥδη παρ' αὐτῶν εἰς τὴν «'Ανώνυμον Ἐμπορικὸν καὶ 'Εφοπλιστικὴν ἑταῖριν», τοῦ Πειραιῶς.

Νέοι ἀτμομηχανικοὶ α'. τάξεως

Εἰς τὰς διεξαγθείσας τελευταῖς ἔξετάσεις πρὸς ἀπότιησιν διπλωμάτος ἀτμομηχανικοῦ ἐμπορικῶν πλοίων, α'. τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.π. Α. Ἀστρας, Α. Βασιλάς, Παντ. Βασιλείου, Γεώργ. Βοβολίνης, Γεώργ. Βούλγαρης, Εβάγγ. Γελαδάκης, Εβάγγ. Διασάκης, Ἀντ. Δούγκας, Α. Ζουγανέλης, Παν. Καλιακούδας, Μιχ. Καραγιάννης, Θεογ. Κορδός, Παν. Κούνουρος, Κ. Κριτίνης, Γ. Κριτίνης, Στ. Λούλης, Μιλτ. Μερτίνας, Ἀντ. Μπελτράν, Φ. Μπουζιδάκης, Ιω. Νικολαΐδης, Γεώργ. Πανταρωτᾶς, Νικ. Πλατῆς, Θεόδ. Σιδηρης, Σπ. Σμυρλάκης, Ιω. Τούκλας, Θεόδ. Τομάζος, Γρ. Τριανταφύλλον, Αν. Φραγκᾶς καὶ Νικ. Ψάλτης.

Καὶ ἀτμομηχανικοὶ β'. τάξεως

Ἐτυχον σχετικοῦ διπλώματος οἱ κ.π. Ιω. Ἀραζᾶς, Δημ. Ἀθανασιάδης, Γεώργ. Γαγκάδης, Ἀλ. Δάλλης, Νικ. Δρόσος, Ιω. Κοντός, Διον. Κοκκίτας, Ιω. Κανέλλος, Σαρ. Κοτομάτης, Κοντάτ, Κόντος, Φίλ. Καζάκος, Ιω. Καλομπούπουλης, Γεώργ. Κουκής, Ἀνδρ. Κοσταρόπουλος, Δημ. Δεγάκης, Ἀλεξ. Διάτσος, Πέτρος Μακρυγιάννης, Κυρ. Μιχαλάτσας, Μιχ. Μέζης, Σωτ. Μυλωνᾶς, Ἡλ. Νερεπόντης, Ιω. Ντελούζος, Νικ. Παπαγεωργίου, Νικ. Παλαιοράσας, Κοντάτ, Σαμιώτης, Σπ. Σαββανῆς, Ενάγγ. Σκουλούδης, Στέφ. Στεφανίδης, Γερ. Τζάκης, Γεώργ. Φιλιππαῖος καὶ Νικ. Χαλκωματᾶς.

Μηχανικοὶ ἐσωτερικῆς καύσεως

Ἐλαβον ἐπίσης δίπλωμα μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως α'. τάξεως οἱ κ.π. Αβ. Βασάλας, Γ. Βοβολίνης, Ε. Γελαδάκης, Δ. Δρούγκας, Α. Ζουγανέλης, Π. Καλιακούδας, Θ. Κορδός, Α. Μπελτράν, Ν. Πλατῆς, Θ. Σίδερης, Σ. Συρμαλάκης, Θ. Τομάζος, Τρ. Τριανταφύλλου καὶ Ε. Κουρεμέτας.

Β'. τάξεως οἱ κ.π. Α. Δάλλης, Δ. Δεγάκης καὶ Ε. Σκουλούδης.

N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPY

(CORN'S. SWARTTOUW'S STEVEDORING COMPANY LIMITED)

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORN'S. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

ST F V E D O R I N G

Owners of 15 tons electric cargo transporters and floating cranes for handling coal, iron-ore and other bulk cargoes.

Large modern sheds with 13 electric LUFFING cranes, on deep water, also various plants for storage of all sorts of merchandise.

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & CO

10 Metropolis Street.

SALONICA

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

ANTWERP:

CORN'S. SWARTTOUW'S ANTWERP STEVEDORING CO.
(late Charles Geyr)
53 Longue Rue Neave

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

'Ιδιοκτήται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόνων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τὸν γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χύμα φορτία.

Εὐρύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώματα ἑπάρκοντες βάθυνες, ώς καὶ διάφοροι ἔγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδούς.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγγυημένη διεκπεραίωσις τῆς ἔργασίας. Τὰ εἰς χύμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλός».

Διὰ πληροφορίας καὶ Συμβόλαια απευθύνεσθε εἰς τοὺς γενικοὺς πράκτορας διὰ τὴν 'Ανατολικὴν Λεκάνην τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρην Θάλασσαν:

NAYTICKON PRACTOREION

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

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

Διπλωμα πρακτικού μηχανικού έλαβον οι κ.α. Κ. Βαμβακάρης, Ι. Βουλγαράκης, Δ. Δαμιανός, Ε. Μαστόπουλος, Γ. Μουσαμάς, Α. Παπίδης, Η. Σαββάσης, Μ. Σιγάλας, Δ. Τσαφτίλογλου, Ν. Φλούνης, Μ. Χατζής, Ν. Λαζής, Γ. Τσιμπλής, Α. Τσαβλίσης, Δ. Μουσταΐτης, Γ. Γουλάρης, Ι. Συντητός, Δ. Λεληγάννης, Χ. Πρότος, Ι. Δενδράρης, Σ. Καρδίης, Α. Μηλάτος, Χ. Παρασκευᾶς, Ν. Μανούδος, Σ. Παπαπαναγιώτου και Α. Σταμούλης.

Οι έπιτυχόντες φαδιοτηλεφωνηταί

Μετά έπιτυχείς έξετάσεις έλαβον πτυχίον φαδιοτηλεφωνητού οι κ.α. Γ. Μπεφάνης, Μ. Σακελλαρόπουλος, Ν. Χαβέλπονης, Χρ. Λαζάρου, Στ. Παρασκευόπουλος, Κ. Δαμιανός, Θ. Συναδίνος, Μ. Καυτσάντας, Ι. Δωρής, Νικ. Παναγιώτου, Ιω. Μπερτσής, Γ. Κόμης, Π. Κουτσουλέρης, Χρ. Μπογδάνος, Δ. Γιαννουλάτος, Κ. Λουζάκης, Μ. Γεωργούλας, Κ. Κοντός, Στ. Βεζέρης, Β. Πετράγκωνας, Β. Αναστασάτος, Μ. Βλαβιανός, Π. Πυρεματικάτος, Δ. Πλυντάρης, Κ. Εθύμιαδης, Σ. Ανατοίτος, Δ. Μεταξής, Γ. Λειβαδάς, Κλ. Ματαράγκας και Δ. Σταματελάτος.

Νέαι άγοραι φορτηγῶν παρ' Ἐλήνων ἐφοπλιστῶν

Nordeflinger 'Αγγλικόν, ήγοράσθη παρ' Ἐλήνων ἀντί τιμῆς 10.500 λιρῶν. Εἶναι σκάφος 3146 τ. γκρές, 1987 τ. νέτ και 5320 τ. φορτίου, ἔχει παρά τὸ Λόῦδιν εκλάσιν 100A1 και κατεσκευάσθη τὸ 1913 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «G. Blumer & Co», τοῦ Σούντερλαντ. «Έχει ἐμφορτοῦ βόλισμα 21.0° ποδῶν και διαθέτει χώρον διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χῆμα 290.000 κ.π., διὰ δέματα 269.000 κ.π. και διὰ μπόνκερς 9070 κ. ποδῶν. Έσμα ὑδατος ζημισμούποιει 1014 τόνους.

Φέρει ἐν κατάστροφα και ἔχει διαστάσεις μήκους 331 ποδῶν, πλάτους 47.7 και πλευρικού ὑψους 22.5 ποδῶν, με πρόστεγον 33, μεσόστεγον 95 και ἐπίστεγον 26 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «John Dickenson & Sons, Ltd», τοῦ Σούντερλαντ, και δυνάμεως 303 ὄν. ἵππων, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 26", 39", 65" και διαδρομῆς ἐμβόλου 42" ἵντασθν.

Parana Δαν., ήγοράσθη ἀντί 14.500 περίπον λιρῶν, ὡς ἀνεκοινώθη παρὰ τοῦ κ. Γράτσον, παραλαμβανόμενον δὲ κατόπιν ἐπιθεορήσεως εἰς Κοτεγάχαν, θά μετονομάσθη «Κάστωρ». Εἶναι σκάφος 5197 τ. γκρές, 3425 τ. νέτ και 9520 τ. φορτίου, ἔχει εκλάσιν Γερμανικοῦ Λόδιν και κατεσκευάσθη τὸ 1921 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «F. Schichau», τοῦ Δάντσικη. Φέρει τρία καταστρόφατα, διαθέτει χώρον διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χῆμα 559.000 κ.π., διὰ δέματα 490.000 κ.π. και διὰ μπόνκερς 50.000 κ.π., ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 398.7 ποδῶν, πλάτους 55.9 και πλευρικού ὑψους 29.1 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, εἶναι ἀμετοπόδιλοι.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Ἡ ἀγορά τῶν μεταχειρισμένων πλοίων πρὸς περιτέρω ἐκμεταλλεύσιν, διετηρήθη κατὰ τὸ 6'. 150ημέρων τοῦ Μαΐου εἰς ἐπίπεδον ἀρκετῆς ἔωντος, ἀρκεταῖς δὲ ἀγοραπωλησίαις ἐπραγματοποιήθησαν μεταξὺ «Ἀγγλιων και ἀλλοδαπῶν πλοϊκητῶν». Ἐκ μέρους Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν δύο φορτηγὴ πλοῖα, ὡς ἀναγράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, ἢτοι ἐνα Δακικῶν και ἐνα Ἀγγλικόν, κατεκυρώθη δὲ ἐπ' ὅντες Ἐλλήνων ἐν ὅμοιοις εἰς Ρόττερνταμ και τὸ ὅπερ Ρουμανικήν σημαῖαν διὰ τὸ «Spaniel Nicolae». Διὰ τὴν ἀπόκτησην τῶν τριῶν τούτων σκηνῶν, διλήπης χωρητικότητας 11.371 τ. γκρές, διετίθησαν λίραι 30.000. Ἐπίσης παρὰ Σέρβων πλοϊκητῶν ἡγοράσθη τὸ Ἀγγλικόν ἀπ' «Trevose», 8150 τ. d.w. (τοῦ 1918) ἀντὶ 19.500 λιρῶν.

Τὸν κυριαρχον, διωρε, τίνον εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων διετήρησαν και πάλιν τὰ Σοδιέται, ἀτίνα ἡγόρασαν τὸ Γερμανικὸν ναυπηγωστικὸν «Hoheweg» 297 τ. γκρές και τρία σκάφη 14.962 τ. γκρές, ἢτοι τὸ Φινλανδικὸν «Georgii» 3425 τ. τὸ Σουηδικὸν «Mirraflores» 1851 τ. και τὸ Ολλανδικὸν μικρόν λάινερ «Patria» 9686 τ. γκρές. Ήπει τῶν ἀγορῶν τούτων γράφομεν λεπτομερέστερον κατωτέρω. Ἀπό τὰ ἀγορασθέντα ἔξι ἄλλου πρὸς καταρά σκάφη ὑπὸ τῶν Σοδιέται, παρελήφθησαν διαρκοῦντος τοῦ 6'. 150ημέρων τοῦ Μαΐου τὰ κάτωθι πάντα φορτηγὰ 16.919 τ. γκρές μετονομασθέντα ὡς ἐξής:

Hagno,	Νορδ.	τ. γκρ:	3588	εἰς	Pakrovsky
Leeghwater,	'Ολλ.	>	3618	>	Lunacharsky
Noord,	>	>	2485	>	Smidovitch
Oudewater,	>	>	3633	>	Menjinski
Zuarterwater,	>	>	3545	>	Postyschev

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον εἶναι αἱ ἀκόλουθοι:

«British Prince» 7939 τ. γκρές, 11.300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1923, «Imperial Prince» 7896 τ. γκρές, 11.300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1922, «London Merchant» 7939 τ. γκρές, 11.300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1923 και «Royal Prince» 7886 τ. γκρές, 11.300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1923, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν «Furness, Withy & Co, Ltd» εἰς τὴν ἑταῖρην «T. & J. Harrison», τοῦ Λίβερπουλ, ἀντὶ διληπῆς τιμῆς γύρω τῶν 123.000 λιρῶν. «Εκκατοντά τῶν τεσσάρων τούτων ἀπελαφῶν σκαφῶν φέρει δύο καταστρόφατα και «σέλτερ—γάιδες», χρησιμοποιεῖται λέβητας καταναλωτούς πετρέλαιον, ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 μιλῶν, διαθέτει δὲ και 12 θέσεις δι' ἐπιβάτες. Ήπηρ τοῦ «British Prince», διπερ ταῦται εἰν ὑπηρεσίᾳ, τὰ λοιπά τρία εἰς ἀρίσκονται παρωπλισμένα εἰς Tollesbury ἀπὸ τετρατίας.

«Nailsea Brook» Ἀγγλικόν, 3817 τ. γκρές, 6350 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1912, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλιῶν ὃντι 13.000 λιρῶν.

«Mexico» Δανικόν τάνκερ, 8056 τ. γκρές, 4500 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, ἀργοῦν δὲ εἰς Nakskov ἀπὸ τοῦ 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ 360.000 Δανικῶν κορωνῶν.

«Hoheweg» Γερμανικὸν ναυπηγοσωτικόν, 297 τ. γκρές και ναυπηγήσεως 1923, ἡγοράσθη παρὰ τῶν Σοδιέτων.

«Georgii» (ex «Αντ. Γιαννούλατος») Φινλανδικόν, 3425 τ. γκρές, 5500 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβῖον Νο 3 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρὰ τῶν Σοδιέτων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 16.500 λιρῶν.

«Miraflorres» Σουηδικόν, 1851 τ. γκρές, 3200 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, ἡγοράσθη παρὰ τῶν Σοδιέτων ἀντὶ 15.250 λιρῶν.

«Patria» Ολλανδικὸν μικρόν λάινερ, 9686 τ. γκρές και ναυπηγήσεως 1919, ἡγοράσθη ἐπίσης παρὰ τῶν Σοδιέτων, ἀντὶ μηγινωθείσης τιμῆς.

«Hop» Νορβηγικόν, 2230 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβῖον τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντὶ 140.000 Νορβηγῶν καθὼρων.

«John Cadwalader» Αμερικανικὸν ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον 1478 τ. γκρές και ναυπηγήσεως 1926, μὲ καίσιμον διληγονέων πετρέλαιον, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 35.000 δολλαρίων.

«Havo» Νορβηγικόν, 8000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1911, ἐπωλήθη ἀντὶ 14.500 λιρῶν εἰς ἀγοραστὰς τῆς «Απω Ανατολῆς» και μετωνομάσθη «Mabuhay II».

«Skaraas» Νορβηγικόν, ἐκτελοῦν πλάσιο μεταξὺ λιμένων τῆς «Απω Ανατολῆς» 3164 τ. γκρές, 5300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1903, ἡγοράσθη ὑπὸ Κινέζων ἀντὶ 10.800 λιρῶν.

«Trevose» Αγγλικόν, 4375 τ. γκρές, 8150 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Γερμανοκαλαυρίνη ἐταιρίαιν ἀντὶ 19.500 λιρῶν.

«Kia Ora» Αγγλικόν, 6561 τ. γκρές, 9640 τ. φορτίου, ταχύτητος 11.34 τούτων και ναυπηγήσεως 1907, ἡγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς περαιτέρω ἀκμετάλλευσιν, ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«Blackheath» Αγγλικόν, 4868 τ. γκρές, 8135 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβῖον Νο 3 τοῦ 1935, ἡγοράσθη παρὰ Γερμανικῆς ἐταιρίαις ἀντὶ 16.000 λιρῶν και εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ διαλυθέντος σκάφους τῆς «Martha Hendrik Fisher».

ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ & Σ^{ΙΑ}

EN AMBERSEN

* Ο ἀρχαιότερος Ἐλληνικὸς Οίκος ἐν Βελγίῳ

NICOLAÏDIS & C^o

ANVERS (BELGIQUE)

SHIPBROKERS AND AGENTS

Teleg. NICOLAÏDIS-Anvers

Teleph: 21039 & 28834

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

7/8 BURY COURT LONDON E.C. 3

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING, E.T.C.
OF STEAMERS

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Μάζευται την ζωηρότητα, προερχομένην ίδιας από την έξι Ιταλίας έντονον ζήτησιν παλαιού πλωτού υλικού, διεύρευσε τό δ'. 150θήμερον του Μαΐου διὰ τὴν ἀγοράν του παλαιού σιδήρου. Διστυχώδης, τῆς ἐπιδειχθείσης ἐκ μέρους τῆς Ιταλικῆς ἀγορᾶς ζωηρότητος, δὲν κατώρθωσεν νὰ ἐπωφεληθῇ η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Οἱ Ιταλικοὶ παρτιορισμοὶ εἰς τὴν ἑπαγγελγήν συναλλάγματος καὶ ή μὴ σύναψις εἰσίτι τῆς Ἐλληνο-Ιταλικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας ἀπετέλεσαν φραγμὸν ἀνυπέρβλητον καὶ ἡμιπόδισαν τὴν ἀπορρέψην διαθεσίμου καὶ προσφερομένης παλαιᾶς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος, ἀπό τὴν Ιταλικὴν ἔργοστάσιαν διαλύσιον. Πληροφορούμενα παλιστα, δὲ καὶ ἡ πυράδος του ἀπαντωλήθεντος φορτηγοῦ «Χαράλαμπος» ἐμπάτῳθή τὴν τελευταῖς στιγμῇ, τὸ δὲ ακάπος παραμένει ἀργοῦν εἰς τὴν Σπέτσαν. Διὰ τὴν πόληριν τοῦ ἡπ «Φωτεινὴ Καρρά» παρέστη ἀνάγκη δλοκλήσου συνδυασμοῦ ἐνεργειῶν. Ἐπωλήθη, δηλαδή, τὸ ακάρος εἰς Ἀγγλονές ἀγοραστάς, ποκα τῷ διπόιν καὶ ἀπαντωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτάς, ὡς Ἀγγλικόν, ὅπε τὸ σ. ομα «Hillcot», χωρὶς σμως μέχρι στιγμῆς νὰ συμπληρωθείν καὶ αἱ διατυπώσεις διὰ τὴν παράδοσιν του.

Ἡδη ἡ ἐν Ρόμη Ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία, ἡ διαπραγματευομένη τὴν σύναψιν τῆς Ἐλληνο-ιταλικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας, κατεβάλλει καθὼς προσπάθειαν, διποις ἀργη τὰς ὑφισταμένας συναλλαγματικὰς δυσχεσίας, εἰς τρόπον διστα νὰ κατοικηθεί προσεχῶς ἐφικτὴν ἢ ἀπανάληψις τῶν πολλήσων Ἐλληνικῶν σκαφῶν εἰς Ιταλούς πρός διάλυσιν. Φαίνεται ὅμως διὰ τοῦ αἰτιαγόμενης διαπραγματεύσεως προσκόπουν εἰς τὴν ἀρνητικὴν Ιταλικὴν κυρενήσων, διποις δεχθῆ τὴν ἐπὶ δλοκληρωτικὴν ἀνταλλαγὴν καθιέρωσιν τοῦ Ἐλληνο-ιταλικοῦ «κλήρου». Κατὰ τὸ δ'. 150θήμερον του Μαΐου αἱ ἀναγγελθεῖσαι πωλήσιες πρός διάλυσιν περιέλαβον 20 ακάρη, συνολικῆς χωρητικότητος 90.954 τόννων γκρός, ἀνήκοντα δὲ εἰς τὸς ἀκολούθους ἐνέργειας:

Ἀγγλικά	7 τ. γκρός	34.979	Δανικά	1 τ. γκρός	4.672
Ολλανδικά	3 >	19.900	Καναδικά	1 >	2.935
Ιταλικά	3 >	12.589	Κινεζικά	1 >	1.844
Ταπιωνικά	2 >	7.447	Πν. Πολιτ.	1 >	1.783
Φινλανδικά	1 >	4.805	Σύνολον	20 >	90.954

Τὰ 20 τεῦτα ακάρη (ἐξαιρουμένου ἑνὸς μικροῦ Κινεζικοῦ πλεύσου 1844 τ. γκρός) ἐπωλήθησαν ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 180.650 λιρῶν, 307.500 γιὲν καὶ 100.000 μιλρές.

KHEDIVIAL MAIL LINE ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΕΔΙΒΙΕ

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

KHEDIVE ISMAIL MOHAMED ALI EL-KEBIR

Τόννων 12.000 ἔκαστον, ταχύτητος 17 μιλίων
ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΝΕΑΠΟΛΙΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

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

KAT' ΕΥΘΕΙΑΝ ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΔΕΛΦΟΙ ΜΑΡΙΝΟΙ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: 'Οδὸς Ἀμερικῆς 2 Μέγαρον Μετοχ. Τα-

μείου, ἀρ.θ. τηλεφώνου 22-214

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: 'Οδὸς Ρέπουλη 1-3, ἔχαντα: ἀποδάθρας
'Ωρολογίου. Ἀρ.θ. Τηλεφ. 41-235

Ίταλοι διαλυταὶ ἡγέροσαν τὰ δ' π «Hillcot» (ex «Φωτεινὴ Καρρά» 4396 τ. γκρός (τοῦ 1908) ἀντὶ 7400 λιρῶν, (ητο: σελ. 33)8 κατὰ τόννον γκρός) παραδοτέον εἰς Γένοβαν, «Lorenzina» Ιταλικόν, 5181 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 8100 λιρῶν, «Wasaborg» Δανικόν, 4672 τ. γκρός (τοῦ 1909) παραδοτέον, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται εἰς τὸ Χούλι, ἀντὶ 8500 λιρῶν καὶ «Essex Glade» Ἀγγλικόν, 4298 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 6600 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος εἰχεν ἀγορασθῆ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1924 ἀντὶ 19.000 λιρῶν, ἀργεῖ δὲ ἀπό τοῦ 1930 εἰς Ταῖν, διποιού καὶ θά παραληφθῇ. Ἡγράθιμοσαν ἐπίσης παρ' Ιταλῶν διαλυτῶν τὸ Ἀγγλικόν μικτὸν σκάφος «Coronado» 6591 τ. γκρός (τοῦ 1915) ἀντὶ 12.000 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Γένοβαν ἡ Σκόδραν, τὸ Ὀλλανδικόν μικτὸν λαΐναρ «Prins der Nederlanden» 9201 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἀντὶ 17.500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς ἔνα λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας, τὸ Ὁλλανδικόν δ' π «Maasland» 4272 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἀντὶ 7000 λιρῶν, μὲν παραλαβὴν εἰς Ρότερνταμ, τὸ Ιταλικόν «Narva» 1585 τ. γκρός (τοῦ 1883) ἀντὶ 2000 λιρῶν καὶ τὸ «Wally» 5823 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἀντὶ 8800 λιρῶν καὶ τὸ Ὁλλανδικόν «Giekerk» 6427 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἀντὶ 10.000 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Ταῖν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶχεν ἀγορασθῆ πρὸ διμήνου ἀντὶ 9.500 λιρῶν παρ' Αγγλιων, ἵνα περιληφθῇ εἰς τὸ σχέδιον «διαλυτῶν», ἐπανεποληφθῇ δὲ παρ' Αγγλιων, ἵνα περιληφθῇ εἰς τὸ σχέδιον «διαλυτῶν».

Ἄγγλοι διαλυται ἡγέροσαν τὸ μικρὸν ἐπιβατικὸν ἀτρόπλοιον «Ropan» 1153 τ. γκρός (τοῦ 1898) καὶ ταχύτητος 12 μιλίων, ἀντὶ 2300 λιρῶν, ἥτοι λ.στ. 2 τὸν τόννον γκρός καὶ τὸ Ἀγγλικόν φορτηγὸν «Archmet» 4574 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἀντὶ 7.200 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰχεν ἀγορασθῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1921 ἀντὶ 52.500 λιρῶν καὶ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1923 ἀντὶ 45.000 λιρῶν. Ἡδη θά περιληφθῇ εἰς τὸ σχέδιον διαλυτῶν—ναυπηγήσασιν. Παρ' Αγγλιων ἐπίσης διαλυτῶν ἡγεράθιμοσαν τὸ μικρὸν δ' π «Myrtis» 971 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 1550 λιρῶν καὶ τὸ λαΐναρ τῆς «P. & O.» «Ballarat» 12.996 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 23.500 λιρῶν μὲ παραδοτέον, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται εἰς τὸ Λονδίνον.

Αμερικανοὶ διαλυται ἡγέροσαν τὸ Ἀμερικανικόν δ' π «Costa Rica» 1783 τ. γκρός (τοῦ 1891) ἀντὶ 2200 λιρῶν.

Ιάπωνες διαλυται ἡγέροσαν τὸ Καναδικόν δ' π «Mogul» 2935 τ. γκρός (τοῦ 1896) ἀντὶ 6000 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Osaka, καὶ τὰ Ιαπωνικά δ' π «Kaku Maru» 3676 τ. γκρός (τοῦ 1897) ἀντὶ 142.500 γιὲν καὶ «Shohei Maru» 3771 τ. γκρός (τοῦ 1898) ἀντὶ 165.000 λιρῶν.

Βραζιλιανοὶ διαλυται ἡγέροσαν τὸ Ἀμερικανικόν δ' π «Orient» 4805 τ. γκρός (τοῦ 1906) καὶ Κινέζοι διαλυται ἡγέροσαν τὸ Κινεζικόν δ' π «Orient» 4805 τ. γκρός (τοῦ 1906) καὶ παραδοτέον εἰς Σάντος μὲ ζημίας ἐπ παρκίσεων Φιλανδικόν δ' π «Woermann» 4805 τ. γκρός (τοῦ 1906) καὶ Κινέζοι διαλυται ἡγέροσαν τὸ Κινεζικόν δ' π «Yu Sang» 1844 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. | ΑΘΗΝΑΙ | ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ | ΠΑΤΡΑΙ
| 20-151 & 20-52 | 40-748 & 41-614 | 8-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

HAMBURG - AMERIKA LINIE

NORDDEUTSCHER LLOYD

HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.

WOERMANN LINE, DEUTSCHE OST-

AFRIKA LINIE

Κατ' εὐθεῖαν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ πατ' εὐθεῖαν ἀναχωρήσεις διὰ ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

"ΕΛΛΑΣ,"

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΕΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατά τὸ λῆξαν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς 'Ελληνικὰ σκάφη :

«Θεομήτωρ».—Προσπραγμένον εἰς τὸν ποταμὸν Πλέιτ, ὃς ἀνεγράψαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος· μας. Μετὰ τὴν ἀνέλκυσίν του, ζέν ἡδυνήθη νὰ προχωρήσῃ, λόγῳ τοῦ ἀκάθοδος τοῦ διαύλου καὶ τῆς σημειωθείσης νέκας μειώσεως τῆς στάθμης τῷ ὑδάτων τοῦ ποταμοῦ. Ο πυραυλιστικόν μας ἀντιπρόσωπος τοῦ Λεύδου συνέστησε νὰ ἀλλαφυρνθῇ τὸ πλοῖον διὰ τῆς ἐκφροτώσεως 1600 τόννων ἐκ τοῦ φορτίου του, θώτα νὰ μισθωθῇ τὸ διόδιμό του καὶ δινηθῇ τὸ σκάφος νὰ προχωρήσῃ, χωρὶς νὰ ἀναφεύῃ τὴν παλίρροιαν. Πράγματι ἔξιφροτάθησαν περὶ τοῦ 1500 τόννων, δόπτε τὸ πλοῖον ἡδυνήθη νὰ φύσῃ εἰς τὴν ἀνοικτὴν ράβαν τοῦ Ροζάριο. Έκεῖ, ἐπιθεωρήθη, ἐλαττα πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἐπαναφεύτωσαν ἀνεχώρησε διὰ Σάντος. (Ματου 11—17)

«Ανδρέας».—Προσρχόμενον ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ κατευθυνόμενον εἰς τὴν "Απο" Λατολήνη, προσήγγισεν εἰς Σουέζ, λόγῳ ἐλλαφρᾶς διαρροῆς τοῦ ὑπὸ ἄριθ. Ι τάν τοῦ διμητροῦ. Μετὰ τὴν ἔκτασίσεων τῶν ὑποδιγθείσων ἐπισκευασμοῦ ἔχορηγήθη εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἔξικολούθησε τοῦτο τὸν πλοῦν του. Κατὰ τὸν διάπλουν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζου συνεκρούσθη μὲ τὸ Σουνδικὸν μότοροπ «Merrabooka» καὶ ὑπέστη μερικάς ζημιάς εἰς τινὰ ἀλλασσάται. (Ματου 15—23)

«Χρυσῆ».—Προσρχόμενον ἐκ Μπάχισ Μπλάγκας μὲ φορτίον γεννημάτων προσήγαγεν εἰς τὴν εἰσόδον τῶν ντόκων τοῦ Σάρπηνες, ἀνελκυσθὲν δὲ δραδύτερον ἐπλεύσεος. Μετὰ τὴν ἐκφροτώσην του ἔδεσμανίσθη εἰς Σάρπηνας καὶ ἐπιθεωρήθη. Ζημιάς δὲν ἀναφέρησαν. (Ματου 17)

«Άγια Θαλασσινή».—Ἐπόδιοις εἰς Ρίον Ιανέαρον πρός ἐπισκευήν ἔλαφρῆς τινος δλάδης τῷ λεβήτων του. Αἱ ὑποδιγθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λεύδου ἐπισκευασαὶ ἔξετασθησαν καὶ τὸ σκάφος λοβέν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἀπέπλευσε διὰ Σαρόνναν. (Ματου 16—21)

«Εἰρήνη Σ. 'Εμπειρίκου»—«Εψήλων».—Κατέπλευσεν εἰς τὴν 'Αριάδναν ἐκ Σάντα Φε μὲ φορτίον 'Αργεντινῶν γεννημάτων τὸ φορτηγόν «Εἰρήνη Σ. 'Εμπειρίκου», δὲ πλοιάρχος τοῦ ὑπολοίου ἀνέφερεν, διὰ κατὰ τὴν ἀπὸ Σάντα Φε ἀναχώρησιν καὶ παρὰ τὴν ἑκεὶ διώρυγα Farallon ἀντελήθη περὶ ὡσαν 11.30' υπετερηὴν τῆς ἡμέρας 'Απριλίου, ἔνα πλοῖον προσηργάσθησεν. Τὸ ἁπέ «Εἰρήνη Σ. 'Εμπειρίκου» μὴ δυνάμενον νὰ ἐλύθῃ καταλλήλως καὶ διὰ ν' ἀπορήγη ἐπικατεμένην σύγκρουσιν μετὰ τοῦ προσηργμένου σκάφους, ἐκίνησε τὰς μηχανάς του «διπούθην δισταχός» καὶ ἐπόντες τὴν δεξιάν του ἀγκυραν. Δυστυχός, λόγῳ τῆς κακτημένης ταχύτητος του, ἡ διεύσις τῆς ἀγκύρας ἀθραυσθῆσε ὑπὸ τοῦ πλοΐου μὲ 10 ὀργανῶν δλάδεσσων. Μίαν ὥραν δραδύτερον τὸ ἁπέ «Εἰρήνη Σ. 'Εμπειρίκου» προσήγαγε πλησίον τοῦ ἑτέρου προσηργμένου σκάφους, δημορ ητο τὸ φορτηγόν «Εψήλων», τὴν δὲ ἐπομένην παρκαρισθὲν ὑπὸ τῶν ρυματῶν καὶ τοῦ αφροῦ ἀνέμου, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἁπέ π. «Εψήλων». 'Αμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ζημιάς. Τὸ «Εἰρήνη Σ. 'Εμπειρίκου», μετὰ τὴν ἀνέλκυσίν του, προσέκρουσε ἐπὶ τοῦ φορτηγανίστηρος τοῦ τοποθετημένου εἰς τὸ 50όν χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ καὶ προσέβαντος δλάβην εἰς τὸν φανόν. (Ματου 17)

«Αγοροικός».—Προσήγαγεν εἰς Τρίπολιν (τῆς Συρίας), ἀλλ᾽ ἀνελκυσθεῖς χωρὶς νὰ ὑποστηθῇ ζημιάς τῶν ὑφάλων του, ἔξικολούθησε τὸν πλοῦν του διὰ Βηρυττόν, δημορ καὶ κατέπλευσε. (Ματου 17)

VORREAS COMPANY STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

GENOVA
P.O.BOX NO. 66.

VENEZIA
CALLE 22 MARZO 2414

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

Υπολογιστορεία Savona, Oneglia, Spezia, Livorno,
Napoli, Civitavecchia, Ancona, Bari.
καὶ ἀντιπροσωπεῖαι εἰς ὅλους τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας

Τηλεγρ.διεύθυνσις VORREAS-Genova Τηλέφ. 25379

TALLYING

AT HAMBURG

JOHN OESEN

Teleg: "OESENHAMB"

33(4), Admirälitätstr.

HAMBURG II

«Δημ. N. Βογιατζήδης».—Κατευθυνόμενον ἐκ Πειραιῶς, κανόν, εἰς δούμανιν πρὸς φόρτωσιν, προσήγαγεν εἰς τὴν "Ακ-μπας, ἀλλ' ἀνειλκυσθήσας καὶ ἔξικολούθησε τὸ ταξίδιόν του. Τὸ σκάφος ἐστάθμευσεν εἰς Κωνίαν, δημορ δὲ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λεύδου διηγήσας τὸν δέσμον του, καὶ οὐδεμίαν ν' ἀνευρή ζημιάν. Κατόπιν τούτου ἔχορηγήθη εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας.

«Μίνα».—Οἱ ἐν Λονδίνῳ ἀντιπρόσωποι τοῦ σκάφους τούτου ἔλαβον παριστηληγράφημα ἐκ Shimonoseki, δι' οὐ ἡγάλλετο, διὰ τὸ φορτηγὸν «Μίνα» ἔξικολειν εἰς Γιακοχάραν ράβηται, ἀλλ' οὐ μετὰ μίαν ὥραν κατώθησε ν' ἀνειλκυσθῇ, χωρὶς νὰ ζητηθῇ δογματικά ναυαγοστοικεῖ. Προστίθεται, διὰ ὑπέστησαν ζημιάς αἱ μηχαναὶ καὶ διὰ τὸ σκάφος κατεύθυνεται εἰς Οζάκων, δημορ οὐ ἐπιθεωρήθη παρὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λεύδου καὶ οὐ διέτελεση τὰς ὑποδιγθησμένας ἐπισκευασίας. (Ματου 20)

«Κονδύληρ».—Απέκλευσεν ἐκ Γένεβας διὰ Τσιτετούδην πρὸς ἐκφροτώσιν ὑπολοίπου σιτοφορτίου του, μιθ' οὐ ἀπαντάλευση εἰς τὴν Γένεβην πρὸς δεξαμενούμενον καὶ ἐπιθεωρήσιν ζημιάς τινάς αἱ μηχαναὶ κατεύθυνεται εἰς Οζάκων, δημορ οὐ ἐπιθεωρήθη παρὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λεύδου καὶ οὐ διέτελεση τὰς ὑποδιγθησμένας ἐπισκευασίας. (Ματου 21)

«Κατερίνα» (τάνκερ).—Προσρχόμενον ἐκ Κονσταντινέης μὲ 3200 τ. πετραλαίων καὶ ἀνεζηνήσιμον κατέπλευσε εἰς τὴν Δραπατίδην καὶ ἐπλύσισεν εἰς τὰς ἑκατόστασίσεις τῆς «Σόκομπελ» πρὸς παράδεισον τοῦ φορτίου του. Ήπει τὸ μεσονύκτιον τῆς 20ής πρὸς τὴν 21ήν Ματου ἔξικοράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους πυρκαϊκή, ητίς προσέλαβε σοβαράδης ταστάσεις καὶ ἡπειλήγε πρὸς τούμην ν' ἀποτεφρώσῃ ἐδῶ δλοκλήρου τὸ τάνκερ. Πολλὰ ρυμούλια καὶ ναυαγοσωστικά σπασθεῖσαν ἐπὶ τούπου παρέσχον ἔγκαιρως τὰς δεσμοτείαις καὶ κατάταρμοι τοῦ πλοίου, ιδίᾳ εἰς τὸ πρυμναῖον τημά, εἰς τὰς γενύρως καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον του εἰναις ἀκταπαίδην, οὐδὲ ἐπισκευασθεῖσαν δημορ εἰς Πειραιά. Κατὰ τὴν ἐκρήτην τῆς πυρκαϊδῆς ὑπέστησαν ζημιάρχης κ. Ἀραδηνίνος καὶ πάντα ἀνδρεῖς ἐκ τοῦ πληρώματος, εἰς τὴν θάλασσαν διὰ νὰ ασθῇ, ἐπινίγη. (Ματου 20—25)

Nauágia καὶ ἀβαρίαι κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ 'Αγγλικοῦ Λεύδου αἱ ἀπώλειαι πλοίων (500 τ. γκρός καὶ ἀνω) ἐκ θαλασσῶν κινδύνων ἀνήλθον κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον εἰς 4 συάρη 6601 τ. γκρός, ἔναντι ἀπώλειῶν 9 πλοίων 21.412 τόννων τοῦ 'Απρίλιου π.ε. καὶ 10 πλοίων 27.705 τ. γκρός τοῦ 'Απρίλιου 1933. Αἱ ἐφετεῖαι αἱ ἀπώλειαι κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους τέσσερας ομιλίας :

Αγγλικά 1 τ. γκρ. 3929	Ην. Πολιτείων 1 τ. γκρ. 607
Νορδηγικά 1 1516	Φινλανδικά 1 519
Σύνολος ἀπώλειῶν μηνὸς 'Απρίλιου : 4 6601	

Αἱ κατὰ τὸν μῆνον μῆνα σημειωθεῖσαι ἀβαρίαι πλοίων (συμπεριλαμβανούμενων καὶ τῶν δλαδῶν ἀπώλειῶν) ἀνήλθον εἰς 374 ἔναντι 376 τοῦ 'Απρίλιου π.ε., 376 τοῦ 'Απρίλιου 1933 καὶ 398 τοῦ 'Απρίλιου 1932. Αἱ ἐφετεῖαι αἱ ἀβαρίαι ἀνεφέροντο εἰς τὰς κατωτέρω αἵτις :

Ζημιάς συνεπείᾳ τρικυμίας	28
Ναυάγια καὶ ἔγκατλειδίαις	1
Ζημιάς κατόπιν προσκράψεως	79
Ζημιάς συνεπείᾳ συγκρούσεως	100
Πυρκαϊκή καὶ ἔσχησης	15
Ζημιάς μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ πηγαλίου	60
Βλάβαις ἐν παντοῖον ἀλλων ἀφορμῶν	91
Σύνολον ἀβαρίων π. μ. 'Απρίλιου	374

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΓΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΙΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42-154

ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ—Οικονομία Ηγγυημένη 8-15 σ.ο.
ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΛΥΠΤΡΩΝ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ (FINS)
—Οικονομία Ηγγυημένη 8-10 σ.ο.
ΜΕΛΕΤΑΙ ΓΝΕΡΘΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΑΙΟΓΑΡΟΜΩΝ
ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΓΝΕΡΘΕΡΜΩΝ ΑΤΜΩΝ
ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΝΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΑΕΒΗΤΑΣ
ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΕΑΚΥΣΜΟΥ
ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΓΛΑΤΟΣ κλπ.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.
ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1^η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΜΕΧΡΙ 31^η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1934 (ΕΤΟΣ 60N)

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

			ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
'Ατμόπλοια 'Εταιρίας			
'Αξία 25 'Επιβατηγόν και 68.45 αρ. α.) π			
«ΦΩΚΙΣ» και «ΕΥΒΟΙΑ»	110.724.952.75		110.000.000.—
'Ατμόπλοιον «ΙΩΝΙΑ» (Α) σημός άγορας	17.813.475.50	128.538.428.25	
Φορτηγίδες και ρυμουλκά			
'Αξία 14 φορτηγίδων, 1 σλεπιον και 2 ρυμουλκών	845.774.65		
'Επιπλα και Σκεύη	1.—		
Συνεργεία και έγκαταστάσεις	1.—		
'Εργαλεία και 'Έγκαταστάσεις γαιανθράκων	1.—	845.777.65	
Χρεώγραφα			
276 όμοιογιαν 'Ανταλλαξίμων πρός 486.—	134.136.—		
Ταμείον και Τράπεζαι			
Μετρητήται ήν τῷ Ταμείῳ και διαθέσιμα πα- ρά Τραπέζαις	1.960.502.05		
'Ελληνικὸν Δημόσιον			
'Υπόλοιπον εἰς νέον	1.978.573.80		
'Υλικά, 'Εφόδια, 'Εντυπα			
'Ως αἱ 'Αποθήκαι	4.517.113.10		
'Ασφάλιστρα			
Μή δεδουλευμένα	486.668.15		
Πρακτορεία και Χρεώσται			
'Υπόλοιπον εἰς νέον	8.780.446.15		
'Αθροίσιαι ύπό διακανονισμῶν			
'Υπόλοιπον εἰς νέον	1.022.156.55	18.909.595.80	
		148.293.801.70	
Λογαριασμοὶ Τάξεως		2.596.600.—	
		150.890.401.70	

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ "ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ.."

ΧΡΕΩΣΙΣ

'Υπόλοιπον παρελθούσης χοήσεως	7.275.434.75		
Μισθοτροφοδοσίαι και 'Απομαχικά	97.475.50		
Ποσφορτισμένων ἀτμοπλοίων			
Προμήθειαι και Μεσιτεῖαι, Τηλεγραφήματα			
Δημοσιεύσεις, Ναῦλοι και 'Εξοδα Μετα- φορώπεων	420.540.70		
'Ασφάλιστρα ἀτμοπλοίων	749.021.50		
'Επιθεωρήσεις, 'Υλικά, 'Εφόδια, Συντήρη- σις, 'Υδρεύσεις, 'Εξοδα ἀτμοπλοίων, Νο- σηλεία και 'Αποζημιώσεις πληροφμάτων.			
Συγκρόσεις, Προσαράξεις και 'Ατυχή- ματα	24.259.098.30		
Μείον: Τὰ εἰσπ. παρά Κοιν. Ταμ. 19.405.016.90	4.854.081.40		
'Εξοδα Πρακτορείων, Ποσοστά Πρακτό- ρων, Μισθοδοσίαι προσωπικοῦ, 'Ενοίκια,			
'Εντυπα και Γραφική ὑλη, 'Εξοδα Δια- χείρισεως	9.602.568.05		
Μείον Τὰ εἰσπ. παρά Κοιν. Ταμ. 6.999.654.70	2.602.913.35		
Τόκοι	1.971.170.20		
'Επισφαλείς 'Απαιτήσεις	8.955.—		
'Αποζημιώσεις. Διάφοροι	109.888.90	10.814.046.55	
Ζημία ἐκ πωλήσεως ἀ)π «ΛΗΜΝΟΣ»		3.943.678.95	
'Εξοδα Συνεργαζομένων 'Ατμοπλοΐῶν «KOINON TAMEION»			

'Αναλογία συμμετοχῆς μας ἐπὶ ἔξόδων Κοινοῦ Ταμείου ἀπό 1ης Ιανουαρίου μέχρι 31ης Δημήτριου ὡς ἀκολούθως:			
Γαιανθράκες και ἔξοδα Γαιανθράκων	49.084.471.10		
Φόρ. Δημοσίου & Ταμ. Έπιβ Στόλου	27.348.206.75		
Ναυτιλιακά, Προμήθειαι και Μεσιτεῖαι.			
Διόδια, 'Εργατικά, Τηλ.ματα, Δημοσι- εύσεις, 'Αποζημιώσεις, Ναῦλοι και			
ἔξοδα Μεταφορώπεων	28.785.361.95		
Καταβολαὶ εἰς Κοινοπραξίας	3.922.579.05		
Μισθοτροφοδοσίαι ἀ)π και 'Απομαχικά	30.980.546.—		
'Εξοδα ἀ)πλοίων, Ποσοστά Πρακτόρων και ἔξοδα Πρακτορείων	11.071.608.—		
'Εξοδα Διαχείρισεως, 'Ενοίκια, "Εντυ- πα, Τροφοδοσία 'Επιβατῶν	3.619.814.40		
'Ασφάλιστρα	1.172.272.20		
Μισθοδοσίαι Προσωπικοῦ	1.299.408.25		
'Εξοδα Κινήσεως, Συντηρήσ. & Ηαροπλ. 19.694.762.55	176.979.030.25		

ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

Φορτηγίδων και Ρυμουλκών	561.726.35		
'Εργαλείων και έγκαταστάσεων γαιανθράκων	88.444.—		
'Έγκαταστάσεων συνεργείων και ἀποθηκῶν	80.797.40		
'Επιπλων και Σκεύων	13.768.60	744.736.35	
		199.756.926.85	

'Η τιμὴ τῆς λίρας εἰς ὅλους τοὺς Λογαριασμοὺς 'Ενεργητικοῦ και Παθητικοῦ ὑπελογίσθη πρὸς Δρχ. 531

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 9ῃ Μαΐου 1935

ΕΝΤΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ

Π. Α. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ - Α. Σ. ΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ

Τόδεκα πενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ο τόνος τῆς ἀπογοητευτικῆς ἐπτάσθεως ποὺ διακρίνει ἀπό τυνος καιρού τοὺς περισσοτέρους τομεῖς τῆς Παγοσομίου ναυλαγορᾶς, οὐδεμίαν σχεδὸν ἄλλοισι παρουσίασε καὶ κατὰ τὸ β'. 15θῆμερον τοῦ Μαΐου. Ἐξαίρεσιν καὶ πάλιν ἀπετέλεσε μόνον ἡ ἄγορὰ τοῦ Πλέετ. Η προοπτικὴ τῆς ἐκείθεν σινήσεως ὑπῆρξεν ἐνθαρρυντικὴ, λόγῳ ἀφ' ἑνὸς τῶν προβλέψεων μελονετικότητος τῶν Ἕνωπατιῶν ἑσδαιών, ἐξ ἀροφίσης τοῦ φυγοῦ ταῦ παρούσιον τῶν τελευταῖον ἔρδοιάδων καὶ ἀφ' ἑπέρου συνεπεῖ τῶν θετικῶν προβλέψεων, διὰ τοῦ Ἰταλίαν καὶ αἱ λοιπαὶ Μεσογειακαὶ Χῶρα, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ Γερμανία, θά ὑποχρεωθοῦν συντόμως νὰ προσοῦν εἰς σοβαράς προμηθείας γεννημάτων, παρ' ὅλας τὰς συγκαλλαγματικὰς αὐτῶν δυσχερείας.

Αἱ ἐξ Τλέετ προτώρεις στῆραζαν ζωητότερα διὰ τὰς ἔγγυτέρας ἡμερομήνιας, διὰ τὰς ὁποίας καὶ ἐπληρώθησαν τιμῶν ἐλαφρῶν ἀνιστέρων τῶν κατωτάτων ὁρίων τοῦ σχεδίου. Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ζήτησης ἐντονος συνεχίζεται διὰ τῆς Ἑνόρωπην, κυρίως δὲ τῆς Ἀγγλίαν, καὶ Βόρ. Ἀμερικὴν, ἔχουσαν καὶ μέχρις Σημερίου, ἀρκετά δὲ σκάφη κατεύθυνται κανένα πρός την Ἀργεντινήν ἐναυλώθησαν ἥδη. Τὰ δι' Ιονίου προσφεύμενα πλοῖα προβλέπεται νὰ ἐπιτύχουν βελτιωμένας τιμάς, ἀν καὶ ἡ ἀπραξία τῶν λοιπῶν ἀγορῶν αἰσάνει τὴν πίεσιν τῆς ἀναλότου χωρητικότητος καὶ ἕπιποδεῖσα κάθε τάσιν πρὸς ἀνατυπωτικήν πορείαν τῶν ἐπ Τλέετ ναύλων.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ἀτυχῶς, ὅτι τὸ σχέδιον τοῦ Πλέετ ἥρχισεν αἰσθαντικέναν τὰς πρότας δυσχερείας εἰς τὴν ἔφαρογήν του. Παρὰ τὴν ἐκτεταμένην ζήτησην σκαφῶν ἐξ Ἀργεντινῆς, τὴν ἐπὶ τόσους ἥδη μῆνας συνεχίζουμενήν, ἡ συμφορικά τηρούσας τῶν κατωτάτων ὁρίων τιμῶν τῶν ναύλων πιέσεται ἥδη ἀπὸ τῆς πλήθησικὴν χωρητικότητα, που ἀναζητεῖ ἔργασίαν ἐξ τοῦ Τλέετ. Λί ἀναφείσαι δυσχέρειαι ἀποτελοῦν ἀντικείμενον μεταξὺ τῶν μελῶν τῆς ἐπιφορτῆς τοῦ σχεδίου, ἀντιμετωπίζεται δὲ παρ' αὐτῶν καὶ ἡ περιπτώσεις παροργῆς μικρᾶς πυνθητικότητος εἰς τὰ ἀναγκαστικῶς ἀγορῶντα σκάφη, ἵνα συγγρατηθῇ ὁ παροπλισμός των καὶ ἀνασυντιθῇ ἡ ἄγορά, διὰ τῆς προοδευτικῆς ἀπορροφήσεως τῶν διαθεσίμων πλοιῶν.

Προστίθεται ἀκόμη, ὅτι ἐπιλεπτικήν της σημειώθησαν καὶ αἱ πρότια παραβάσεις τῆς συμφορικής, μεμονωμένης βέβαια μορφῆς, ἀλλὰ χαρακτηριστικῶν τῆς δυσμενοῦς στροφῆς πρὸς τὴν ὁποίαν φέρεται ἡ ἔφαρογή του σχεδίου. Λέγεται, οὕτω, ὅτι μερικά πλοῖα ἐπλέουσαν κενά καὶ ἀναῦλωτα πέραν τῶν Καναρίων νήσων, μολονότι ἐπερροῦτο ἀδείας τῆς ἐπιφορτῆς. Παραβλήνως, ἥρχισαν διατυπώμενα παράπονα καὶ ἀπὸ μέρους τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν διὰ τῆς ἐκδηλωμένης ὑπὸ τῶν φορτωτῶν προτίμησης τῶν Βρεταννικῶν προφτηγῶν. Μία ἀλλη δυσχερεία προέρχεται ἀπὸ τὴν προνομιούντων ποὺ θέσιν, τὴν ὁποίαν κατελαβοῦν τὰ αὐτὰ τὸ 8000 τ., 10 ορ., σκάφη. Δι' αὐτά τὸ σχέδιον προβλέπει ἡ λαττιτομένης τιμᾶς ναύλων ἐναντὶ τῶν μικροτέρων πλοιῶν, οἵ δὲ φορτωταὶ προτιμοῦν τὴν ἀντιτέρω χωρητικότητα, εἰς τούπον ὅπει μετά δυσχερείας ναυλώνονται σκάφη μετρίου μεγέθους. «Ηρχισαν τέλος δεχόμενα καὶ τὰ λάττενος μερίδας φορτων βάσεις «*open charter*», πράγμα ποὺ ἐπιτείνει τὴν ἐπικατασκευαν σύγχυσιν καὶ περιπλέκει σοβαρῶς τὴν ὄμαλήν ἔφαρογή τοῦ σχεδίου.

Αἱ λοιπαὶ ἄγοραι ἐν πλήρῃ σχεδόνιον ἀπραξίᾳ. Αἱ Καναδικαὶ φορτωταὶ ἀνένδονται ἐνδιαφέροντος, τόσον διὰ τὸ Μόντρεαλ, δύον καὶ διὰ τὸ Βαγδούνερ, λόγῳ τῶν ὄψην τῶν τιμῶν τοῦ Καναδικοῦ σίτου. Τὴν ὑπάρχουσαν ἀπὸ τὸν "Ἀγιον Λαυρέντιον πτωχήν ἔφαροιν, διὰ τιμῆματος φορτῶν, ἀπορροφοῦν τὰ λάΐνερος φορτηγά δὲ σκάφη ἐνδιοκόμενα ἐκεὶ ἡναγκάσθησαν ν' ἀναχωρήσουν κενά. Οἱ ἐξ Βαγδοῦνερ ναύλων εἰς τοῦ 13—*Berth terms*, διὰ Λονδίνον—Χούλι, ἀ.φ., λόγῳ τῆς ἀθροίσης προσφορῶν χωρητικότητος καὶ τῆς δυσχεροῦς καταστάσεως τῶν τομέων τῆς "Απο Ανατολής. Σημειώτεον, διτὶ αἱ εἰς γεννημάτα ἀνάγκαια τῆς Κίνας καὶ Ιαπωνίας ἥρχισαν κατὰ μέγα ποσοτὸν καλυπτόμεναι ἀπὸ τῆς ἄγορᾶς τῆς Ανθρακίας. Παρατηρεῖται ἐπίσης ἔλλειψης ναυλώσεων καὶ διὰ μεταφορῶν παλαιούσιδων ἐν Βόρ. Ἀμερικῆς πρὸς τὴν "Απο Ανατολήν, λόγῳ τῆς ἀποδυνάμιας τῶν πλοιοκτητῶν νὰ κατευθύνουν τὰ σκάφη των πρός τὰ ἐξει. Πράξεις τινὲς ἐκείσθησαν εἰς τὰ 11)—ἀπὸ Νόρθερν σείντε δι' *Ardrrossan*. Αἱ ζαχάρεις Κούβας εἰς τὰ 12)^ο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, χωρὶς ὅμως διαταγάς.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν "Απο Ανατολήν, ἡ θέσις τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ἔχοντων πρὸς τὰ ἐξει διατάξιμον χωρητικότητα, ἀπέβη ἀντόχηρη μα τραγή, ἔλαχισται δ' ὑπάρχουν ἐνδεξεῖς βελτιωτῶν διὰ τε τοὺς κυάμους Μαντζούριας καὶ τὴν ὄρην Σαΐγκον, ὥστε νὰ προέλθῃ ποιά τις ἀναζούφισις τῆς ἄγορᾶς. Τὰ Γερμανικὰ καὶ Γαλλικὰ λάΐνερος ἀπορροφοῦν κάθε παρουσιαζόμενην μερίδα φορτίου, τόση δὲ είναι ἡ γενική ἔλλειψης διαταγῶν, διστ., χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται περιπτώσεις φορτηγοῦ πλοιῶν, ἀναχωρήσαντος κενοῦ ἐκ Βλαδιβοστόκ διὰ Χιλῆν πρὸς φορτωτανείς νιτράτων.

Κατὰ τομεῖς ἄγορῶν αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διενυμάνθησαν εἰς τὰ ἀπόλουθα ἐπίπεδα:

ΠΛΕΙΤ.—Τὸν ἐπικατέστερον τόνον ἐκράτησαν αἱ δι' Ἀγγλίαν φορτώσεις γεννημάτων, μολονότι ἀρκετὰ ζητοῦν ἥτο τοι καὶ ἡ ἔφαροια διὰ τῆς Ηπειρωτικῆς Ἑνόρωπην καὶ τὴν Μεσόγειον, δύον καὶ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν. Τὰ πλέον προνομιούχα σκάφη, ἥσαν τὰ παρόχοντα ἀμεσον φορτωτοῖς ἡ ἀρχὴν Ιονίου τοιαύτην, ἀπειναὶ καὶ ἔχοντασιν τιμᾶς ἐλαφρῶν ἀνοτέρων τῶν κατωτάτων ὁρίων τοῦ σχεδίου. "Απο Ροζάριο (μέτριον σκάφος) ἐπληρώθη 19)—διὰ Βόρ. Ἀμερικήν (λιμένας Ατλαντικοῦ ἡ Κόλπου), μὲ διψήν 17διὰ Χούλι, ἀρχῆς Ιονίου, μικρὸν δὲ πλοῖον ἐκείσθη ἀπὸ Νεροτέα ἡ Σάνη Λορέντζο διὰ Ρούνεν εἰς τὰ σει. 20)—, δι' Ἀγγλοστον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.—"Εξ Αντσαλάκιας, πλήν μιᾶς ἡ δύο ναυλώσεων

δι' Εὐρώπην, ἀπασαὶ ἡ λοιπὴ ἔφαροια ἀφεώρω τὴν κατεύθυνσιν πρὸς τὴν "Απο Ανατολήν. Σειάρος 8000 τ. ἐκλείσθη ἀπὸ Σίδνευ διὰ Μεσόγειον—"Αγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σει. 21)^ο (φορτίον εἰς χόμα), μὲ διψήν Σαγκάρην—Ιαπωνίαν 11).—"Απο Dalny (μερίδες φορτίων) ἐπληρώθησαν μόλις 12)^ο διὰ Ρόττερνταρ—Αμβούνγον, ἐνῷ αἱ φορτώσεις ἀπὸ Burma καὶ Σαΐγκον ἐν τελείᾳ ἀτραξίᾳ. Δι' ἀραβόσιτον ἀπὸ Κέιπ Τάουν σποραδικὴ ἔφαροια εἰς τὰ 13)^ο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ.—Τὰ μεταλλεύματα τῆς Μεσογείου μὲ συνήμη κίνησιν, οἵ δὲ βαμβακόσποροι Ἀλεξανδρείας εἰς τὴν χαλαρὰν τιμὴν τῶν σει. 7)—διὰ Χούλι. "Απρακτός καὶ ὁ Δούναβης, λόγῳ ὅμως τῶν εὐνοῦχῶν προβλέψεων διὰ τὴν νέαν ἐσόδειαν, ἐλπίζεται νὰ τονοθονεύσησεροις ἀξέπαγωγαὶ καὶ νὰ σημειωθῆ καὶ "Ιούλιον καὶ Αἴγυνος τὸν ζητησίος χωρητικότητος. Αἱ Ρωσικαὶ ἔχαγωγαὶ ἀνεύ ίδιατερόν τινὸς ἐνδιαφέροντος. Διὰ γεννημάτα μία μόνον διαταγὴ διὰ 5000 τ. ἐνεφανίσθη εἰς τὴν ἄγοράν κλεισθεῖσα παρ' Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰ 9)^ο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἀρχῆς Ιουνίου, 1)^ο δι' ἔξτρα ὁδίσην Σκανδινανίαν καὶ 10)^ο δι' ἡπίσης ἔξτρα ἐπὶ πλήρες φορτίον μαρούσας. Δι' "Απο Ανατολήν ἡ ζήτησης ἔχασκολυθεῖ, ἀλλ' οἱ πλοιοκτηταὶ δεῖ παντηταὶ ἀκρωταῖς εἰπιφροφῆς. Διὰ γιανθρωπας ὑπῆρχονται διαταγαὶ δι' Ιταλίαν καὶ Κόντινεντ, αἱ προσφεύμεναι ὄμως μικραὶ τιμαὶ δὲν ἐγένοντο δεκταὶ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, δι' ὅ και ἔλαχισται νὰ ἐπιτευχθῶσιν ταῦτα. Δ' "Ιταλίαν ἀλλ' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, Δι' Ιαπωνίαν ἀλλ' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἀρχῆς Ιουνίου, 6—6500 τ. τομέντων εἰς Ναϊζης διὰ Μούρμανον, μὲ φόρτωσιν Ιουνίου καὶ ὑποδειγμάτων ταῦλον 10)—τ.ο. παραμένει ἀκάλυπτος εἰσέπι. Αντιθέτως πρὸς τὰ ἄλλα εἰδη, ζωργά ὑπῆρχεν ἡ ζήτησης σκαφῶν διά ξύλειαν μὲ προσφεύμενον τὴν Ιταλίαν.

Αἱ περισσότεραι διαταγαὶ, ἔλλειψει διαθεσίμου Ἑλληνικοῦ τοντάς, ἐξαλύπτουσαν ἡποτεσθησαν διὰ ζένων πλοίων καὶ εἰς τιμὰς ἴκανοποιητικάς. Εἰς "Αργαγγέλους ἔλλειποισθησαν 5—6 σάφη δι' Ἀλεξανδρείαν—Χάιφαν καὶ ἡ Γάρφαν, ἐπληρώθησαν δὲ δι' ἀλλ' 1860 στάνταρς 48)^ο δι' Ἀλεξανδρείαν, 51)^ο δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ Χάιφαν. Δι' ἀλλ' 1699 στάνταρς ἐπληρώθησαν 53)^ο δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ Γάρφαν, χωρὶς ἔξτρα ἀσφάλιστρα καὶ μὲ τιματαὶ εἰς τὴν φόρτωσιν μόνον. Λέγεται δι' ἀλλ' 1279 στάνταρς ἐπί την φόρτωσιν δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ Χάιφαν εἰς τὰ 52), μὲ ὄψην Ἐλλάδα, βάσιν ἔντα τιμένα, 50)—, ὑπάρχουν δὲ ἄλλαι διαταγαὶ διὰ φορτίους Ιουλίου ἔως Σεπτέμβρου. Διὰ μεταλλεύματα σποραδικὰ διαταγαὶ διὰ Κόντινεντ καὶ "Απο Ανατολήν.

Ἐνδιαφέρουσα ὑπῆρχε καὶ ἡ ἀναγγελθεῖσα ἄγορά ὑπὸ τῆς Βραζιλίας 50.000 τ. Τουρκοπόλις γιανθρωπάς διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ ὄποιον ἔνταντος εἰς Ναϊζης δι' "Εβηρ", «Φαέθων», «Ασπασία» καὶ ἐπειράτης ἀκόμη τέσσαρα ἔλληνικά εἰς τὰ σει. 8)—*Sobrium* 3)—ἐκφροτωτικά.

ΛΙΓΑΙΚΟΙ ΓΛΙΑΝΟΘΡΑΚΕΣ.—Ζωηρά ὑπῆρχεν ἡ κίνησις διὰ μεταφοράν γιανθρωπάς εἰς Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ διὰ Μεσογείους προσφορούς, εἰς τὰ 8)^ο δι' Νιούπορτ δι' Ἀλεξανδρείαν, 10)—μετόπιον πλοίου ἐπι Μπλάσιον δι' Αἴγιον, 12)—(τ. 2700) ἐπ Ρόττερνταρ διά Λαϊρίου, 9)—ἀλλ' Ντιρόντερεζ διὰ Θύνικην καὶ 11)—ἐπ Δάρτογες διά Βενετίαν.

Νεώτεραι ναυλώσεις εἰς Ελληνικῶν ἐκλείσθησαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι : «Μιχ. Α. Ευπειρίκος» ἐξ Σάνη Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν (έξαρτεσες Ιολανδίας) 169, Τουν. 15—30. «Ατλαντικός» ἐξ Σάνη Λορέντζο 7300 τ. δι' ώριμοις λιμέναις Ἀγγλίας 16)^ο, μὲ διψήν Ηνωμ. Πολλαῖταις διὰ λιμένας Ατλαντικοῦ ἡ Ειρηνικοῦ, Τουν. 23—Ιουλίου 10. «Μιχαλάκης» ἐξ Σάνη Λορέντζο 6900 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 169, μὲ πλήρη διψήν, Τουν. 20—Τουλ. 8.

«Ορος Πρίσνας» (ex *Dunclutha*) ἐξ Μέθηλ 5100 τ. γιανθρωπάς καὶ τοῦ Μπλάσιον δια Μπλάσιον Αἴγιος 9)—Τουν. 15—22. «Υδρόντσα» ἐξ Ντούρτερχ 3000 τ. σιδηροφορῶν διὰ Τρεγκόστην 11)^ο, ἐλεύθ. φορτωτικῶν (ναῦλος πληρωτῶν εἰς Λονδίνον). «Πολέμης» ἐξ Αμβέρδους 2200 τ. γεν. εἰδῶν διά Μάλταν—Πειραιᾶ—Θύνικην 12)^ο, Τουνίου. «Νήριτος» ἐξ Λάντουγκ 6200 τ. γιανθρωπ. δι' Αδραντικήν 10(10) 12), Τουνίου.

«Χατζηπατέρας» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίας 9)^ο, διψήν διά Ναϊνίαν 13) ἐξτρ. ἀ.φ., «Αίμιλιος» ἐξ Μαργλεσ 5000 τ. γιανθρωπ. διὰ Πιουνικούλαν 7)—, Τουνίου. «Σίφνος» ἀλλ' ἔνα λιμένα Μ. Θαλάσσης 4500—4800 κ.μ. ξυλείας δι' Αδραντικήν 8)^ο, Τουνίου. «Φλόρα» ἀλλ' ἔνα λιμένα Μ. Θαλάσσης 6800 κ.μ. ξυλείας δι' Ταραντα—*Cotrone* 11 λιρέτες, ἐλεύθ. ἔκφ. Τουνίου.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις εἰς Ελληνικῶν ἀπὸ εἰνε αἱ κάτωθι :

—'Επ Ρίβερ Πλέετ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Σουλιάτης» ἐξ Σάνη Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἀγγλίαν 169, έναν ὥρισμανος λιμένας Ἀγγλίας 16)^ο, δψ.εν ἀπὸ Σάνη τα Φά 1)3 ἐξτρα, έναν ἐπι Μπλάσιον Μπλάσιονς 1)3 ἐπὶ ζελάτον, Τουνίου 10—25.

«Ειρήνης Κυριακιδίου» ἐξ Σάνη Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν—"Αρ-στερόπτηρα 17)^ο, Τουνίου.

«Καλλιόπη» (ναυπηγήσεως 1910) ἐξ Σάνη Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν (έξαρτεσες Ιερανδίας) σει. 169, Τουνίου 5—15.

«Προ. Λ. Καμπάνης» (ναυπηγήσεως 1910) ἐκ Σάντα Λαρέντζο 5500 τ. δι' Αγγλίαν (ξένιστες: 'Ιρλανδίας') 16/9, Ιουνίου 20—30.

«Βιργινία Σ.» (ναυπηγήσεως 1905) ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6500 τ. δι' Αγγλίαν (ξένιστες: 'Ιρλανδίας') 16/6, Ιουνίου 5—20.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λαρέντζο 8200 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, Ιουνίου 25—Ιουλίου 10.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Ρεζάριο 7300 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16/6, σφίδην διὰ Βόρ. Αμερικήν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου Μεξικοῦ) σελ. 18/6, Ιουνίου 23—Ιουλίου 10.

«Ορος Μυρτώ» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6800 τ. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 16/6, μὲν σφίδην Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς, Ιουνίου 5—20.

«Ορος Ολυμπος» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 8200 τ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 16/3, μὲν σφίδην Μεσογείου, 'Αδριατικῆς, Ιουνίου 15—26.

«Ορος Οσσα» ἐκ Μπουσένος 'Αρρες, Αλα Πλάτας η Μπάχιαν Μπλάγκαν 7500 τ. διὰ Βόρ. Αμερικήν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου Μεξικοῦ) 16/3, ἐξ Καναδῶν 16/9, σφίδην ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16/6, Ιουνίου 1—17.

«Ορος Πήλιον» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 7000 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας—Ρόττερνταμ 16)—, ἐξ Αμερικαν 15/6, Ιουνίου 1—20.

«Νίκος» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6700 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16/6, μὲν σφίδην Μεσογείου, 'Αδριατικῆς καὶ Ήνωμ. Πολιτειών, Ιουνίου 15—25.

«Θάλεια» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6800 τ. διὰ Μοζή—Γιονοχάραν πάντη 21/6, σφίδην Λονδίνου—Χούλη—'Αρρερνταρ 16/6, ἐάν Μάλιζεστερ 16/9, φόρτωσις Ιουνίου 20—30.

«Κυριακούλα» δηλ.: ἀνω τοῦ Ρεζάριο 6000 τ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 16/9, μὲν σφίδην Δανίαν καὶ λιμένας Βορείου Αμερικῆς, Ιουλίου 1—20.

«Ζεῦς» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 7000 τ. δι' Αγγλίαν—'Αρρερνταρ 16/9, ἐξ ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16/6, σφίδην Ρόττερνταμ 16/3, ἐάν Αμερικαν 16)—, Ιουνίου 20—30.

«Ελληνας» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6500 τ. δι' Αγγλίαν (ξένιστες: 'Ιρλανδίας) 16/9, σφίδην Ήνωμένας Πολιτειών (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) σελ. 18/6, ἐάν Μόντρεαλ 19)—, φόρτωσις 20 Ιουνίου—15 Ιουλίου.

«Κύμα» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6000 τ. δι' Αγγλίαν (ξένιστες: 'Ιρλανδίας) 16/9, μὲν πλήρη σφίδην Μεσογείου καὶ λιμένων 'Αδριατικῆς, ἐάν Ηνωμ. Πολιτειών (λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου Μεξικοῦ) 18/6, Ιουλίου 10—31.

«Ολγα Ε. Ευπειρίκου» ἀπὸ Νεκοτσίας καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 7000 τ. δι' Βέλλαδα 18)—, φόρτωσις Ιουνίου 10—15.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λαρέντζο 8600 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, Ιουλίου 20—Αγριόστου 10.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Ρεζάριο 6800 τ. δι' Αγγλίαν (ξένιστες: 'Ιρλανδίας) 16/9, σφίδην Δανίαν 17/6, ἐάν ἀπὸ Νεκοτσίας (τιναρέσπορον) διὰ Βόρ. Αμερικής (λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου Μεξικοῦ) σελ. 19)—, Ιουλίου 1—15.

«Ωκεανία» (ναυπηγήσεως 1907) ἀπὸ Σάντα Φά 6800 τ. δι' Αγγλίαν (ξένιστες: 'Ιρλανδίας) σελ. 18)—, ἐάν δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 17/9, Δανίαν 18/9, σφίδην Μπρέργκαν—Στοκχόλμην 19/3, Ιουνίου 10—20.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λαρέντζο 7000 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλη, 'Αδριανόπολι 16/6, σφίδην Ήνωμένας Πολιτειών (λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου Μεξικοῦ) σελ. 18/6, ἐάν ἀκτὴν Ειρηνικοῦ 20)—, σφίδην Ιαπωνίαν 23)—, Ιουνίου 20—30.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λαρέντζο 8300 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας (ξένιστες: 'Ιρλανδίας) 16/6, Ιουλ. 20—Αὔγ. 25.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λαρέντζο 8600 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, σφίδην ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ Πλάτη η Μπάχιαν Μπλάγκαν 11/3 ἀπὲς ξελιττον, Αγριόστου 20—Συβρίου 15.

«Διαμαντής» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6800 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας (ξένιστες: 'Ιρλανδίας) 16/9, σφίδην Μεσόγειου 17/6, ἐκλεκτούς λιμένας Μεσόγειου 17)—, ἐάν Σκανδιναվίαν 17/6, Ιουλίου.

«Ιω. Μ. Ευπειρίκος» ἐκ Ρεζάριο 5800 τ. δι' Αγγλίαν 16/9, Ιουλίου 5—22.

«Αριάδην Παντελήρη» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6400 τ. διὰ Μπέργκαν—Στοκχόλμην 18)—, Δανίαν 17/6, συνπλήρωσιν ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ Πλάτη 1/3 ἀπὲς ξελιττον, Ιουνίου 5—20.

«Κάστωρ» (ex «Parana») ἐκ Σάντα Λαρέντζο 9000 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλη, 'Αδριανόπολι, Λίθερπολ η Μπρέκενχιρτ 16)—, σφίδην Κάρδιφ, Μπάχιαν η Ρόττερνταμ 15/9, Αμερικαν 15/6, Ιουλίου 5—Αγριόστου 6.

«Μαριέττα» (ex «W. I. Radcliff») ἀπὸ Σάντα Λαρέντζο 8200 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, Ρόττερνταμ 15/9, ἐάν Αμερικαν 15/6, Ιουνίου 25—Ιουλίου 10.

«Μιχαήλιδης» (ex «Ιουλία») ἀπὸ Σάντα Φά η Ντικράντη 5800 τ. διὰ Ντιέππου 19/3, φόρτωσις 25 Ιουνίου—15 Ιουλίου.

«Νηρεὺς» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 9000 τ. δι' ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16)—, Ιουλίου 25—Αγριόστου 25.

«Κονδύλης» ἐκ Σάντα Λαρέντζο 6800 τ. δι' Αγγλίαν (ξένιστες: 'Ιρλανδίας) 16/9, ἐάν ώρισμάνους λιμένας 'Αγγλίας 16/6, Αμερικαν 16)—, σφίδην Ηνωμ. Πολιτειών (λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου Μεξικοῦ) σελ. 18/6, Ιουνίου 25—Ιουλίου 15.

«Ρόκος Βεργωτής» ἐκ Μπάχι. Μπλάγκαν 7000 τ. δι' Αμερικαν 15)—, σφίδην Ρόττερνταμ 15/3, ά.φ.

—Εξ Αγγλίας η Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακα)

«Νίκος Τ.» ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανέριον 7/6, άμεσος φόρτωσις.

«Ιω. Μ. Ευπειρίκος» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 8/6, άμεσος φόρτωσις.

«Φανερωμένη» ἐξ Εμπεν 6000 τ. διὰ Σάντα Φά 9/6, φόρτωσις ἀρχᾶς Ιουνίου.

«Επαμεινώδας Κ. Εμπειρίκος» ἐξ Οδαλλίτας 6400 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)—, καντσέλλος 20 Ιουνίου.

«Νίκος» ἐξ Οδαλλίτας 5500 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 8/6, φόρτωσις Ιουνίου 8—12.

«Βόλγας» ἐκ Μπλάδο 3700 τ. δι' Αἴγιον 10)—, Ιουνίου 1—15.

«Μύκονος» ἐκ Ρόττερνταμ 2700 τ. διὰ Λαύριον 12)—, Ιουνίου 1—15.

«Θεόδωρος Τ.» ἐκ Νόρτηγκαρ 6000 τ. διὰ Θεσσαλονίκην 9)—, καντσέλλος 28 Μαΐου.

«Αγιος Γεωργιος» ἐκ Νιόπορτ 6000 τ. δι' Αλεξανδρείαν 8/3, καντσέλλος 3 Ιουνίου.

«Αίας» ἐκ Νιόπορτ 6500 τ. διὰ Μπουένος 'Αρρες 8/9, ά.φ.

«Ζερμαίν» ἐκ Χούλη η Ιμπιγκαρ 7000 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)—, φόρτωσις Ιουνίου 25—Ιουλίου 5.

—Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Αριστ. Λ. Γουλανδρής» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. ἀνθρακίτου διὰ Βοτσώνην 10/6, Ιουνίου 1—10.

«Χατζηπατέρας» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5400 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 9/3, σφίδην Δανίαν 10/9, Ιουνίου 5—15.

«Αιγαίον» ἐξ Οδησσού (ξυλείαν εἰς τὰ κύτη) διὰ Βασσάρων η Μαχομέταρχη 19/3 τὸ κ. μ., καντσέλλος 31 Μαΐου.

«Ρούλα» ἐκ Νεοβρωσίσης 2400 κ.μ. πριονισμένης ξυλείας διὰ Μάρσαλα καὶ Άλ. Γκουλέτη 9/3, ά.φ.

«Μαριόγκα» ἐκ Μούρης Θαλάσσης 4000 τ. γεννημάτων διὰ Ρίον Ιανέριον—Μπουένος 'Αρρες ρέδες 10/3 f.i.o., Ιουνίου 10—20.

—Εκ τοῦ Δουνάβεως

«Αγιος Γεωργιος» ἐκ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 14/6, άμεσος φόρτωσις.

«Αρχων» ἐκ Δουνάβεως 1500 τ. γεννημάτων διὰ Πρέσεζαν—Κατάκωλον 10)—, ά.φ.

«Ασπασία Νομικού» ἐκ Δουνάβεως 98 θαγ. ξυλείας δι' Ελλάδα (ἴνα λιμένα) λ. στ. 6.5.0, Ιουνίου.

—Εκ Μεσογείου

«Θάσος» ἐκ Καζαμπλάγκας 2400—2700 τ. φωσφάτων διὰ Γαλάτος 23 1/2 φράγκα, Μαΐου 15—31.

«Φανερωμένη» ἀπὸ Hornillo Bay 6200 τ. μεταλλεύματος δι' Ερζεν 5/6 ά.φ.

«Πολέμης» ἀπὸ Σφάξ 2200 τ. φωσφάτων διὰ Honfleur 28 Γαλλ. φράγκα, ά.φ.

«Οδλής» ἐκ Σφάξ 3800 τ. φωσφάτων διὰ Νάνην 23 φρ. ά.φ.

«Άγιος Σπυρίδων» (Αγγελή) ἐκ Σπαλάτου 2300 τ. τοιμέντων διὰ Παλαιοίστην 17.50 λιρέττας fob, ά.φ.

«Ασημίνα Μπαίνα» ἐκ Σπαλάτου 2000 τ. τοιμέντων διὰ Παλαιοίστην 17.50 λιρέττας fob, ά.φ.

«Σοφία Θεοδωροπούλου» ἐκ Σπαλάτου 1200 τ. τοιμέντων διὰ Γιάφα φαν 17 λιρέττας fob, ά.φ.

«Αλκιμος» ἐκ Σπαλάτου 3000 τ. τοιμέντων διὰ Παλαιοίστην 17 λιρέττας fob, φόρτωσις 1—10 Ιουνίου.

«Σαντορίνη» ἐκ Σπαλάτου 1000 τ. τοιμέντων διὰ τρεῖς λιμένας δωδεκανήσων 18 λιρέττας, ά.φ.

«Ιάκωβος» ἐκ Σπαλάτου 3600 τ. τοιμέντων, ἔξ ίδη 1000 τ. δι' Αλεξανδρείαν καὶ 2600 τ. διὰ Γιάφα φαν 17 λιρέττας fob, Ιουνίου 10—25.

«Λάκης Νομικός» ἐκ Λίμνης 1500 τ. λευκολίθου διὰ Μασσαλίαν καὶ Καρέντιας 33 φρ., άμεσος φόρτωσις.

—Εξ Απο 'Ανατολής

«Αλίκη» ἐκ Port Redon 7000—7500 τ. ἀνθρακίτου διὰ Βερβέ καὶ Ρουέν 17)—f.i.o., Ιουνίου—Ιούλιον.

«Φραγκούλα Β. Γουλανδρή» ἀπὸ W'hyalla 8200 τ. μεταλλεύματος διὰ Νέαν Γέρακην η Βιλτιμάρση δολ. 4.40, Σαπτέμβριον.

«Ιουλία Νικολάου» ἀπὸ Port Okha η Καράτοις 6000 τ. ἀλατος διὰ Καλκούστην 6 σουπίτην, Ιουνίου 10—22.

«Γεώργ. Μ. Ευπειρίκος» ἐκ Φλιππίνων νήσων 9000 τ. ζαχαρίων δι' Ήνωμένας Πολιτειών δολ. 5, Ιουνίου—Ιούλιον.

—Εκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

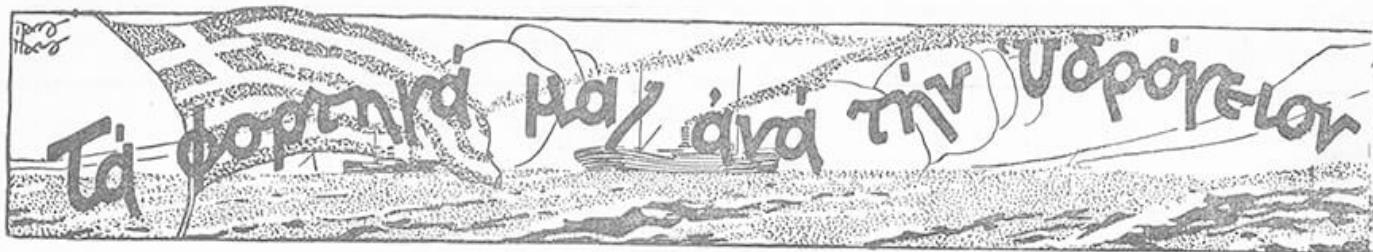
«Γιαννούλης Γούναρης» ἐκ Σουηδίας 1300 στάνταρτες ξυλείος δι' Ελλάδα 47)—, Ιουνίου—Ιούλιον.

«Βακλιάνος» ἐξ Αμερικαν 6800—7000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ιταλίας 8/6, ά.φ.

«Ιωνία» (τάνκερ) ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 8000 τ. πατρελαίων διὰ Νίτε Ντιέρου καὶ η Etang de Berre 12/6, Ιουνίου.

Πώλησις φορτηγού

Τὸ φορτηγὸν «Παντίνα» 4920 τ. γκοδς καὶ ναυπιγήσεως 1913, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν 'Ολιβιέ εἰς 'Αγγλικὴν ἐταιρίαν, τοῦ Λονδίνου, πρὸς περαιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 11.250 λιρῶν.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άργει Μαργαρίταν από Δεκ. π.ε.
Άγιοι Βίττωρες	Κ. Καρούση	95	1580	άργει Χίον από 18 Φεβρ.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεχ. Σύντομα 1 Μαΐου διά Barbados
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άνεχ. Βραζιλίαν 15 Μαΐου διά Γένοβαν, έφθ. 25
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λογοθετη—Μ. Φακη	13	4572	έφθ. Βιλόν 27 Μαΐου
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	διήλθε Ρ. Ιανέρον 21 Μαΐου διά 'Αγκούνα
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διήλθε Περνακμπόνικον 23 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδης	19	4514	διήλθε Κλήνιαν 15 Μαΐου διά 'Οράν, έφθ. 24
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηγεωργίου	15	3687	έφθ. Ηότι 19 Μαΐου και άνεχ. 26 διά Γιεραλτάρ
Άγιος Σπυρίδων	άδ. Βλάσηση	92	1581	έφθ. Αλιάριον 1 Μαΐου
Άγιος Σπυρίδων	Πλ. Αγγελή	89	1476	άνεχ. Πειραιάδ 15 Μαΐου διά Σπαλάτο
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άνεχ. Πειραιάδ 30 Μαΐου διά Μαργαρίταν
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρρέλη	04	3667	άργει Πειραιάδ από 15 Ιουν. 1934
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3143	έφθ. Κοσσίρ 19 Μαΐου και Σουάδ 27 διά Γιεραλτάρ
Άδαμ. Ι. Πειθής	'Αθ. Ηειρή	08	4537	άνεχ. Μπάχη, Μπλάγκαν 16 Μαΐου διά Λάζ Πάλμαν
Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 24 Μαΐου διά 'Αλμπανο
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Πειραιάδ από 24 Φεβρ.
Άτιας	Πατέραρχης και Σία	15	4729	άνεχ. Νιούπορι 24 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
Άιγανον	Πελοποννησίου-Σκριβάνου	12	1735	έφθ. Πειραιάδ 26 Απρ.
Άιγες	άδ. Ηατέρχη	17	3792	άνεχ. Χάρηπον Ρόδης 5 Μαΐου διά Κούβκαν
Άικαταρίνη Τ.	Α. Τεριάζου	17	2719	έφθ. Πειραιάδ 29 Μαΐου
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	άνεχ. Κοπεγχάγην 12 Μαΐου, Οδηγάν 18 διά Νικοτούσια
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	άνεχ. Γένοβαν 11 Μαΐου, Γιεραλτάρ 17 διά Πλέστη
Άιμιλίος	Στεριώτης και Σία	98	3691	άργει Πειραιάδ από 4 Απρ. 'Εναυλώθη
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	άνεχ. Σάντη Φά 16 Μαΐου διά Barbados
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	άνεχ. Πειραιάδ 31 Μαΐου διά Μάκρην
Άιτς Γεωργης	Νορ. Σιγάλη	08	2098	εἰς 'Αλεξανδρέτταν 20 Μαΐου
Άδαμας	Μηχ. Λαζαρού	18	4144	άνεχ. Αλεξανδρέπολη 2 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσιου	13	4342	διήλθε Keelung 20 Μαΐου διά Βλαδιμερόταν
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεχ. Macoris 12 Μαΐου, Λίθαντ 27 διά Ισηγκέρην
Άλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	Σιήλης Αλξ Πάλμας 14 Μαΐου διά Κέρκη, έφθ. 24
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	έφθ. Βλαδιμερόταν 13 Μαΐου
Άλικη	Ν. Γ. Αιβανού	17	5140	έφθ. Βλαδιμερόταν 16 Μαΐου
Άλκιμος	Σχριβάνου—Ραυτοπούλου	20	2003	διήλθε Πειραιάδ 11 Μαΐου διά Τεργεστήν, έφθ. 22
Άλφειδης	Σ. Λιβανού	20	5116	άνεχ. Ροζάριο 14 Μαΐου και Μπ. "Αύρας 21 διά Esbjerg
Άναστασία	Η. Πρωτοπαπά	05	2883	έφθ. 'Αλεξανδρέτταν 1 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέραρχη	14	3382	άνεχ. Ροζάριο 14 Μαΐου διά Σάντος
Άνδρεας	έτ. Ιένον: Α. Ε.	19	4763	διήλθε Κλήνιαν 11 Μαΐου, Πειρί 21 διά Βλαδιμερόταν
Άνδριωτης	Νικ. Κυδωνιάδης	12	4393	άνεχ. Ροζάριο 8 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Πορτ Κέρπια 18 Μαΐου διά Whyllala
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διήλθε Ντακίρ 16 Μαΐου και Γιεραλτάρ 25 διά Πειραιάδ
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιάδ από 17 Φεβρ. 1934
Άννα Ν. Γούνιανδρη	άδ. Γουλανδρή	21	4358	διήλθε Αλξ Πάλμας 23 Μαΐου και 'Οράν 28 διά Πειραιάδ
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεχ. Μπ. "Αύρας 14 Μαΐου διά Τενερίφην
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	άνεχ. Βανετίκαν 20 Μαΐου διά Ρωσίαν
Άννα Τ.	Δ. Τεργ:άδηση	06	2728	εἰς Ρότερνταμ 25 Μαΐου
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Βόλον 16 Μαΐου
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιάδ από 15 Ιαν. 1934
Άντωνίος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	διήλθε Γιεραλτάρ 20 Μαΐου διά 'Αλιντρές:αν
Άντωνης Γ. Λευδός	Σ. και Η. Λευδού	11	4410	άνεχ. Σύντομα 23 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. 'Αγκούνα 11 Μαΐου και Ραβένναν 19 άνεχ. 25 διά Τορκιάν
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Χίον από 10 Φεβρ.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	εἰς Ιταλίαν 10 Μαΐου
Άντζουλέττα	υιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έφθ. 'Οδηγούσ 15 Μαΐου
Άξιος	Σ. Λιβανού	19	5289	διήλθε Παναράν 14 Μαΐου διά 'Αλιντρές
Άποικια	Z. Βαλμά	05	3607	διήλθε Αλξ Πάλμας 24 Μαΐου διά Μασσαλία.—Γένοβαν
Άργενινά	'Αντ. Ρούσσου	12	4218	έφθ. Μπ. "Αύρας 20 Μαΐου
Άργολικός	Μαρή Εμπειρίου	21	4786	διήλθε Τρίπολιν (Σύριας) 16 Μαΐου διά Δούδκων
Άρέθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693	έφθ. Σάντα Φά 1 Μαΐου
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου—Ε. Λαζαρού	12	4715	έφθ. Βανετίκαν 13 Μαΐου
Άριάδηνη Παντελή	έτ. Μαρμαράς*	10	4445	διήλθε Αδζαντ 3 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
Άριστ. Λ. Γούνιανδρης	E. Γούλανδρη	05	3470	διήλθε Κλήνιαν 28 Μαΐου διά Μαργαρίταν
Άρτεμις Ηήττα	Ηήττα	06	1433	άργει Χίον από 30 Απρ.
Άρτεμισία	Η. Μαρηή	06	4343	άργει Πειραιάδ από 13 Ιουλ. 1934
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	άνεχ. Τάλη 14 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
Άρχων	Κωστή Δαμιου	21	1361	έφθ. Γαλάτσι 17 Μαΐου και Βραζιλίαν 24
Άσημίνα Μπάικα	Η. Μπάικα	95	1344	άνεχ. Πειραιάδ 16 Μαΐου διά Σπαλάτο
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	διήλθε Βραζιλίαν 20 Μαΐου, Γιεραλτάρ 24 διά Βανετίκαν
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	άνεχ. Γαλάτσι 15 Μαΐου και Αγίουν 29 διά 'Αλεξανδρίαν
Άστηρη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335	άργει Πειραιάδ από 13 Απρ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5416	άνεχ. Ρότερνταμ 19 Μαΐου διά Ρίον Ιανέρον
Άτλας (τάνιαρ)	«Τρανσόπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	διήλθε Γιεραλτάρ 20 Μαΐου, Νίτον 26 διά 'Αμστερνταμ
Άττικος	A. Λούζη	06	4078	άνεχ. Ροζάριο 15 Μαΐου διά 'Αγ. Βικέντιον
Άφροδεσσα	άδ. Κιστάτα	05	2485	άργει Πειραιάδ από 13 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλιάνος	Α. Λούζη	06	4734	Έφθ. Μάντσεστερ 11 Μαΐου και "Αμβέρσαν 22
Βαρβάρα	*Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	διήλθε Κλίν 19 Μαΐου διά Θύειην, έφθ. 21
Βασ. Δεστούνης	Η. Β. Δεστούνη	12	3299	διήλθε Γιδραλτάρ 16 Μαΐου διά Πειραιά, έφθ. 25
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γιούρια	07	3429	Έφθ. "Γρουντάνεν 15 Μαΐου και Τάνι 21 διά Svalbard
Βενιζέλος	χ. Σιφναίου	10	1005	άργει Πειραιάς από μηνάν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	χ. Γουλανδρή	19	3598	άνεγ. Βοστώνη 29 Μαΐου διά Ν. "Γόρκην
Βιργίνια	*Αντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Γαλάτειο 2 Μαΐου
Βιργίνια Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	διήλθε Κλίν 22 Μαΐου διά Βλαδιμεστέκ
Βιργίνια Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	έφθ. Μπ. "Αύρες 30 Μαΐου
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άνεγ. Πειραιάς 16 Μαΐου διά Σφάξ
Βόρις	ξτ. «Βλάσσος»	17	5166	εις Γένοβαν από 23 Απρ.
Βύρων	*Εθνικής	14	9272	άνεγ. Βοστώνη 9 Μαΐου διά Πειραιάς, έφθ. 24, άνεγ. 26 διά Βηρυττόν
Γαρδελάνι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιάς από 9 Ιουν. 1934
Γαρουφαλιά	Σπύρ. Λαζαρίδη	14	4708	άνεγ. Ναυτούσας 8 Μαΐου διά Νόττερνταμ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπουση	18	4289	έφθ. Σουάν 25 Μαΐου
Γεώργιος Π.	Θ. "Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιάς από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Χ. και Γ. Σιμουρά	96	2187	άργει Πειραιάς από 14 Φεβρ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201*	έφθ. Ροζάριο 20 Μαΐου
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεγ. Γέρνιαν 20 Μαΐου, Νιούτζενς 24 διά Bakar
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Μόζι 8 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Λιβανός	χ. Λιβανού	28	3831	έφθ. Ροζάριο 2 Μαΐου
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σιά	30	4108	έφθ. Καρταχένας 18 Μαΐου.
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνεγ. Μπ. Μπλάχιναν 7 Μαΐου διά "Ελλάδα
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεγ. Girgenti 11 Μαΐου διά Θήραν—Πειραιάς
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	διήλθε Γιδραλτάρ 30 Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2516	άνεγ. Πειραιάς 12 Μαΐου και St. Catherine's Point 26
Δαναδός	Π. και Γ. Κ. Λαριού	06	4419	διήλθε Περναριπόδηκο 22 Μαΐου διά "Αγ. Βικέντιον
Δάρμας	χ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιάς από 11 Νοεμ. 1934
Δάρφηνη	Ν. Λευκαρδοπούλου	18	3798	άνεγ. Σάν Νικολάς 15 Μαΐου διά Τανερίφαν
Δελφίνη	Δ. και Ανδρεάδη	06	3816	άνεγ. Ραβένναν 11 Μαΐου διά Πειραιάς, έφθ. 15
Δελφοί	Μ.Δ. και Ε. Λαζαρίδη	15	4739	άνεγ. Νικαράντη 5 Μαΐου διά Ν. "Γόρκην
Δέσποινα	Κοσμάς και Γεωργιαλή	09	4461	άνεγ. Βιλλαν Καρούσειαν 22 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άργει Πειραιάς από 17 Μαρτ.
Δέσποινα	ξτ. Μιχαλίνη	06	3016	έφθ. Οδησσόν 11 Μαΐου
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπά	04	4649	έφθ. Γένοβαν 13 Μαΐου και άνεγ. 22 διά Γιδραλτάρ 26 διά Χουέλβαν
Δημήτρης	Σ. και Π. Λαριού	05	3338	άργει Οινούσσας από 28 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεγ. Γέρνιαν 12 Μαΐου, Γιδραλτάρ 23 διά Πειραιάς, έφθ. 29
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έφθ. Βραζίλιαν 21 Μαΐου (διά Μπάρι)
Δημ. Ίγγλεσης	υίδην Δ. Ίγγλεση	18	5275	διήλθε Σαμπάγη 5 Μαΐου διά Πετροπαυλίσκου
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	άργει Σάρον από 18 Απρ.
Δημ. Νομικός	Λουκάς Νομικός	03	1171	έφθ. Girgenti 17 Μαΐου και άνεγ. 21 διά Formia
Δημ. Χανδρής	Ίω. Χανδρή	10	4643	άνεγ. Μπ. "Αύρες 29 Μαΐου διά Λάρη Παλέρμος
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	έφθ. Αμβέρσαν 18 Μαΐου, Ρότσερνταμ 21 και Γέρνια 27
Διαμάντω	χ. Ταστόμορού	03	2281	άργει Πειραιάς από 12 Δεκ. 1934
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	διήλθε Σουλινά 23 Μαΐου διά Παλέρμο
Διον. Σταθάτος	ξτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	έφθ. Μόζι 17 Μαΐου
Δίρφυς	Βικ. Πατέρα και Σιά	06	2795	διήλθε Γιδραλτάρ 17 Μαΐου, Νίτον 24 διά Ρουέν
Διώνη	Γ. Φ. Α. Λαζαρίδη	06	4181	διήλθε Γιδραλτάρ 17 Μαΐου, Νίτον 26 διά Αμβούργον
Δούναβης	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	έφθ. "Αύρες 17 Μαΐου
Δύο Φύλοι	Ραπτάκη ο και Ρούσου	03	3517	άργει Πειραιάς από 3 Μαρτ.
Δωρίς	"Ηλ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. Ροζάριο 13 Μαΐου και άνεγ. 24 διά Μπ. "Αύρες
Έβη	Ν. Γ. Λ. θανού	13	4521	έφθ. Πειραιάς 19 Μαΐου και άνεγ. 30 διά Ταυριάν
Έδισσων	*Εθνικής	96	1103	άργει Πειραιάς ("Αμπελάκη) από 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεγ. Κάρδεψ 27 Απρ. διά Βιλλαν Καρούσειον
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	διήλθε Γιδραλτάρ 14 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Ν.σύνορτ 27 Μαΐου
Έκαντονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Legaspi 17 Μαΐου
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διήλθε Κλίν 16 Μαΐου και Σουάν 21 διά Σιγκαπούρην
Έλενη	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνεγ. Σουάν 11 Μαΐου, Γιδραλτάρ 16 διά Βενετίαν, έφθ. 22
Έλενη	Δ. Λάρης	01	1882	άργει Πειραιάς από 13 Φεβρ.
Έλενη Δ.	Δημοσθ. Δάμπουση	19	5260	άνεγ. Μπ. "Αύρες 8 Μαΐου διά Βελτιμόρην
Έλενη Τ.	Δ. Τεργιάζου	97	3039	άνεγ. Σουγκουσίδηκ 28 Μαΐου διά Η. Σατέζ
Έλενη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	άνεγ. Ιμιμάχη 18 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Έλισσετ	χ. Μαζαράκη	22	3553	διήλθε Γιδραλτάρ 16 Μαΐου διά Αμβέρσαν, έφθ. 25
Έλλας	ξτ. "Ελληνική" Α.Ε.	16	2081	διήλθε Πειραιάς 19 Μαΐου, Γιδραλτάρ 27 διά Αμβέρσαν
Έλληνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4577	άνεγ. Πειραιάς 27 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Έλληνηκο	Παπαδημητρίου	01	3059	διήλθε Γιδραλτάρ 21 Μαΐου, Νίτον 27 διά Νόρντεγκαρ
Έλπις	I. Ν. Γουλανδρή	12	3651	έφθ. Σλίγκο 20 Μαΐου
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	υίδην Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	άνεγ. Μπ. "Αύρες 9 Μαΐου διά Ροζάριο
Έρηνούλα	N. Τσοτζόμορού	05	2715	άνεγ. Άλεξανδρειαν 18 Μαΐου διά N.ρωσίσικην, έφθ. 24
Έρβοικός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	άργει Πειραιάς από 28 Ιαν.
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Μαζέλιν 16 Μαΐου
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διήλθε Sabang 15 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
Εύγενια Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	4862	διήλθε Φ. Ναρένχα 25 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Εύηνος	Σ. Λιθανού	19	5627	άνεγ. Μαντράς 18 Μαΐου διά Γάνδην
Εύθαλαία	χ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Ροζάριο 25 Μαΐου
Έβρος	Δ. Λ. θανού	18	5283	διήλθε Σιγκαπούρην 16 Μαΐου διά Βλαδιμεστέκ
Ένυμέδων	Π. Δ. Μαρκασίνη	04	3564	διήλθε Νίτον 24 Μαΐου διά Βρέσην
Εύτυχια	Γεωρ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	διήλθε Γιδραλτάρ 18 Μαΐου διά Ρουέν, έφθ. 27
Έψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	έφθ. Λονδίνον 13 Μαΐου και Ρόττερνταμ 18

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδειλφοι Γούναρη	07	4407	άνεγ. Νεάπολιν 13 Μαΐου, Νιόδερ 25 διά Στέττιν
Ζαννής Α. Καμπάνης	χληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	Έφθ. Ροζάριο 12 Μαΐου
Ζερμαίν	Στιλ. Καστάνη	11	5217	άνεγ. Μπ. "Άρης 11 Μαΐου διά Χούλι
Ζενός	Ηλ. Χατζηγιάνη	20	4279	Έφθ. Μπλάχη 17 Μαΐου
Ζέφυρος	Α. Λουζήνη	09	4796	άνεγ. Μπάχη. Μπλάχην 19 Μαΐου διά Λάς Ηάλμας
Ζηνοβία	Ιτ. «Μιχαλινού»	06	2947	Έφθ. Θ)νίκην 13 Μαΐου και άνεγ. 20 διά Μαρ)λιν, έφθ. 24
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	Έφθ. Μπ. Μπλάχην 23 Μαΐου
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφές χληρ.	06	1516	άργει Θ)νίκην ώπο 26 Μαρτ.
"Ηφαιστος	υίδην 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	Έφθ. Μαρ)λιν 15 Μαΐου και Ηειραίδη 22
Θάλεια	"Ηλία Συλλά	17	4574	άνεγ. Λονδίνον 18 Μαΐου και Ρόττερνταμ 22 διά Μπ. "Άρης
Θάσος	«Πατριωτική»	19	1565	διήλθε Γιέρακλαρ 23 Μαΐου διά Ηειραίδη, έφθ. 30
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3859	Έφθ. Ροζάριο 16 Μαΐου
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σικ	17	1054	άνεγ. Αγκάνα 23 Μαΐου διά Μπάρι
Θεοδώρος Τ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	Έφθ. Χουσίλεν 30 Μαΐου
Θεοφανώ	άδειλφοι Αιδανού	17	4240	διήλθε Περνακοπίδην 14 Μαΐου διά Μαδέρας
Θεοφήτης	Μηχ. Σπ. Πελέμην	10	4427	άνεγ. Ροζάριο 17 Μαΐου διά Σάντος, έφθ. 23
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρίου	11	3726	διήλθε Γιέρακλαρ 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ, έφθ. 28
Θέτις	Ε. Χατζηγιάνη	30	4123	άνεγ. Ροζάριο 30 Απρ. διά Μπάριμπαντος
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάσην	10	4111	άνεγ. Στέττιν 11 Μαΐου διά Ηειραίδη, έφθ. 28
Θράκη	Λ. Τεριάζου	17	982	Έφθ. Ηειραίδη 26 Μαΐου
Θρασύβουλος	Λ. Βογιατζήν	12	3693	Έφθ. Καλαί 13 Μαΐου και Τάτη 26
"Ια	Π. Χατζηγιάνη	17	4860	άνεγ. Μπ. "Άρης 19 Μαΐου διά Λάς Ηάλμας
'Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	εις Χερσόνεια 1 Μαΐου
'Ιθάκη	Σ. Βλάσσοπούλου	11	4916	διήλθε Σάντα Λουτσία 11 Μαΐου διά Μπάριμπαντος
'Ιδανος	Γ. Δρακεστήνη	06	3916	Έφθ. Ηειραίδη 11 Μαΐου
'Ιλισσός	Ίω. Γ. Αιδανού	15	4724	άνεγ. Μπ. "Άρης 10 Μαΐου διά Λάς Ηάλμας
'Ιουλία	Η. Χατζηγιάνη	14	4352	άνεγ. Νιούπορτ 16 Μαΐου, Μαδέρας 22 διά Μπ. "Άρης
'Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	διήλθε Σουέζ 11 Μαΐου διά Banti Rahat
'Ισμήνη	Στερνάτη και Σικ	90	2399	Έφθ. Μοτλήγην 15 Μαΐου
'Ιωάννης	'Ελ. Βαλλιάτη	01	1192	Έφθ. Ηειραίδη 15 Μαΐου
'Ιω. Βάτης	Δ. Δάμπαση	09	3667	άνεγ. Θεσ)νίκην 26 Μαΐου διά Ηέτη
'Ιω. Καρράς	Θεοφ. Βάτη	12	4118	Έφθ. Σάν Λορέντζο 20 Μαΐου
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	άδελ. Καρρά	17	3527	Έφθ. Μπλάχην 17 Μαΐου
'Ιω. Νομικός	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	Έφθ. Κέρκη 12 Μαΐου, Αιμαρίκη 21 και Κάρδαφ 25
'Ιω. Π. Γουλανδρήν	Λ. Νομικού	99	640	εις πλόκο Ηειραίδης—Κ)ντζής
'Ιω. Φράγκος	άδ. Γουλανδρήν	10	3750	Έφθ. Μπλάχη 22 Μαΐου
'Ιωνία (τάνκερ)	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεγ. Μπλάχη 11 Μαΐου διά Ροζάριο
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	'Ομ. 'Ιωσηφόγλου	16	5845	Έφθ. Houston 24 Μαΐου και άνεγ. 25
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	'Ομ. 'Ιωσηφόγλου	13	4680	Έφθ. Αμερικής 15 Μαΐου και Terneuzen 24
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεγ. Γένοβαν 15 Μαΐου διά Κ)λιν, έφθ. 22
K. Λύρας	Η. Λύρα	02	3091	άργει Ηειραίδη ώπο 11 Ιαν.
Kαΐτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	άνεγ. Τσιβιταδίκιαν 21 Μαΐου διά Follonica, έφθ. 23
Καθαρώτισσα	υιοί Γεωργ. Καραδίκη	13	1877	διήλθε Γιέρακλαρ 28 Μαΐου διά Ηειραίδη
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	Έφθ. Ραγούζην 8 Μαΐου και Ηειραίδη 24
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διήλθε Γιέρακλαρ 10 Μαΐου διά Μπ. "Άρης
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σικ	18	5152	διήλθε Γιέρακλαρ 20 Απρ. διά Ηλένη
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεγ. Jucaro 9 Μαΐου διά 'Αγγλίαν
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3574	άργει Ηειραίδη ώπο 11 Μαρτ. 1932
Καρδόβασι	Γιοί Δ. Έγγλεση	20	707	Έφθ. Ζουγκουλδάκη 19 Μαΐου και Ηειραίδη 26, άνεγ. 31 διά Σπαλάτο
Καρράς	άδ. Καρρά	18	5234	άνεγ. Ηειραίδη 25 Μαΐου διά Γιέρακλαρ
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεγ. Αλεξάνδρεια 5 Μαΐου διά Μόδη:
Κάστω	έτ. Γράτσου	21	5497	εις Κοπεγχάγην 25 Μαΐου
Κάτε	N. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	Έφθ. Dungen 11 Μαΐου
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	Έφθ. Δραπατούνα 19 Μαΐου. Ζημία: έν πορκαΐδης
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	άνεγ. Abu Zenima 20 Μαΐου II. Σετέ 22 διά Μισθλεούπρο
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	Έφθ. Ροζάριο 12 Μαΐου
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξίνου	05	3890	διήλθε Olinda 12 Μαΐου διά Μπ. Μπλάχην, έφθ. 25
Κεραμίδης	N. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	άνεγ. N. Τόρκην 17 Μαΐου και Χάμπτον Ρέρη 19 διά Σαβόνναν
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άνεγ. Μαρ)λιν 28 Μαΐου διά 'Ελσεύλνα
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	άργει Ηειραίδη ώπο 9 Απρ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	Έφθ. Γένοβαν 16 Μαΐου και Τσιδιαδίκιαν 19
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανιάδη	07	3539	Έφθ. Μαρ)λιν 11 Μαΐου και Αλεξάνδρειαν 25
Κορυνθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	άνεγ. Αλεξάνδρεια 23 Μαΐου διά Χούλι
Κόρδυτον	Γ. Ν. Λουλούδη	69	2116	Έφθ. Μαρ)λιν 25 Μαΐου
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	Έφθ. Μπ. Μπλάχην 14 Μαΐου
Κουμουνδούρος	Υιοί Έπ. 'Εμπειρίκου	25	3598	Έφθ. Ροζάριο 13 Μαΐου και άνεγ. 21 διά Βενετίκην
Κύηνης	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	Έφθ. Χαλκίδης 8 Μαΐου και Γιάφφαν 20
Κύμη	I. Χαδάλη—Μ. Σιτινά	12	3394	διήλθε Γιέρακλαρ 16 Μαΐου διά 'Αγκάνα
Κύμη	N. Λιβανού	11	3959	άνεγ. Τσιγκάτο 24 Απρ. διά Ιαπωνίαν
Κυριακούλα	A. και Δ. Λαιμού	18	4340	άνεγ. Μέγηλ 19 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	Έφθ. Ηειραίδη 4 Μαΐου
Κωντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρήν	22	4697	άνεγ. Τόρκην 17 Μαΐου διά Ρένι
Κωστής	Μουσούρη και Βενιζεράκη	19	5438	εις πλόκο έν τη "Απω 'Ανατολή
Κωστή	N. Πίσση και M. Weisman	05	3933	Έφθ. Αιθερπούλ 13 Μαΐου και 'Αθονμάρο 21
Δάκης Νομικός	Η. Νομικού	01	927	άνεγ. Λιμνην 28 Μαΐου διά Καρόντε
Δακονικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	Έφθ. Θ)νίκην 19 Μαΐου
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	Έφθ. Γκαζιμπάκη 22 Μαΐου
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	διήλθε Κ)λιν 28 Μαΐου διά 'Οδηγοσόν
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άνεγ. Μπ. "Άρης 18 Μαΐου διά 'Ελλαδα
Λίμνη	Γ. και A.A. Φώκια και Σικ	96	1346	Έφθ. Χαλαράκη 10 Μαΐου
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαυρή και Σικ	10	2143	διήλθε Κ)λιν 25 Μαΐου διά Καζαρπλάχην
Μαίανδρος	Σ.Λ.βανού	19	4581	άνεγ. Ροζάριο 18 Μαΐου διά Λάς Ηάλμας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαιντ οφ Σάμος	Κουλούθρου-Έμπειρης	01	1190	άργει Ηπειρώς άπό 27 Νοεμ. 1934
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	Έφθ. Μαρζιάν 16 Μαΐου
Μαίρη Ν.	Δημ. Ηπατέρα	09	4330	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 19 Μαΐου δι' Εύρωπην
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	Έφθ. Ηπειρώς 15 Μαΐου
Μαϊτίς	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	Έφθ. Ηπειρώς 15 Μαΐου
Μάνης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	Έφθ. Μαρζιάν 21 Μαΐου
Μαλιακός	Μαρ. Έμπειρης	12	3903	Έφθ. Αμερίσαν 22 Μαΐου
Μαννούλα	υίσι Γεωργ. Καραδία	20	2012	άνεχ. Χαλίφραν 14 Μαΐου και Λαύριον 29 διά Σφάξ
Μάξης Βόλφ	Περτάλου	17	6694	Έφθ. Ρότερνταρ 21 Μαΐου και άνεχ. 25 διά Ηλέτη
Μαρή Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	04	2331	άνεχ. Χαλίφραν 27 Μαΐου διά Χερσόνηα
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφίανος	89	2187	άργει Ηπειρώς άπό 14 Δεκ. 1934
Μαργαρίτης	άδ. Περιθολάρη	13	4584	Έφθ. Μάζι 21 Μαΐου
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	Έφθ. Newchewang 24 Απρ.
Μαρία	Κ. Λεμοῦ	01	3090	διήλθε Σάρον 20 Μαΐου και Ηπειρώς 30 διά Χαλκιδία
Μαρία	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαράνη	00	1216	άργει Ηπειρώς άπό 4 Απρ.
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	άνεχ. Ροζάριο 9 Μαΐου και Ρ. Ιανέτηρον
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	Έφθ. Ηπειρώς 29 Μαΐου
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	εἰς Σάν Φερνάντο Μπαλη 10 Μαΐου
Μαριέτη Νομικοῦ	Η. Νομικοῦ	19	5241	άνεχ. Μήτια 29 Μαΐου διά Καλαμπαγιάνηα
Μαριέττα	Ν. Εδουσαθίου	13	6042	εἰς Μπλάση άπό 22 Απρ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Η. Ηρωτοπαπᾶ	15	4447	διήλθε Σχιράγη 13 Μαΐου διά Βλαδιμοσιάν
Μαριόγκα	Η. Πρωτον	12	4236	άνεχ. Ηπειρώς άπ. 27 Μαΐου διά Πάτρας
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδελφων Κιριάτα	04	4781	άνεχ. Φλωτόγη 27 Μαΐου δι' Αλεξανδρείαν
Μαριόγκα Ι. Καΐρη	*Πο. Δανιόλου	13	5143	Έφθ. Ιμιτιγχάρη 17 Μαΐου
Μαρουνκώ Πατέρα	Δ. Ηπατέρα	17	4269	άνεχ. Λευτέρηπουργή 21 Μαΐου διά Κουκούτσανη
Μάριος Τ.	Α. Τεριάζου	04	1128	Έφθ. Γαλάτας 22 Μαΐου
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Κουλούθρου-Έμπειρης	07	3556	άνεχ. Ροζάριο 1 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	12	4669	διήλθε Περναρπόνικον 28 Μαΐου διά Λάρη Ηάλιμας
Μάρησσα	Ν. Εδουσαθίου	19	5476	Έφθ. Ramallo 17 Μαΐου
Ματθαίος	Η. Μ. Λώρ	04	2434	άργει Χίου άπ. 23 Μαρτ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζής	02	2816	άργει Ηπειρώς άπ. 22 Οκτ. 1934
Μεμάς	*Αιγαίον* Α.Ε.	00	4359	διήλθε Γιεραλτάκης 17 Μαΐου διά Ρίον Ιανέτηρον
Μέντωρ	Γ. Δρακούδη	02	3050	Έφθ. Κωνιγλίαν 21 Μαΐου και Γαλάτας 23
Μεσόπη	*Ανδρ. Παππά	11	4181	διήλθε Νικαράρη 20 Μαΐου διά Βινικένη
Μίμης	Γ. Γεωργικνή	07	3227	άνεχ. Ηπειρώς 29 Μαΐου διά Μπιζέρταν
Μιμόζα	έτ. Βλάσσος*	05	3071	άνεχ. Νεάπολιν 20 Μαΐου διά Ζευγκούλδαν
Μίνα	*Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	άνεχ. Οζάκαν 23 Μαΐου διά Μελδούρηνη
Μιχαήλ Α. Έμπειρείκος	Στ. Έμπειρης	18	5202	άνεχ. Ηπειρώς 24 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Μιχαλάκης	Ν. Εδουσαθίου	19	5234	άνεχ. Τσάρλεστον 10 Μαΐου διά Σάντος
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	άνεχ. Ροζάριο 16 Μαΐου δι' Αγ. Βικέντιον
Μιχαλίδης	άδ. Συλλ	08	3742	εἰς Σύρον 15 Μαΐου (διά Ηλέτη)
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Συλλ	06	3828	άργει Γένοβαν άπ. 2 Ιουλ. 1934
Μονίτωρ	Σ. Φαρνώχ	96	3704	άνεχ. Στέττιν 17 Μαΐου, Νίτον 22 διά Ηπειρώς
Μόσχα Λ. Γούκανδρη	άδ. Γουλανδρή	18	5199	Έφθ. Ηπειρώς 16 Μαΐου
Μόκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	Έφθ. Καζαρπλάγκαν 18 Μαΐου και άνεχ. 22 δι' Οράνη
Ναγός	I. Λιδανοῦ	12	1926	Έφθ. Μπουργκάς 11 Μαΐου και Καντζαν 22
Ναντίν	άδ. Βλάσσος	04	3582	Έφθ. Σουγκουλδάν 17 Μαΐου
Νανάρχος Σαχτούρης	II. Σαχτούρη	02	1953	Έφθ. Καζαρπλάγκαν 22 Μαΐου, Γιεραλτάρ 26 διά Μεσόγειον
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	εἰς Βηρυττόν 25 Μαΐου
Ναυσικά	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	22	5005	εἰς Ηπειρώς άπ. 25 Μαρτ. άπ. καταδοχαίον
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	Έφθ. Πανταθένειαν 19 Μαΐου
Νέα Τύχη	Στ. καλ. Δημ. Φωφαλίου	12	3451	διήλθε Μαδέρας 20 Μαΐου διά Βίλλαν Κατούσαν
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	εἰς Βλαδιμοσιάν 20 Μαΐου διά Βίλλαν Κατούσαν
Νέλλη	I. Μαργαρένη	13	4826	άνεχ. Αλμπανία 23 Μαΐου διά Νάρπτον Ρόδης
Νεράϊδα	έτ. Η. Νομικοῦ	03	2759	άνεχ. Ηπειρώς 30 Μαΐου διά Χερσόνηα
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διήλθε Μάζι 28 Απρ. διά Βλαδιμοσιάν
Νέστος	N. Λιδανοῦ	19	4399	Έφθ. Κριστομπαλ 25 Μαΐου
Νήπιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	εἰς Ιαπωνίκους λιμένας 1 Μαΐου
Νηρεύς	*Εμμ. Χατζηλία	13	6694	Έφθ. Μήτη 20 Μαΐου
Νήριτος	Γ. Δρακούδη	07	3854	Έφθ. Φολλόνικα 14 Μαΐου
Νίκη	Α. Βογιατζής	17	958	διήλθε Καντζαν 20 Μαΐου δι' Ελλάδα
Νικήτας Ρούσσου (τάκνερ)	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	21	6795	άργει Κάρδιφ άπ. 9 Απρ. Σημαία "Αγγλική"
Νικολής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	Έφθ. *Αμεριταρ 17 Μαΐου
Νίκος	A. Γρυκάου	14	3892	διήλθε Malin Head 24 Μαΐου διά Λοντοντερρύ
Νίκος Τ.	*Ελευθ. Τρικόλγου	19	5175	Έφθ. Λονδίνον 26 Μαΐου
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρη. Αθανασούλη	01	3575	άργει Ηπειρώς άπ. 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκούντης	*Ατταντικός	17	3201	άνεχ. Τσάπανη 15 Μαΐου, Γιεραλτάρ 20 διά Μοντεβίδεο
Νικ. Μπάικας	Ηοθ. Μπάικα	20	2012	άνεχ. Vranjic 18 Μαΐου διά Γιάδρανη
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλάνας άν. Ελλάδας
Νικ. Πάγκος	Μ.χ. Πάγκου	12	4499	διήλθε Γιεραλτάρ 2 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες Ρόδης, έφθ. 25
Νικόλαος Φιλίνης	Μικ. Φιλίνη	04	3111	άργει Ηπειρώς άπ. 21 Δεκ. 1934
Νικόλας	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4510	άνεχ. Γέδονα 18 Μαΐου, Λάδασσην 23 διά Σπαλάτο
Νικόλας Αγγελος	*Ιο. Αγγέλου	12	4351	άνεχ. Χάμπτον Ρόδης 23 Μαΐου διά Σάντα Λουτσία
Νικόλας Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	Ίδε : <ΠΑΡΑΛΑΟΣ>
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεχ. Σύρον 18 Μαΐου, Γιεραλτάρ 26 διά Ηλέτη
Νύμφη	N. Λουκιαρδοπούλου	21	4504	Έφθ. Τοκουγιάρα 21 Μαΐου
Οινούσιος	N. Πατέρα και υιόν	04	5804	άνεχ. Ρότερνταρ 22 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
"Ολγα Έπ. Έμπειρης	υιόν Έπ. Έμπειρης	22	4677	διήλθε Λάδασσην 2 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
"Ολυμπος	Κουλούθρου-Έμπειρης	18	5249	Έφθ. Ρίον Ιανέτηρον 20 Μαΐου
"Ομόνοια	H. Εσνιού-άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεχ. Νικολάτερ 11 Μαΐου, Γιεραλτάρ 23 διά Γανθη

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Όρος "Αθως"	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	Έψθ. Νεκταία 16 Μαΐου
Όρος Δίσφυς	"Ατλαντικός" Α.Ε.	18	5242	άνεχ. Κάρδιφ 1 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Όρος Έλικων	«Τράπη, Σο»	18	5525	διήλθε Ντακάρ 23 Μαΐου διά Εύρωπην
Όρος "Ιόη"	Κοσμάτου-Κουλουκουντή	20	5210	άνεχ. Νέρφολκ 16 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Όρος Κιθαιρών	Τράπη, Σο	12	3876	άνεχ. Β. Κ)τούσιον 14 Μαΐου διά Barbados
Όρος Κύνθος	«Τράπη, Σο»	18	5188	άνεχ. Σαγκάρ 15 Μαΐου διά Ταχατόγιο
Όρος Μυρτώ	Κοσμάτου-Κουλουκουντή	19	5658	άνεχ. Άμπερσαν 20 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Όρος "Ολυμπος"	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	20	5166	άνεχ. Βρέμην 9 Μαΐου. Οδεύαν 12 διά Ρ. Ιανέρων
Όρος "Ορθούς"	ίτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	Έψθ. Μάρη Ντάλ Ηλάτα 12 Μαΐου
Όρος "Οσσα"	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	18	5201	άνεχ. Τάιν 11 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Όρος Παρνασσούς	I. Μαργαρώνη και Σιά	15	3660	διήλθε Barbados 16 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
Όρος Πέρα	Κοσμάτου-Κουλουκουντή	18	5208	άνεχ. Σουντερλαντ 22 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Όρος Πήλιον	ίτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4592	άνεχ. Γλασκώδην 17 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Όρος Πίνδος	«Τράπη, Σο»	14	4810	διήλθε Μέξι 21 Απρ. διά Καρπαΐτικαν
Όρος Πεντελικόν	Κουλουκουντή-Κωστομένη	19	5791	διήλθε Σαμπάκην 26 Μαΐου διά Βλαδιμοστόκ
Όρος Πρίονας	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	10	3986	Έψθ. Μπλάζη 12 Μαΐου
Όρος Ροδόπη	«Τράπη, Σο»	17	5182	άνεχ. Μπλάζην 10 Μαΐου διά "Αλμπανο
Όρος Ταύρος	"Ατλαντικός" Α. Ε.	20	6696	διήλθε La Guaira 19 Μαΐου διά Κούνεν
Όρος "Υμηττός"	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	6388	Έψθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 22 Μαΐου
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	18	4979	άνεχ. Λά Ηλάταν 25 Μαΐου διά Λάς Ηλάριας
Παγασητικός	Μαρή "Εμπειρίκου	14	3477	άργει Πειραιώς από 10 Απρ.
Παγκρατίων	Δημη. N. Κουφός κλπ.	20	2012	άνεχ. Πειραιώς 25 Μαΐου διά Ρουμανίαν
Παναγής	N. Λουκαρδοπούλου	20	5187	Έψθ. Ροζάριο 16 Μαΐου
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5830	άνεχ. Νεκταία 23 Μαΐου διά "Ελλάδα
Πανάχραντος	B. και I. Κουτσούκου	15	4661	άνεχ. Θεοδόσιαν 29 Μαΐου διά Βοστώνην
Πάνις	A. "Αναστασάου	06	1781	Έψθ. Ούζασόν 16 Μαΐου
Παντελῆς	K. Λαζαρίδη και I. Ποντικού	11	3815	άνεχ. Maceio 22 Μαΐου διά Κουντάδουν
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5146	διήλθε Ησηναρπούδην 22 Μαΐου διά Barbados
Παπαλεμός	G. A. Γεωργιάδη	10	3748	Έψθ. Τεργέστην 22 Μαΐου
Πάραλος	K. Α. Ηστρούση	06	3435	Έψθ. Όρκην 20 Μαΐου
Παρθενών	άδ. Ησιθή	08	3189	Έψθ. "Αλεξανδρείαν 10 Μαΐου
Πάτρα	Τσαμκιράνη-Κων]νίζη	96	3256	Έψθ. Σουγκουλάδην 18 Μαΐου
Παυλίνα	P. Όλιβε	13	4920	άνεχ. Δάντασηγ 13 Μαΐου διά "Άλγεριον, έψθ. 26
Πέντε Αδελφοί	M. Διακακή	10	4362	άνεχ. Τάιν 25 Μαΐου διά Μπαρλέτταν
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	διήλθε Μαδέρας 17 Μαΐου διά Σάντα Φέ
Περσένης	A. "Ανδρεάτου	18	5172	διήλθε Φ. Νορόνχα 19 Μαΐου διά Γίνοβλαν
Πεσσάδες	Δ. Βαλασμάκη	17	1957	εις 'Ηράκλειον από 24 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρή "Εμπειρίκου	17	5126	Έψθ. Γαλάται 17 Μαΐου
Πετρολίνα (τάνκερ)	H. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	άργει Πειραιώς από 17 Φεβρ.
Πετρούλη (τάνκερ)	ίτ. «Τρανσόπετρόλη»	03	4634	Έψθ. Κ)ντζαν 19 Μαΐου
Πετράκης Νομικός	H. Νομικού	06	4418	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά "Αλεξανδρείαν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Σαχίγκων 28 Μαΐου διά Σαγκάνην
Πέτρος Νομικός	H. Νομικού	13	4044	Έψθ. Κέρκυραν 27 Μαΐου
Πήγασος	G. N. Λουλούδη	15	1795	διήλθε Κ)λιν 26 Μαΐου διά Δεύναδην
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	Έψθ. Ροζάριο 16 Μαΐουκαι άνεχ. 23 διά Μπ. "Άρες
Πηγελόπητη	Sπ. Παραμυθιώτη	19	4786	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 20 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασᾶ	09	1457	άνεχ. Σφάξ 20 Μαΐου, Γιβραλτάρ 27 διά Χονφλαίρ
Πόλι	M. N. Ροδάκη	97	2861	άργει Λαύριον από 26 Απρ.
Πολύκτωρ	G. Δρακούλη	14	4077	Έψθ. Σάρπες 24 Μαΐου
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	άνεχ. Μπ. "Άρες 22 Μαΐου διά N. Τόρκην
Πόντος	οιοί. Γ. Γράτσου	12	4013	εις Tikongchen 14 Απρ.
Πόπη	M. Βερνίκου	96	1594	εις Χαλκίδα από 30 Μαρτ.
Ποσειδών	άδ. Ηήτε	09	3895	Έψθ. Θεσνίκην 18 Μαΐου
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	Έψθ. Μαρ)λιν 28 Μαΐου
Προκρητηδήν	νιών "Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	Έψθ. Πειραιώς 15 και άνεχ. 25 Μαΐου διά Ρωσίαν
Ρήνος				
Ρίτα	Λεων. Ερπειρίκου	11	4346	άνεχ. Πειραιώς 18 Μαΐου, Γιβραλτάρ 25 διά N. Τόρκην
Ρίτα Χανδρή	Γ. Πανά	01	2495	Έψθ. Γιάφην 14 Μαΐου
Ρόκος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Μαΐου διά Μπάχ. Μπλάζην
Ρόκος Βεργωτής	"Ιόνιον" Α.Ε.	18	4781	άνεχ. Πειραιώς 18 Μαΐου, Γιβραλτάρ 26 διά Πλέιτ
Ρούλα	"Βεργωτής" Α.Ε.	19	5637	Έψθ. Μπουένος "Άρες Ρόδη 23 Μαΐου
Σαρωνικός	M. Καραγιώργη	99	1044	άνεχ. Πειραιώς 20 Μαΐου διά Ρωσίαν
Σίφνος	Μαρή "Εμπειρίκου	12	3548	διήλθε Ζιαμπρούγκης 23 Μαΐου διά "Αίγυπτον—Συρίαν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2290	Έψθ. Χερσόνηα 22 Μαΐου
Σουλιώτης	H. Θεοδωροπούλου	99	1518	Έψθ. Κατάκολον 16 Μαΐου
Σούνιον	Μαλάρου	17	4300	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
Σπύρος	Μαρή "Εμπειρίκου	19	3054	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Εύρωπην
Στάμιος	«Αιγαίον» Α.Ε.	18	5153	εις "Απω Ανατολής 15 Μαΐου
Σταύρος Κουμάνταρος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 18 Μαΐου διά "Αιμέρσαν
Στέφανος Κωστομένης	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Νακοτάσια
Στρυμών	E. Κουλουκουντή	11	5409	άνεχ. Πατροπαυλόσφιν 19 Μαΐου διά Kikchik
Στυλίανη	Στ. Λιθνού	19	5250	άνεχ. Μπ. "Άρες 17 Μαΐου διά Βέρ. Αμερικήν
Σύλβα	άδ. Ησιθή	93	1828	άνεχ. "Άλεξανδρείαν 17 Μαΐου διά Ταργέστην, έψθ. 22
Tάκης	A. Καλλέργη και Σιά	14	4202	Έψθ. Μπ. "Άρες Ρόδη 12 Μαΐου
Τάμεσις	H. "Αντόπα	04	1698	διήλθε Πειρή 10 Μαΐου διά Βασσάραν
Τάναις	Λεων. Α. Ερπειρίκου	14	3942	Έψθ. Βηρυττόν 21 Μαΐου
Ταξιάρχης	άδελφοι Συνοδινού	09	1911	διήλθεν 'Οραν 18 Μαΐου διά "Ελλάδα
Τάσις	άδελφ. Λεμού	13	4221	Έψθ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Μαΐου
Τάσσος Κ.	«Μυρτών» Α.Ε.	13	4706	άνεχ. Βενετίαν 22 Μαΐου διά 'Οραν
Τζέννυ	Έμμι. Καραβία	01	3634	άνεχ. Σουγκουλάδην 25 Μαΐου διά Γίνοβλαν
Τηλέμαχος	Ιο. Λιθνού	12	1859	Έψθ. Θεσνίκην 18 Μαΐου
	Γ. Δρακούλη	11	3562	Έψθ. Ραδένναν 7 Μαΐου και Κ)λιν 22

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	εἰς Ηεράκι 25 Μαΐου
Τοίσινα	Γ. Λαμπό και Μ. Γεωργιλή	00	4358	ἀργεῖ Ηεράκι από 13 Ιαν.
Τείτον	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	διήλθεν "Αλμπανού 10 Μαΐου διὰ Μόντρεαλλ
Τοιροπινᾶς	Κ. Α. Ταυροπούλου Υιοί	14	3895	ἀνεχ. Πανοκαδάλη 18 Μαΐου διὰ Macoris
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	διήλθεν Κωνιού πολὺ 22 Μαΐου διὰ Ρουάν
·Υδραιος	Α. Κουλούρα και Κ. Σένου	02	4476	ἀνεχ. Ηεράκι 31 Μαΐου διὰ Ηλείας
·Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἔφθ. Βατοῦμ 16 Μαΐου
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	ἔφθ. Ροζάριο 18 Μαΐου
Φαίξ	Σπ. Παραρμυθίωνη	15	7188	ἀνεχ. Λά Ηλέτην 4 Μαΐου διὰ Γιοκοχάρμαν
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	διήλθεν Γερακλήρι 19 Μαΐου από Aguilas διὰ "Ερείν
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εἰς Μερσίνην 25 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Η. Νομικού	04	2980	ἀνεχ. Ναμέρη 25 Μαΐου διὰ Ηεράκι
Φλώρα Νομικού	Λουκά Νομικού	21	2012	ἀνεχ. Ρουέν 21 Μαΐου διὰ Ηεράκι
Φραγκούλλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304	διήλθεν Μάτκα 23 Μαΐου διὰ Βλαζήνεστόν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἔφθ. Πότε 25 Μαΐου
Φώτης	Ν. Λουκαρδοπούλου	12	3507	διήλθεν Κλήμη 17 Μαΐου Γερακλήρι 27, διὰ Μοντενίδεο
Φωφώ Μακρῆ	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	ἔφθ. Γαλάτσιο 7 Μαΐου και ἀνεχ. 21 διὰ Ελλαξία
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἔφθ. Βορεάλην 9 Μαΐου
Χαράλαμπος	υιοί Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἀργεῖ εἰς Σπέτζιαν από 6 Μαΐου
Χατζηπατέρας	υιόν Χ. Χατζηπατέρη	19	3511	ἀνεχ. Ηεράκι 29 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
Χέλλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	ἔφθ. Caibarien 17 Μαΐου
Χίος	Σ. Ηεράκη—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	ἀργεῖ Ηεράκι από 30 Μαΐου.
Χλόη	Ν. Λουκαρδοπούλου	28	4641	διήλθεν Ηεραλτήρι 25 Μαΐου διὰ Βενετίαν
Χρυσούη	Η. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	ἔφθ. Ντέσσα 27 Μαΐου
·Ωκεανία	Μ. Καρβίδη	07	4843	ἔφθ. Σάντα Φά 22 Μαΐου
·Ωνάση Μαρία	'Αριστ. 'Ωνάση	15	4305	ἀνεχ. Μοντενίδεο 6 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
·Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5101	ἔφθ. Ρότερνταρ 19 Μαΐου
·Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	ἀνεχ. Νακοτούι 3 Μαΐου διὰ Αμερίκαν
·Ωρωπός	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	ἀργεῖ Καναδάν από 15 Φεβρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρσίκλη—Αθίνη & Σιά	10	1673	ἔφθ. Καναδάν 14 Μαΐου
Μαρτῆς 'Αγγλικόν Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή Μινακούλη και Σιά	94	2483	ἀνεχ. Ηεράκι 29 Μαΐου διὰ Οδησσάν
Nέλσων, 'Αγγλικόν Νικήτας Ρούσσος 'Αγγλ. Νικόλαος Πήττας, 'Αγγλ. Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη —	96	1437	διήλθεν Η. Σετζ 19 Μαΐου διὰ Massowah
'Ολτύλ, Ρουμανικόν	άδ. Ηέττικ Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	21	6795	ἀργεῖ Κάρβιφ από 9 Απρ.
Πράχοβα, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	12	1864	ἀργεῖ Ηεράκι από 21 Δεκ. 1934
Σφάντου Νικόλε Ρουμαν. Σάν Νικόλα, 'Ιταλ. Σιρέτουλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	95	2499	ἀνεχ. Ηεράκι 17 Μαΐου διὰ Τουρκίαν
Τουσσίκα 'Αγγλικόν Τρεγκόδηναν Αιγαλιούπικόν	Α. Βλάσσος	20	4308	ἔφθ. Γένοβαν 19 Μαΐου
Burdale, 'Αγγλ. Corbeach, 'Αγγλ. Duncluta, 'Αγγλικόν Nordeflinge, 'Αγγλ. Parana, Δανικόν	Α. Βλάσσος	22	3609	διήλθεν Ντάτζενες 14 Μαΐου διὰ Τσιδιταδένιαν
M. N. Βαλσαράκη N. Σταμάτηου	06	2728	"Ιδε «ANNA T.», σημαία Ελληνική	
A. Βλάσσος	79	677	εἰς πλάς 12νήσων -Αιγαίου	
K. Λασκαρίδη—Α. Δάλλακ K. Συδιά και Υλέων	12	3629	ἔφθ. Βαντίναν 10 Μαΐου	
Pεθύμην—Κουλουκουντή A. Λούζη	03	1828	ἔφθ. Βραζίλιαν 11 Μαΐου και Γαλάτια 22	
Rεθύμνη—Κουλουκουντή A. Λούζη	03	3075	εἰς Ηέρα—Σατήδ από 23 Απρ.	
Reθύμην—Κουλουκουντή A. Λούζη	14	4352	"Ιδε: «ΙΟΥΛΙΑ», σημαία Ελληνική	
Reθύμην—Κουλουκουντή A. Λούζη	13	1569	ἔφθ. Μπάρδο 21 Μαΐου	
Reθύμην—Κουλουκουντή "Ελληνικός άγορασται	10	3986	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ», σημαία Ελληνική	
έτ. Γράτσου	13	3146	ἔφθ. Λισσαβώνα 15 Μαΐου	
	21	5497	"Ιδε: «ΚΑΣΤΩΡ» σημαία Ελληνική	

FR. PLATEN,
ANTWERP, BELGIUM.

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER

ESTABLISHED 1903.

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

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.

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

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

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