

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1936

Αρ. Φύλλου 127

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 127

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1936

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΘΑ ΕΠΙΤΕΛΕΣΗ ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΤΟΥ;

Νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἡ σύστασις τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας θὰ σημάνῃ θετικώτεραν τὴν ἐκδήλωσιν τοῦ κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ ἐμποροναυτικὰ ἢ μόνιν πράγματα;

Νὰ ἐλπίσωμεν, ὅτι ἡ διοικητικὴ τῆς Ναυτιλίας χειραφέτησις ἀπὸ τὴν ἄμεσον τοῦ πολεμικοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν ἔξαρτησιν, ἡ ὑπεύθυνος, ἐνδελεχὴς καὶ οὐχὶ παρεμπίπτουσα μελέτη καὶ διαχείρισις τῶν ζητημάτων τῆς ὁ ἀποτελέση τὴν ἀπαρχὴν στοιχικωτέρας μεριμνῆς διὰ τὸν ἀγνοηθέντα μέχρι σήμερον πλάδον αὐτὸν τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς;

Νὰ αἰσιοδοξήσωμεν ὑπεριμέτρως, ὅτι, ἐπὶ τέλους, τὸ Κράτος ἀποφασιστικῶς στρέφεται πρὸς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, ποὺ τόσον ὁξύτατα ἀνακύπτουν σήμερον;

Τὸ παρελθόν μᾶς ὑποχρεώνει, παρὰ τὴν ἀνυπόκριτον χαρὰν καὶ τὴν εἰλικρινὴ ἴκανοτοπίον μας διὰ τὴν ἵδρυσιν τοῦ Ὑφυπουργείου καὶ τὴν ἐπιτυχῆ ἀνάθεσιν αὐτοῦ εἰς τὸν κ. Δ. Ρεδιάδην, νὰ διατηρῶμεν ἐπιφυλάξεις τινάς, μέχρις ὅτου αὐτὰ τὰ πράγματα, καθιστῶντα ἔκδηλον τὴν ὑέλησιν τοῦ Κράτους διὰ τὴν ὁὐθμίσιν τῶν ἀπὸ ἑτῶν ἐκπρεμούντων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἐπιτρέψουν τὴν αἰσιοδοξίαν, δικαιώσουν τὰς ἐλπίδας καὶ τονώσουν τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτιλλούμενου κόσμου.

Ἐχει τόσον στερηθῆ ἡ Ἐθνικὴ Ναυτιλία τῆς κρατικῆς στοιχιῆς καὶ ἀντιλήψεως, παρημελήθησαν τόσον αἱ ζωτικώτεραι τῶν ἀναγκῶν τῆς, παρὰ τὰς ὑποσχέσεις καὶ τὰς ἐπαγγελίας τῶν κυβερνήσεων τοῦ παρελθόντος, ἀπετέλεσε θέμα τοσούτων στοιχείων καὶ ὀλευθήρων πειραματισμῶν ἡ ἐπίλυσις τῶν ζητημάτων τῆς, ὑπῆρξε καὶ αὐτὴ πεδίον τοιαύτης ἀχαλινώτου δημοκοπίας καὶ τόσην ἀκόμη ἔχθρικὴν συνήντησε πολλάκις τὴν διάθεσιν τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, ὥστε δυσπίστως πλέον ν' ἀποβλέπωμεν εἰς κάθε κρατικὴν παρέμβασιν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα καὶ ν' ἀμφιβάλλωμεν διὰ τὸ εὐεργετικὸν ἀποτέλεσμα καὶ τῶν ἀγαθωτέρων προθέσεων.

Τὸ οἰκτρὸν κατάντημα, εἰς ὃ εἶχε πειρείλθει τὸ σύνολον τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, αἱ ἀλλοπρόσαλλοι, σκανδαλωδῶς μονόπλευροι καὶ καταφώρως ἔχθροι καὶ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε.Ν. ἐνέργειαι, ἡ πλήρης ἀγνοια τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ ἔλλειψις πάσης προσπαθείας διὰ τὴν θεραπείαν των, ἡ καταβαράθρωσις ὅλων τῶν ὑποθέσεων αὐτῆς, ἡ δημιουργία τοῦ «παραγοντισμοῦ» καὶ εἰς αὐτὸν τὸ Λιμενικὸν Σῶμα καὶ ἡ ἀπομάκρυνσις τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας πολυτίμων ἀνωτέρων στελεχῶν αὐτοῦ, τέλος δὲ ἡ ἀνυπαρξία κάθε ἀμέσου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ μέρους τῶν ἐκάστοτε Ὑπουργῶν τῶν Ναυτικῶν,

ἀναπότρεπτον ἐδημιούργησαν τὴν ἀνάγκην διὰ τὸ Κράτος, ὅπως συστήσῃ τὸ Ὑφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐμπιστευθῆ τὴν ὁὐθμίσιν τῶν ζητημάτων τῆς εἰς χεῖρας προσώπου ἔξειδικευμένης καταρτίσεως, ἀντικειμενικῶς καὶ μὲ ἀνωτερότητα προσβλέποντος τὰ πράγματα, ἔνους πρὸς τὰς προσωπικὰς μικρότητας καὶ τὰς παρατόλμους κοινωνιολογικὰς θεωρίας.

Ἄγαθήν, πράγματι, ἐντύπωσιν καὶ βασίμους ἐδημιούργησε προοϋποθέσεις ἐπιτυχίας ἡ κυβέρνησις, ἀναθέτουσα τὸ Ὑφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν κ. Δ. Ρεδιάδην.

Ἡ μακρὰ καὶ τόσον εὐδόκιμος ἐπιστημονικὴ σταδιοδομία του ὡς δικηγόρου ἐκ τῶν ἐπιφανεστέρων, ἐν Πειραιεῖ, καὶ αἱ οἰκογενειακαὶ αὐτοῦ παραδόσεις στενωτάτους ἐσφυρηλάτησαν δεσμοὺς μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Γνωρίσας αὐτὴν ἐκ τοῦ σύνεγγυς καὶ παρακολούθησας ἀμέσως, ὅσον ὀλίγοι, τὰ ζητήματα τῆς, καταλαμβάνει τὴν θέσιν τοῦ προϊσταμένου τοῦ νεοπαγοῦς Ὑφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας, κατέχων ἐν ὅλῃ αὐτῶν τῇ πληρότητι τὰ ἐφόδια τῆς ἐξιδιασμένης μορφώσεως, τῆς ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως καὶ πρὸ παντὸς τῆς γνώσεως τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος.

Ἡ Ναυτιλία πολλὰ ἀναμένει ἀπὸ τὸν κ. Ρεδιάδην καὶ μεγάλας στηρίζει ἐλπίδας εἰς τὴν καρποφόρον τῆς προσπαθείας του ἀπόδοσιν. Αἱ ἐγγνωσμέναι ὑπὲρ αὐτῆς ἀγαθαὶ διαδέσεις του, τὸ συντηρητικὸν τῶν ἀντιλήψεών του, ἡ ἀνωτερότητα τοῦ ἥθους, ἡ τις ἀνέκαθεν διέκρινεν αὐτόν, καὶ ἡ τόσον εὐεργετικὴ διὰ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς κοινωνικὴ του δρᾶσις μᾶς παρέχουν τὴν πεποίθησιν, ὅτι φωτεινὴν θέλει οὗτος διαγράψει σταδιοδομίαν καὶ ἐν τῇ ὁργανώσει τοῦ νέου Ὑφυπουργείου.

Ἄλλα τὸ ἀναληφθὲν ἔργον είνε βαρὺ καὶ ὅχι μικροὶ αἱ δυσχέρειαι, ποὺ θὰ συναντήσῃ ὁ κ. Ρεδιάδης. Δὲν παλεῖται μόνον νὰ ἔξενῷ οὗτος τὰς ἐπιβαλλούμενας λύσεις ἀπὸ τὴν ἀντικειμενικὴν τᾶν πραγμάτων ἔρευναν διὰ τὰ ἐπείγοντα τῆς Ναυτιλίας μας ζητήματα, δὲν περιορίζεται ἡ ἀποστολὴ του εἰς μίαν οἰανδήποτε ὁὐθμίσιν τῶν ἀπὸ τόσου χρόνου ἐκπρεμούντων δικαίων τῶν ναυτιλιακῶν μας τάξεων αἰτημάτων. Πέραν αὐτῶν εὐθυνέρα πρέπει νὰ είνε ἡ προσπάθειά του, ἐπίμοχθος καὶ πολυσχιδής, ἵνα προσδόσῃ σαφῆ κατευθυντήριον γραμμήν εἰς τὴν κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικήν. Διότι πολλὰ ἀκόμη δύναται γὰρ εἰσφέρει ὑπὲρ τῆς εὐημερίας τῆς Χώρας αὐτῆς ἡ Ναυτιλία, καλῶς ποδηγετούμενη, καὶ ἀστείοντος είνε ἡ πηγὴ τοῦ πλούτου διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας ἀπὸ τὴν προώθησιν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος καὶ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Τὸ Κράτος δὲν ἐγγνώρισε μέχρι σήμερον

τὴν Ναυτιλίαν ούδε ήδυνήθη ἀρκούντως νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν παραγωγικὴν αὐτῆς δυναμικότητα καὶ τὰς δυνατότητας τῆς περαιτέρῳ ἀναπτύξεως της. Ἐν τῇ ἀγνοίᾳ του δὲ ταῦτη ἀκριβῶς ἡδίκησε πολλάκις τὴν Ναυτιλίαν καὶ περιήγαγε τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα εἰς τὴν σημερινὴν ἔξαθλίωσιν, τὴν διοικητικὴν ἀναοχίαν, τὴν ἀπογόντευσιν καὶ τὸν μαρασμόν.

* * *

Πρωταρχικὸν μέλημα τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ὁφεῖται νὰ εἰνε ἡ ἀπαλλαγὴ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῶν κεντρικωτέρων αὐτῆς ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τοὺς «παράγοντας», εἰς τὸν ὅποιον αἱ στεναὶ κομματικαὶ ἀντιλήψεις καὶ τὸ κίνημα τοῦ Μαρτίου ἐπέτρεψαν νὰ καταλάβουν, παρὰ τὸν κατωτέρους βαθμούς των, τὰς ὄργανικὰς θέσεις τῶν ἀνωτέρων των. «Ἄς ἐκλέξῃ τοὺς συνεργάτας του ὁ κ. Ρεδιάδης—ἀπηλλαγμένος αὐτὸς πάσης περὶ προσώπων προκαταλήψεως—ἀπὸ τὰ ὕγιεστερα, τὰ καλύτερον κατηγορισμένα, τὰ συντηρητικά τερα στελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀπὸ τοὺς ἄξιωματικοὺς ἑκείνους, ποὺ διετήρησαν ἀπεραινάν τὴν πίστιν αὐτῶν ἐπὶ τὸ ναυτιλιακὸν τῆς Χώρας μέλλον, ἀπὸ τοὺς μὴ διακατεχομένους ἀπὸ τὰς γνωστὰς ὀλεθρίας περὶ τῆς ἀποστολῆς τῆς Ναυτιλίας μας ἀντιλήψεις. «Ἄς ἀπαλλάξῃ τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ τοὺς «προδευτικοὺς» ἑκείνους ποινινοιλογοῦντας κυρίους, οἵτινες ἐπίστευσαν, ὅτι τὸ πτωχὸν Ναυτικόν μας δύναται ν' ἀποτελέσῃ πεδίον ἐφαρμογῆς τῶν περιέργων θεωριῶν των καὶ ἃς ἀπαλλαγὴ καὶ αὐτὸς τῶν στείρων ὑπηρεσιῶν τοῦ δημιουργοῦ καὶ μόνου ὑπευθύνου τοῦ σημερινοῦ χάους καὶ τῆς διοικητικῆς ἔξαρθρωσεως τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ Διευθύντος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ οὗτος ἄλλο τι, χαρακτηριστικὸν τῆς γονίμου δράσεως του γνώρισμα, παρὰ τὸ ὅτι ηύτυχησε νὰ ἰδῃ ἐπὶ τῶν ήμερῶν του τὴν διάλυσιν τῆς Ἐθνικῆς Ατμοπλοΐας, τὴν διακοπὴν τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς, τὰς στάσεις καὶ τὰς ἀπεργίας τῶν πληρωμάτων εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, ἐπτά ἐν ὅλῳ ἀπεργιακὰ κινήματα ἐντὸς τριετίας εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, ὡς ἐπιστέγασμα δέ, τέλος, τῶν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ἀγώνων του, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν «λὸκ—ἄστ». *

«Ἄς πιστεύῃ ὁ κ. Ρεδιάδης εἰς τὴν εἰλικρινῆ διαβεβαίωσίν μας, ὅτι ούδε βῆμα δὰ δυνηθῇ νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ καὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, μὲ συνεργάτην τὸν κ. Χρηστοφῆν. Τὸ Λιμενικόν, εὐτυχῶς, Σώμα δὲν στερεῖται ἀνωτάτων ἄξιωματικῶν δυναμένων ἐπαξίως νὰ καταλάβουν τὴν οἶναν καὶ πρότερον τόσον εὐδοκίμως κατείχον θέσιν τοῦ Διευθύντος τοῦ Ε.Ν.

Καὶ ὅταν ὁ κ. Ὑφυπουργὸς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἀποκαταστήσῃ τὸν ἑσωτερικὸν όγκον εἰς τὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου του, ἃς ἀναλάβῃ τότε τὴν σώτεραν προσπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως.

Τὰ ζητήματα, ποὺ πρόκεινται ἐνώπιον αὐτοῦ, ἀγωνιῶδες ἀναμένοντα τὴν όγκον των, εἰνε πολλά. Θὰ θελήσωμεν, δύως, ν' ἀναφέρωμεν τινὰ ἔξ αὐτῶν, τὰ μᾶλλον οὐσιώδη καὶ ἐπείγοντα, τῶν ὅποιών βεβαίως καὶ αὐτὸς δὰ ἔχῃ γνῶσιν ἀπὸ τὴν μακρὰν εἰς τὸν κύκλον τῆς Ναυτιλίας σταδιοδομίαν του.

* * *

Καὶ πρῶτον ἡ φορτηγὸς ναυτιλία κυριολεκτικῶς ἀναρχεῖται σήμερον. «Ἄς θελήσῃ ὁ κ. Ρεδιάδης ν' ἀναγνώσῃ ἀπλῶς τὴν τελευταίαν μόνιμον ἐγκύρωλιον πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς Ἀρχὰς τοῦ κ. Χρηστοφῆ περὶ τῶν στασιαστικῶν κρουσμάτων εἰς τὰ φορτηγὰ σκάφη καὶ εἴμενα βέβαιοι, ὅτι δὰ συμφωνήσῃ μεθ' ἡμῶν πόθεν προσδίδεται ὁ τόνος τῆς ἀναοχίας ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ πόθεν ἐκπέμπεται τὸ ἔνανσμα τῶν στάσεων καὶ τῶν ἀπεργιῶν. Αἱ ἀπεγνωσμέναι ἐπὶ μίαν τριετίαν προσπάθειαι τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὅπως όγκος τῆς θεωριῶς τὰ διοικητικά τῆς ζητήματα καὶ ἐπαναφέρῃ τὴν τάξιν καὶ τὴν

πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀνυπέρβλητον συνήντησαν ἐμπόδιον τὰς παραβόλους θεωρίας καὶ τὰς ἀκατανοήτους δοξασίας τοῦ Διευθύντος τοῦ Ε.Ν., τὰς τόσον ἀφισταμένας τῆς ναυτιλιακῆς μας πραγματικότητος.

«Οταν δὲ τέλος ὁ κ. Χρηστοφῆς εἰδεν, ὅτι, ὑπὸ τὰς ἑντονούς διαμαρτυρίας ὅλων τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, δὲν ἥδυνατο νὰ ἐφαρμόσῃ τὰς θεωρίας του, ἡγόησε πλέον τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν καὶ ούδεν ὑπὲρ αὐτῆς ἐπράξειν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ διάστασις μεταξὺ Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας διατηρεῖται ἐν ὅλῃ τῆς ὄξειτητης, τὰ πληρώματα διαμαρτύρονται διὰ τὴν τροφοδοσίαν, τὰ ταραχοποιὰ στοιχεῖα πρόσφορον εὑρίσκουν τὸ ἔδαφος τῆς καλλιεργείας τῶν ἀνατορεπτικῶν θεωριῶν, οἱ πλοίαρχοι ἀπώλεσαν τὸ κῦρος καὶ τὸ ἐκ τῆς θέσεως των γόνητρον, παριστάμενα εἰς τὰ δύματα τῶν ἔνεων ναυλωτῶν ὡς μία ναυτιλία ἀναρχούμενη, ἐν ἐνὶ λόγῳ ἐπὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου κατερρακώθη ἡ ἱεραρχία καὶ ἀπέλιπε πλέον ἡ πατροπαράδοτος στοργὴ τοῦ Ἐλληνος ναυτιλλούμενου πρὸς τὸ σκάφος του. Τὰ ζητήματα τῶν ἀσθενειῶν καὶ τῶν γνωστῶν εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας ἐπιβαρύνσεων κατέχει κάλλιον ἡμῖν ὁ κ. Ὑφυπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ὥστε νὰ παρέλκῃ ἡ ἀνάπτυξίς των.

«Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία, πέραν τῶν διοικητικῶν τῆς ζητημάτων, πέραν τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ὄιαλης λειτουργίας τοῦ ὁργανισμοῦ της, πέραν τῆς πονθητῆς ἐπιδιώξεως, δύως ἀρθοῦν αἱ μεταξὺ ἐφοπλιστοῦ, πλοιάρχου καὶ πληρωμάτων παρεξηγήσεις, δὲν ἔχει, πρὸς τὸ παρόν τούλαχιστον, ἄλλα ἐπείγοντα ζητήματα νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸν κ. Ὑφυπουργὸν τῆς Ναυτιλίας. Δὲν θὰ ζητήσῃ ἀπὸ αὐτὸν ἄλλο τι, παρὰ νὰ παύσῃ ἡ παρεμβολὴ δυσχερειῶν εἰς τὸ ἔργον της, αἴτινες αὐταὶ καὶ μόνον ὑποχρεώνουν σήμερον τὰ πλοῖα μετά δέοντας νὰ προσεγγίζουν εἰς Ἐλληνικοὺς λιμένας, ν' ἀποφεύγονταν δόσον δύνανται αὐτοὺς, διότι οἱ πλοίαρχοι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀνησύχως ἀναλογίζονται τὰς πανάς τῶν Ἐλληνικῶν Αρχῶν παρεμβάσεις.

«Ο κ. Ρεδιάδης γνωρίζει καλῶς ὅτι καὶ πάλιν ἀπὸ τινος τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν στηγήν ἀντιμετωπίζει τὴν κρίσιν καὶ δέξην τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἔνεων σημαῖῶν. Αφοῦ τὸ Κράτος ούδεν ἄλλο δύναται νὰ παράσχῃ εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, δύως ἐνισχύσῃ τὴν παραχτικότητα αὐτῆς εἰς τὸν περὶ ὑπάρξεως ἀγῶνα, ποὺ διεξάγει, ἃς θελήσῃ, τούλαχιστον, νὰ τὴν ἀφήσῃ ἀπερίσπαστον, ἃς μὴ τὴν ἐπιβαρύνῃ ἐπὶ πλέον μὲ ἀδοκήτους δαπάνας, δημιουργούμενας ἐκ τῆς ἐλλείψεως κάθε διοικητικοῦ ὄγκου εἰς τὰ κατ' αὐτήν. Μόνη αὐτὴ καὶ πάλιν ἐλπίζομεν, ὅτι δὰ κατισχύσῃ τῶν δυσχερειῶν τοῦ παρόντος

* * *

«Ἄς στραφῶμεν ἡδη πρὸς τὸν ἔτερον κλάδον τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν ἐπιβατηγόν, ητὶς κυρίως αὐτὴ ὑπέστη βαρὺ τὸ πλῆγμα ἐκ τῆς κρατικῆς ἀδιαφορίας καὶ τῆς πληρωμῶν ἀνυπαρξίας κρατικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Ἐπιβατηγὰ σκάφη διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, ἔξια τοῦ προορισμοῦ καὶ τῆς ἀποστολῆς των, πλὴν ἐλαχίστων ἔξαιρέσεων, δὲν ὑπάρχουν. Ο κλάδος αὐτὸς τῆς Ναυτιλίας μας, ὁ τόσον παραγωγικῶς δρῶν ἐγγύτατα τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου, δχι μόνον ἡγνοήθη ἀπὸ τὸ Κράτος, ἄλλα καὶ ἀπτηνῇ ὑπέστη τὸν διωγμὸν αὐτοῦ. Τὰ ζητήματα του, ζητήματα συνδεόμενα ἀμεσώτατα μὲ τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας καὶ τὴν διεύρυνσιν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, διεστρεβλώθησαν καὶ παρεξηγήθησαν μέχρι τοιούτου σημείου, ὥστε ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία σήμερον νὰ ἔχῃ περιέλθει εἰς τὴν πλήρη οἰκονομικὴν ἔξαθλίωσιν καὶ εἰς τὴν ἀπόλυτον ἀδυναμίαν νὰ διαθέσῃ καὶ τὸ ἐλάχιστον ποσόν διὰ τὴν τόσον ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ. Καὶ ἐνῷα ἔξαιρέσι κραμματί, πλούσιοι σαλλιτοί καὶ ἀποδοτικοί διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀνεστάλησαν σχεδὸν ὅλαι, ἐνῷ τὰ ἐγγύτερα τῆς Ναυτιλίας μας δραστηριότητος Μεσογειακὰ κέντρα ἐπικοινωνοῦ μὲ τὴν Χώραν μας μόνον διὰ ἔνεων πλοίων, ἐνῷ ἔξετο-

πίσθημεν όριστικώς από την Μεσόγειον και ό 'Ελληνισμὸς τῆς Ἀμερικῆς ἔπαυσε πλέον νὰ βλέπῃ τὴν Κυανόλευκον κυματίζουσαν ἐπὶ Ἐλληνικῶν ύπερωκεανίων, τὰ ὑπολείμματα τῆς ἄλλοτε Ἐλληνικῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας περιώδισαν τὴν δρᾶσιν των εἰς τὰς ὀλίγας τῆς ἀκτοπλοῖας γραμμάς. Οἰκτρῶς ἀνταγωνιζόμενα μεταξύ των, ἀναλίσκουν ἀσκόπως κεφάλαια πολύτιμα διὰ τὴν προώθησιν τῆς ναυτιλίας μας δράσεως, μὴ δυνάμενα οὐδὲ τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τῶν ἐπιχειρήσεων νὰ καλύψουν, πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ ἴκανοποιήσουν τὰς ἀξιώσεις τῶν ἐπ' αὐτῶν ἐργαζομένων πληρωμάτων. Μάτην αἱ ἀκτοπλοῖαι ἐπιχειρήσεις ἐπεδίωξαν τὴν κατάπαυσιν τοῦ συναγωνισμοῦ. Ἐπὶ ματαίῳ ἀπηυθύνθησαν πρὸς τὸ Κράτος, ἔξαιτούμεναι τὴν λῆψιν μέτρων ὁμοίων διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν τοῦ ζητήματος τούτου ὁμοίων. Ἀντίκρουσαν πάντοτε πρὸς αὐτῶν ὁρθούμενας τὰς ἀντιλήψεις τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, φεγγούμενου, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς ὠφελεῖ τὸ κοινωνικὸν σύνολον, διότι τὰ ταξίδια τῶν ἐπιβατῶν καὶ μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων καθίστανται οὕτως εὐθηναί. Συνήντησαν τὴν παγερὸν ἀδιαφορίαν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεας, διότι ὁ κ. Χοηστοφῆς ἐπέρθευεν, ὅτι τὸ Κράτος κατ' οὐδὲν πρέπει νὰ ἐνδιαφέρεται, ἀνέκ τοῦ συναγωνισμοῦ δὰ καταστραφοῦν πέντε ή ἕξ ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοῖας, ἀφοῦ ἄλλοι καὶ πάλιν δὰ τοὺς διαδεχθοῦν διὰ νὰ υσιάσουν τὰς περιουσίας των εἰς τὸν βωμὸν τοῦ συναγωνισμοῦ!

Καὶ τὰ ἔτη παρήρχοντο, τὰ ὑπερήλικα σκάφη ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ κατεστρέφοντο, μέρισμα οὐδὲν ποτε ἀπῆλανσαν αἱ ἐπιχειρήσεις, εἰς οὐδὲμιαν νέαν ἀγορὰν ἡδύναντο νὰ προσθοῦν διὰ νὰ πλουτίσουν τὴν ἐπιβατηγόν μας ναυτιλίαν διὰ σκαφῶν συγχρονισμένων, οὐδὲ ἀντιμετώπισαν, ἀπησχολημένοι ἀπὸ τὸν ἐσωτερικὸν ἀνταγωνισμόν, οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοῖας τὴν δημιουργίαν μεσογειακῶν τινῶν γραμμῶν τόσον ἀναγκαῖων διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας, τόσον ἐπιβεβλημένων ἐκ τῶν ἰστορικῶν παραδόσεων τῆς φυλῆς μας καὶ τῶν ἐθνικῶν ἡμῶν ἐπιδιώξεων.

Ν' ἀπασχολήσωμεν περαιτέρω τὰς στήλας αὐτὰς ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοῖκου ζητήματος νομίζομεν, ὅτι παρέλκει. Ἐκράτησε τόσον χῶρον τὸ ζητῆμα τοῦτο εἰς τὰς σελίδας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», προσφάτως ἀκόμη καὶ εἰς τὸ παρελθόν. Ὁ κ. Ρεδιάδης, εἶμεθα πεπεισμένοι, ὅτι τὸ κατέχει ἐν ὅλαις αὐτοῦ ταῖς λεπτομερείαις. Αἱ ἀκτοπλοῖαι ἄλλωστε ἐπιχειρήσεις ἐναπέθεον μὲ πλήρη ἐμπιστούμηνην εἰς τοὺς τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων των καὶ θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν, ὅτι μὲ ἀποφασιστικότητα θέλει χωρῆσει πρὸς αὐτήν.

Ἄξ μελετήσῃ κατ' ἵδιαν τὸ ὅλον πρόβλημα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας καὶ ἂς προκρίνῃ τὴν καλυτέραν λύσιν. Πάντως ὅμως ἡς κατοχυρώσῃ τὰς ἀκτοπλοῖκὰς ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τὸν κίνδυνον τοῦ συναγωνισμοῦ διὰ

μέτρων πρακτικῶν καὶ δυναμένων νὰ ἐφαρμοσθοῦν. Ἐξασφαλίζομένης οὕτω τῆς ὁμαλῆς καὶ εὐρύθμου, βάσει τοῦ κρατικοῦ ναυλολογίου καὶ ὑπὸ τὸν ἄμεσον τοῦ κράτους ἔλεγχον, ἐκτελέσεως τῶν δαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας, δὰ ἐπιτευχθῇ καὶ ἡ βαθμιαία ἀνανέωσις τῶν ἀκτοπλοῖκῶν σκαφῶν καὶ δὰ τεθοῦν αἱ βάσεις τῆς εὐρυτέρας δράσεως πρὸς τὰς ἔξωτερικὰς γραμμὰς τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας.

* * *

'Αλλὰ τὰ ἀνωτέρω ζητήματα τῆς φορτηγοῦ καὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας δὲν είνε καὶ τὰ μόνα. Εἶνε ἵσως τὰ μᾶλλον ἐπείγοντα, ἄμεσον ἔχοντα ἐπίσης σχέσιν καὶ μὲ τὰς ναυτεργατικὰς ἐπιδιώξεις, καὶ τῶν ὅποιων ἡ ἐπίλυσις ἔχονται, λόγῳ τῆς κακῆς αὐτῶν διαχειρίσεως ἀπὸ μέρους τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε.Ν. Πολλὰ εἰσέτι πρέπει νὰ συντελεσθοῦν διὰ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κρατικὴ μέριμνα, διὰ νὰ ἀνασυγκροτηθῇ ὁ ναυτιλιακὸς μας ὁργανισμός, διὰ νὰ καταστῇ τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον ἀποδοτικώτερον ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας. Τὰ ζητήματα τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς γραμμῆς Νέας Υόροπης, τῶν τακτικῶν ἐκ τῆς Μεσογείου διὰ φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν πρὸς εὐώνοτέραν μεταφορὰν τῶν ἐθνικῶν μας προϊόντων, τῆς προωθήσεως καὶ ὑποστηρίξεως τῆς σιδηροβιομηχανίας διὰ τὰς ἐπισκευαῖς τῶν πλοίων, τῆς συμπληρώσεως καὶ τοῦ συγχρονισμοῦ τῆς ναυτικῆς μας νομοθεσίας, ὡφείλουν βεβαίως νὰ προκαλέσουν ἀμέριστον τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον.

Ἐπιβεβλημένη εἴνε ἡ ἐπ' αὐτῶν λῆψις μέτρων ἐναρρωντικῶν τῆς ἱδιωτικῆς πρωτοβουλίας, προστατευτικῶν τῶν ἀγαθῶν προσπαθειῶν, ἃν πραγματικῶς θέλωμεν νὰ ἰδωμεν τὴν ναυτιλίαν μας ἀναπτυσσομένην ἐπὶ ὑγιῶν βάσεων, εὐημεροῦσαν καὶ εἰσφέρουσαν ἀφθόνως εἰς τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα τὸ προϊὸν τῆς ἐπιμόχου ἐργασίας της.

Κανεὶς βεβαίως γνωρίζων πόσον μέχρι σήμερον ὑστέρησε τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῶν ἐμποροναυτικῶν πραγμάτων, δύναται νὰ ἔχῃ τὴν ἀπαίτησιν ἀπὸ τὸν πρώτον Υφυπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, ὅπως ουθὲνίση ἀμέως τόσον δύκον τὸν ζητημάτων, δύπος δημιουργήσῃ ἀντὸς ἐντὸς ὀλίγου χρόνου πᾶν ὅ,τι πολυνετεῖς τῶν ναυτιλλομένων προσπάθειαι δὲν ηδυνήθησαν νὰ ἐπιτύχουν ἀπὸ τὰς προηγουμένας Κυβερνήσεις τῆς Χώρας.

"Ἄν ὅμως ὁ κ. Ρεδιάδης ἀναλάβῃ μὲ ἀποφασιστικότητα, χωρὶς τὴν ἐπικίνδυνον πολυπραγμοσύνην, τὸ ἔργον τῆς τακτοποιήσεως τῶν πλέον ἐπειγόντων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, προσδώσῃ εἰς τὴν ὁργάνωσιν αὐτῆς τάξιν καὶ φυθμὸν καὶ ἐπιτύχῃ στερράς νὰ δέσῃ τὰς βάσεις τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους, τὸ ἔργον αὐτὸς εἴνε τοιαύτης ἐκτάσεως, τόσης γενικωτέρας ἐθνικῆς σημασίας, ὥστε δικαίως νὰ σεμνύνεται δι' αὐτό.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

Τό δεκατενθήμερον

Ἐπὶ τέλους.....

Διὰ Διατάγματος, δημοσιευθέντος εἰς τὸ χθεσινὸν φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως ἀπηλλάγη τῶν καθηκόντων τοῦ ὁ Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. Μ. Χοηστοφῆς, τεθεὶς εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Υπουργείου.

Ο κ. Ν. Θαλασσινός, 'Υποδιευθυντὴς τοῦ Ε.Ν. παραμένει προσωρινῶς Διευθυντής, μέχρι τῆς ἀναλήψεως τῆς Διευθύνσεως ὑπὸ τοῦ κ. Κατσαμπῆ. Τὸ σχετικὸν Διάταγμα τῆς τοποθετήσεως του ἀπεστάλη χθὲς εἰς τὰ 'Ανάτορα πρὸς ὑπογραφήν.

Ἡ Ναυτιλία μας καὶ αἱ Ἑθνικαὶ μεταφοραὶ

Εἰς τὸ προσφάτως ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου ἐκδοθὲν τεύχος περὶ τῆς Ἐλληνικῆς Οἰκονομίας κατά τὸ 1935 ἀναφέρονται διὰ πρώτην φορὰν ἔφετος, θάσει ἐπισήμων στατιστικῶν, καὶ οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ τῆς συμμετοχῆς τῆς σημαίας μας εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερον τῆς χώρας.

Διαπιστῶται οὕτως, ὅτι μετεφέρθησαν δι' Ἐλληνικῶν πλοίων 1.162.496 τόννων ἐπὶ συνολικῆς κινήσεως 2.117.390 τόννων, ἢτοι τὰ 54.9%, κατὰ δὲ τὸ 1934 αἱ δι' Ἐλληνικῶν πλοίων μεταφοραὶ ἀνήλθον εἰς 1.207.350 τόννους ἐπὶ συνολικῆς κινήσεως 2.194.721 τόννων, ἢτοι εἰς ποσοστὸν 55.01%.

Διὰ τὸ 1935 δὲν ἀναφέρονται συγκεκριμένοι ἀριθμοὶ, ὑπολογίζεται δημάρτινος ὑπὸ τῆς Κρατικῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας, συμφώνως πρὸς τὰ παρ' αὐτῆς συλλεγέντα στοιχεῖα, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῆς

Ναυτιλίας μας είς τό έξωτερικόν έμπορίον τῆς Ἑλλάδος θὰ είνε
ιση, ἀν δχι ἀνωτέρα, τῆς τοῦ 1934.

Είνε πράγματι ένδιαφέροντες οι άριθμοι αύτοι, διότι έρχονται νά καταδείξουν, έπι τή βάσει σαφών στατιστικών δεδομένων, την μειονεκτική θέσην της Ναυτιλίας μας, ως μεταφορικού παράγοντος της έμποροβιομηχανικής δραστηριότητος της Χώρας. Αποδεικνύεται, δηλαδή, ότι η Έλληνική Ναυτιλία, λόγω αυτῆς της συνθέσεως της, περιορίζεται μόνον νά μεταφέρη εις Έλλάδα τά δύγκων μέν, αλλά πτωχά εις ναύλους φορτία πρώτων κυρίων υδάτων. "Απασαί σχεδὸν αἱ μεταφοραὶ σιτηρῶν, γαιανθράκων, ξύλειας, φωσφάτων, θείου καὶ ἄφαλτου διεζάγονται δι' Ελληνικῶν φορτηγῶν πλοίων. "Ολαὶ δῆμως αἱ μεταφοραὶ τῶν γενικῶν ἐμπορευμάτων, τῶν εἰσαγομένων εἰς τὴν Έλλάδα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, πραγματοποιοῦνται ύπό ζένων σκαφῶν, εἰς τὰ δόποια ή Οἰκονομία τῆς Χώρας καταθάλλει ναύλους σημαντικῶν μεγαλυτέρους έκεινών, ποὺ εἰσπράττει ή Ναυτιλία μας ἀπό τὴν συμμετοχὴν της εἰς τὰς ἔθνικάς μεταφοράς.

Καὶ αὐτὰ μὲν ὅσον ἀφορᾶ τὴν εἰσαγωγικὴν κίνησιν τοῦ ἐξωτερικοῦ μας ἔμποριου. Εἰς τὴν ἔξαγωγικὴν δύμας τοιαύτην, ἔτι μᾶλλον ἀπογοητευτική είναι ἡ συμμετοχή τῆς Ναυτιλίας μας.

Ολόκληρος ἡ ἔξαγωγή τῶν ἔθνικῶν μας προϊόντων ουτελεῖται ύπό τῶν ξένων πλοίων, ἀσήμαντον δὲ ποσοστὸν φορτωνται ἐπὶ Ἑλληνικῶν, τὰ δύοις ἔξαρκονται νά παραλαμβάνουν ἐξ Ἑλλάδος μόνον τὰ μεταλλεύματα μὲ τοὺς γνωστοὺς χαμηλούς ναύλους, που διωδήποτε τὰ ένεα σκάφη γραμμῶν δὲν θα ηδύναντο ἢ ἀποδεχθούν, ὡς ἀσυμφόρους.

Κατά τό 1933 μετεφέρθησαν είς Έλλαδα ἐπὶ έθνικῶν πλοϊων 971.189 τόννοι γενικών φορτίων, παρελήφθησαν δὲ ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τό Έξωτερικόν 191.307 τόννοι. Κατά δὲ τό 1934 εἰσήχθησαν δι' Έλληνικῶν σκαφῶν 1.013.198 τόννοι, ἔφορτωθησαν δὲ διὰ λιμένας τοῦ έξωτερικοῦ 194.152 τόννοι.

"Αν ήθελέ τις λάθη όπ' δψιν τούς έκάστοτε ύπό τής στατιστικής ύπηρεσίας τῶν ξένων ναυτικῶν χωρῶν ἀνακοινουμένους ἀριθμούς, τοὺς σχετικούς μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν σημαδίων των εἰς τὰς ίδιας αὐτῶν μεταφοράς, τὸ συνολικὸν ποσοστὸν (εἰσαγωγὴ-ἔξαγωγὴ) τοῦ μεταφορικοῦ τούτου ἔργου, τοῦ ἐπιτελουμένου ύπό τῶν κατὰ χώρας ναυτιλιῶν, δὲν εἶνε, διὰ πολλάς ἐξ αὐτῶν, σημαντικῶς μεγαλύτερον τοῦ ἀναλογοῦντος διὰ τὴν σημαίαν μας εἰς τὰς Ἑλληνικὰς μεταφοράς. Τῆς Ἰταλικῆς, φέρε, επίπειν, ναυτιλίας, τὸ ποσοστὸν αὐτῷ κυριανεῖται μεταξύ 60-65%. Μὲ τὴν ἔχηση δώμας χαρακτηριστικὴν διαφοράν: 'Οτι ἡ μὲν συμμετοχὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας ήμῶν ἀναφέρεται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰς μεταφοράς πρώτων τῶν ὑλῶν καὶ ἀκατεργάστων προϊόντων μὲ ναύλους χαμηλούς, ἐνῷ, τούναντίον, αἱ ἔνεα ναυτιλίαι διαφύλασσουν ύπερ ἑστῶν, λόγῳ τῆς συγχρονισμένης δργανώσεως των καὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν, πού ἔχουν καθιερώσει, τὸ σοθιαρώτερον ποσοστὸν εἰς φορτία κατειργασμένων καὶ πολυτίμων προϊόντων, τῆς ἔθνικῆς αὐτῶν κινήσεως, τὰ διοῖα, ως ἐκ τῆς μεγάλης των δξίας, πληρῶντων καὶ ναύλους ὑψηλούς. 'Αποφεύγεται, δηλαδή, ύπό τὴν σημειωτὴν μάλιστα διεπιπλήσια οἰκονομικὴν κρίσιν, η διαφροὴ σεδαστοῦ ποσοῦ ξένου συναλλάγματος καὶ ίδιας ἔθνικῆς ἐργασίας πρὸς τὰς ξένας σημαίας.

Ο δύκος Θεοφάνης τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ διεθνής αὐτῆς θέσις δὲν θὰ μᾶς ἐπέτρεπε καὶ νὰ διανοιθόμεν κανὸν τὴν ἐπιδιώξιν, ὅπως ὑπέρ τῆς σημαίας μας διαφυλάξωμεν τὴν ίδιαν ἡμῶν μεταφορικὴν κίνησιν. Δὲν ἔπειτα δόμας ἔκ τουτου, ιδίᾳ καὶ δὲν θὰ ἐπέτρεψε νὰ στρέψωμεν τὴν ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα ἐγγύτερον πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ τόπου, ὅτι δὲν θὰ ἐπεβάλλετο νὰ καταστήσωμεν καὶ ἡμεῖς τὴν Ναυτιλίαν μας, ουγρονίζοντες, ἔν τινι μέτρῳ, τὴν δργάνωσιν τῆς, ἀμεωτέρων δργανῶν τῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας. Θὰ ἥτο προτιμότερον καὶ μᾶλλον ἔξυπηρετικὸν τῶν ζωτικώτερων οἰκονομικῶν ἡμῶν συμφέροντων νὰ παρέμενεν ἡ συμμετοχὴ τῆς Ναυτιλίας μας ἡ αὐτὴ εἰς ποσοστὸν καὶ εἰς δύκον μεταφερομένων Ἑλληνικῶν φορτίων, ἀλλὰ κ' ἀναφέρετο μᾶλλον τὸ μεταφορικόν της ἔργον κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερον εἰς τὰ ἔθνικὰ ἡμῶν προϊόντα καὶ εἰς φορτία, διὰ τὰ ὅποια πληρώνομεν σήμερον τόσον ὑψηλούς ναύλους εἰς τάς ζένας ναυτιλίας.

Καὶ ἡ προσπάθεια αὐτή δὲν θὰ ἐπευγχάνετο ἄλλως, παρὰ μόνον ἔαν καὶ ἡ Ναυτιλία μας ἀνασυγκροτουμένη, ἥδύνατο νὰ διαθέτῃ τακτικάς τινας γραμμάς, ἔαν ἥδύνατο νὰ πυκνώῃ τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν τῆς εἰς τὴν Μεσόγειον διὰ σκαφῶν καταλλήλων δυναμένων νὰ ἐφελκύσουν τὴν προτίμησιν καὶ τῶν γειτονικῶν μας ὄχορῶν.

Βάσιμοι ύπολογισμοί, μη ἀφιστάμενοι τής πραγματικότητος, ἐμφανίζουν τὴν Ἑλληνικὴν Οἰκονομίαν, καταβάλλουσαν διά τὴν μεταφορὰν τῶν εἰσαγομένων καὶ ἔξαγομένων ἐμπορευμάτων τῆς ἑνεακοσίας περίπου χιλιάδας λιρῶν ἐτήσιως εἰς τὰς ἔνας σημιάσιας, ἐνῷ, τὸνάντιον, ἡ Ναυτιλία μας δὲν εἰσπάττει κατὰ μεγίστον ὅριον πέραν τῶν ἔξακοσίων χιλιάδων λιρῶν ἀπό τὰς Ἑλληνικὰς μεταφορὰς τοῦ Ἐξωτερικοῦ. Θά ἦτο ὅρα γε μικρὸν τὸ κέρδος τῆς Οἰκονομίας μας, ἂν θά ἡδυνάμεθα, ἀκολουθοῦντες τὰ ἔνα παραδείγματα, νά ἐπιτύχωμεν διὰ τῆς ἐντελεστέρας ναυτιλιακῆς μας ὀργανώσεως, εὐρυτέρων τὴν συμμετοχὴν και τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς ἔθνικὰς ἔσχαγωγάς; Ἡ μῆπως εἰνε εὐκαταφρόνητος ὁ παράγων τῆς εὐώνωτέρας μεταφορᾶς τῶν προϊόντων μας και τῆς εὐχερεστέρας ἐπομένων τοποθετήσεώς των εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, ὃν ὑπῆρχον και Ἑλληνικαὶ τινες τακτι-

καὶ γραμμαῖς; Ἔτι δὲ μεγαλύτερον θά̄ητο τὸ̄ ὄφελος, ἂν ληφθῆ̄ ὑπ̄ δίψιν, δτὶ αἱ γραμμαὶ αὐταὶ θὰ̄ ἔξετειν τὴν δράσιν των και πρὸς ἀλλοὺς Μεσογειακούς λιμένας, ἀπὸ τοὺς ὅποιους Βεβαίως θ̄ ἀπέκομιζον ἔνα σεβαστὸν ποσόν ναῦλων εἰς συνάλλαγμα, ἀμέσως εἰσερχόμενον εἰς τὴν χώραν μας.

Ίδου ἀκριβῶς ποῦ ἔγκειται τὸ σοθαρώτερον διὰ τὴν προώθησιν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος πρόσβλημα καὶ ίδου διατὶ ἐπιβάλλεται ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, ἐν τῷ ἐνδιαφέροντι αὐτοῦ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν παραγωγικῶν θυμάσιων τοῦ τόπου, κάθε θυσία, ὅπως ή Ναυτιλία μας ἀνακτήσῃ τὴν ἀπολεθεῖσαν εἰς τὴν Μεσόγειον θέσιν της, ὅπως ἀναλάβῃ ἐπιτυχῶς τὴν προσπάθειαν τῆς δημιουργίας τακτικῶν γραμμῶν.

Ἡ γραμμὴ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς

Διευθυντής ένός έκ των έν 'Αθήναις σοθαρωτέρων τουριστικών γραφείων, άρτι ἐπανακάμψας έκ Νέας Υόρκης, μᾶς περιγράφει εἰς μακραν ἐπιστολήν του τὴν θιλθέραν ἐντύπων, πού ἐνεποίησεν εἰς τὸν ἑκεὶ Ἐλληνισμὸν ἡ διακοπὴ τῆς μοναδικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς μας. 'Η ἀπό μέρους τοῦ Κράτους ἐπιδειχθεῖσα ἀδιαφορία διά τὴν συνέχισιν γραμμῆς τοσαύτης ἔθνηκής σημασίας, ἐνεχούσης δ' ἔξ ἄλλου καὶ τόσην οἰκονομικὴν διάτην Χώρων σπουδαιότητα, ἔθεωρήθη ύπο τῶν Ἐλλήνων τῆς Ἀμερικῆς καὶ ως οἰκτρά πρός τὸν ἀπόδημον Ἐλληνισμὸν περιφρόνησις. «Δὲν θά ὑπολογίσω μόνον, γράφει ὁ ἐπιστολογράφος μας, τὴν ὕσθιτέραν ἔθνηκήν σκοπιμότητα, ἵτις ἐπέθαλλε τὴν διατήρησιν τῆς ἐπικοινωνίας μας μὲ τὸν Νέον Κόσμον δι' Ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανίου, οὐδὲ τὸ διαφεῦγον σῆμερον σεβαστὸν ποσὸν ουναλλάγματος ἀπό τοὺς ναύλους τῶν Ἐλλήνων ταξιδιώτων καὶ τὰς μεταφορὰς τῶν προϊόντων μας. Θά ὑπολογίσω ἀκόμη, ὅπως τὴν ἀντελήθην, τὴν ἀνεκτίμητον ουμβολήν, πού θά ἱδύνατο νά ἔχῃ διά τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ ἡ ὑπαρχίας ἔνος καλοῦ καὶ ἀνέτου Ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανίου, ἐκτελούντος τακτικῶς τὴν ἄπ' εὐθύεις πρός τὴν Νέαν Υόρκην γραμμήν.

»Ενας κόδιμος δόλοκληρος Αμερικανών έπιστημόνων, άρχαιοιφίλων και σπουδαστών τῆς Τέχνης θα ήτο διατεθεμένος νά έπισκεψηθῇ τὴν Ἑλλάδα, ἀρκει νά υπήρχεν ή κατάλληλος δργάνωσις και ή ὑποθλητική διαφημίσις, πού θα προσειλκυούν αὐτοὺς εἰς τὴν Χώραν μας. Τὴν προσπάθειαν αὐτήν θά ήδυνατο τὰ μέγιστα νά διευκολύνῃ ἡ Ἑλληνική γραμμῇ και ή εύθηνια τοῦ ταξιδίου και τῆς ἔδω διαμονῆς. Εύρισκομενος εἰς Νέαν Ὑόρκην, ἀντελήγθητην τὴν ἐντατικήν προπαγάνδαν δλων τῶν ξένων χωρῶν, πού διατηροῦν ὑπερωκεανίους γραμμάς, και κυρίως τῆς Ἰταλίας, τῆς Γερμανίας, και τῆς Γαλλίας, ὅπως ἀναπτύξουν τὸ πρός αὐτάς ἔξ Αμερικῆς τουριστικὸν ρεῦμα. Ή Πολωνία, χάρις εἰς τὰ προσφάτως ναυπηγήθεντα ὑπερωκεανίᾳ τῆς, ήδυνήθη ἐπιτύχη ἀξιόλογον αύξησιν τῶν Αμερικανῶν ἐπισκεπτῶν τῆς.

»Προσεγγίζουν θεσαίως εἰς Ἑλλάδα τακτικῶς τὰ ὑπερωκέανια τῆς Κόζουλιτς, ἀλλὰ θά ἡτο ἀφελές ἀπὸ μέρους μας, νὰ πιστεύουμεν δὴ ἡ Ἰταλία εἶναι διατεθεῖμένη νὰ διευκολύνῃ τὸν πρὸς τὴν Ἑλλάδα τουρισμὸν καὶ δὲν θ' ἀποθλέψῃ πρῶτον νὰ διασφαλίσῃ τοῦτον δ' ἐαυτήν, καθ' ἥν στιγμῇ μάλιστα οὐδεμίᾳ θετικὴ προσπάθεια καταβάλλεται ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, ὅπως εὑρύτερον ἀνὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας προπαγανδισθοῦν τὰ πρὸς τὴν χώραν μας ταξίδια. Ή διάθεσις τῶν Ἀμερικανῶν υπάρχει, ἀλλὰ χρειάζεται ὀργάνων κατάλληλος διαφήμισις καὶ πρὸ παντὸς μία κατ' εὐθείαν Ἑλληνικῆ γραμμῆ. Εἶνες χαρακτηριστικός ὁ τρόπος λ. χ. μὲ τὸν ὄποιον ἀναφέρουν αἱ Ἰταλικοὶ ἔταιροι εἰς τὰ ναυλολόγια των τὰς ἐπιβαρύνουσεις τῶν ἀποβιθαζούμενων ἐπιβατῶν καὶ τὰ εἰσπραττόμενα δικαιώματα τοῦ Ο.Π.Π. Ἀναγράφουν ἔνα σεβαστὸν ποσὸν δραχμῶν, χωρὶς καὶ νά ἐπειγοῦν διατὶ εἰσόπραττονται. Οἱ ξένοις, ὁ ἀγνοῶν τὰ πράγματα πιστεύει, δὴ πρόκειται περὶ φορολογίας τῶν ἐπισκεπτομένων τὴν Ἑλλάδα».

Ο ἐπιστολογράφος περαιτέρω ἀναφέρει καὶ διάφορα ἄλλα περιστατικά, ἃςια καθε προσοχής, διὰ ν' ἀποδείξῃ τας ζημίας, που ψύσταται ἡ Ἐθνική Οἰκονομία ἀπό τὴν διακοπὴν τῆς γραμμῆς Νέας Υόρκης. Ό χώρος ἀτυχῶς δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νά τάς δημοσιεύσωμεν. Είνε όμως ἐνδιαφέρουσα ἡ περικοπὴ τῆς ἐπιστολῆς του, ἡ ἀναφερομένη εἰς τὴν περίφημον σύμβασιν Πρωτοπαπᾶ.

«Ως νά μή ήρκουν, — μᾶς γράφει, — ή πικρία και τά θλιβερά συναισθήματα τῶν Ἑλλήνων τῆς Ἀμερικῆς, ἀπό την ἀναστολὴν τῶν δρομολογίων τοῦ *«Βύρωνος»*, δυσάρεστον ἐκπλήξιν προεκάλεσεν ἡ ἔμφασίς εἰς την Νέαν Υόρκην τοῦ κ. Πρωτοπαπᾶ, ἀρκετά γνωστοῦ ἐν Ἀμερικῇ, περιάγοντος ὑπογεγραμμένην τὴν σύμβασιν μὲ τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος και ἀναζητοῦντος κεφαλαιούχους διά τὴν ἐκτέλεσίν της. Ἡ Κρατικὴ μας ἀξιοπρέπεια ἀρκετά ἐδοκιμάσθη ἀπό τὰς ματαίας προσφοράς και τὰς ἀκάρπους ἀναζητήσεις τοῦ κ. Πρωτοπαπᾶ πρός ἄγραν κεφαλαίων».

“Έχουν τοσάκις αἱ στῆλαι αὐταὶ ἐπαναλάθῃ τὴν ἀνάγκην, ὥσπερ ἔξευρεθοῦν τὰ μέσα, διὰ τῶν ὅποίν θά ἐπαναρχίσῃ ἑκτελουμένη ἡ γραμμῇ Βορείου Ἀμερικῆς, ὥστε παρέλκει να σχολιάσωμεν τὰ ὑπό τοῦ ἐπιστολογράφου μας ἀναφερόμενα.

Αἱ πληροφορίαι του ὅμιλος περὶ τῆς συμβάσεως Πρωτοπα-
πᾶ ἔρχονται νὰ δικαιώσουν τὰ δσα εἰς προηγούμενα τεύχη σχε-
τικῶς ἔγραψαμεν.

Ο κ. Ύφπουργός της Ναυτιλίας παρακαλεῖται νά θέση

ένα τέρμα είς μίσιν ύπόθεσιν, ήτις, έπι τέλους, έαν δὲν είναι σκανδαληγής, πάντως καθιστᾶ τὸ Κράτος περίγελων εἰς τὰ ὅμιατα τῶν ξένων καὶ τῶν Ἐλλήνων τῆς Ἀμερικῆς. Ἡ ύπογραφεῖσα σύμβασις δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐν ισχύι, παρὰ τοὺς περὶ τοῦ ἀντιθέτου Ισχυρισμούς τοῦ κ. Χρηστοφῆ, διατεινομένου, ὅτι ἡ σύμβασις είναι Ισχυρά, ἐφ' ὅσον, ὡς προθλέπεται εἰς αὐτήν, δὲν ἔληφθη τυπικὴ ἀπόφασις περὶ ἀκυρώσεως της ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβούλου.

Ἄς ζητήσῃ ὁ κ. Ρεδιάδης τηλεγραφικάς πληροφορίας ἀπὸ τὴν Πρεσβείαν τῆς Οὐασιγκτώνος ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν προσπαθειῶν τοῦ κ. Πρωτοπαπᾶ, ἐν Ἀμερικῇ, καὶ ἀς εἰσηγηθῇ κατόπιν εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον τὴν λῆψιν τῶν ἐν προκειμένῳ ἐπιθαλλομένων ἀπόφασεων.

Βαθμοὶ καὶ ὄργανικαι δέσεις

"Ωστε ὁ κ. Δουκάκος, κατανοήσας ὅτι, Πλωτάρχης αὐτὸς λιμενικός, δὲν ἡδύνατο νὰ προστατεύῃ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, ἐξήτησε, φρονίμως ποιῶν, τὴν μετάθεσίν του εἰς ἄλλην ὑπηρεσίαν, ἀνάλογον πρὸς τὸν θαθμὸν του. Οὕτως ἡ ἀλλως θὰ ἀντικαθίστατο, μετά τὴν ἐπελθούσαν κυθερητικῆν δομαλότητα, διότι θὰ ἡτο πράγματι οικανδαλώδες νὰ μισθοδοτῇ τὸ Κράτος τόσους Πλοιάρχους λιμενικούς, τελοῦντας μακράν πάσης ὑπηρεσίας.

Δὲν εἶδομεν ὅμως τὸ αὐτὸν νὰ πράττουν, οἰκείᾳ θυλήσει, ὅλοι ἑκεῖνοι ποὺ διατηροῦνται εἰσόδη εἰς ἀνωτέρας τοῦ θαθμοῦ τῶν δργανικάς θέσεων, τῶν δοπίων ἐπέβησαν εἰς περίοδον κακῶν καὶ ἀνωμάλων τοῦ προσφάτου παρελθόντος ἡμερῶν.

'Ο κ. Μιχόπουλος, φέρ' εἶπεν, Πλωτάρχης λιμενικός, δὲν δύναται νὰ διευθύνῃ τὸ Λιμεναρχεῖον Θεσσαλονίκης, νὰ κατέχῃ θέσιν τόσον ἐπίκαιρον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, προσπατοῦσαν καὶ πεῖραν μεγαλύτεραν καὶ ἐπὶ τέλους τὸ ἔκ τοῦ ἀνωτέρου θαθμοῦ ἀπορρέον κύρος καὶ γόγυρον.

Τὸ αὐτὸν δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν καὶ δι' ἄλλους θαθμούχους τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, οἵτινες προστατεύονται σήμερον ὑπηρεσίων ὑπὸ τὰς ίδιας συνθήκας.

"Αν θεωροῦμεν ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην, δηποτες εὔρυθμως λειτουργήσῃ ὁ ὄργανισμός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, οὐδὲν ἀλλο ἐπιδιώκομεν εἰμὴ τὴν λυσιτελεστέραν διεκπεραίωσιν τῶν ὑποθέσεων τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὰς λιμενικὰς ὑπηρεσίας. "Οσον καὶ ὃν οἱ κατώτεροι ἀξιωματικοὶ διακατέχωνται ἀπὸ τὴν ἔφεσιν νὰ φανοῦν ἀντάξιοι τῆς θέσεώς των, δὲν δύνανται μὲ τὴν αὐτὴν γνῶσιν τῶν πραγμάτων καὶ μὲ τὸ αὐτὸν κύρος νὰ ἔνασκήσουν τὰ καθηκοντά τῶν ἐπ' ὀφελειά τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Μόρια δοσα εἶναι τὰ ζητήματα, ποὺ καθημερινῶς ἀνακύπτουν πρὸ αὐτῶν καὶ ὅλοι γνωρίζομεν πόσην ἐπίδρασιν διὰ τὴν καλήν των ρύθμισιν δύναται νὰ ἔχῃ ἡ πρωτόδουλος ἐνέργεια ἐνός προστατεύοντος, εύρισκοντας εἰς τὴν ἀνωτάτην ιεραρχικὴν θαθμοῦ τοῦ Σώματος, εἰς δ ἀνήκει.

'Ο κ. Υψηλούργος τῆς Ναυτιλίας, πρὸς τὸν δοπίον καὶ ἀπευθύνομεν τὰ ἀνωτέρω, ἀς θελήσῃ νὰ ἔξετάσῃ τὸ ζήτημα. Πιστεύομεν, ὅτι θὰ συμφωνήσῃ μὲ τὰς ἀπόψεις μας.

Τὰ σχέδια κατωτάτων ὄριων

"Honi soit, qui mal y pense,"

Σύσωμος ὁ ἐφοπλιστικός κόδομος ἔξηγέρθη, μὲ τὴν ἀπλῆν πληροφορίαν ὅτι ὑπῆρχον ὑπόνοιαι καταστρατηγήσεως τοῦ Schemes τοῦ Plate ἐκ μέρους μειοτῶν τινῶν τοῦ Πειραιῶς καὶ ἡ «Ἐνωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», δι' ἐμπορισμένης ἐκκλήσεως ἐπεκλαλέσθη τὴν συνδρομὴν ὅλων ἀνεξαρτέων τῶν συναδέλφων διὰ τὴν πιστὴν τήρησιν τῆς μετά τῶν ξένων συναφείσης συμφωνίας, ἥτις καὶ χαρακτηρίζεται ὡς καὶ ἡ μόνη σανίς σωτηρίας τοῦ παραπαίοντος, παρ' ὅλην τὴν φαινομενικὴν του ἀνθηρότητα, Ἐλληνικὸν ἐφοπλισμό.

Καὶ δοσον ἀφορᾶ μὲν τὴν ιεράν μας ὑποχρέωσιν νὰ τηρήσωμεν τὰ συμφωνηθέντα, οὐδεὶς θ' ἀρνηθῆ, ὅτι εἶναι ζήτημα τιμῆς διὰ τοὺς ὑπογράφαντας καὶ διότι καὶ ἡ ἐλαφροτέρα ὑπόνοια δόλου δοφείλει νὰ τιμωρηθῇ παραδειγματικῶς.

Διότι ἀτυχῶς καὶ μολονότι ἡ Ἐλλάς δὲν ἐμπεριέχει οὔτε μεγαλύτερον οὔτε μικρότερον ποσοστὸν ἀπατεώνων ἢ ἐπιτηδείων, τὸ ἐμπορικὸν δόνομα τῶν Ἐλλήνων πάσχει δεινῶς καὶ δὲν ἔχει ἀνάγκην καὶ ἄλλων πληγμάτων.

'Αφίνοντες λοιπὸν κατὰ μέρος τὸ ζήτημα τῆς τηρήσεως μιᾶς ὑπογραφείσης συμφωνίας, ἀς ἔξετάσωμεν ἀπλῶς καὶ μόνον τὴν εὐεργετικήτα αὐτῶν τῶν διειδῶν συμφωνῶν διὰ τὴν Ἐλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, συμφωνῶν εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῶν δοπίων μετ' ἐνθουσιασμοῦ προέθημεν πρὸ ἔτους καὶ ἐκ τῶν δοπίων ὅλοι μὲν ἀνεμέναμεν ἀνακούφισιν, τινὲς δὲ τὴν πανάκειαν ὅλων τῶν δεινῶν μας.

'Η λειτουργία τῶν Schemes οὐδεμίαν ἀνωμάλιαν ἐπαρουσίασε κατ' ἀρχάς, διότι ἐπελθούσης ταύτοχρόνων τῆς Ἰταλο-αιθουσικῆς διαφορᾶς μετά τοῦ συναφοῦς θολώματος τοῦ διεθνοῦς πολιτικοῦ δρίζοντος, τὸ ἐμπόριον τῶν μεταφορῶν ἐτονώθη, τὰ Ἰταλικὰ Tramps ἀπηρχολήθησαν εἰς πολεμικάς μεταφοράς καὶ τὰ Schemes δὲν είχον τὴν εύκαιριαν οὔτε νὰ δοκιμα-

σθοῦν οὔτε νὰ δεῖξουν τὴν ἀντοχήν· των εἰς ἔνα παροξυσμόν κρίσεως καὶ ίδιως οὔτε νὰ παρουσιάσουν τὰς σοβαρωτάτας ἐλλείψεως των καὶ τοὺς κινδύνους συντριβῆς διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν ποὺ ἐνέκλειον.

'Απὸ τριμήνου ὅμως, ἐπελθούσης τῆς ἀντιδράσεως, ἐπιδεινωθείσης διὰ τῆς ἀπραξίας τῆς κυριωτέρας ἀγορᾶς τῶν Tramps τοῦ Plate, ἔνεκα τῆς καταστροφῆς τῆς ἐσοδείας τοῦ σίτου, ἀρχίζουν αἱ τάσεις καταστρατηγήσεως ἀφ' ἐνός καὶ ἡ δημιουργία μιᾶς ἐπικινδύνου καταστάσεως ἀφ' ἔτερου.

'Η ἐπινόησις τῶν Schemes ἡτο ἡ ἀπόρροια τῆς προσπαθείας, τῆς ἔξερεύσεως μιᾶς προχείρου λύσεως τοῦ ἀλύτου προθλήματος τῆς Ναυτιλίας, δηλαδὴ τῆς ἐπικερδοῦς μεταφορᾶς μιᾶς δομῆμέραι ἐλατούμενης ποσότητος διεθνῶν ἐμπορευμάτων, διὰ μιᾶς τριπλασίας τῆς ἀναγκαίουσις καὶ καθημερινῶν, διὰ μιας λόγους, αὐδανομήνης χωρητικότητος.

Πράγματι δέ, ίδιατερώς δοσον ἀφορᾶ τὰ Tramps, ἡ ποσότης τῶν δι' αὐτῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων ἐλαττοῦται καθημερινῶν, διότι, ἀφ' ἐνός μὲ τοὺς προστατευτισμούς, τὰς συναλλαγματικὰς δυσχερείας καὶ τὰς γεωργικάς πολιτικὰς τῶν διφόρων κρατῶν, αἱ φορτώσεις μεγάλων φορτίων ἐλαττοῦνται, ἀντικαθιστάμεναι μὲ Parcels, ἀτίνες φορτώνονται εἰς Liners, ἀφ' ἔτερου δὲ τὰ Liners, ἔνεκα τοῦ πληθωρισμοῦ των καὶ τῆς ἐλλείψεως τῶν συνήθων γενικῶν ἐμπορευμάτων, ἡναγκάσθησαν, διὰ νὰ μη φεύγουν κενά, νὰ καταφέγγουν εἰς ἐμπορεύματα ἀτίνα ἀλλοτερόντα πετεφέροντα ἀποκλειστικῶν διὰ Tramps.

Ταύτοχρόνων δέ, ὁ ἀριθμὸς τῶν Tramps ηγέηθη κατὰ πολὺ, τόσον διὰ τῆς ἐκκινήσεως τῶν ἀργούντων Ἀγγλικῶν Tramps ἔνεκα τῶν ἐπιχορηγήσεων, δοσον καὶ διὰ τῶν ἀθρόων ἀγορῶν τῶν Ελλήνων, οἵτινες δι' αὐτῶν ἐκτός τῶν καθαρῶν Tramps, ἀτίνα ἐκίνησαν, μετέτρεψαν εἰς Tramps πλειστα δσα ἀργούντα σκάφη, πρώην Liners, μεγάλης ὡς ἐπὶ τὸ πλειστον χωρητικότητος.

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ πυρετοῦ ἐκ τῆς Ἰταλοαιθουσικῆς ρήξεως, τὸ ἀδιέξοδον, εἰς τὸ δοπίον μοιραίως ἔθανομεν ἀρχίζει νὰ δικυράφεται καθαρῶν καὶ ἡ ἀδυναμία τῶν Schemes, ἔνεκα τῶν δργανικῶν τῶν αἰτεώντων νὰ γίνεται ἐμφανής.

Τὸ πρόθλημα τῆς ὑπερπλεοναζούσης χωρητικότητος δὲν ἐλύθη διὰ τῶν Schemes, ἀπλῶς μετετοπίσθη καὶ μετετοπίσθη εἰς ἐπίπεδα, εἰς τὰ δοπία τὰς πλειστα δοματα τῆς Ναυτιλίας, ἀνισχέται δὲ τὸ νεωτερὸς Οιδίπους, δοτις θὰ δώσῃ τὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ αἰώνιον αἰνιγμα. Πῶς εἶνε δυνατόν Α τόνοι νὰ μεταφερθοῦν ἐπικερδῶς καὶ ταύτοχρόνως, διὰ χωρητικότητος ἀναλογούσης πρὸς 3A;

Πρὶν γίνουν τὰ Schemes ἡ ἀπάντησις ἡτο εὔκολος. Θά ἐπακολουθοῦσε ἀγριος συναγωνισμός καὶ ἡ μεταφορά τὰς ἐγίνετο πατὰ τῶν εὐθύντωρων, ἀσχέτως ἀνὴρ ἀποδοχὴ χαμηλοτέρου νεύουλου, ὀφείλετο εἰς τὴν τελείωτα τῶν σκαφῶν, ἡ τὰς ἐπιχορηγήσεις, ἡ εἰς τὰ χαμηλά γενικά ἔξοδα, καὶ ἡ πλεονάζουσα χωρητικότητος θὰ παραπλίζεται.

Τώρα δομας τί συμβαίνει; Μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Schemes, δὲ ἐπιπτικός συναγωνισμός ἀποκλείται, ἀλλ' ἀπομένει νὰ πιθανότης τῆς ἐπιτυχίας μιᾶς δοματοποτικῆς ἀξίας νεύουλου, ἀσχέτως δὲν ὑπάρχει τίποτε πρὸς μεταφοράν.

Καὶ τότε, τὰ μὲν εἰς τοὺς ξένους λιμένας φορτώσεως εύρισκομενα πλοῖα, ἀναμένουν μίαν σποραδικήν διαταγὴν διὰ νὰ φύγουν, τὰ ἀλλα δέ, παραμένουν ἀνευ ἐργασίας, ἀλλὰ μὲ δῆλων τὰ τέξοδος, μισθοτροφοδοσίας καὶ ἀσφαλείας, ἡ εἰς Euprōtis Palmas, ἀνευ οὐδεμίας ἀποζημώσεως.

Καὶ δοσον ἀφορᾶ τὰ τελευταία ταῦτα, εἶναι περιττὸν νὰ τονίσωμεν εἰς πόσον μειονεκτήκην θέσιν εύρισκονται τὰ Ἐλληνικά πλοῖα τὰς οὐδεμίας λιμένων μεταφοράς διὰ τὴν παροπλίζουσαν τὰ ίδια τὰς ἐπιχορηγούμενοι ταύτοχρόνωνς καὶ τὰς ξένες ἀναγκαζόμετρα ἡ νὰ τὰ παροπλίζουμεν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτερού κρατοῦντες δῆλον τὸ πληρωμα μεταφοράς μισθοτροφοδοσίαν, ἡ νὰ τοὺς πατινοστοῦμεν οὐθιστάμενοι κολοσσιαία ἔξοδα.

'Αλλ' ἀς ἀφίσωμεν αὐτὰ κατὰ μέρος καὶ ἀς ἔλθωμεν εἰς τὰς έτις τοὺς λιμένας εύρισκομενα τὰ εύρεται τὰ εὑρεγετήματα τῶν Schemes δι' αὐτά.

'Εκεὶ τὶ παραπορύμεν; "Οτι τὸ Scheme εἰσήγαγε ἔνα σιωπηλὸν ποιοτικὸν συναγωνισμόν, δοτις θὰ εἶνε δλεθρίος διὰ τὴν παρηλίκα πλοῖα τῆς Ελληνικής ναυτιλίαν, διότι ὁ φορτωτής ἀνεξαρτήτως ζητημάτων ἀσφαλιστρων, ἀτίνα ἀρχίζουν ἀπειλητικά νὰ ἐμφανίζωνται εἰς τὸ δρίζοντα, θὰ προτιμήσῃ πάντοτε ἐν πλοΐον καινούργειας, ἐπὶ ίσοις δροῖς ἀπὸ ἐνα παλαιὸν καὶ τοῦτο εἶναι φυσιολογικόν, διότι ἡ ἐμπορεύματα τοῦ θὰ μεταφερθοῦν καὶ γρηγορώτερα καὶ ἐπιμελότερα, ταύτοχρόνων δὲ μὴ πάραχοντος τοῦ δελεασμάτων τοῦ κατωτέρου νεύουλου, ἡ προτίμησης τῆς σημαίας, ἥτις πάντοτε ἐντατικῶς προπαγανίζεται καὶ ἐνίστε ἐπιθάλλεται, γίνεται ὁ σπουδαιότερος συντελεστής τῆς ναυλώσεως.

Μία ἀπλῆ παραβολὴ τῶν ἀριθμῶν τῶν πρὸ καὶ μετὰ τὸ δογκον τῆς ἔξαγωγῆς πείθει καὶ τὸν πλέον αἰσιόδοξον περὶ τῆς ἀληθείας τῶν ἀνωτέρω.

'Αλλ' ἀς ἀφίσωμεν κατὰ μέρος τὰς συνεπείας δις ἔχει τὸ Scheme δι' ήμας καὶ ἀς ἔλθωμεν εἰς τὰ δργανικά ἐλαττώματα τῶν Schemes, ἀτίνα δύνανται νὰ συνοψισθοῦν εἰς μίαν φράσιν: Οὐδεμία πρόνοια λαμβάνεται διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἐνδιαφ-

ρομένων, διά τάς ἐκ τῶν Schemes ἀναγκαστικῶς προξενηθούμενας ζημίας, ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ, τῆς ἀναμονῆς εἰς ἑνδιαιμέσους λιμένας κλπ. ἐνδεχομένως δὲ θά δημιουργήθουν καὶ ζητήματα προτεραιότητος ναυλώσεως διὰ τὰ σκάφη τὰ εύρισκόμενα εἰς δυσπραγώδας προσκάρως ἔξαγωγικάς χώρας, ζητήματα τὰ διποία θά κρινουν ίσως τὴν τύχην τῶν Schemes.

Συνεπῶς ἡ Ἑρμαφρόδιτος λύσις τῶν Schemes θά εἶναι ἀπλῶς, ἀπὸ Ἑλληνικῆς ἀπόψεως ἀνωφελῆς, ἀλλά καὶ γενικῶς ἀνεπαρκῆς, ἀν δὲν προσλάθῃ τὴν μορφὴν τῶν Pool τῶν Tankers, εἶναι δὲ μία ἐπὶ πλέον ἀπόδειξις ὅτι, ἐκτὸς μιᾶς θαυματουργοῦ ἀναγεννήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ή μονη λυσιτελῆς ἀντιμετώπιος τοῦ προθλήματος εἶναι δὲ «ρασιοναλισμός».

Ἡ διατήρησις τῶν Schemes δὲν εἶναι ζητήμα ζωῆς καὶ θανάτου τῆς ναυτιλίας μας, ἀλλ' ἀπλῶς ἡ ἀπατηλὴ καὶ ἀνθδοπαρτος δόδος ἡ ἄχγουσα πρὸς τὸν θάνατον, μία ἀπλῆ ἐκεχειρία, τὴν ὅποιαν θά ἐπακολουθήσῃ ὅγριος πόλεμος, εἰς τὸν διποίον δύμως, τὸ αἰώνιον ὅπλον μας, τὸ ὅπλον τῶν ὀδυνάτων, τὰ χαμηλά μας ἔξοδα κινήσεως, θά εἶναι ἄχρηστον. Διότι διὰ τῶν Schemes θά ἔχωμεν ἀφίσεις ὡς ἀπόλυτον ρυθμιστὴν τῆς καταστάσεως τὸ Δαρβινικὸν δόγμα τοῦ «survival of the fittest», ἐνῷ ἐπὶ τόσα ἔτη εἶχαμεν ἀγωνισθῆ διὰ νά ἐπιθάλλωμεν τὸ «survival of the fittest», δόγμα τῶν πτωχῶν λαῶν, τῶν μοχθούντων ἐν μέσῳ στερήσεων καὶ κληρονομικῆς πενίας, δόγμα τῆς ἀσφυκτιώσης «Ἀνατολῆς».

Καὶ τοὺς παντοιτρόπους ἀπὸ κράτη ισχυρῶν καὶ πλούσια, κάτοχοι ἀρτίων σκαφῶν, μεγάλοι καταναλωταί, θά μᾶς ἐκτοπίσουν τελεωτικῶς ἐκ τῶν θαλασσοίων μεταφορῶν, ἀφίνοντές μας, χάριν παρηγορίας, πολὺ «seap—Iron», καὶ τὸν παθολογικὸν ἀτομικισμὸν μας, δοτὶς παραδόξως συμμαχῶν μὲν ἔνα θετικὸν «Inferiority complex», ἔξουδετερώνει πάσαν ἀπόπειραν σωτηρίας.

Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

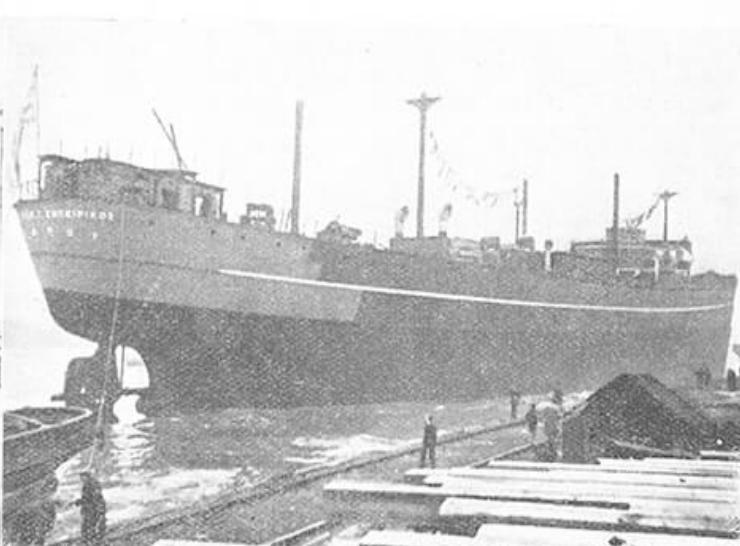
ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».— Τὸ προκεχωρημένον τοῦ χρόνου, καθ' ὃν ἐλάθομεν τὸ ὅρθρον τοῦ φίλου κ. Κ. Γ. Γράτσου, δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νά τὸ σχολιάσωμεν. Θέλομεν πράξει τοῦτο εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος. Πάντως, ἀνεξαρτήτως ὀρισμένων ἐπιφυλάξεών μας, αἱ διατυπούμεναι παρὰ τοῦ κ. Γράτσου γνῶμαι δοφείλουν νά προκαλέσουν τὴν ἀμέριστον προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστικῶν μας κύκλων. Η ἐπιτακτικὴ κυρίως ἀνάγκη, ὅπως διευρυνθῇ ἡ διὰ τῶν σχεδίων κατωτάτων δύρων συνεργασία, ὥστε νά διασφαλίζηται κατά πᾶσαν κρίσιμον τῆς ναυλαγορᾶς περιόδον ἡ δύμαλή αὐτῶν λειτουργία, πρέπει ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον σοθαρῶν συζητήσεων καὶ δραστικῶν μέτρων. Ἀλλοιμον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀν μοιρολατρικῶν καὶ πάλιν, ἐμμένοντες εἰς τὸ οἰκτρὸν δόγμα «ἔκαστος δι' ἑαυτὸν», ἐναποθέσωμεν τάς σημεινάς δυσχερείας μας εἰς τὴν παλιντροπὸν φοράν τῶν πραγμάτων.

Διὰ νά μή ἀσθενήσῃ ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησις

Ἡ Ναυτικὴ ἐπιχείρησις, περισσότερον πάσης ἀλλῆς ἐν Ἑλλάδι, δικαιοῦται νά καυχηθῇ, ἀλλά καὶ νά γογγύσῃ διὰ τὴν ὄντως ὑπέρμετρον φαλκίδευσιν τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματός της, χάριν σκοπῶν κοινωνικῆς προνοίας καὶ προστασίας τοῦ ἐργατικοῦ τῆς προσωπικοῦ.

Διὸ τὴν νομοθετικὴν μέριμναν τῶν νεωτέρων πολιτειῶν ὑπὲρ τῶν ἐνδεῶν τάξεων, πάντες συμφωνοῦν. Εἶναι τίτλος τιμῆς καὶ ουγχρόνως ἐπιταγὴ καθῆκοντος νά παρέχωμεν βοήθειαν καὶ ἀ-

Η ΠΡΩΤΗ ΑΠΟ 6ΕΤΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ



Ἡ καθέλκυσις τοῦ φορτηγοῦ «Σταμάτιος Γ. Ευπειρίος» ἐν τῶν ναυπηγείων τοῦ Σόντερλαντ.

ρωγήν πρὸς τούς ἐν ἀνάγκῃ καὶ στερήσει ὄμοίους μας.

Τὴν στιγμὴν ποὺ δ ἀνθρωπος μετεπήδησεν, ἀπὸ τὸ κρησφύγετον τῆς ζουγκλας, εἰς τὴν ζωὴν τῆς κοινωνίας, ἐθεσπίσθη τὸ δικαίωμα τοῦ μεσοτοίχου τῆς κοινωνικῆς ἀλληλεγγύης.

Ἐάν τὸν κατεδαφίσωμεν, κατεδαφίζουμεν καὶ μίαν πλευράν τῆς ιδικῆς μας οἰκοδομῆς, 'Αλλ' ἐάν τὸν μεσότοιχον τοῦτον, τὸν φορτώσωμεν μὲ δάρη ὑπερβαίνοντα τὸν στατικότητά του, θά τὸν ίδωμεν νά καταρρεύσῃ. Τότε δὲ ἀπὸ ἀπόψεως συνεπειῶν ἡ ὑπέρμετρος ἀλληλεγγύη θά ὠδήγει εἰς αὐτὸν τὸ ἀποτέλεσμα μὲ τὸν ἀναίσθητον καὶ μισάνθρωπον ἔγωσιμον.

Βεβαίως εἶναι προτιμότερον, ἐκάστου ἡ οἰκοδομή, νά είχεν ἐλευθέρας δῆλας τὰς πλευράς, μὲ μεγάλα παράθυρα πρὸς τὰς δενδροποιίας καὶ τὰς πλατείας τῶν ἀνέσεων. "Εως σήμερα δύμα, οὐδεὶς κοινωνικὸς πολεόδομος κατέστρωσε σχέδιον πραγματοποιήσιμον ἐν προσαρμογῇ πρὸς τὴν ἐδαφολογικὴν διαιρόφων τῆς πραγματικότητος. Εἶναι φαίνεται ἀκατανικήτως δύσκολον τὸ ἔργον τοῦτο καὶ ίσως διά τὸν λόγον αὐτὸν οἱ πλέον διακεριμένοι ἀναμορφωταί, εύροντες τὸ ἔδφος ἀπότομον καὶ ἀπόκρημνον, ἐπροτίμησαν νά στρέψουν τὰ βλέμματα πρὸς τὴν γοητείαν τοῦ ἐνάστρου οὐρανοῦ καὶ νά συσχετίσουν τὰ ἔργα ημῶν πρὸς τὴν προσδοκίαν καὶ τὴν ἀπειλὴν μιᾶς θείας ἀνταμοιβῆς καὶ κρίσεως.

'Αλλ' ἐπειδὴ ἡ ζωὴ διαρρέει εἰς τοὺς δρόμους τοῦ χαμηλοῦ μας παλιήτου, καὶ ἡ ἐπίδειξις ἀδιαφορίας καὶ ἀναληγσίας πρὸς τὴν δυστυχίαν τῶν ἀπορούντων καὶ πασχόντων ἀντίκειται πρὸς τὸν κοινωνικὸν καὶ ηθικὸν νόμον καὶ προκαλεῖ κινδύνους κατὰ τῆς κοινωνικῆς εύταξίας, εἶναι δίκαιον καὶ σκόπιμον, αἱ ἐπιχειρήσεις καὶ τὰ ἀτομά ἐν γένει νά υποθάλλωνται εἰς θυσίας χάριν μέτρων κοινωνικῆς προνοίας. Αἱ πρὸς τοῦτο δύμως ἐπιθαλλόμενοι θυσίαι, πρέπει νά ζητοῦνται κατ' ἀναλογίαν τῆς δυναμικότητος ἐκάστου καὶ ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὰς εἰδικάς ουνθήκας ύφ' ἀς τελεῖ τὸ είδος τῆς ἐπιχειρήσεως ἡ τὸ ἀτομον ἐν τῷ κύκλῳ τῆς οἰκονομικῆς του δράσεως.

Παρεκκλίνοντες τῆς γραμμῆς ταύτης, διαπράττομεν τὸ σφάλμα τοῦ ιστροῦ, δόστις, μεταγγίζων αἷμα υγιούς εἰς ἀσθενῆ δργανισμόν, ἀφίησεν ἀπὸ ἀπροσεξίαν τὸν αἰματοδότην νά ἀποθάνῃ ἐξ ἀφαιμάζεως, χωρὶς δύμως καὶ νά δυνηθῇ νά διασώσῃ τὸν πάσχοντα.

Φοθούμεθα δέ, ὅτι ἐν Ἑλλάδι, οἱ Πολιτικοὶ καὶ οἱ χειραγωγοῦντες αὐτοὺς δημιούσιοι λειτουργοί, ἐφαρμόζουν κατὰ τὸν ἐπικίνδυνον τοῦτον τρόπον τὴν εὐγενῆ ἰδεολογίαν τῆς κοινωνικῆς προνοίας. Ἔνιστε μάλιστα ἡ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην δραστηρίας δὲν ἐκπηγάζει ἀπὸ τὴν φλέσσα τοῦ ἀλτρουστικοῦ τῶν καὶ προσδευτικοῦ συναισθήματος, ἀλλ' ἐκ λόγων ἐπιδείξεως νεωτεριστικοῦ καὶ προσδευτικοῦ πνεύματος. Τότε δέ τὰ λαμβανόμενα μέτρα καταντοῦν δίλγον, νά είναι μᾶλλον μέτρα προνοίας ὑπὲρ τῆς φήμης καὶ ἀναδείξεως τοῦ ὑποδείξαντος αὐτά. Καὶ δύμως ὑπάρχει στάδιον προσπορισμοῦ φήμης καὶ ἀναδείξεως, οὐχὶ διά τῆς ἐπιδείξεως φιλανθρώπων ίδεωδῶν, οὐχὶ διά τῆς ἀνεγέρσεως πτωχοκομίων, ἀλλὰ διά τῆς ἀχρήστεύσεως τούτων, μὲ τὴν θεραπείαν τῶν αἰτίων γενούν τὴν ἔνδειαν.

'Αλλ' ἔδω, δῆλοι οἱ φιλοδοξοῦντες νά διοικήσουν τὸν τόπον, περιορίζουν τὴν δρᾶσιν τῶν εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν συμπτωμάτων, ἀντὶ τοῦ ιστροῦ, δόστις, μεταγγίζων αἷμα υγιούς εἰς ἀσθενῆ δργανισμόν, ἀφίησεν ἀπὸ ἀπροσεξίαν τὸν αἰματοδότην νά ἀποθάνῃ ἐξ ἀφαιμάζεως φιλανθρώπων ίδεωδῶν, οὐχὶ διά τῆς ἀνεγέρσεως πτωχοκομίων, ἀλλὰ διά τῆς ἀχρήστεύσεως τούτων, μὲ τὴν θεραπείαν τῶν αἰτίων γενούν τὴν ἔνδειαν.

ξυγόνον του. 'Άλλ' ούτε λίπανσιν, ούτε ποτισμόν, ούτε άλλην τινά συντήρησιν τού κάμψουν. Μὲ τὴν τακτικὴν δὲ αὐτῆν, ἔδω καὶ δὸς ἥλιος τῆς τούχης ἀποκρυθῆ, θὰ φέρσωμεν νὰ γίνωμεν ἡ ἀξιοθήητος Χώρα τῶν πάσης φύσεως εὑεργετικῶν ταμειῶν, ἀνεργίας, ἀσθενείας, ἀναπτηρίας κλπ. μὲ ἀφθονίαν μετόχων καὶ ἔλειψιν πόρων. Βεσαίως, οἱ θεσμοὶ οὗτοι συμπληρώνουν τὸν κοινωνικὸν δργανισμὸν, ἀλλὰ δὲν τὸν ἔξυγιαν. Εἶνε προτιμότερον μία χώρα νὰ ἔχῃ ὑγείαν καὶ νὰ μὴ ἔχῃ κλινικάς, παρὰ νὰ πάσχῃ καὶ νὰ ἀφθονοῦν ἐπτῆ αἱ κλινικαῖ. 'Ἐν συμπεράσματι, καλὴ καὶ ἁγία ἡ κοινωνικὴ πρόνοια, διότι εἰνε ἔργον πολιτισμοῦ. Διότι εἰνε ἔκφρασις ἀλληλεγγύης. Διότι εἰνε συντελεστὴς τὰξεως. 'Άλλ' ἡ ἄνασκησις αὐτῆς δέον νὰ γίνεται κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν ἰκανότητα τοῦ φορέως τῶν θαρῶν. 'Ἐν τῇ ἐρεύνῃ δὲ πρὸς καθορισμὸν τῆς ἰκανότητος ταύτης, πρέπει νὰ ἀποδίδεται μεγίστη σημασία εἰς τοὺς εἰδικούς ὅρους, ἔαν ὑπάρχωσι τοιοῦτοι, ὡφ' οὓς τελεῖ ἡ ἐπιθαρυνομένη ἐπιχείρησις ἢ ὁ κλάδος εἰς ὃν αὔται ὑπάγονται.

Τοιοῦτο δὲ εἰδικοὶ όροι παρουσιάζονται μετ' ἰδιαίτερας ἐντάσεως εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν καὶ εἰδικῶς εἰς τὸν φορτηγὸν αὐτῆς κλάδον. Τυγχάνει γνωστὸν δὲτη ἡ φορτηγός μας Ναυτιλία δὲν ἀντλεῖ τὴν ἔργασίαν τῆς ἀπὸ τὸ 'Εθνικὸν εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον'. Ο κύκλος αὐτοῦ, δοσον δήποτε εὐρύν καὶ ἀν τὸν φαντασθεῖμεν, δὲν παρουσιάζει χῶρον προσδοφόρου κινήσεως, οὐδὲ δι' ἐλάχιστον ποσοστὸν τῆς υπαρχόνσης 'Εθνικῆς χωρητικότητος. Κατ' ἀνάγκην λοιπὸν ὁ ἐμπορικός μας στόλος ἐκπατρίζεται καὶ ἀναζητεῖ ἔργασίαν εἰς δῆλας τὰς θαλάσσας. 'Ως ἐκ τούτου τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον, εἰνε ἔκτεινεμένον εἰς δῆλους τοὺς κινδύνους τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ. Μὲ ποιᾶ δὲ μέσα ἀμύνης;

Μήπως μὲ τὰς ἐκ τοῦ Κράτους ἐπιχορηγήσεις; Μήπως μὲ τὰς ἐκ τῆς ποιοτικῆς ύπεροχῆς τῶν σκαφῶν πλεονεκτήματα; Μήπως μὲ τὰς ἐκ τοῦ πληθωρισμοῦ τῶν κεφαλαίων ἐφεδρείας; Μήπως μὲ τὰς ἐκ τῆς χαμηλῶν ἀσφαλίστρων οἰκονομίας ἢ τὰς ἔξ ἀτόκων δανειῶν ἐνίσχυσεις ἢ τὰς ἐκ τῆς παντοειδούς τοῦ Κράτους προστασίας ὀφελεῖσσα καὶ θοητήματα; Τίποτε ἀπὸ δῆλα αὐτά. Εἰς τὰ πυρά τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, ἀντιτάσσει ὁ 'Ελλην πλοιοκτήτης τὴν φιλεργίαν του, τὴν δραστηριότητά του, τὴν ναυτωσύνην, θαρραλεότητά του καὶ τὴν πίστιν του!!! πρὸς τὸν Θεόν καὶ τὴν τούχην.

'Άλλα πλήν τῶν ἐκ τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ δυσκολιῶν, καὶ ἡ ἐκ τῆς πολυετοῦς οἰκονομικῆς κρίσεως στενοχωρία καὶ δυσπραγία τῆς Ναυτιλίας, ἀντιπροσωπεύει ἀλλον εἰδικὸν δρον, δῆτις δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παρορᾶται ἐν τῇ ἐρεύνῃ τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἰκανότητος αὐτῆς, πρὸς ύποβάστασιν θαρῶν κοινωνικῆς προνοίας. 'Ετερος πρὸς τοῦδε εἰδικὸς δρος, ἰδιαίτερας σπουδαιότητος, εἰνε τὸ μέχρι τοῦδε ἀκολουθούμενον σύστημα ἀσφαλίσεων τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων κατὰ τῶν κινδύνων ἀσθενείας καὶ ἀτυχημάτων τοῦ πληρώματος. Διὰ τὰς κινδύνους τούτους οἱ 'Ελληνες πλοιοκτήται ἀπὸ τῆς ὑπάρχεως τῆς ἀτμῆρους ἡμῶν Ναυτιλίας ἀσφαλίζονται εἰς διάφορα ἀλληλασφαλιστικά 'Σωματεῖας τοῦ Λονδίνου, ξυγκροτούμενα ἐκ τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν διαφόρων 'Εθνοτήτων. Βάσις τῆς ἀλληλασφαλίσεως τοῦ ἐκ τῶν πληρωμάτων κινδύνου, εἰνε ἡ ὑπὸ τοῦ 'Αγγλικοῦ Νόμου θεστιζόμενη ειδύνη τοῦ πλοιοκτήτου. Πάσας συνεπῶς ἐκ τῶν κινδύνων τούτων ἰδιάζουσα ειδύνη ἐκ τῶν νόμων τῆς Πολιτείας τοῦ Λονδίνου, παραγόμενη ἐκ τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν διαφόρων 'Εθνοτήτων. Βάσις τῆς ἀλληλασφαλίσεως τοῦ ἐκ τῶν πληρωμάτων κινδύνου, εἰνε ἡ ὑπὸ τοῦ 'Αγγλικοῦ Νόμου θεστιζόμενη ειδύνη τοῦ πλοιοκτήτου. Πάσας συνεπῶς ἐκ τῶν κινδύνων τούτων ἰδιάζουσα ειδύνη ἐκ τῶν νόμων τῆς Πολιτείας τοῦ πλοιοκτήτου-μέλους τοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ Σωματείου-μὴ προθλεπομένη ὑπὸ τῶν οἰκείων 'Αγγλικῶν νόμων δὲν ἀσφαλίζεται. Περίπτωσις τοιαύτη παρουσιάζεται μὲ τὴν ειδύνην τοῦ 'Ελληνος πλοιοκτήτου ἐκ τοῦ ἀρθρου 357 τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου, καθ' ὃ οὗτος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν λόγω ἀσθενείας ἀπολυθόμενον ναυτικόν, τὴν μισθοφοδοσίαν τεσσάρων μηδῶν, ἀπὸ τῆς ἀπολύσεως του. Τοιαύτη ὑποχρέωσιν δὲν ἀπαγγέλλει ὁ 'Αγγλικός Νόμος κατὰ τοῦ 'Αγγλου πλοιοκτήτου. Συμφώνως λοιπὸν πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν τούτων σωματείων, δὲν δῆλος παραμένει ἀκάλυπτος ἡ ἀλλως διὰ νὰ καλυφθῇ ἀπαιτεῖται ἡ πληρωμῇ ἰδιαίτερου ἀσφαλίστρου. Καὶ ἐπέτυχε μὲν ὁ 'Ελλην πλοιοκτήτης νὰ παρακάμψῃ μέχρι σημερον τὴν ὑποχρέωσιν πληρωμῆς τοῦ ἰδιαίτερου ἀσφαλίστρου, ἀλλὰ τελευταίως ἔνεκα τῆς πληθώρας τῶν πραγματικῶν ἡ πλασματικῶν ἀπαιτήσεων ἀποζημιώσεως, δημέρους τῶν πληρωμάτων, δχι μόνον ἡξιώθη παρὰ τῶν ἀλληλασφαλιστῶν ἡ καταβολὴ ἐνός ἔξτρα ἀσφαλίστρου, ἀλλ' ἐδηλώθη ταυτοχρόνως, δτι παρὰ τὴν ἀξιουμένην ἀξένησον τοῦ ἀσφαλίστρου οἱ ἐκ τηθικῶν καὶ καρδιακῶν νοσημάτων κινδύνοι τῶν ἰδικῶν μας πληρωμάτων δὲν θὰ γίνωνται δεκτοὶ εἰς τὸ μέλλον πρὸς ἀσφάλισιν. Διὰ νὰ ἀντιληφθῇ τις τὴν σοθαρότητα τοῦ ζητήματος ἀναφέρομεν, δτι μία ἀγωγὴ κατωτέρου μέλους τοῦ πληρώματος, διὰ παθησον τὴν φυσιτιώσεων, διατυπουμένη κατὰ τρόπον ἐμπίπτοντα εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 551 περὶ ἔργατικῶν ἀτυχημάτων, δύναται νὰ ἀφορᾶ ποσὸν ὑπερβαίνον τὰς 250.000 δραχμῶν! 'Υπάρχουν δὲ σήμερον πλοιοκτήται κατὰ τῶν δῆλων ἐκκρεμοῦν περισσότεραι τῆς μιᾶς ἀγωγαῖ. 'Υπὸ τοιαύτας συνθήκας δὲ τὸ 'Ελλην πλοιοκτήτης θεσθαρυμένος μὲ τὸ ἀσφαλίστρον πρὸς κάλυψην τῆς ἐκ τοῦ ἀρθρου 357 τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου εὐθύνης, μὴ δυνάμενος νὰ ἀσφαλίσῃ διὰ τὰ στηθικὰ καὶ καρδιακὰ νοσημάτων τῶν πληρωμάτων, διατρέχει τὸν θάσιμον κινδύνον νὰ περιέλθῃ ἀπὸ τὰ τυχηρὰ τῶν ἀσθενειῶν εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως! Τοῦτο δὲν εἰνε ὑπερβολή, ἀτυχῶς. Εἶνε μία θλιβερά ἀλήθεια.

Προκειμένου, λοιπόν, σήμερον τούλαχιστον, ποὺ ἡ κατάστασις εἰνε κρίσιμος, περὶ τῶν θαρῶν Ναυτιλίας ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων κοινωνικὴν πρόνοιαν εἰνε ἐπιθεθλημένον νὰ λαμβάνωμεν ιδιαίτερως ὑπὸ δύμν. α') Τάς ἐκ τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ δυσκολίας τῆς Ναυτιλίας. β') Τὴν ἐκ τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως προκληθεῖσαν καχεξίαν τῆς καὶ γ') Τάς εἰδικάς συνθήκας ἀσφαλίσεως ἐν τῇ ἀγορᾷ τοῦ Λονδίνου διά τούς ἐν γένει ἐκ τῶν πληρωμάτων κινδύνους.

Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραμένωμεν ἀδιάφοροι πρὸ τῆς πραγματικότητος ταύτης. 'Η Ναυτικὴ ἐπιχείρησις καὶ γενικῶς πᾶσα ἐπιχείρησις, ζῶσα καὶ δρῶσα, ἔξυπητεται κατὰ τὸν ὑγείστερον τρόπον σκοπούς κοινωνικῆς προνοίας. Οι σκοποὶ οὗτοι ὑφίστανται εἰς τὸ ἀρτιον, δοσον καὶ ἀν τὸ πρωτεῦν στοιχεῖον τῆς ἐπιχειρίσεως εἰνε ὁ κερδοσκοπικὴ ἐπιδίωξις. Ο παροπλισμὸς ἐνός πλοίου, τὸ σταμάτημα ἐνός ἔργοστασίου, η διάλυσις μιᾶς ἐταιρίας, τὸ κλείσιμον ἐνός καταστήματος, ἀποτελοῦν ἀτυχημάτα τόσον διά τὸν κύριον αὐτῶν, δοσον καὶ διά τὸ κοινωνικὸν σύνολον. Ιαὶ ἐπειδὴ κατὰ συνέπειαν θὰ ἡτοι μέγιστον 'Εθνικὸν ἀτύχημα, ἡ παρακολούθηση τῆς Ναυτιλίας μας, ἔχομεν καθῆκον νὰ ἐπαγρυπνῶμεν ὑπὲρ αὐτῆς, νὰ παρακολουθοῦμεν τοὺς ἀγῶνας τῆς, νὰ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσκολίας τῆς, νὰ αἰσθανόμεθα τὰς ἀνάγκας τῆς καὶ πάντα ταῦτα διὰ νὰ γνωρίζωμεν πότε πάσχει καὶ πότε εὔημερει, πότε χρειάζεται θοήθειαν καὶ πότε δύναται νὰ προσφέρῃ τοιαύτην. Ατυχῶς δὲ σήμερον διανύει ήμέρας αὐτῶν τὰς δυσκολίας τῆς, νὰ αἰσθανόμεθα τὰς ἀνάγκας τῆς, καὶ κοπώσεως ὅπως καὶ αἱ ναυτιλίαι δῶλων τῶν ὄλων κρατῶν. Καὶ ἐκεῖναι μὲν ἐπικουροῦνται σοθαράδως ἀπὸ τοὺς οἰκείους κρατικούς προϋπολογισμούς. 'Η ἴδικη μας δύμας δὲν δικαιοῦται νὰ προσδοκᾷ δροσισμὸν ἐκ τῆς πηγῆς ταύτης. Δικαιοῦται δύμας νὰ ζητήσῃ μετριασμὸν τῶν θαρῶν τῆς. Εύλογως δθεν εὐελπιστεῖ δτι τὸ αίτημα τὰς δραματικῶν διατάξεων διατάξεων τῆς κειμένης περὶ ἀσθενειῶν καὶ ἔργατικῶν ἀτυχημάτων νομοθεσίας θά ἐξετασθῇ ἀντικειμενικῶς παρὰ τῆς ἀρμοδιας κρατικῆς ὑπηρεσίας. Τὸ αίτημα τοῦτο δὲν πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς μία ἀτιταθῆσις ἐκδήλωσις μικροφύχου ἔργοδοτικοῦ συμφεροντολογισμοῦ. Βάσιμος πρόδειλης ἐπικρεμάμενος κινδύνου προεκάλεσε τὴν ὑποθέλοντα του. Διότι κίνδυνος καὶ μάλιστα σοθαράδως εἰνε ἡ παρά τοῦ προστασίας τοῦ πλούτον ἐνός έτους. Δὲν εἰνε ἀπλῶς ἀδικον, εἰνε καὶ αἴνητον, νὰ παραμένῃ ἀγώγιμος ἐπι τριάκοντα ἔτη ἡ ἀξιούση, πότε μία φυσιολογικὴ νόσος εἰνε «ἔργατικὸν ἀτύχημα». Διότι σήμερα, ὅπως πάμε, πάσα νόσος καὶ πάσα μαλακία θεωρεῖται «ἀτύχημα ἐκ θασίου συμβάντος». Νὰ θεσπισθῇ θραχυπρόθεσμος παραγραφή, τὸ πολὺ ἐνός έτους. Δὲν εἰνε ἀπλῶς ἀδικον, εἰνε καὶ αἴνητον, νὰ παραμένῃ ἀγώγιμος ἐπι τριάκοντα ἔτη ἡ ἀσφαλίστρος, γηηοίου ἡ μιθιστορηματικοῦ, ἀξιωσις, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξύ ἐνδέχεται ἡ 'Ἐπιχείρησις νὰ ἔχῃ ἀκλειψει, δ Ἐπιχειρηματίας νὰ ἔχῃ ἀποθάνει, τὰ ἔγγραφα νὰ ἔχουν ἀπολεσθήσανται καὶ μόνον τὸ πρός ἀγωγὴν δικαιώματα νὰ ζῆται νὰ θασίευῃ. 'Ἐπιθάλλεται προσέτι νὰ θελιωθῇ ἡ δικονομικὴ πλευρά τῶν ἀγώγων τούτων. Τὰ αίτομενα δι' αὐτῶν ποστ εἰνε μεγάλα καὶ ἀπαιτεῖται νὰ γίνεται μετ' ἀναλόγου προσχής, η ἔρευνα τῶν ἀγώγων καὶ στάθμισης τῶν ἀποδείξεων, παρὰ Δικαστῶν κύρους καὶ πείρας διασφαλιζόντων τὸ δίκαιον ἀμφιστέρων. Εκ παραλλήλου, ἐνδείκνυται νὰ ἀπαγγελθῶσι κυρώσεις κατὰ τῶν ἀποζημιουμένων δι' ἀνικανότητα, καθότι ἡ πρός ἔργασίαν ἰκανότητα, υπερέθαλε τὴν θάτον τὴν φλεγομένην καὶ μὴ καιομένην, μὲ τὰς ἐκ περιτροπῆς ἀποζημιουμένας ἐλαττώσεις καὶ ἀπωλείας αὐτῆς.

Πρέπει προσέτι νὰ θεσπισθῇ τὸ ἀπρόσθλητον τοῦ συμβιθασμοῦ, ἐφ' δοσον οὗτοις ἐπιτελεῖται ἐνώπιον ἀρχῆς τινος, ἐντεταλμένης νὰ ἔξακριθωσῃ, ἐάν ὁ συμβιθασμὸς ἔχωρησε κατ' ἀδιάστον τοῦ παθόντος θούλων καὶ ἀνευ ζημίας αὐτοῦ. Καὶ ταῦτα μὲν ἐν γενικότητι ὡς πρὸς τὸν Νόμον 551. 'Οσον ἀφορᾶ δὲ πάλιν τὸ ἀρθρον 357 τοῦ 'Εμπορ. Νόμου, ἐνδείκνυται ἡ κατάργησις τῆς ὑποχρέωσης τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς ἀποζημιώσιν διά τετραπόντην μισθοφοδοσίας, τοῦ λόγω ἀσθενειῶν ἀπολυσμού ναυτικοῦ. 'Εάν ὁ 'Αγγλικός νόμος είχεν ἀντίστοιχον διάταξιν καὶ ωπεχρέων τὸν 'Αγγλον πλοιοκτήτην νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ἀσθενήσαντα δχι τέσσαρας ἀλλὰ δεκατέσσαρας μισθούς, θά ἐπρεπενται ποσταίτης θεσθαρυμένος καὶ κατὰ τὸν θεόντος οὐναδέλφου του. Διότι ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλιστικῆς, ὡς ἀνωτέρω ἔξηγήσαμεν, θά υπῆρχε ταῦτό της δρων ἀσφαλίσεως 'Ατυχῶς ἀντὶ τούτου, δ 'Αγγλος πλοιοκτήτης δὲν ὑποχρεοῦται εἰς ἀποζημιώσιν μισθῶν καὶ ὡς ἡδη προελέχθη, τούτου ἡ εὐθύνη είνε ἡ θάσις τῆς ἀσφαλίσεως. Διὰ νὰ υποθημηθῇ ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο ἡ Ναυτικὴ 'Ἐπιχείρησις, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ μὴ μειηνή δ ἀσθενήσαντα ναυτεργάτης ἀπροστάτευτος, πρέπει τὸ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου νὰ περιορισθῇ α') εἰς τὴν παροχὴν νοσηλείας ἐπὶ ἔξαμηνον καὶ δι' εἰς τὴν ισον χρόνον καταβολήν τοῦ ἀντιτίμου τροφοδοσίας. Παραλλήλως δὲ πρὸς τὴν

ύπό τοῦ πλοιοκτήτου παρεχομένην προστασίαν νά προσθεφθῇ εἰδική τοιαύτη εἰς θάρος τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου. "Ἄς ζητηθῇ πρὸς τοῦτο ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους μία ἔκτακτος πίστωσις ἀπὸ τὸν δημόσιον πρόσυπολογισμόν. Τὸ πρᾶγμα θεβαίως δὲν εἶναι εὔκολον, ἀλλὰ δὲν εἶναι καὶ ἀκατόρθωτον. Πρόκειται ἄλλως τε περὶ διαπάντης ἀφορώσης ὑπόθεσιν ποὺ κατ' ἀρχὴν τὸ Κράτος δὲν ἐπτρέπεται νά τὴν ἀγνοήσῃ.

"Η Διεύθυνσις Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει ὅλον τὸ κύρος νά ἐπιθάλῃ τὴν ἀποψίν της. 'Ἄρκει νά ἔργασθῇ καὶ δὲν ὑπάρχει περὶ τούτου ἀμφιθολία.

"Ἐπὶ τοῦ θέματος μὲ τὸ ὅποιον ἡσοχολήθημεν, ἄλλοι ὀλέποντες τὴν ζωὴν ἀπὸ τοῦ ὑψους τοῦ ἰδεολογικοῦ τῶν ἀεροσκάφους, δὲν θά ἡδύναντο νά δισκρίνουν τὴν στενὴν σχέσιν ποὺ ὑπάρχει μεταξὺ τῆς ἀνάγκης τῆς περιθάλψεως καὶ προστασίας τοῦ ἔργατος τοῦ πρὸς τὴν εὐημερίαν τῆς Ἐπιχειρήσεως. Θά περιωρίζοντο νά ἰδουν μόνον, ὡς κάτι τὸ ἀπολύτως αὐτοτελές, τὸν κύκλον τῆς χορηγητέας προστασίας. 'Ημεῖς, κάθε ἄλλο παρὰ Ἐφοπλισταῖ, κάθε ἄλλο παρὰ Ἐργοδόται, ὀλέπομεν τὸ θέμα ἐν συσχετισμῷ

καὶ πρὸς τὴν πηγὴν ἀντλήσεως τῶν μέσων προστασίας. Καὶ θέλομεν ἡ πηγὴ αὐτὴ νά μην ἀποξηρανθῇ, διότι πολλαπλῶς δροσίζει.

Βλέπομεν δηλαδή, ὅτι ἡ Ναυτικὴ Ἐπιχείρησις ἐπιτελεῖ κοινωνικοὺς σκοπούς, μισθοδοτοῦσα 20.000 Ναυτικούς. Βλέπομεν ὅτι ἔξι αὐτῆς καὶ διὰ αὐτῆς δίδονται περὶ τὰ 70 ἐκατομμύρια ἑτησίων ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. Βλέπομεν ὅτι παρέχει ἀπὸ τῆς ὑπάρξεως της, μεγίστην συμβολὴν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν συναλλαγματικῶν ἀναγκῶν τοῦ τόπου. Βλέπομεν, ὅτι ἐν ὥρᾳ εἰρήνης καὶ πολέμου, εἶναι σπουδαῖος παράγων. Καὶ διὰ τοῦτο εὐρίσκομεν ἀναγκαῖον νά θοηθῇ τοῦ Ἐθνικὸν τοῦτο κεφάλαιον. Νά θοηθῇ, διὰ νά δύνανται νά θοηθῇ. Νά προστατεύεται διὰ νά δύνανται νά προστατεύῃ. Νά ἐνισχύεται, διὰ νά δύνανται νά ἐνισχύῃ. "Εχει προσφέρει τόσας ὑπηρεσίας εἰς τὴν ζωὴν τοῦ 'Ἐθνους', ἡ Ναυτιλία, καὶ εἶναι ἡ πρόδος της τόσον συναφῆς μὲ τὴν 'Ἐθνικήν' πρόσοδον, ώστε καὶ αὐτὸς ὁ ὀρεσίθιος ποιμῆν ἔχει καθῆκον νά ἀνησυχῇ, ὅταν ἡ Ναυτιλία μας ὑποφέρῃ.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Τὸ πλοῖον τοῦ μέλλοντος

"Η συζήτησις ἐπικαίρων καὶ ἀμέσου, διπωσδήποτε, ἐνδιαφέροντος θεμάτων, οἵσι τὰ μέχρι σήμερον, συνήθως, ἀπὸ τῆς παρούσης στήλης ἐκτιθέμενα, ἔξυπηρετεῖ ἀναμφισθῆτης μίαν οὐσιαστικὴν σκοπιμότητα, ἀποβλέπουσαν εἰς τὸν καταστοποιόν ἐπὶ τεχνικῶν ζητημάτων καθημερινῆς σχέδιον συχνότητος. 'Η τοιαύτη δημαρχία συζήτησις, ἔνηρά καὶ ἀντικειμενική, ὡς ἐκ τῆς φύσεως αὐτῶν τούτων τῶν θεμάτων, δὲν δύνανται ἡ νά ὑστερῇ ἀπὸ ἀπόψεως γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος, ἔναντι τοῦ σημερινοῦ θέματος, οὕτινος τὴν ἔξετασιν θά ἐπιχειρήσωμεν.

"Οφελούμεν ἐν προοιμίῳ νά σημειώσωμεν, διὰ ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω γενικῶν τίτλον τὰς ἔξετάσωμεν τὰς ἐπικρατεστέρας μόνον τάσεις, τὰς δυναμένας νά ἐπηρεάσουν τὰς μελλοντικάς ἐμπνεύσεις καὶ ἐκτελέσεις ναυπηγικῶν σχεδίων, εἰς τὰς εύρυτέρας αὐτῶν ἐφαρμογάς, δεδομένου, ὅτι ἡ αὐστηρὰ καὶ λεπτομερειακὴ ἀνάλυσις τοῦ ζητήματος θά μᾶς ὧδηγει ἀναγκαστικῆς εἰς τὴν διαπιστωσιν ὑπάρξεως ἴδιατέρας κατευθύνεσσας δι'. ἔκαστον τούπον πλοίων, ήτις καὶ θά ἔχρηξε, κατὰ φυσικήν συνέπειαν, ἴδιατέρας ἔξετάσεως. Τοιαύτη λεπτομερειακή ἔξετασις, ἔξικνουμένη μέχρι καὶ τῆς διερευνήσεως τῶν πιθανῶν καθ' ἔκαστον τούπον ἔξελίξεων, ἐκφεύγει τῶν δρίων τῆς παρούσης στήλης.

"Ἡ Ναυπηγικὴ ἐπιστήμη, ὑπὸ τὴν πίεσην τῆς κρίσεως καὶ τῶν σημερινῶν ἀναγκῶν, χειραφετηθεῖσα ἀπὸ τὴν παλαιοτέραν συντηρητικότητα, ἀνασυνταχθεῖσα ἐπὶ θάσεων ὄρθολογιστικῶν, δανειζόμενη καὶ ἐφαρμόζουσα τὰς εἰς τὴν ἀεροπορίαν ιδίᾳ διεφειλούμενας ραγδαῖς πρόδοσις τῆς μεταλλουργίας, μηχανικῆς τῶν ρευστῶν, ἀντοχῆς τῶν υλικῶν καὶ τεχνικῆς τῶν αυτογενῶν συγκολλήσεων, ὑφίσταται σήμερον ριζικῆς μετασύλην εἰς τὰς μεθόδους τῆς καὶ σημειώνει κρίσιμον καμπτὸν εἰς τὴν ἔξελιξιν τῆς.

"Ἀποτέλεσμα τούτου εἶναι ὅτι καὶ σήμερον, κατὰ μείζονα δὲ λόγον καὶ εἰς μεγαλύτερον βαθμὸν εἰς τὸ μέλλον, ὅλα τὰ συνιστῶντα μέρη τοῦ πλοίου μελετῶνται ἐνδελεχῶς καὶ μὲ σχολαστικῆν ἐπιστημονικήν ἀντικειμενικότητα, εἰς τὴν ὅποιαν λαμβάνονται ὑπὸ δύψιλον διοί πεισερχόμενοι παράγοντες, μὴ ἀφιεμένης πλέον οὐδεμιᾶς λεπτομερείας εἰς τὴν τύχην ἢ εἰς τὴν ὑποσυνεδητον — τὴν ἐπὶ τῆς πείρας δῆθεν θασιζόμενην — ἀντιληφτιν τῶν κατασκευαστῶν. Μέ τόσον αὐστηρῶς διονυχιστικὸν τρόπον ἐπιλύσεως τῶν ζητημάτων, θοηθούμενον καὶ ἀπὸ τὴν ἀπειρίαν τῶν μέχρι σήμερον ουσιωρευθεῖσῶν γνώσεων, εἶναι πράγματα ἀδύνατον νά προιδῆ τις, ἐν πλήρει αὐτῆς τῇ ἔκτασι καὶ εἰς δλας τῆς τὰς λεπτομερειας, τὴν ἔξελιξιν ἔκάστου τούπου πλοίων.

Πάντως, τὰ κοινά γενικά χαρακτηριστικά τῶν πλοίων τοῦ μέλλοντος δὲν θὰ ἀφίστανται πολὺ ἀπὸ τὰς κατωτέρω γενικάς ἀρχὰς καὶ ἀντιληφτεῖς.

ΣΧΗΜΑ ΓΑΣΤΡΑΣ: Τὸ ζητήμα τοῦτο τῆς γενικῆς μορφῆς κυρίως τῶν υφάλων τοῦ πλοίου, καὶ τῶν ἔξαλων αὐτοῦ ἐν μέρει, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον πολλαπλῶν ἐρευνῶν, συζήτησεων, ἀμφισθήτησεων, διπλῶμάτων εὑρεσιτεχνίας, ἀλλὰ καὶ σχετικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀκόμη. Κυριώτερον δῆμως ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ διὰ τὸ πολὺ κόσμον ἀντικείμενον παρεξηγήσεως. "Ἐνα τόσον ἐνδιαφέρον, ἀλλὰ καὶ τόσον πολύπλοκον συνάμα ζήτημα, αἱ θεωρητικαὶ θάσεις τοῦ ὅποιον ἀναγκαστικῶς εἶναι δύσληπτοι καὶ συνεπῶς μὴ προστίθαι εἰς τὴν μεγάλην πλειονότητα τῶν ἐνδιαφερούμενων, δὲν ἡδύνατο, παρὰ νά προκαλέσῃ τοιαύτα φαινόμενα. Θά ἀναφέρωμεν μερικάς ἐκ τῶν εὑρεσιτεχνῶν, τῶν ἀφορωσῶν τὸ σχῆμα τῆς γάστρας.

MAIERFOKΛ: Τὸ γνωστόν μας τοῦτο σχῆμα, περὶ τοῦ ὅποιου καὶ ἀλλοτε ωμηλήσαμεν, φαίνεται νά δρᾶ, μᾶλλον ἐπωφελῶς, διὰ τῆς θελτιώσεως τῶν ἴδιοτήτων ναυπιστοίσας ἐν καιρῷ τρικυμίας.

ΑΙ ΒΟΛΒΩΔΕΙΣ ΠΡΩΡΑΙ ΤΥΠΟΥ ΚΕΜΠ: Τὸ σύστημα τοῦτο συστίσταται, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ κατωτέρου τμήματος τῶν υφάλων τῆς πρώρας μὲ θολθειδές ἔξδυγκ-

μα, ἐνθυμίζον ἐν πολλοῖς τὴν κεφαλὴν ὠρισμένων ίχθύων. Τὸ σύστημα τοῦτο δρᾶ ἐπὶ τῆς ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΟΡΦΗΣ κυρίως.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ YOURKEVITCH: Τὸ σύστημα τοῦ διασήμου τούτου ναυπηγοῦ ἀφορᾶ κυρίως τὸ σχῆμα τῆς ισάλου γραμμῆς, τὸ ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὴν θελτιώτην ἀπόδοσιν ἀπὸ ἀπόφων τῆς ἀντιστάσεως τοῦ πλοίου ἐκ τῆς δημιουργίας κυμάτων (wave making resistance). Τὸ σύστημα αὐτό, κατάληπον ιδίων διὰ ταχύπλοος ἐπιθετηγά σκάφη καὶ ἐμφανίζον τὴν μεγίστην του ἀπόδοσιν εἰς ὠρισμένας σχέσεις ταχύτητος καὶ μήκους πλοίου, χαρακτηρίζεται ὑπὸ ισάλου γραμμῆς ἐντόνως ἀμφικούλου εἰς τὸ πρώραϊον αὐτῆς τημῆμα.

"Τὸ πρὸς τὴν πρώραν κοιλότης αὐτῆς, ἡτοις δὲν ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰ υφάλα τῆς πρώρας τημῆμα, δημιουργεῖ εἰς τὴν περιοχὴν ταύτην σχῆμα ὄπωδήποτε ἀνάλογον πρὸς τὸ, ὡς ἀνωτέρω ἐκτεθέν, θολθειδές σχῆμα τοῦ δόκτορος Κεμπ. Τοῦτο, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν ὠρισμένων ἀρχῶν, δρᾶ, ἀναμφισθήτως, ἀποτελεσματικῶς καὶ ἐπὶ τῆς οὐδροδυναμικῆς ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΟΡΦΗΣ.

ΤΟ «ARCFORM» ΤΟΥ ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΑΓΓΛΟΥ ΝΑΥΠΗΓΟΥ SIR JOSEPH ISHERWOOD: Τὸ σχῆμα τοῦτο, κατ' ἐπανάληψιν δοκιμασθὲν ἐσχάτως μετ' ἐξαιρετικῆς ἐπιτυχίας, συνίσταται εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ναυπηγικῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου οὐδὲ τούτων κύκλου κατά μέγιστον μέρος, ἡ δὲ νοήμων ἐνὸς τοιούτου συστήματος ἐφαρμογὴ δὲν δύναται ἡ νά προσδώῃ εἰς μὲν τὰ υφάλα τοῦ πλοίου σχῆμα ἐξαιρετικῶν ἡλατωμένης ύδροδυναμικῆς ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΜΟΡΦΗΣ, εἰς δὲ τὴν ισάλων τοιούτων σχῆμα, ώστε καὶ ἡ ἀντιστάσις, ἡ προερχομένη ἐκ τῆς δημιουργίας κυμάτων, νά πειρορίζεται.

"Ολα τὰ ἀνωτέρω συστήματα παρουσιάζουν ἔνα ἔκαστον χωριστά καὶ εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις, ἀναμφισθήτητα, καὶ σαφῆ πλεονεκτήματα.

"Τὸ πλοῖον του μέλλοντος δῆμως δὲν θὰ εἶναι κατεσκευασμένον θάσεις ἐνὸς καὶ μόνον ἐκ τῶν ἀναφερθέντων σχημάτων. Δυνάμεθα νά είναι μόνος τὸ εἴταινεν ήδη, ὅτι ἔχουν τελείως ἀποκρυσταλλωθῆ αἱ ἀντιληφτεῖς τῆς ἐπιστήμης, δύον ἀφορᾶ τὰ καταληλότερα σχῆματα διὰ τὴν εἰς τὸ ἐλάχιστον μείωσιν τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων τοῦ πλοίου, ἡτοι, τόσον ἀντιστάσεως κυμάτων, δύον καὶ τῆς ἀντιστάσεως μορφῆς. Καὶ η μὲν ἀντιστάσις μορφῆς εἶναι γνωστὸν πλέον ὅτι ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ σχῆματος τῶν υφάλων μόνον, ἐνῷ η ἡ ἀντιστάσις κυμάτων ἐξαρτᾶται μᾶλλον ἐκ τῆς διαμορφώσεως τῆς περὶ τὴν ισάλων περιοχῆς. 'Η ἀντιστάσις μορφῆς ἐπιθάλει, ἀνεξαρτητῶς, σχεδόν, ταχύτητος, σημαντικής, τοῦ πρόσδοσιν εἰς τὰ κατώτερα τημάτων τῶν υφάλων γενικού σχήματος ἀπάτκοτειδοῦς μορφῆς. 'Η ἀντιστάσις, ἡ ὑφειλομένη εἰς τὴν δημιουργίαν κυμάτων, εἶναι πολὺ περισσότερον πολυπλόκου μορφῆς, ἐπηρεαζομένη σημαντικώτατα ἐκ τῶν σχέσεων μήκους καὶ ταχύτητος τοῦ ἐκάστοτε σχεδιαζομένου σκάφους καὶ ἀπατούσας διαφορῶν ἀναλογίας καὶ διαφορά σημάτων τῷ πρώρᾳ καὶ πρύμνῃ, ἀναλόγως τῆς σχέσεως ταύτης μεταξὺ μήκους καὶ ταχύτητος.

"Διὰ νά δειξωμεν τὸ δυσχερές τῆς ὑπαγωγῆς τῆς ἀντιστάσεως κυμάτων ὑπὸ ένισιῶν νόμου, ἀρκει νά παραθέσωμεν ποίας σημαντικωτάτας μεταβολάς υφίσταται τοῦ μήκους αὐτοῦ.

α') "Ἐφόσον ἡ ταχύτης εἰς κόμβους δὲν ὑπερβαίνει ἡ εἰνεισηση πρὸς 1.15 m/s (ένθα M εἶναι τὸ ισάλων μήκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα), ἡ ἐνέργεια ἡ διατημένη διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν κυμάτων πρώρας, ἐκτὸς θεοβαίων ελαχίστου τημάτου αὐτῆς, πονοχαντεῖται, λόγω τοῦ έιδώλου τοῦ θαλασσίου ὕδατος, εἰς τριθάς μεταξὺ τῶν διαφόρων στρωμάτων τῶν κυμάτων. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ἡ ΑΝΤΙΣΤΑΣΙΣ ΚΥΜΑΤΩΝ εἶναι ἀμελητέα.

β') "Οταν ἡ ταχύτης ποικίλλει μεταξὺ 1.15 m/s καὶ 2 m/s (Συνέχεια εἰς τὴν σελίδα)



'Αργεντινή

'Η ναυτιλιακή κίνησις τού Πλέϊτ

Το σύνολον των καταπλευράντων είς τοὺς λιμένας τῆς 'Αργεντινῆς ἀποτόποιον καὶ μότοφοις κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον ἀνῆλθεν εἰς 226 οχάρη χωρητικότης 810,937 τ. νέτ. 'Η ναυτιλιακὴ αὐτὴ κίνησις ἦτο ἀντέρει τῆς ἀντιστοίχου περισταῆς κατὰ 9 πλοῖα καὶ 32,284 τ. νέτ. Οἱ κατάπλοιοι τοῦ α' διμήνου τῷ ἔξι φεβρουάριον εἰς 444 οχάρη 1,597,788 τόννον νέτ καὶ παρονόμων μείωσιν ἔναντι τῶν δύο πρότονον μῆνων τοῦ π. ἔ. κατὰ 74 πλοῖα καὶ 212,756 τ. νέτ.

Πρώτη εἰς τὴν κίνησιν τοῦ διμήνου ἔρχεται ἡ 'Αγγλικὴ σημαίᾳ μὲ 164 οχάρη 643,715 τ. νέτ., μὲ μείωσιν δύμως ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περιστοῦ διμήνου κατὰ 19 πλοῖα καὶ 29,916 τ. νέτ., ἀπόλονθει μὲ 11 'Ελληνικὴ μὲ 66 πλοῖα 180,234 τ. καὶ ἐπὶ ἔλαττον διαφοράν 6 πλοῖον καὶ 29,690 τ., ἔπειτα δέ, τοτὶ κατὰ σειράν, ἡ Γερμανικὴ σημαίᾳ μὲ 34 πλοῖα 136,870 τ. νέτ καὶ παραπλήσιον πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν διαφοράν ἐπὶ ἔλαττον. 'Η Ἰταλικὴ σημαίᾳ μετέστη εἰς τὴν ἔκτην δέσιν μειοθείσεις τῆς συμμετοχῆς της ἀπὸ 25 οχάρη 84,518 τ. νέτ τοῦ περιστοῦ διμήνου, εἰς 7 μόνον πλοῖα καὶ 67,576 τ. νέτ διὰ τοὺς δύο πρότονος μῆνας τοῦ 1936.

Γαλλία

Αἱ πρὸς τὴν ἑγγὺς Ἀνατολὴν γραμμαὶ

Ἐτῇ γένωσι τῆς καταβέσσεως εἰς τὴν Γαλλικὴν Βορὲλην τοῦ νομοσχεδίου περὶ παρατάσσεως τῆς ισχέος τοῦ Νόμου Tasso διὰ τὴν παροχὴν ἐπιχορηγησεων πρὸς τὴν φροτήγην Γαλλικὴν ναυτιλίαν, ἐδηλώθη ὅτι τοῦ τοῦ ἀμοδίου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπονοργή, διὰ ἡ ζητουμένη παράτασις ἐνέχει προσφερόντων χαρακτήρα, ἵνα ἐν τῷ μεταξὺ δοῦλη καρος καὶ μελετηθεῖσιν ὁρισμένων τοῦ Νόμου τούτου τροποποίησεις, βάσει τῶν μέχρι τούτῳ ἐξ τῆς ἑφαδιογῆς δεδομένων.

Κρίσις τὸ Γαλλικὸν κοράτος θέλει ἐνδιαφεροῦται διὰ τὴν ἐπαναλήψιν τακτικῶν τίνον γραμμῶν, αἵτινες διεζόπησαν εἰς τὸ παρελθόν, συνεπείᾳ τῆς κρίσιος καὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων σημαίων. Πρόσειται ταῦτας διὰ τὰς γραμμὰς τῆς Μαρῶς Θαλάσσης, τὰς ὥριας ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία ἐγκατέλιπε, μηδὲν δυναμένην ἐν τοῖς τομέσι τοῦ σιναγωνισμοῦ τῶν Ἰταλικῶν πλοίων. Ετονίσθη σχετικῶς ὅτι διὰ τῆς ἐπιδιοπομένης τροπολογίας τοῦ νόμου θέλουν παρασχεθῆ ἵνα τὰς Γαλλικὰς ἑταῖρας τὰ μέσα ἐπαναλήψεων τῶν ἀντοῖς απαραίτητον διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς κώδιας τακτικῶν γραμμῶν διὰ μικτῶν σκαφῶν.

Ἡ πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν γραμμὴ

Ἐπεβεβαθμηθεῖσαί ἡ ἀμοδίοις ἡ πληροφορία, καθ' ἣν ἡ «Cie Sud Atlantique» προέβη ἱδη διάριτμον διαστούσιον εἰς τὴν παραγγελίαν διὰ τὴν καταστοῦνταν πλοῖα τῶν ναυπηγείων «Πενόε», τοῦ Σαΐν Ναζάριο, ἐνὸς νέον μεγάλον ἐπιβατικοῦ λάμπρου, προοριζόμενον ν' ἀντικαταστήσῃ εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς τὸ ἀποτελεσμένην ὑπερφορέαν τον «Ἀτλαντικό». Ἡ τούτης τοῦ νέον σκάφους, οὗτονος ἡ συμπλήρωσις καὶ παράδοσις θὰ σημέπει μὲ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1938, θὰ τεθῇ διὰ τοῦ προσεχεῖν τοῦ προσεχεῖν τοῦ προσεχεῖν τοῦ προσεχεῖν ἐδρούμαδον. Τὸ νέον ὑπερφορέαν, μικρότερον τοῦ «Ἀτλαντικοῦ», θὰ ἔχῃ ἐπτάπλοια 30,000 τ. γκρός περίπλοιον καὶ μῆκος 200 μέτρων. Λί διὰ τὴν πρώσσιν τοῦ μηχαναί, δυνάμεως 60,000 ἴπλων, θὰ συνίστανται ἀπό σειράς στροβίλου Parsons, ἐκατοτῆ τῶν δύοιν τοῦ μηχανήν ἔνα ξενάγοντος μέσῳ ὀδοντώσεων ἀπλῆς ἀναγοργῆς. Ὁ ἄπρως θὰ παρέχεται ἀπό τὸν ὑδραντικόν λέβητας, συστήματος Πενόε, ἡ δὲ κατὰ τὰς δοκιμας ταγήτης τοῦ πλοίου προβλέπεται ἀντότερον τῶν 25 μιλῶν. Τὸ κόστος τοῦ ὑπερφορέαν τούτου θὰ καλυφθῇ ἀπό τὴν ἔξ 180 ἔστι, φράγκων πληρωθεῖσαν ἀσφάλειαν τοῦ «Ἀτλαντικοῦ», τὸ δὲ δρομολόγιόν τοῦ, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τοῦ Βορδοῦ καὶ διαμέσου προσεγγίσεις εἰς Λισσαβόνη, Καζαμπλάγκα καὶ Ντακάρ, θὰ συνδράσεται καὶ μὲ ἐναέριον ταχυδρομικήν ἐπηρεσίαν πρὸς τὸ Ρίον Τανέρον καὶ τὸ Μπονένος Ἀντέρες.

Ἡ δέσις τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1935

Εἰς τὴν προσφάτως συγχροτηθεῖσαν ἑτοῖαν συνέλευσιν τῆς κεντρούς τῆς «Ἐνόσεως» τῶν Γαλλῶν Εφοπλιστῶν, ὅπο τὴν προεδρείαν τοῦ z. Georges Philibert, ἀγενώσθη ἐνδιαφέροντα εἴκεθεσις ἐπὶ τῆς θέσεως καὶ τῶν περιοχών τῆς Γαλλικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Τονίζεται ἐν αὐτῇ διτ., ἀν καὶ ἡ μεταφορά φροτίου παρὰ τῶν Αμερικανικῶν πλοίων ἐβελτιώθη κατὰ τὸ 1935, παρέμεινε δὲ σταθερά διὰ τὰ Βρεταννικὰ σκάφη περὶ τὸ δύκον τῶν 116 ἔστι, τόννον, διὰ τὰ Γαλλικά πλοῖα ἐμειώθη εἰς 44,8 ἔστι, τόννον, ἢτοι ἐπὶ ἔλαττον τῶν μεταφερθέντων τὸ 1934 φροτίου κατὰ 500,000 τόννον.

Ἡ ὀλίκη δύναμις τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας, ἐποικισθεῖσα τὸ 1934 κατὰ 360,000 τ. γκρός, ἐφαντήσασθαι μετέστη τὸ 1935 εἰς τὸ ἔπιπλον τῶν 3,039,000 τ. γκρός. Λί κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διαλύσεις ἡ πολλήσεις εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς Γαλλικῶν σκαφῶν ὀλικῆς

χωρητικότητος 168,000 τ. γκρός, ἀντικατεστάθησαν διὰ νεοναυπηγήτων πλοίων 154,000 τ. γκρός, οὗτοι δὲ ἡ προσφάσσαν καθαρὰ μείωσις περιφρίσθη μόνον εἰς 14,000 τόννους. Η παροπλισμένη ἐξ ἀλλον Γαλλική χωρητικότης ἀνήγειτο περὶ τὸ τέλος τοῦ 1935 εἰς 440,000 τ., ἔναντι 470,000 τ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1934, καλύπτουσα τὰ 14 οὐ τῆς δινάμεως τοῦ Γαλλικοῦ Εμπορικοῦ στόλου, ἐνῷ τὸ Παγκόσμιον ποσοστὸν παροπλισμοῦ ἡτού μόνον 8 οὐ, τῆς Μεγάλης Βρεταννίας 4 οὐ, τῆς Νορβηγίας 1 οὐ, τῆς Γερμανίας 4 οὐ καὶ τῆς Ἰταλίας 7 οὐ.

Ἐξ τῆς ἔξτασεως τῆς ἐν κινήσει Γαλλικῆς χωρητικότητος, καὶ τῶν πληρωθέντων ναῦλων διατενοῦται ἐν τῇ ἔκθεσι τὸ συμπέρασμα, ὅτι καποια σταθεροποίησις εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν Γαλλικῶν πλοίων ἐπετύχθη, ὀφειλούμενη εἰς δύο βασικοὺς συντελεστάς. Ο εἰς ἀνεφέρετο εἰς τὰς συνεχισθείσας κυβερνητικὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ ὁ ἔτερος εἰς τὴν συνεργασίαν καὶ τὴν καταβληθεῖσαν προσπάθειαν ἐναρμονίεως τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονάς.

«Τὸ 1935 εἶδεν ἀναπτυσσόμενην — ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις — εἰς τινὰς Γαλλικὰς τομεῖς τὴν καρποφόρον προσπάθειαν τῆς συνεργασίας καὶ τῆς κατανομῆς τῶν φροτίου. Μία ἀξιόλογης πειθαρχία, τείνουσα εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς ἐξειταλλεύσεως καὶ τῆς παραγωγῆς πλοίων ἐπεδείχθη ἐν μέροις τῶν ἐνδιαφερόμενών ἐταφίδων, ἀποτελοῦσα θετικήν ἀπόφασιν τῆς ἐκδηλώμενής καλῆς θελησεως καὶ τῆς ἐπινυμίας τουν, ὅπως προσέφεραν τὴν διοικητικανίαν εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἐξηγιάσεως. Λί ἐν τονάσιμης προσφορᾷ πρὸς τὴν καρπικήν ἀποφύγησαν τὸν θετικόν τοῦ προσφορᾶς τονάς.

«Μία διοικητικά — τονίζει ἡ ἔκθεσις — δὲ δύναται νὰ προβλέψῃ εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ὑλοκοτ καὶ τὴν δελτίωσιν τῆς θέσεως της, ἐν τῷ προηγούμενον δὲν ἔχει ἐξασφαλίσει τὸ ισοζύγιον της, τὸ δύοιν ἔξαρτα ταῦτας εἰσαπέισταις ἀπὸ τὰς οἰκονομικὰς συνθήσεις, ἀλλὰ τοὐλάριστον τὸν ἀνασφόφη τὴν ἐξποτίουν καὶ τὰς περιστέρων ζημιας, αἵτινες ὀδηγούν ποιῶσι τὸ Γαλλικὸν πλοίον εἰς τὴν καταστροφήν.

«Μία διοικητικά — τονίζει ἡ ἔκθεσις — δὲν δύναται νὰ διατυπωθῇ πρὸς τὴν κατανομήν τοῦ ισοζύγιου καὶ τὴν δελτίωσιν τῆς θέσεως της, ἐν τῷ προηγούμενον δὲν ἔχει ἐξασφαλίσει τὸ ισοζύγιον τοῦ δέσδον καὶ δαπανῶν της. Ηδη ἡ Γαλλικὴ Ναυτιλία δὲν δύναται, διστυχῶς, νὰ ἐπολογήσῃ, ὅπως εἰς παλατέρας ἐποχάς, ἐπὶ σταθερὸν ἐξασφαλίσεων. Τὸ σχέδιον δονηθεῖσας τῆς ναυπηγικῆς διοικητικής διοικητικής, ἐγκανιασθεῖσαν διὰ τοῦ Νόμου τῆς Ιουνίου 1934, ἡτού διαφορεῖς δύο μόνον ἔτοντα, δινάμενον νὰ παραταθῇ δι' ὀλίγους ἀκόμη μῆνας. Λί τούτης τοῦ Νόμου τῆς 17ης Απριλίου 1906, δοτικής τούτου προσφορᾶς στον παροπλισμόν, θὰ διερευνήσει τὴν οἰκονομικήν της τοῦ προσφορᾶς τοῦ παροπλισμοῦ. Αἴτιον τούτου, δοτικής τούτου προσφορᾶς στον παροπλισμόν, θὰ διερευνήσει τὴν οἰκονομικήν της τοῦ προσφορᾶς τοῦ παροπλισμοῦ. Διὰ τὴν διαστικήν θύεν καὶ σταθερὸν ἐνίσχεσιν τῆς ναυτιλίας προσφορῶν τούτων τὰ μαρτίας χρονικῆς διαφορείας νομοθετήματα».

Ταῦτοχρόνως σχεδὸν πρὸς τὴν ἐτησίαν γενικήν συνέλευσιν τῶν Γαλλῶν ἐφοπλιστῶν ἐνέψησθη παρὰ τῆς Βορδῆς ἡ μέχρι τέλους τοῦ Νόμου Tasso, ὅποις τεθεῖς ἐν ισχύ την 12ην Ιουνίου 1934 θὰ ἔχενται τὴν 13ην Αὔγουστου. Ο εἰσηγητής τῆς παρατάσσεως διοικητικής Le Bail παρετήσθη, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Νόμου τούτου δὲν ἀπέδωσε σημαντικὰ ὀφέλη εἰς τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν. Χάρις τοῖς τούτους διατάξεις τοῦ οἰκοδομήσαν πρὸς τὸν πληρωμάτων δὲν ἐπειθαδημούσαν, ἀλλὰ τοὐναντίον ἀποκατεστάθησαν εἰς τὰς τροποποιήσεις τῶν προηγούμενων ἔτοντων.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΑΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ'ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS
ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΑΣΩΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
TNAEGR. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,"
215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E.C.3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
7, BURY COURT,
LONDON E.C. 3

Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι

Περὶ τὴν διανομὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων

Πρόσφατοι ἐξ Νέας Ὑδρίης εἰδήσεις μεταδίδουν τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἐλάχιστα ινέστανται ἐλπίδες συντόμου συμφωνίας ἐπὶ οἰνοδηποτε Νόμου, ἐκ τῶν εὐθυκομένων ἐπὸ τὴν κρίσιν τῆς Ἀμερικανικῆς Γερουσίας καὶ ἀφορούντων τὴν παροχὴν ἐπαγρυπήσεων πρὸς ἔνισχους τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ὑπὸ τὴν φύσην τοῦ νομοθετικοῦ τούτου σώματος ἔχουν, ὡς γνωστόν, τεθῆ τοια Νομοσχέδια, ἄτινα ὅμως καὶ ἀπετέλεσαν τὸ ἀντιειμένουν ἀστηρῶν ἐπιχρίσεων, μολονότι δὲ ἡ μεταξὺ Διευθύνσεως τῶν Ταχιδρομείων καὶ τῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς διαφορία ἐίχεν ἀπολῦτη εἰς συμβιβασμόν, τὸ μέλη ἐν τούτοις τῆς τελευταίας ταῦτης Ἐπιτροπῆς ἀνεκίνησαν, ὅτι προηῆθον, παρὰ τὰς ἀπόψεις των, εἰς τὸν συμβιβασμὸν καὶ συνεπῶς δὲν πιστεύουν, ὅτι οὗτος ἐδημούργησε καλύτεραν κατάστασην.

Ἐναντίον τοῦ Νόμου Κόπελαντ ἤκουσθησαν ἀπὸ μέρους ναυτιλιακῶν παραγόντων πολλὰ ἐπιχρίσεις κατά τὴν ἐνόπιον τῆς ἀμφοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἔξετασιν τῶν προσόντων και μειονεκτημάτων του, ὃ δὲ πατήθη τοῦ νομοσχεδίου τούτου γερουσιαστής, ωμήλευς μὲ δριμυτήτα ἐναντίον τῶν ἐπτροπολημάντων τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα προέδρων τῶν «United States Lines» καὶ τῆς «International Mercantile Marine, Co.» κ. Τζών Φράγκλιν, τῆς «Seantic Line» κ. Lee καὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς «Ἐνόσεως» τῶν Ἀμερικανῶν Ἐφοριαστῶν κ. Κάπελ. Ὁ γερουσιαστής κ. Κόπελαντ ἡρώτησε τοὺς ἐφοριαστάς τι ἂν συνέβαινε, ἐὰν ἡ ἐπιτροπὴ τῆς Γερουσίας ἀπέρριψε τὴν ἔγκυσιν πτώσεως ἀντέρεας τῶν 5 ἑκατ., λιθρῶν διὰ τὰ ἀπέφορες ταχυδρομικὰ συμβόλαια. «Ἔτοι φαίνονται, διὰ τοιαύτη ἀπόφασις τῆς Ἐπιτροπῆς θ' ἀπέβαινεν δλενφία διὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας.

Ο χ. Φράγκλιν επεδείξη δι την σύμφωνη της Αμερικανικής κυβερνήσεως, ότι οι περιόδους απόδοσής των έπολιστικών προτάσεων, δύον αφορά την κατανομήν των ταχινδρομικών συμβολαίων, θὰ μπελέται σημαντικώς ο έμποριζός στόλος της γρίφας και στην ίδια την χρόνη θ' ανέγενετο το πλοτόν αυτού επίσην. Ο χ. Κάιπελ επεπηρίζει, δι της Νόμους Κόπελαν θὰ έγίνεται απόδεκτός έπειτα φριστήνας μόνον βασικάς τροπολογίας, σχετικάς μὲ τὴν κατανομήν των συμβολαίων, μὲ τὴν κατάργησην τῶν περιορισμῶν στοιβασίας καὶ μὲ τὸν τρόπον τὸν καθορίζοντα διαφόρους τινάς ἐργασίας τῶν πλοίων. Εἰλέθη, δι τοῦ σοποῦ τῆς προτάσεως τῆς κοινωνίας εντυπωτικής ἐπιτροπῆς προ-απλεύφειος τῆς ἐκ των κατασκευασμάτων λιγόνων ἀμιούθης ἢ πο νά ἐπιτύχη τὴν μεταφοράν τῶν ταχινδρομείου ἐπὶ τῇ βάσι τοποστού. Υπετροφίζετο ἀκόμη, δι τοῦ οἰαδήποτε διαφωνίας ἐπὶ τῶν ἡδη προτεινομένων εἰς τὸ Κογκρέσον μέτρων μὴν εἰλεῖν, ὡς συνέπειαν, τὴν ἐπαναφοράν τῆς Κρατικῆς ίδιοκτησίας ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐντεῦθεν δὲ καὶ ἡγέθη δι νέου τὸ ζητημα τῶν ἡδη γενομένων ἐνιαγχεύεων, ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων καὶ τὰς γενές ναυπηγήσεως.

Ανεπτύχθη ή γνώμη, καθ' ήν ή διαφορά τοῦ κόστους ναυπηγήσεως ἐν Ἀμερικῇ ἐνὸς πλοίον ἀξίᾳ 200.000 λιρῶν, ἔναντι τῆς κατασκευῆς ὁμοίου πλοίου ἐν τῷ ἔξωτερῳ, ἥτο κατά 80.000 λίρας ἀνωτέρᾳ διὰ τὰς Ἰνδομένιας Πολιτείας καὶ διὰ ἡ διαφορά ἐξμεταλλεύσεως ἐνὸς τοιούτου Ἀμερικανικοῦ πλοίου θὰ τὸ ἐπεβάνει, ἔναντι τῶν ξένων, μὲ πρόσθετον ἑταῖρον δαπάνην 5000 λιρῶν, πρὸς κάλυψιν τῶν ἵηρλοτέρων μισθολογίων καὶ λοιπῶν δαπανῶν τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Εἰ τῶν μεχρι τοῦτο παραγωγὴθέντων ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ναυπηγικῶν δανείων, λέγεται διὰ ἐκφρεμούν συνολικά ποσά 18 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἐδήλωθε δὲ διὰ, ἔαν ἀπεσύροντο τὰ ἐπεισοδεῖαν ταχιδρομικὰ συμβόλαια, θὰ ἔχημοιτο ἀσφαλῶς Ἀμερικανικὰ δημόσιαν ἄνω τῶν 7 ἑκατ. λιρῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ τῷ ἐπομένον τῆς Δικαιοσύνης ἔξετάζει τὴν δυνατότητα μᾶς ἐνδειγμένης η μὲν ἐνεργείας του πρὸς λίγην μέτοντον ἐναγτίου τῶν καθητεούμντων τὰς ἐγνωμονικὰς

νείσιν ἐπορχεώσατες του, προσειμένοι νά ἔξασφαλίσῃ τὴν καταβολὴν, τοιὺλάχιστον, τοῦ ἐκ 3 ½ ο)ο νομίμου τόκου.

Από τάς καταβαλλομένας ήδη προσπαθειας διά τὴν ἐπίτευξιν σημαντίας ἐφ' ἑνὸς τῶν τριῶν Νομοσχεδίων, φαίνεται ὅτι τὰς περισσοτέρους πιθανότητας συγκεντρώνει μᾶλλον τὸ σχέδιον Κόπελαντ, παρὰ τὰς ἐπ' αὐτὸν ἐφοριαστικὰς ἀντιφόρσεις. Μερικοὶ, ἐκ τῶν ἐπικριτῶν τοῦ ἐν λόγῳ Νομοσχεδίου ἐφαπλωτοί, εἰνουσῶν τὸν Κρατιζόντας ἐλέγχον. Ἐναγότινος δημόσιος τῶν ἀντιληφθεόν τον αὐτῶν, Ισχυρὰ ἡγεμονίη ἀντιδραστικής ἐξ μέρους τῶν κεκηρυγμένων ἐπέρι τῶν Νομοσχεδίων Κόπελαντ καὶ Γρόγγεν. Ομοιογενῆται πάντως, ὅτι ἔαν δὲν ἔξειρισκετο πρὸ τοῦ τέλους του Μαρτίου μία θετική λόγως ἐπὶ τοῖς ζητήματος τῶν ἐπιχορήγησεον, θὰ ἐδίωκοντο δύσκολοι καταστάσεις διά τὴν Ἀμερικανικήν ναυτιλίαν. Μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου ὁ πρόεδρος κ. Ρούζβελτ ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιήσῃ ἡ ἀκινθώσῃ τὰ ἐπάρχοντα συμβόλαια ἐπὶ ὑπεροχειακίον ταχυδρομικῶν γραμμῶν, ὑπεβλήθη δὲ ἐξ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων κυκλῶν πρότασις παρατάσεως τῆς προθεσμίας ταύτης, ἵνα ἐτῷ μεταξὺ παρασχεθῇ ὁ ἀπατούμενος χρόνος διά τὴν ἐπίτευξιν σημαν-

Ο Αμερικανός πρόεδρος μολονότι έπιθυμει νά ιδη την έποθεσιν τωντην διακανονιζομένην κατ' εγχήν, έγνωσθη έν τούτοις ότι θα διστάσῃ νά αποκήσῃ τά έν προσειμένφ διακανομάτα του, έστω και έαν ηθελε ματαφέρει ή μετά τών έφοριστον συμφωνία. Μέχρι τούτο δέ απέψυχεν ο ρ. Ρογχέβελ πάρα πολλή διά νά δώσῃ θρησκιήν τινα τροπήν εις τό ζητημα, καίτοι είνε γνωστόν, ότι αί προσωπικα του άντυλήρεις έννοον τό σύστημα τῶν άμεσων έπιχορηγήσεων, αίτινες άποτελούν και τό κύριον χαρακτηριστικόν τού Νομοσερδίου Κόπελαντ.

'Italia

‘Η ἀνανέωσις τοῦ στόλου τῶν «τράμπ»

Η φασιστική «Ενωσις» της μεταλλουργικής βιομηχανίας και τῶν μηχανικών κατασκευών επέβαλεν εἰς τὴν ζωέργην τῆς Ρώμης ἀνα-
λιτικὸν ἐπόνημα, διὰ τοῦ ὃροι ἐποδεινύνεται τὴν ἀνάγκην μᾶς συστη-
ματικούτερας ὁργανώσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας διὰ τῆς τινθε-
τήσος μέτρων συντελεστικῶν εἰς τὴν ἀναπτύξεν τὸν ναυπηγικὸν ἑ-
γανθόν. Διὰ τὸν ἐποβιβασμὸν τοῦ βιομηχανικοῦ κόστους ἀπατεῖται
— κατὰ τὸ ἐπόμηντα — ἡ ἐντελεστέρα κατανομὴ τῆς ἔργωσις, καὶ ἐ-
δικοτητας, εἰς τὰ διάφορα Ἰταλικά ναυπηγεῖα. Ήφως τὸν οὐρον ἀπὸν
ἐποδεινυτέρας ἀσύρμηνη, κεφίνως, ἡ κατασκευή συγχρονισμένης
μεταξὺ «τρόμάτων» καὶ τύπων, ικανοποιῶν τοὺς ἐφοριακούς, ἵνα οὕτως
ἐπιτραπῇ εἰς τοὺς Ἰταλούς πλοϊστήτας ἡ εὔχειρις ἀναπέσως τῆς εἰς
χειρίας τῶν παλαιᾶς φορτηγοῦ χωρητικότητος. ἐπὶ τῇ βάσει ἐποψεύσεων
ὅμων, ἀποτελουμένης μελλοντικῶς τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων σκα-
φῶν ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς. Διὰ τῶν μέτρων ἀπὸν ἐλλίπεται, διὰ τὰ Ἰτα-
λικά ναυπηγεῖα δὲ ἐξηρμάτιζαν καὶ ἔτος τὴν παραγγελίαν 100.000 τ.
γυρδὸς περίπου, προκειμένου διὰ σκάψη «τρόμάτων» δεξαμενόπλοια καὶ
πλιότητα γεγενέα.

Μεγάλη Βρεταννία

Όλιγα τινά άκομη διὰ τὸ «Queen Mary»

Την 24ην Μαρτίου, δύος είχεν άπό καιρού προαναγγελθή, τό χιλιοστιάνον Βρεταννικόν έπερωτεύανον «Βασιλίσσα Μαρία, τής «Κιούναρ — Οὐάτ Στάφ», έγκατελέψει τά ναυπηγεία Μπράουν, τοῦ Clydebank, καὶ διατελέσσαν τὸν ποταμὸν ἀνήκηντη κατόπιν εἰς τὸ πέλαγος πρὸς ἔναρξῖν τῶν γενικῶν δοκιμῶν τῶν προσοπτηρίουν αὐτοῦ μηχανῶν. Ἐν κάθιδος τοῦ γιγαντιαίου σχάρουν ἦσαν τὰ ναυπηγείαν, διὰ μέσου τοῦ ποταμοῦ, πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ὑπῆρχε θεαματική, ἀλλ' οὐχὶ καὶ αἰώνιος δροσολίθον καὶ κυδύνουν, ἐὰν λησθοῦν ὑπὸ ὅντας αἱ τε-

RED HAND

ANTIFOULING COMPOSITIONS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

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**



φάσιται τοῦ πλοίου διαστάσεις καὶ ἡ ἔλλειψις ἐπαφοῦς χώρου διὰ τοὺς καταλλήλους ἑλιγμούς. Τὴν διακυβέρνησιν είχον ἀναλάβει δύο πλοηγοί, ἐνθὶ ἐπτά ισχυρὰ φυμωνικά συνθέδονεν καὶ ἔθοισαν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δισκώλων κατὰ τὸν διάπλουν τοῦ ποταμοῦ ἑλιγμῶν. Τὸ σύνθημα κινήσεως τοῦ πλοίου, ἐπὶ τὸ διόπτοιον — ὡς μὴ παραδοθέντος εἰσεπι— ἐξημάτιζε τὸ σῆμα τῶν ναυπηγῶν, ἐδόθη τὴν 9.55 πομπίνην.

Τό «Queen Mary», άρουρ έλασε την κατάλληλον δέσιν, δομήθιμων όπου δύο φρυγανικά έκ της πρόσφατα και άπο τοια έκ της πρώτην, έκπινθητή κατόπιν διά των ίδιων αυτοῦ μηχανῶν πρός τα πρόσωπα και την 10.20' παρέπεινε την δεξιανένη τῶν ναυπηγείων, ήπο τας ζητοκραυγας τοι ενθουσιώντος προσωπικού και τον συγχετεωμένου κύρου. Μεταξὺ της 10.40' και 11.10'' τρεις φορές τό δύγκωδες πλοίοι, παρασηθέν άπο τὸν ἑλλαδιόν ἀνεμον, ἐστράφη διαγωνίως πρὸς τὰς δύο οὔχιας τοῦ ποταμοῦ και ἔφαυτε τὸν λασπώδη βενθόν, χωρὶς νά ἴνοστη οὐδεμίαν δόνησιν. Ή ἐπαρῇ τῶν ὑψάλων τον εἰς τὰ ἄβαδη ἐγένετο ἀντίληπτη μόνον ἀπὸ τὸν δόρδωρον, ποὺ ἔφερον εἰς τὴν ἐπιφάνειαν αἱ ζινούμεναι ἔλυτες. Εἰς τὸ γεγονός αὐτῷ ἐδόθη ὁ χαρακτηρισμὸς ἀπὸν ἐπειδούσι, μὴ δυναμένων νά θεορηθούν, ὡς ἀτυχημάτων. Πάντως, μολονότι οὐδεμίαν ἴνεστη τὸ σκάφος ζημίαν, ἐκρίθη ἐν τοῖς οπόιμον νά διεξαχθῇ μία ἐπιθεώρησις τῶν ὑψάλων τον ἐν τῇ δεξιανένη.

Πρότον σχάρος, μετά τοῦ όποιον τὸ «Queen Mary» διεσταρώθη καὶ ἀντίλλαξε χωρεισμόν, ἵτο τὸ Βρεταννικὸν δεξαμενόπλοιον «Athelviscount», ἐπηρολόγησε δὲ χωρεισμός καὶ μὲ τὸ ναυάργον τοῦ «L. Atlanticus». Εἰς Πόρτ Γκλάσφοβ παρελήφθησαν ἵτο τοῦ πλοίου αἱ λέμβοι τοῦ, τὴν δὲ 2.23' ἀπογειωπανίην τῆς ἴδιας ἡμέρας ὥγκωβολει τοῦτο εἰς τὸ Γκρήνον. Ἐκεῖθεν τὸ «Queen Mary» ἔπλευσεν εἰς Σαούντμπτον, ὃντος καὶ εισῆλθεν εἰς τὴν εἰδικῶς δι' αὐτὸν κατασκευασθείσαν μηνύμων δεξαμενήν Γεωργίου τοῦ Ε'. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δοκιμαστικῶν πλόων, αἱ ἐργασίαι συμπληρώσθησαν τῶν ἑστεργίων τοῦ σχάρους διακοσμήσονταν θά συντεζίζονται, μέχρι δὲ τῆς 21ης Μαΐου, ὅτε πλέον τὸ σχάρος θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλουκτήτην ἑταῖριν, θά ἐργάζονται ἐπ' αὐτῷ νικηθημέρον τρεις χιλιάδες ἐργάται καὶ τεχνίται.

Ἐπ' εὐωφίᾳ τῶν γενικῶν δοκιμῶν εἰς τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν, ὁ Ἀγγλικὸς Τόπος ἀφέρειναι μακρίς περιγραφάς τοῦ πλοίου, ἀπὸ ταύτης ὥσπερ ἀποστέλλειν καραβητηριακάς τινας λεπτομερείας, πέραν τῶν ὅποιων ἔχοντες μέχρι σήμερον δημοπειναι.

Τὸ οὐνειρόν τοῦ Ματθαῖου δὲν ἀποδολῆσε μόνον γηλιάδας ὅλας ἐργατικοῦ καὶ τεχνικοῦ προσωπικοῦ, ἀλλὰ παρέσχε σειράν τὸν σημαντικούν παραγγελῶν καὶ εἰς ἀτά τὰ βιομηχανικά κέντρα τοῦ ἑστεφικοῦ τῆς Ἀγγλίας. Οἱ τροχοὶ τῆς Βρεταννικῆς βιομηχανίας ἔκινθησαν μὲν γοργῷ φυθμὸν διὰ τὸ ὄγκωδες πλοίουν καὶ κάθε κλάδος εἰσέφερε τὰ προϊόντα τοῦ διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἐπιβλητικοῦ συνόλου τοῦ πλωτοῦ τούτου καλόσσου.

Όλοις ίδιατέρα προσογή κατεβλήθη ήπο τῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων διὰ τὴν ἀποσύνησην κάθε κινδύνου προερχομένου ἐξ πυρκαϊᾶς. Ἀφεκτα ξύλινα διαχωρίσματα ἑπολοθετήθησαν κατά διαστήματα μῆκους 50 ποδῶν εἰς τὰ ἐπιβατικά τοῦ σκάφους διαμερίσματα, εἰς τρόπουν διότε, ἐν περιπτώσει ἔκριξες πυρκαϊᾶς, νὰ καθίσταται ἐφτάτη ἡ στιγμαία ἀπομόνωσης τῶν διαφόρων του πλοίου τημάτων. Χίλια μηχανήματα ἀναγγελίας ἐμφανίσεως πυρὸς ἔχουν ἐγκαταστηθῆ ἐις ὅλα τὰ σημεῖα τοῦ τεραστίου πλοίου, συνδεόμενα δὲ μὲν μηχανήματα αὐτομάτων, εἶναι εἰς θέσιν νὰ εἰδοποιοῦν ἀντομάτων καὶ ἀμέσως τὸν γεντριζὸν πιροσβεστιζὸν σταθμὸν. Τὸ «Βασιλεός Μαρία» θὰ διαθέτῃ καὶ σόμια πιροσβεστῶν, ἔτοιμον πυρὸς δράσην εἰθὺς ὃς ἐδίδετο τὸ σῆμα κινδύνων.

Έπειρα ένδιαιφέροντα χαρακτηριστικά του πλοίου είνε και τα άκολυθα: Διαθέτει τούτο δύο τεραστίας άγκυρας, έξαστη των όποιων ξεχειλίζει βάρος 16 τόννων και μίαν έφεδριγή βάρους 12 τόννων. Άλλοι στις τών άγκυρών θά έχουν μήκος χιλίων περίπου ποδῶν και θά είνε έφοδοι ασφαλέμαν μὲ απαγαλλιστικὸν κρίκον ἀνά διαστήματα ἐννέα ποδῶν. Ή λεπτομέρεια αὕτη θὰ επιτερέψῃ εἰς δεδομένην στιγμὴν ἀνάγκης νὰ ἐλευθερώνεται τὸ πλοῦ τὸν ἀπὸ τὰ ποντισμένας άγκυρας του μὲ ἔνα μόνον κύτταρο σφράγας ἐπὶ τοῦ απαγαλλιστικοῦ κοίτου.

Αἱ ληφθεῖσαι ἐπὸ τοῦ τεχνικῶν προφυλάξεως ἐναντίον τοῦ ζω-
δικοῦ ἀπέτελεσαν ἀντικείμενον ίδιατετόν μελετῶν καὶ δοκιτικῶν με-
τριών. Κατ' ἀρχὰς εἶτε νομοθῆται, ὅτι θύμι ὑπαν ἀπερτά εἰδεντά διακρί-

οματα, μή ἐπιτέλοντα τὴν μετάδοσιν τοῦ κραδασμοῦ, κατόπιν ὅμως παρέστη ἀνάγκη τοποθετήσεως χαλυβδίνων στύλων εἰς ἔκαστον τῶν μηχανοστασίων τοῦ σκάφους, ὅπει μέσῳ αὐτῶν νὰ διοχετεύεται ὁ κραδασμὸς πρὸς τὴν τρόπιδα τοῦ πλοίου. Τέλος, οἱ ἀερόδυναμικοὶ ἴστοι του θύ προλαμβάνονται σύγχρονα τῷ σύνθημα τοῦ ἀνέμου.

‘Ως πόδες τὴν ταχύτητα, τὴν δόπιαν προβλέπεται ν’ ἀναπτύξῃ ἡ «Βασιλίσσα Μαρία», οὐδέμια ἀνακοίνωσις ἔγνετο καὶ κανένα θετικὸν στοχεῖον δὲν ἐπάρχει εἰσπέντι. Ἀναφέρεται μόνον ἀπὸ τὸν ναυτικὸν Τύπον ὃν ἦνας Οίκος τοῦ Sheffield κατεσκεύασεν ἐσχάτως βαρύτιμον ἔπαθλον, ἀργυροῦν, διαφένως ἐπιχρυσωμένον, ὅφρος 3 1/2 ποδῶν καὶ βάρους 500 λιβρῶν περίπου, προοριζόμενον νὰ δωρηθῇ εἰς τὸ «ελάνερ», ποὺ θὰ ἐκέρδισε μελλοντικὸς τὸν «Κιναοῦν Ἐπιστείοντα». Πρόκειται ἄρα γε — διερωτώντων αἱ Ἀγγλικαὶ ἐψημερίδες — νὰ τὸ κερδίσῃ τὸ Βρετανικὸν ὑπερσεγάνιον, ὅπα μετὰ δύμηνον θὰ τεθῇ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ;

‘Η χωρητικότης τῶν «Queen Mary» καὶ «Normandie»

‘Η χωρητικότης τοῦ Ἀγγίλιοῦ συνπερ-λάνερο ἀποτελεῖ ἀντικείμενον εὐπάτωπον σχολίου καὶ συγκρίσεων μὲ τὴν τοῦ Γαλλίοῦ κολοσσοῦ «Νομανδία». Ως γνωστό, ἡ καταμέτρησις τῆς «Νομανδίας» εἶχε διαπο-
στοσεῖ μίαν χωρητικότητα 79.283 τόννων γκρός, μὲ τὸν ἀριθμὸν δ' αὐτὸν ἀνεγάρετο καὶ εἰς τὸν Βρεταννικὸν νησιγνώμονα. Τὸν «Βασιλικὸν Μαρία» ἐξ ἄλλου, εἶχε δηλωθῆ μὲ 73.000 τ. γκρός, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλα-
ξιν τῆς ἀριθμοῦς τελικῆς καταμετρήσεως, ἥμα τῇ συντελεῖσθαι τοι. Η καταμέτρησις αὕτη, γενομένη ἡδη, ἀπέδοσε τὰ ἀζόλουνθα χαρακτη-
στικά: ‘Ολικὴ χωρητικότης τόννοι 80.774 καὶ καθαρὰ 34.118 τόννοι. Μήκος 975.2 ποδῶν, πλάτος 118.6, βάθος ἀπὸ τοῦ κυρίου καταστρό-
ματος μέχρι τοῦ δόρατος τῶν διπλωμένων 40.5 ποδῶν καὶ ἀπὸ τοῦ ἀνο-
τάτου καταστρόματος 68.5 ποδῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὧδι τὸ Γαλλικὸν «Νορμανδία» ὑποστάν κατὰ τὸ ζειμερινὸν παροπλισμὸν του θρισμένας βελτιώσεις καὶ προσθήκας, ἀνακατεμέτρηθή ἡδὲ καὶ εἰρέθη κατὰ πολὺ μεγαλύτερον. Οὕτω, ἐμφανίζεται σήμερον μὲ διάκινη χωρητικότητα 86.496 τόννων μὲ καθαρὸν διάζην χωρητικότητα 82.799 τόννων καὶ νέτ τοιαύτην 36.471 τόννων. Όλουν μήκος ἔχει 981.4 ποδῶν, πλάτος 117.9 καὶ βάθος 57.6 ποδῶν.

τας την Αγίαναν φιστανταν εν χρήσει διο μέθοδοι ὑπολογισμοῦ τοῦ γχρός τονάς. Κατὰ τὸν ἔνα συντολογίζοντας δὲλοι οἱ χρόνοι μέχρι τῶν ὑφοσυνάλεκτῶν (σεντίνες) ἔστο καὶ ἂν εἰνε ἀπρόσιτοι, κατὰ δὲ τὸν ἔτερον μόνον οἱ ἐν χρήσει κλειστοὶ καὶ σκεπαστοὶ χρόνοι.

Τὸ σύστημα πηδαλίου καὶ ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων

Ἐξ ἀφορμῆς τῶν πορισμάτων, εἰς τὰ ὅποια κατέληξεν ἡ ἐν Ἀγρίᾳ διεξαχθεῖσα ἱπό τοῦ λόρδου Merrivale δικαιοτικὴ ἔρευνα πρὸς δια-
ίστους τῶν αἵτιον, ἄτινα προεκάλεσαν τὰς πρὸς μηνῶν ἀπολέλειας Βρε-
ταννικῶν φορτηγῶν πλοίον εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὄceanὸν καὶ τὸν μέ-
σον, ἄτινα ἔδει νὰ ληφθοῦν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θα-
σσῷ, εἶχε καταπισθῆ, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τοῦ παρεθέντος ἔτους εἰδί-
ῆ ἑποειτφοτὴ μὲ τὸν ἀπολειτιστικὸν σποὺὸν νὰ μελετήσῃ καὶ τοὺς τύ-
πους τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν πηδαλίων, προκίνη δὲ τοὺς ἐξ α-
ὖν καταλληλοτέρους, τοὺς παρέχοντας, δηλαδή, μεῖζον ἀσφάλειαν εἰς
ἀναπτυπλούντα φορτηγά. Ἡ ἑποειτφοτὴ αὕτη, ἀποτισθεῖσα ἐξ
ἐνὸς ναυπηγοῦ, ἐνὸς ναυτικοῦ μηχανικοῦ, ἐνὸς ἐργοπλιστοῦ καὶ ἐνὸς πλοι-
οχοῦ, προέβη εἰς ἐμπειριστατεμένην ἔρευναν ἐπὶ τὸν συστημάτων πη-
δαλίου τῶν ἀπολειτισθέντων φορτηγῶν «Usworth» καὶ «Blairgowrie», ἐ-
κήτασε πολλοὺς ναυπηγοὺς καὶ πλοιοκτήτας, ἔλαβε τὰς καταθέσεις ἀρ-
ετῶν ἀνδρῶν ἐκ τῶν πληρωμάτων τῶν δύο τούτων πλοίων καὶ ἀφο-
τεθεώρησε καὶ ἀριθμὸν τίνα σημαντικήν, ἐψωδιασμένων μὲ διάφορα σι-
τήματα πηδαλίων, κατήστησε καὶ ὑπέβαλε πρὸς ὀλίγον ἡμερῶν τὴν ἔκ-
εισίγ της.

Κατά τὸν Αονδίνειον ναυτικὸν Τέπον, ὡς ἔκθεσις τῆς ἐμπειροτεχνίης ταύτης ἐποειτιθοῦται — μολονότι ἔχεται τὸ ζήτημα ἀπὸ ἄλλην απειθύνουσιν, ἔναντι ἔξεινς ποὺ ἥροιονθήσεν ὁ λόρδος Merrivale, διας είχεν υποδεῖξεν τὴν ἔχενδεσιν καλυτέρων τόπων πηδαλίου — φέρει ἐν τούτοις τὴν σφραγίδα τῆς τελειότητος. Εἴναι αἱ προτάσεις τῆς ίνον τελικῶς ἀποδεκταὶ καὶ ἐφαρμοσθεῖν, θὰ προσαλέσουν, βεβαίως, τοὺς ἐφοριατάς προσθέτους τινάς δαπάνας, αἵτινες ὅμως δικαιογονῶνται ἀπόλυτως, διότι θὰ συντίθεσον εἰς τὸν ημεραλέκτον τοῦ

A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμᾶς διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ ουμούλησιν τῶν πλοίων των εἰς δῆλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

·Οπόταν ἡ στοιχίσια ή ποχορεοῦται διά τοῦ ναυλοσυνηφώνου, είνε συχνὰ δυνατὸν νά κανονισθοῦν ὅροι ἐπωφελεῖς διά τοὺς ἑροπλιστάς.

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

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE
Τηλεγρ.: GUISPARD, London LONDON E.C. 3
Τηλέφ.: ROYAL 4654

C. K. HANSEN

STEAMSHIP OWNER, COALMERCHANT
STEAMSHIP-, AVERAGE-, INSURANCE
AND CHARTERING-AGENT
SALE & PURCHASE

COPENHAGEN

TELEGR. ADDR.: HANSEN

λειαν της ζωής καὶ της περιοροίας ἐν τῇ θαλάσσῃ. Τὰ πορίσματα τῆς ἔκθεσος ταύτης προεκάλεσαν καὶ ποιάν τινα ἔκπληξιν, διότι, ἐν τῇ οὐρίᾳ τῶν, ὑποστηρίζουν ὅτι, τὸ ἐν ζῷοις ἐπὶ τὸν φορτηγὸν «σύστημα πηδαλίου ὄβδον» καὶ ἀλλάσσεται καὶ συντηρεῖται πάντοτε εἰς καλὴν κατάστασιν ὅμαλῆς καὶ εὐρύθμου λειτουργίας καὶ ἐψόσον αὐξηθῇ ἡ ἀντοχὴ του, προσεμένον ἐπὶ τῶν νέον πλοίων, ἅτινα ἀναπτύσσονταν ταχτήτη μιροφέραν τῶν 12 μιλίων».

Υποδεικνύεται, ὅτι πρὸς τὸ παρόν, ἄν καὶ εἰς ἐπιθεωρητής τοῦ «Board of Trade» ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαγορεύῃ τὸν ἀπόλλον εἰς πλοίον, τὸ ὁποῖον θεωρεῖ ἀκατάλληλον πρὸς ναυσιπλοΐαν, λόγῳ τῆς κακῆς καταστάσεως τοῦ συστήματος τοῦ πηδαλίου του, δὲτ ἐπάρχονταν ἐν τούτῳ διατάξεις διέπουσα εἰδίκως τὸ σχέδιον καὶ τὴν κατασκευὴν ἡ συντήρησις τοῦ συστήματος πηδαλίου ἐπὶ τὸν φορτηγὸν σκαφῶν. Τὸ ζῆτημα τούτο ἐπαφίεται σήμερον εἰς τὰς ἑταῖρας Νησιώνων, ἐπὸ τῶν ὅποιων ἔχονταν καθεορθῆ ἐμπεριστατιομένα ἀνά τοις τοιεστίαν ἐποχεοτυπίαις, καθὼς καὶ συγκατηρητικαῖς τοιεστίαν κατ' ἔτος, εἰς τὰς ὅποιας ὅμοις οὕτω λύτρα, ὥστε καταφίεται τὸ μηχάνημα τοῦ πηδαλίου, ἐκτὸς ἔχει ἕντισταται ταῖς καταφάνη ἡ ὑποτελείμενα ἐλέγχοι.

Ἡ ἐπιτροπὴ ἀναγνωρίζει, ὅτι πολλοὶ πλοιούτηται ἐπωφελοῦνται κάθε εὐγναίας διὰ μίαν αὐστηρὸν ἐπιθεωρητοῦ τοῦ συστήματος πηδαλίου τῶν σκαφῶν των, ἡ συνήθεια ὅμως ἀντὶ δὲν εἶναι δυνατής, γεννικῆς. Προτείνεται δὲν, ὅπως διενεργήθηται μία ἑτοῖς ἐπιθεωρητοῦς τῆς ὄβδον καὶ τῆς ἀλλοτεροῦ τῶν κριών καὶ τῶν βοηθητικῶν πηδαλίων, συμπειριλαμβανομένων τῆς λαβῆς καὶ τοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας μηχανήματος ἐλέγχου, ὥστε ν' ἀνενοίσωνται καὶ ἀντικαθίστανται τὰ τυχὸν ἐφθαμμένα σημεῖα. Τὸ χειροκίνητον σύστημα τοῦ βοηθητικοῦ πηδαλίου κρίνεται, ὡς ικανοποιητικόν, προσεμένον διὰ πλοία χωρητικότητος μέχρι 3500 τόνων γράφως, διὰ δὲ τὴν ὄβδον καὶ τὰς ἀλλές εἰδίκως, συνιστάται ἡ ἀνά τοιμην ἐπιθεωρητοῦς των. Υποδεικνύεται ἐπίσης ἡ τύχης ἡμερολογίου τοῦ πηδαλίου, εἰς τὸ ὁποῖον ν' ἀναγνάφονται αἱ ἐπίσημοι ἐπιθεωρητοῦς, αἱ σημειώμεναι βλάβαι ἡ ἀνομαλίαι καὶ κάθε σχετικὴ παρατήρησις ἐν πλ. διὰ δὲ τὴν ἀριστοτέραν ἐπίδειξιν καὶ συντήρησιν τῶν μηχανημάτων πηδαλίους ἐφιστάται ἡ προσοχὴ τῶν πλοιοπτητῶν, διότι ἀπεκαλύψθησαν περιπτώσεις ἐπὶ πλειστῶν φορτηγῶν, ἅτινα δὲν διέθετον ἐπαρκῆ ἀνταλλακτικά πρὸς ἐπιδίορθωσιν ἐνδεχομένων βλαβῶν.

Διὰ τὰς ἀλλές συνιστάται νὰ ὑποβάλλωνται κατὰ τακτὰ διαστήματα εἰς δοκίμας ἀντοχῆς, διὰ δὲ τὰς ὄβδον ν' ἀπαγορεύῃ ἡ συγκόλλησις, ἐφόσον θὰ είναι κατεσκευασμένα ἀπὸ κάλυμμα. Θεωρεῖται ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξίας ἐν τῷ πλοϊῳ ἀνταλλακτικῶν δι' ὅλα τὰ σημεῖα τοῦ συστήματος πηδαλίους, τὸ δὲ μηχάνημα καὶ ἀπαντα τὰ ἔξαρτήματα τῆς ὄλης ἐγκαταστάσεως νὰ προφύλασσονται ἐπαρκῶς ἀπὸ κάθε πιθανῆς ζημίας, προερχομένην ἀπὸ τὸ ποτεθετούμενον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου. Διὰ τὸ βοηθητικὸν τέλος μηχάνημα, τονίζεται ἡ ἀναγκαστικὴ τῆς ἐπιθεωρησής του ἀνὰ ἔξαρτην.

Αἱ ἐπὶ τῶν ἀνιστέρων ὑποδείξεων γενικαὶ κρίσεις τοῦ ναυτικοῦ Τύπου δύνανται νὰ συνοψισθοῦν εἰς τὸ ὅπιον ἡ ἔκθεσις ὁδηγεῖ εἰς φιλικάς τροποποιήσεις, διασφαλιστικάς τῶν ὑφισταμένων παλαιῶν συστημάτων πηδαλίους καὶ ἀλλέως. Πολλοὶ ὅμως ἐφοπλίσται θεωροῦν, ὡς μᾶλλον συμφερότερον, νὰ ἐγκαταστήσουν εἰς τὰ σκάφη των τελειωτέρων τύπων πηδαλίουν, παρὰ νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὰς συστάσεις τῆς ἔκθεσος, μερικαὶ τῶν ὅποιων είναι περιπλοκοὶ καὶ δαπα-

νηροί. Τονίζεται, ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν πεντηκονταετίαν, ἐνῷ ομιλούμενα καὶ διάτησης ἐπινέγκθησαν εἰς τὸ σχῆμα τῶν πλοίων καὶ εἰς τὰς προστηρίους αὐτῶν μηχανάς, δὲν συνεβάδισεν ἡ πρόδοση καὶ δύο ἀφορᾷ τὸ πηδάλιον, μαλονότι τοῦτο ἀποτέλει ἐναὶ τὰς ζωτικότερα μέρη τοῦ πλοίου. Οἱ ναυτικοὶ μηχανικοί, ἐσχόν μίαν ἐμμεσον ἐπὶ τοῦ ἀντιτεμένου τούτου ἐπόδειξην ἀπὸ τὰ συμπεριστατικά τῆς ἀνωτέρω ἐπιθεωρησεως. Μὲ τὴν σύμπαραξην ἐφοπλιστῶν καὶ τεχνικῶν, πιστεύεται ὅτι εἰς τὸ ἔγγενος μέλλον ὑπόστηκα μεταβολὰ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τὸ δὲ ἀπηργωμένον σύστημα ὄβδον καὶ ἀλλές εἰς τὰς παραγωφήσιοι τοῦ πηδαλίου, πολλοὶ πηδάλιοι, πολὺ τοὺς βελτιωτικούς τοὺς πειρατεῖς θεωροῦν, ἀλλὰ τὸν βελτιωτικόν μεθόδον, τὸ σύστημα ὄβδον καὶ ἀλλές εἰς τὸν πηδάλιον. Η αὔξουσα ἐξ ἄλλου κοινωνοποίησις τῆς ἀλλεπορχίας δινάμειος ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐν συνδινασμῷ καὶ πρὸς τὰς τελευταίας ἀντίλιας, παρέχει ἐναὶ ἀρόμητον μέσον εἰνοικοτέρας φυτικούς τοῦ σωματοῦ τούτου προβλήματος τῆς πηδαλιούσιας τῶν πλοίων.

«Λευκὴ Βίβλος» διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις

Ἡ ἐπὶ τῶν ψευδερητικῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν φορτηγὸν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν «Γνωμοδοτικὴ Ἐπιτροπὴ» ἐξέδωκε πρὸ τοῦ ἡμεροῦ εἰς «λευκήν βίβλον» τὰ περιστατικά τὴν χρήσιν 1935. Ξεκίνησεν τοῦ πειρατεῖον ποσοῦ τῶν 2.000.000 λιθρῶν δὲ ἀμοιβάς ναυσιπλοΐας, ἐπληρώθησαν εἰς 379 ἐφοπλιστικοὺς οίκους συνολικά ἐπιχορηγήσεις 1.989.999.12.0 λιθρῶν, ἐξ τῶν πλοίων τὸ μεγαλύτερον ποσόν, ἦτοι 7. στ. 76.780.13.0, εἰσέπραξεν ἡ «Bank Line Ltd», τοῦ Λονδίνου καὶ τὸ μερότερον, ἦτοι 7. στ. 2.7.0, ἡ «Steam Coasters, Ltd», τοῦ Κάρδιφ.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ Νομοσχέδιον περὶ παρατάσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐφημίσθη ὥδη ἐπὶ τῆς Βουλῆς τὸν Κοινοτήτων εἰς τοῖν τὴν ἀνάγνωσιν.

Ἐπικρίσεις διὰ τὸν ἄκρατον προστατευτισμὸν

Οἱ «Ἄγγλος ἐφοπλιστής κ. E. H. Watts, τοῦ ὀποίου γνωσταὶ εἴναι οἱ γνόμαι ἐπέρι τῆς ἐφαρμογῆς δραστικωτέρων προστατευτικῶν μεθόδων πρὸς διαφύλαξιν τῆς ἐργασίας τῶν Βρεταννικῶν πλοίων, ὡμοίως πρὸς ἡμεροῦ ἐνώπιον τῆς ὀλομελείας τοῦ ἐν Λονδίνῳ «Ινστιτούτον Μεταφορῶν» τονίσας τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἐπανέλθῃ εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς παλαιᾶς ἐμποροναυτικῆς της Νομοθεσίας, κατὰ τὴν ὅποιαν τὰ δύο συμβαλλόμενα μέρη διὰ μίαν ἐμπορικὴν συναλλαγὴν, τατέρων καὶ τὸ πρόνομόν της μεταφορᾶς διὰ τῶν ιδίων πλωτῶν μέσου τῶν ἀνταλλασσόμενῶν φορτίων.

Τὰς γνόμαις αὐτὰς τοῦ κ. Watts σχολιάζων «Ἄγγλος ἀφθονοφάρας, τονίζει, διὰ δὲν δύναται νὰ πιστεύῃ εἰς τὴν ὑπαρξίαν πολλῶν ἐφοπλιστῶν ἐν Ἀγγλίᾳ, ὅπινες ἐνδέχεται νὰ συμφένεται τοῦ ἀμυλητηρίου. Αἱ ἀπόφεις τοῦ κ. Watts —γράφει— καὶ μάλιστα ἐπὶ τὰς παρόντας συνθήκας, εὐτυχῶς δὲν είναι ἐφαρμόσιμοι, καθόσον οὐδεμία χώρα, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἡ Μεγάλη Βρεταννία, δὲν δύναται μὲ τοιαύτας ἀρχὰς νὰ προσθέσῃ ναυτιλασθ. Δὲν πρέπει —συνεχίζει— νὰ ἐπανεργωθείει εἰς ἀποχωρισμένας μεθόδους, ἀλλὰ νὰ χαράσσωμεν νέας ὁδούς πρὸς ἀντιμετώπισην τῶν ἐξάστοτε νέων περιστάσεων. Τὸ σύνθημά μας πρέπει νὰ είνει: «Διαλύσατε τὰ πελατασμένα σκάφη, ἐναρμονίσατε τὴν προσφορὰν καὶ ζήτησον χωρητικότητος καὶ πρὸς παντὸς συνεργασθῆτε, ὥστε ἡ ναυτικὴ διοικησία νὰ ἐνισχύ-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΓΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Επιτυγχανετε Ταχιστην και

Οικονομικην Ανθρακευσιν

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIOI
ΕΤΑΙΡΙΑ

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ηή καὶ νὰ προσαμοιοθῇ μὲ τὴν παρούσαν τὸν παγμάτων κατάστασιν.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν Ἀγγλίαν — ἐπιλέγει ὁ ἀρθρογράφος — πολλὰ λέγοντα καὶ γράφοντα περὶ τῆς «παραξῆς τῆς ναυτιλίας της». Παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τοῦ ἀριθμοῦ εἶναι ἀπογοητευτικοῖ καὶ τείνουν νὰ πεισουν περὶ τῆς ἀληθείας τῶν λεγομένων, ἐν τούτοις οἱ ξένοι δὲν πιστεύουν εἰς τὴν θρυλούμενην «παραξήν» ὃσον αὐτοὶ οὗτοι οἱ Ἀγγλοί.

Ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἐπωφελουμένη ἀνέκαθεν τῆς κατὰ θάλασσαν ισχύος της, συνεργάτης καὶ ἐπεξέτεινε, τόσον εἰς τὸ παρελθόν, ὃσον καὶ σήμερον τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων της. Δέον, δῆρν, καὶ κατὰ τὴν παρούσαν κρίσιμην περιόδον νὰ ὑπλισθῶν οἱ «Ἀγγλοί» ἐποπλισταὶ μὲ δόλον τὸ θάρρος καὶ νὰ χωρίσουν σταθερῶς εἰς τὴν ἑφαδομήν προγράμματος νέων ναυτηγήσεων, μέχρι τοῦ σημείου ποὺ ἐπιφέρουν, βεβαῖως, τὰ διάκονοικά του μέσα, ἀλλὰ καὶ χωρίς καμίαν καθιστέσσον, ὅπερες νὰ μηδὲν εἰς τοὺς ξένους ή εὐσαιρία νὰ κατατίσσουν τὰς ἀγορὰς διὰ συγχρονισμένων πλοίων.

Ολλανδία

Ἐπιχορηγήσεις καὶ εἰς τοὺς λιμένας

Εἰς πρόσφατον τῆς Ολλανδικῆς Βορλῆς συνεργίασιν ἤδη τὸ Σύμμειο τῆς παραπομπής ἐπεπτώσεως τῆς ναυτιλίας καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ Ρόττερντα, ὁ δὲ ἀπονούχος τῶν Οίκονομακάρων ἐδέχθη, διὰ πράγματος η διά μέσου τοῦ Ρήγην κίνησις διαφόρει πρὸς τὴν Ἀμερικήν, κατὰ τοῦτον ἀνισχυρικόν. Πρὸς συγχράτησιν τῆς ἔργωσίας τοῦ Ρόττερνταντικού, ἥτις κατηγορεῖται ἡδη μεγάλην ἐπιπρόσθιην ἐξ ἀντιπρόσωπον τῶν ἐνδιαφερομένων ἰστοργείον καὶ ἀναμένει τὰ πόρισματα τῶν ἔργων αὐτῆς. Εκ τοῦ πορίσματος τῆς ἔργωντος ἡ ἔξαρτητη ὁ χαρακτήρα τῆς παρασχέθησμένης ἀμέσου βοηθείας εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ρόττερντα καὶ τοῦ Ἀμστερνταμ, ἥτις δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐνέχῃ τὴν μορφὴν παροχῆς δώρων ἐπὶ τῶν διοχετευμένων, μέσῳ τοῦ διν τοῖντον λιμενικῶν κέντρων, ἐποργυμάτων. Ἐν τῷ περιπτώσει τούτῳ δὲν θὰ ἡδίναται, ἐνδεχομένως, νὰ ἀποδοθῇ ὁ σφραδὸς μεταξὺ Ολλανδίου καὶ Βελγίου τῶν Οίκονομακάρων, μία ἐν προσεμένῳ συνεννόησι τῶν κυρβενήσεων τῆς Χάγης καὶ τῶν Βρυξελλῶν θὰ ἀπέφερεν ικανοποιητικά ἀποτέλεσματα διὰ τοὺς λιμένας αἱμοτερόφων τῶν χωρῶν.

Η μείωσις τῆς χωρητικότητος

Παρὰ τὸν καθιερωθεῖσαν οίκονομακάρων ἐνίσχυσιν τῆς Ολλανδικῆς κυρβενήσεως πρὸς τὴν Ἐδεσίην τῆς ζώρας ναυτιλίαν, η μείσωσις τῆς χωρητικότητος αὐτῆς συνεχίζεται. Οὕτως ἀπὸ τοῦ 1931 καὶ ἐντεῦθεν οἱ στόλοι ἔννεα ἑταῖρῶν τακτικῶν γραμμῶν ἡλιατώθησαν ἀπὸ 304 πλοῖα 1.827.000 τ., γρός εἰς 215 μόνον πλοῖα, χωρητικότητος 1.317.000 τ., κατὰ τὰς ἀφάς τοῦ τρέχοντος ἔτους, η δὲ χωρητικότης τῶν «τράμπτες»

HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

Ο Ἐπιτυχέστερος Συνδυασμὸς Ἀνωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Ὅψαλων καὶ Ἐξάλων.

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

Ίδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοΐα.

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

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξι διαφόρους χώρας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

ἐμπειρίη κατὰ τὸ ἀρτὸν χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 141 πλοῖα 414.000 τ. εἰς 99 μόνον σκάφη 299.000 τ. γρός. Προηῆλτε δηλαδὴ μία συνολικὴ ἐντὸς τετραετίας ἐπὶ ἔλαττον διαφορά κατὰ 625.000 τ. γρός διὰ τὰς δύο προαναγρεθεῖσας κατηγορίας πλοίων.

Ἡ ἀπογοητευτικὴ αὕτη εἰσώντων πλοίων, ἐάν ήτη φθῆῃ ἀντιθέτως ὅπ' ὅμην η σημειωθεῖσα αὔξησης τοῦ Ολλανδικοῦ τοννᾶς εἰς τὰς κατηγορίας τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν δηξελοκινήτων ἀκτοπλοίων σχαράδρων. Ο ἀριθμός τῶν τάνγρες μῆχιμη ἀπὸ 22 σκάφη 121.000 τ. γρός τοῦ 1931 εἰς 31 τ. γρός 212.000 κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐνῷ καὶ η καθαρὰ κινητή χωρητικότης τῶν ἀκτοπλοίων μότορων ἀνήλθεν ἀπὸ 175.000 κ. μ. εἰς 396.000 κ. μ. Οι Ολλανδικοὶ ἐποπλιστικοὶ κύκλοι τονίζουν ἐν προσεμένῳ τὴν ἀνάγκην, διότις καταβλήθη μία σύντονος προσπάθειας ἀνανεώσεως τοῦ Εθνικοῦ τοννᾶς, ἵνα η Ολλανδικὴ ναυτιλία διηγήθῃ νὰ συναγωνισθῇ ἐπιτυχῶς πρὸς τὰ συγχρονισμένα καὶ ταχύτερα πλοία μὲ τὰ ὅπια πλοιαστικαὶ καθὼν οἵ ξέναι σημαῖαι.

Ἡ «ρασιοναλίζασιόν» εἰς τὴν ναυπηγικήν

Τὰ κυριωτέρα Ολλανδικὰ ναυτηγεῖα προέβησαν εἰς τὴν σύστασιν ἑταῖροιν δργανισμοῖν, μὲ κεφάλαια 100.000 πιορινίον, ἀποσκοποῦντος τοῖς τὴν ἐποιητήριον τῆς βιομηχανίας τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν διὰ τῆς ἀγορᾶς τοῦ πλοιανάστοντος ἐν τῷ χώρῳ ἀριθμοῦ ναυτηγείων η τῶν ἀπηργωμένων τοιούτων, ἀντία καὶ θὰ διατρέθον, ποιουμένων τῶν ἐγκαταστάσεων τον, ἐπὸ τὸν δρόν, διότις τὰ μηχανήματα καὶ τὰ γήπεδα μὴ ζητομποιηθῶν ἐκ νέον διὰ τὴν ιδίων ναυτηγείων.

Ἡ Εταιρία αὕτη συνεστήθη ἐπὶ τὸν ἴδιον γραμμὸν καὶ κατόπιν τῶν ἐνεργειτῶν ἀποτελεσμάτων, ποὺ ἐπέφερε διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυπηγίαν, η σύστασις τῆς «National Shipyards Security Ltd», τοῦ Λονδίνου, η οποία ἐπέτυχε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη νὰ ἐποιείσῃ κατὰ 1.000.000 τόννους τὴν παραγωγήν την δημιουργότητα τῶν Βρεταννικῶν ναυτηγείων καὶ νὰ προστείλει ὅμως τὸν ἐπιτερψῶν συναγωγισμὸν. Οι Ολλανδικοὶ ναυτηγοί κύκλοι τονίζουν, διότις ἡ σημερινὴ δημιουργότης τῆς ἐπωρωφίων ναυτηγής βιομηχανίας είνει ἀντέτοπο τῶν ἀναγκῶν καὶ συνεπώς ἐπιβάλλεται τὸ μέτρον τοῦ περιορισμοῦ, διότε νὰ ἐποιείσῃ σύντομον τῷ χρόνῳ η παραγωγὴ καὶ ἐναρμονισθῇ αὕτη πρὸς τὰς διεθνεῖσας αἵνεις.

Σουηδία

Ἡ ἡλικία καὶ ἡ ἀπόδοσις ἐνὸς πλοίου

Ἡ ἀπὸ μέρους τῆς μικτῆς ἐπιπρόσθιης τοῦ Σονηδίκου «Board of Trade» ἐποβλήθησαν εἰσήγησης πρὸς τὴν κυβέρνησην τῆς Στοκχόλμης διὰ τὴν ἡδηνή ωρίσμενον μέτρουν ἀποκοποῦντον εἰς τὴν ἐξηγίαν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Σονηδίκης ναυτιλίας, ἀποδειξάντες καὶ τὴν ἀνάγκην, ὡς ἀνεγόμαρψεν εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχος μας, διότις ἀπαγορευθῇ ἐφεξῆς — πλὴν ωρίσμενον εἰδίσκων τίνων περιπτώσεων — η ἀνεγνώσις ὡς Σονηδίκων μεταχειρισμένων πλοίων, ήλισκίας ἀνω τῶν 20 ἔτων, ἀγοραζομένων ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,”
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Η πρότασις αὗτη έντησεν ἀπόφοιτα ἐποιημένης ἔργου τῆς Ἑνόσεως Συνηδόνων ἐκπολιτούν καὶ τὸν χρατικῶν ἐκπροσώπων πρὸς διαπίστωσιν τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἡλικίας ἐνὸς σκάφους ἐπὶ τῆς ἀποδοτικῆς ἐμπειρίας τῶν. Διὰ τὰ ὑπάρχονταν ἐπὶ τῆς ἔργουν ταύτης θετικά συμπεράσματα, ἐλλήνθισαν ὅτι δύνη μόνον τὰ δεδομένα, τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὰ καθιαόδης «τετάμπτο» φρονηγά, ἄπινα ἀπασχολοῦνται εἰς ταξίδια Βαλτικῆς καὶ Βοσείου Θαλάσσης.

Τοιαῦτα σπουδεία ἐλήφθαισαν διά 220 πλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 133.707 τόννων γραφεῖς, ἐπί συνόλου 300 Συνηδικῶν φορτηγῶν ἑγαγαζέμιναν εἰς τοὺς ἀντέρου τομεῖς. Ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων καὶ ἡ απίστοιχος αὐτῶν χωρητικότης, ώς πρὸς τὴν ἡλικίαν, ἔχει ὡς ἔξης:

ΗΑΙΚΙΑ	ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ
Μέχρις 9 έτον	22	32.044
10 έως 19 έτον	71	96.593
20 έως 29 έτον	35	44.499
30 έτον και πιο	92	140.571
Σύνολον:	220	313.707

Τὰ περισσότερα πλοῖα ἀνήκουν εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν 30 ἐτῶν καὶ ἄνω, ὥστε σαφῆς νὰ μορφωθῶ περὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ἀποδοσεώς των ἀντιληφτῆς. Καὶ τὰ σκάφη δύμως τῶν μιχροτέρων ἡλικιῶν εἶνε ἀρκετά, ὥστε ν' ἀποκλείεται ἡ πιθανότης ἀλλοιών συμπερασμάτων, ἀπό τιχαιας περιπτώσεις. Ή ἔργανα ἀφεύρα τὴν κατά τὸ 1933 ἐργασίαν τῶν ἀνοτερῶν φορτηγῶν σπασθὲν, δύος δὲ προσόπων ἀπὸ τοὺς καταφίσθεντάς στατοποιεύς πίνακας, τὰ ἔξοδα εἰς τὰς διαφόρους διαβαθμίσεις τῆς ἡλικίας, ὑπόλογιζόμενα εἰς ποσοστά ἐπὶ τοῖς 0,0, ἐπὶ τῶν ἀκαθαίστων εἰσπολέμενων κατανέμονται ώς ἔξις:

	ΗΑΙΚΙΑ ΕΤΩΝ				
"Εξοδα	"Ετος 9	10-19	20-29	άνεο	30
Μισθοδοσία	15,3	15,5	16,5	15,9	
Προμήθεια	3,3	3,9	3,8	3,6	
Καύσιμος βγλ	11,9	10,1	11,2	10,7	
Λιπεντιά δικαιώματα	19,2	18,3	17,1	17,-	
Φωτοεικόφωτοτικά	29,6	30,3	29,6	32,7	
Έπαιρενά κ. λ. π.	3,6	4,7	6,7	5,3	
Ασφάλιστρα	8,4	6,6	6,4	6,6	
Έντοκα χρέη	1,4	2,0	1,3	1,7	
Δοιπλά εξόδα	7,3	8,6	7,4	6,5	

Εἰς τοὺς ἀνωτέρου ἀριθμοὺς δὲν συμπεριλαμβάνονται αἱ ἀποδέσεις, αἵνινες κυμαίνονται μεταξὺ 5 ἕως 6 οὗτοὶ ἐπὶ τῆς ὀνομαστικῆς τῶν πλοίων ἀξίας. Απεδίγνθη ἐπὶ τῆς ἔρευνης, ὅτι μόνον αἱ δύο πρώται κατηγορίαι, ἣντος τὰ πλοῖα ἥλικιας μεχρί 9 καὶ 10 ἔτης 19 ἔτον, ἀπέφερον καθαρὸν ἐπὶ τῶν ταξιδίων τούς πλέοντας 794.380 καὶ 186.916 ζορδόνων, ἐνῷ αἱ δύο ἄλλα κατηγορία τῶν παλαιότερας ἥλικιας σπαρδών ἐνεργάνισαν καθαρὸν ζημίαν ἐξ 117.024 καὶ 42.975 ζορδόνων.

Έάν από τα καθάρα κέρδη τῶν διο πρότον κατηγοριών έπεισθούν τὰ δί' ἀποσθέσεις ἀπαιτούμενα ποσά, ἀποδεικνύεται, ὅτι μόνον τὰ ἡλικιαὶ κάτω τῶν 10 ἐτῶν πλοιαὶ ἀπεκόμισαν κέρδη ἐν τῇ ἔργωνταις τῶν. Ὁ μέσος ὄφος τῆς ὀνομαστικῆς ἀξίας τῶν πλοίων αὐτῶν τῆς πρότιτης κατηγορίας ἀνήρχετο εἰς 269 κορώνας κατὰ τὸν γροῦς, ἐν τῶν ἔχοντων ἡλικιαὶ 10—19 ἐτῶν ἀνήρχετο εἰς 211 κορώνας, τῶν 20—29 ἐτῶν 117 κορώνας καὶ τῶν 30 ἐτῶν καὶ ἀνω τοῖς 105 κορώνας κατὰ τὸν γροῦς. Ἡ δύναμιστικὴ ἀξία τῶν μεγαλύτερας ἡλικιαὶ σκαρδώνειεν σχετικῶς ἴψηλη, δεδομένου ὅτι ἡ ἀγοραία τιμῇ τῶν τοιούτων «πούλων» κατά τοῦ 1933 ἀνήρχετο εἰς 75 κορώνας κατὰ τὸν γροῦς.

Σημάνων πρὸς τὰ πορφύματα τῆς ἔρευνης, ἡ ὄνομαστικὴ ἀξία τῆς φροντηγοῦ χωρητικότητος τῶν Σωτηρικῶν ἑταῖρων «τράμπες» σκαφῶν, ἀνήραξε εἰς τὰ 85 οὐ τοῦ ἐνεργητικοῦ τον. Ἐν ἀνάλογίᾳ δὲ πρὸς τὴν ὄνομαστικὴν ταντὴν ἀξίαν κατενεμήθησαν ώς ἔχεις τὰ κέρδη καὶ αἱ λιμιά, εἰς ποσοστά, ανά τὰ διαιρόφους κατηγορίας ἥλικίας, ἀπολογιζομένης καὶ τῆς ἀποσθέσεως ἐκ 5 ἔως 6 οὗ.

Διά τὰ πλοία ἡλικίας μέχρις 9 ἑτούν τὰ κεφόδη διεγεμάνθησαν μεταξύ 4.2 ἔως 3.2 ο.ο. Διά πλοία ἡλικίας 10—19 ἑτούν ζημία 4.1 ἔως 5.1 ο.ο. Διά τὰ ἡλικίας 20—29 ἑτούν ζημία 7.3 ἔως 8.3 ο.ο). Και διά τὰ ἄνω τῶν 30 ἑτούν πλοία ζημία 5.3 ἔως 6.3 ο.ο).

Αποδειξίνοντας οι ἄριθμοι οὗτοι, διτι αἱ ἡλικίαι τῶν πλοίων ἀσκοῦν οημαντικὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἐπίδημαν. Εἴναι τὰ ἀνωτέρῳ ἀποτελέσματα εἰχον ἴπολιοισθή μὲ ἀποσένεις ἐπὶ τῆς ἀφικής ἀξίας τῶν πλοίων, θὰ ἐνεφανίζετο ἀζόμη δισχερεστέρᾳ η θέσις τῶν παλαιοτέρων φορτηγῶν σαρανδών. Τοῦ διη ἔξ αλλοι η κατηγορία τῶν ἄνω τῶν 30 ἑταῖρων ἡλικίας φορτηγῶν πλοίων παρουσιάζει ἀποτελέσματα ὀλιγητέρων δημιενῆ ἀπὸ τῶν ἀμέσων πρὸ αὐτῆς ἐρχομένην κατηγορίαν τῶν πλοίων ἡλικίας 20 ἕως 29 ἑταῖρων, ὅφειλεται εἰς τὸ γεγονός, διτι συγκατελέθη εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῇ μια ἑταῖρα κατέχοντα «τράμπτζ» ἡλικίας ἄνω τῶν 30 ἑταῖρων, η ὥροις εἰχε συμβόλων παραχώρησις διαφορείας εἰς τομεῖς κατὰ το μᾶλλον καὶ ἡττον σταθερούς καὶ ήττας θεωρεῖται ως ἐνέχουσα τὸν ἐνδι-
απευθεγανοτικὸν «τοίμπτζ» καὶ «εἰλίνερ».

Τά γενικά έξοδα κινήσεως δέν παρουσιάζουν σημαντικήν διαφοράν ἐπέρι τῶν σκαψῶν μικρότεράς ἡλίκιας, ὡς ἐμφανίεται εἰς τὸν ἀντιστέον πίνακα, τόσον εἰς τὴν καύσιμην ἔννην, δοσον καὶ εἰς τὰς μισθοδοσίας. Ὁφείλεται τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὸ πλεῖστον τοῦ ἔτος καὶ συνεπόντα καρποῦνται ἑτησίοις περισσοτέρων ναυλῶν. Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον ἀποδεινώνται ἐπίσης, ὅτι ἡ κατηγορία τῶν νεοτάτων σκαψῶν δίνεται νῦν τελὴ ἐπὸν ἐξμετάλλευσιν ἐπικεφράζει. Οἱ φροτοτάται προτιμῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φροτίων των τὰ νεωτερά πλοῖα, λόγῳ τῆς μεγαλύτερας αὐτῶν ταχύτητος καὶ τοῦ ἀριστοτέρουν ἐφοδιασμοῦ των εἰς τεχνικά μέσα φροτεκμοφτώσεως, ἔξασφαλίζοντα τὴν καήλην μεταχειρίσιον τῶν διακομιζομένων ἐμπορευμάτων. Ἀντιθέτως τὰ πλαϊνὰ σκάψῃ, ὅπι μόνον δὲν προτιμῶνται, ἀλλ' εἰνε καὶ τόσον πολὺνδιάτανα, ὥστε συγχρήτατα παραπλέονται, δημιουργοῦντα οὕτω καὶ κοινωνικά ἡγιάματα εἰς τῆς πολυκατοικίσης ἀγεονίας.

Ἐν σχέσει μὲ τὰς ἀνωτέρῳ προτάσεις τῆς ἐκθέσεως τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Συνηδίκον *«Board of Trade»* ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς Συνηδίκης Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διεπενθύσαν τελευταῖς αἱ ἐπ' αὐτῶν ἀντιλήψεις τῆς *«Ἐνώσεως»* τῶν Συνηδόνων ἐφοριαστῶν. Η *«Ἐνώσις»* εἶδε τὴν ἐνίσωμάν να τονίσῃ, ἔχειν τὸ οποῖον πολλάκις ἐπανέλαβεν εἰς τὸ παρελθόν, διτὶ, δηλαδή, μία κρατικὴ ἀφοργὴ ἥπα μορφὴ κατ' εὐθείαν ἐπιχορηγήσουν πρὸς τὴν Ἐθνικήν ναυτιλίαν, πρέπει νὰ ἀποφευχθῇ, ἐκτὸς ἐὰν ὑ θέσις τῆς ναυτικῆς διοικητικής ἡθελεν ἐξιζηθῇ εἰς ἕτη διαιρέσεσθον ἐπιτάπεδον. Έν τῇ περιπτώσει ταύτῃ θὰ ἐπεβάλλετο πλέον, όπως μὴ διστάσῃ τὸ Κράτος καὶ διὰ τὴν καθιέρωσιν τῶν ἀτ' εἰσιθε-
ας ἁμαρτιῶν νανοπλοίας.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐξοπλισταὶ τῆς φροτηγοῦ χωρητικότητος ἔξεφουσαν τὴν πλήρη δισαρέσειάν του διὰ τὰ προτεινόμενα μέτρα. Καθ' ἣν στιγμὴν — ισχυροῦσαν οὕτοι — αἱ πλέισται τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου ἐπιχορηγοῦν ἀρθόντως τὰ ἐθνικά των πλοῖα, ὡς ἄπο τοῦ Νομού

ΜΕΤΑΛΛΑ ΛΕΥΚΑ ΚΟΥΖΙΝΕΤΩΝ SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἶναι εἰδικαὶ ως ἀκολούθως:

AMERICAN MARINE Genuine, διὰ ἀτμομηχανᾶς μεγάλων καὶ ταχέων ἀτυποπλοίων φέ καὶ Τουμπίγας

DIESEL MARINE Genuine, διὰ μεγάλας και πολυστόφους πετρελαιομηχανάς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς και πιέσεις.

GOVERNMENT Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυνοτρόφους πετρελαιομηχανᾶς ξηρᾶς, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμό καὶ μεγάλης ταχύτητος αύτοκίνητα καὶ άεροπλάνα.

Ούδεν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιάσῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔξυπημετήσῃ ἀσφαλῶς καὶ ἐπὶ μακρῷ χρόνον Μηχανᾶς μεγάλας, πολυστρόφους καὶ μὲ ἴσχυροὺς δονισμούς καὶ πιέσεις δσον τὰ ἀγωτέω — τούτων ὑπολογίζουμενων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηγότεοι δλων.



SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.

**ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΗ ΕΛΛΑΔΟΣ**

Ν. Θ. ΚΑΜΜΕΝΟΣ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ & ΝΙΚΗΤΑ 21
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-566 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

δίας άπλη παροχή δανείων, ή προταθείσα ήπο της Επιτροπής, δὲν κρίνεται άρκετή διά τὴν ἐπιτυχή ἀντιμετώπισην τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Οἱ πλοιοκτῆται φορτηγῶν σκαφῶν προτείνουν, ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίου παρομοίου πρὸς τὸ ἁγγλικὸν ἑφαδιοῦδημενον, τὴν διάλυσιν τοῦ παλαιοῦ τοννᾶς η τὴν ἔξενθεσιν ἄλλων δραστικοτέρων μέτρων προστασίας τῆς Σονητικῆς ναυτιλίας.

Σοβιετική Ρωσία

Χωλαίνουν αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ

Εἰς τὸν Σοβιετικὸν τύπον δημοσιεύονται πληροφορίαι διαπιστώνοντα τὸν ἀπογοητευτικὸν δεδομένα ἐκ τῆς ἑφαδιοῦτης τοῦ προγράμματος τὸν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους. Αἱ διὰ τὸν Φεβρουάριον προβλέψεις τοῦ σχεδίου, γράφονται ἡ ἐφιμερίδες τῆς Μόσχας, ἐνηργήθησαν πλημμελέστατα, ὅπως καὶ κατὰ τὸν Ἰανουάριον, ἔξαρσει μόνον τοῦ Ὀργανισμοῦ τὸν Δεξιωπευοτόποιον, δοτὶς ἐκάλυψε ταὶς διοισθεῖσις διὰ τὸν μῆνα αὐτὸν μεταφορᾶς. "Οἱ λοιποὶ οἱ ἄλλοι ναυτιλίασιοι Ὀργανισμοὶ τὸν Σοβιετὸν ἀνέβαντον διὰ τὸν Μάρτιον τὴν πραγματοποίησην τῶν μεταφορῶν τῶν ὑποχρεόσεων τοῦ προηγούμενον διῆμον. Η δισμενῆς αὐτῆς κατάστασις διεπεῖται εἰς τὴν Ἐλλειψιν εὐστρόφων καὶ πεπειραμένης διοικήσεως τῶν τημάτων τῆς «Σόβιετογράφλοτ» καὶ εἰς τὴν ἀνυπαρξίαν κάθε ὀργανωμένης προσπάθειας. Ἀναφέρεται, δὲτο ὑπὲρ τὰ τεσσαράκοντα πλοῖα τοῦ στόλου τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης, εἰς τὴν ἑργασίαν τῶν ὅποιον ἑφαδιοῦδημενῶν αἱ γνωσταὶ ἀρχαὶ Στακάνωφ, οὐδέμιαν ἐπετέλεσαν πρόθινον, λόγῳ πακῆς διοικήσεως, διότι δούον χρόνον ἐκέρδισαν κατὰ τὸν πλοῦν τῶν, τὸν ἀπόλεσαν ἀπὸ τὰς μακρὰς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μούρμανσκ καθυστερήσεις.

"Ετι τειχοτέρᾳ περιγράφεται ἡ κατάστασις εἰς τὸν Μάρτιον Θάλασσαν, δύο τὸ ἀπόλυτον «Λιγαρί», μολονότι ἑψιδιασμένον κατὰ τὸ ἑπόδειγμα τῶν ἀρχῶν Στακάνωφ, ἀπόλεσε σημαντικὸν χρόνον ἀπὸ καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Νικολάεφ καὶ τοῦ Πότι, αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῶν ὅποιον δὲν εἴχον ἑγγαῖος εἰδοποιηθῆ περὶ τῆς προσεγγίσεως τοῦ σάφους τούτου πρὸς φόρτωσιν. Αἱ προβλέψεις τῶν διε τοῦ Ιανουάριον καὶ Φεβρουάριον μεταφορῶν, αἵτινες παρέμεναν ἀνεπτελεστοῖ, δὲν κατεβάλλετο — ὡς ἐλέχθη — προσπάθεια, νὰ διοληγρωθοῦν διὰ μᾶς ἐπροσθέτον κατὰ τὸν Μάρτιον ἑργασίας.

Τουρκία

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν Στενῶν

Κατὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κονσταντινούπολεως περιέλαβε 552 πλοῖα καθαρᾶς χωρητικότητος 1.128. 226 τόννων νέτ., ἐκ τῶν διοῖν τὰ 277 πλοῖα 547.306 τ. προϊόγχοντο εἰς Δαρδανέλλιον καὶ τὰ ἑπόλιτα 275 τόννων 580.920 ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κονσταντινούπολεως προσήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἑμιπορίου πράξεων 167 μόνον σκάφη, ἐνῷ τὰ λοιπά 385 διῆλθον ἐκεῖθεν τράνατο. Ἡ ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατενέμετο εἰς 21 σημαίας, ἐκ τῶν διοῖν αἱ κατὰ σημάν δέκα πρώται ήσαν αἱ ἀκόλουθοι:			
Σοβιετικὴ 121 τ. νέτ 235.322	Ἐλληνικὴ 69 τ. νέτ 96.533		
Νορβηγικὴ 46 > 168.732	Ρουμανικὴ 30 > 53.228		
Ἀγγλικὴ 68 > 143.308	Γαλλικὴ 19 > 45.122		
Ιταλικὴ 46 > 114.539	Όλλανδικὴ 15 > 37.404		
Τουρκικὴ 79 > 111.347	Γερμανικὴ 17 > 28.176		

"Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Ιανουάριον, δύο μόνον σημαῖα παρονόμων αἴσχοις τῆς διελθόντης χωρητικότητος των, ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 32 πλοῖα καὶ 48.850 τ. νέτ καὶ ἡ Γαλλικὴ κατὰ 6 πλοῖα καὶ 4938 τ. Λιοπάτη σημαῖα ὑπέστησαν πτώσιν. Οὖτο, ἡ Ἐλληνικὴ ἐμειώθη κατὰ 35 ἐν ὅλῳ διελθόντες πλοῖον καὶ 66.226 τ. νέτ., ἡ Ιταλικὴ κατὰ 19 πλοῖα καὶ 28.818 τ., ἡ Ἀγγλικὴ κατὰ 17 πλοῖα καὶ 28.774 τ., ἡ Νορβηγικὴ κατὰ 11 πλοῖα καὶ 26.111 τ., ἡ Ρουμανικὴ κατὰ 4 πλοῖα καὶ 17.503 τ. ταῦτα ἡ Γερμανικὴ κατὰ 2 πλοῖα καὶ 5.423 τ. νέτ.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ φαγδαία αἴσχοις εἰς τὰς διελθόντες Ρωσοσημαῖα σκαφῶν, χάρις εἰς τῶν διοῖν ἡ Σοβιετικὴ σημαία κατέλαβε τὴν πρότιτη θέσιν, ἐνῷ ἡ Ἐλληνικὴ μετέστη εἰς τὴν ἔκτην. Οφειλεται τοῦτο εἰς τὴν ἀπορεῖσαν ἀφ' ἐνὸς τῆς Ρουμανικῆς ἀγορᾶς καὶ εἰς τὴν αἰσθητὴν περιστολὴν τῶν ἐπ τῶν Ρωσοσημάνων λιμένων ἑργασία καλύπτεται κατὰ τὸ πλειστον ἀπὸ διαθέσιμα Σοβιετικά σκάφη, αὕτα, εὐφύνοντα τὰς μεταφοράς των, ἐπτοποιοῦντα σὺν τῷ χρόνῳ τὰς ξένας σημαῖας καὶ κυρίως τὴν Ἐλληνικήν.

N.V. CORNS.SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPI

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

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORN'S. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

STEVEDORING

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

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

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East
Messrs.

ALLALOUF & Co

to Metropolis Street.
SALONICA

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

ANTWERP:

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

ΦΟΡΤΟΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΣ

Ιδιοκτῆται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόννων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαιάνθρακας, τὰ εἰδη ταῦτα καταλλέλωμata καὶ τὰ εἰς χῦμα φορτία.

Εὑρύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώμata ἐπαρκοῦς βάθους, ως καὶ διάφοροι ἔγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἑμιπορευμάτων παντὸς εἰδους.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγυημένη διεκπεραίωσις τῆς ἑργασίας. Τὰ εἰς χῦμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν αἰσιλόσ.

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

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

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

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ
ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ**



ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΚΑΙ ΘΑ ΕΥΡΗΤΕ ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ,,

TPANZITO

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

LONDON: G. LOYTSIS, 59-60 Gracechurch Street E.C. III.

CARDIFF: CALLINICOS A. & CO. 47 George Street, HELLENIC STORES LTD. THE Canal Wharf East.

MEANDROS SHIP STORES LTD. 72 Bu-
le Street.

VRETTOS D. LTD. 45-47. South William Street

HULL: HULL SHIP STORES LTD. River Wharf,
North Bridge Charlotte St.
SHARP E. E. & SONS, 158-9 High Street

NORTH-SHIELDS: POLITIS N.V., 28 Clive Street,
VRETTOS & SHARP, New Quay.

ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terweenakker.

HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dorenfleth 12.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

MARSEILLE: CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) Rue Beauveau No. 9.

R. F. SIMON, 24 Rue de la Joliette.

GENOVA: U. CORSIGLIA & CO. Via Ponte Reale 1

VENICE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallaresso 1318

TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallaresso 1318,
Venice.

ZARA: GIOVANNI PERNAR, Via Luigi Ziliotto 13

MALTA: MAISON «SANS SOUCI», Marsascirocco.

CORSICA: MARCEL OUGIER, 28 Rue de la Darse

Marseille.

ALGER: COMTE TINGHANT & CO. 4, Rue Maréchal Bosquet.

ORAN: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.

GIBRALTAR: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli, Casablanca

ALEXANDRIA: CIGARETTES «NESTOR GIANAGLIS»

S.A.E. Rue Noubar Pacha 9.

PORT-SAID: CIGARETTES «NESTOR GIANACLIS»
S.A.E. (DIAMANDIS SYRIGOS) P.O.
Box N. 237 Rue Prince Farouk

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ADEN)

ADEN CAMP: MOHAMED OMER BAZARA

DJIBOUTI: BAROZZI B.
VOZIKIS & CO. P.O.Box No. 68.

Ν. ΑΦΡΙΚΗ

DAR-ES-SALAAM: MOHAMED THAROO & SONS,
P. O. Box No. 64. TANGA

TANGA: > > >

SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI

BOMBAY (India): RODOCANACHI & CO. 17, Ravetin St.
Fort.

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

PORT-SUDAN: LORENTZATOS BROS P.O.Box. No.19

MASSAWA: MOHAMED ALI BAZARA

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

SHANGHAI: CH. A. DOUCAKIS, P.O.Box No.1924.

DAIREN: CH. A. DOUCAKIS, Kaida-Cho No.82.

MELBOURNE: S. PHOTIOS & CO. PTY. LTD. 306.
Flinders Lane.

(AUSTRALIA)

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΗ

MONTEVIDEO: STAMATIOS ELEUTHERIOU Calle
(URUGUAY) Piedras, 336.

PANAMA: PAN-AMERICAN ORANGE-CRUSH CO
INC. Apartado 62.

BUENOS AIRES: ROBERTO HERMANN, Castelli 249.

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδου)

ἡ ἑνέργεια ἡ δαπανώμένη εἰς τὴν πρώραν δὲν ἀποδίδεται, εἰμὶ μόνον ἐν μέρει, εἰς τὴν πρύμνην, εἰς δὲ τὴν ταχύτητα τῶν 1,8 V_m ἔως 2 V_m δὲν ἀποδίδεται ποσῶς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἑνδείκνυται, δῆπας διὰ μὲν ταχύτητας 1,15 ἔως 1,8 V_m προσδιδούται εἰς τὴν πρυμναίαν περιοχὴν τῆς ισάλου ζώνης ἔξωγκωμέναι μορφαῖ, ὡς προσφέρομεναι εύνοικώτερον εἰς τὴν ἐπαναπόδοσιν τῆς ἑνέργειας τῶν κυμάτων τῆς πρώρας, ἀτινα ἔρχονται πρὸς πρύμναν μὲ κάποιαν διαφορὰν φάσεως ἀλλ' ὅταν ἡ ταχύτης ὑπερβαίνει τὸ 1,8 ἔως 2 V_m τότε — δεδομένου, δῆτα δύναται πλέον νὰ γίνῃ λόγος περὶ ἐπαναπόδοσεως τῆς ἀπολεσθείσης ἑνέργειας — τὸ ἑνδεικυμένον σχῆμα τῆς ισάλου γραμμῆς εἶναι καὶ πάλιν τὸ ἀτρακτοειδὲς, ὡς διευκολύνον τὴν διαφυγὴν τῶν ὑδρονημάτων πρὸς πρύμναν καὶ ἐλαστάνον οὕτω τὴν ἐκ τοῦ ιερῶδους ἀντίστασιν.

γ') Πέραν τῆς ταχύτητος 2 V_m ἡ πίεσις τοῦ ὕδατος εἰς πρύμνην, ὅχι μόνον ἐλαττούται, ἀλλ' ἔθοσσον ἡ ταχύτης αὐξάνει μέχρι 2,6 V_m καθισταται ἀρνητική, δημιουργοῦσα ὑφεσιν καὶ ἀναρρόφησιν, λόγω τῆς ἔμφανίσεως φαινομένου, ἀναλόγου πρὸς τοῦ Venturi, ἐντὸς τῶν ὕδατίνων στρωμάτων. Εἶναι φανερόν, δῆτα πρέπει νὰ ἀποφεύγηται ἡ κατασκευὴ πλοίων ἔχοντων τοιαύτας ταχύτητας, ὡς ταχύτητας συνήθους πλού.

δ') Πέραν τῆς ταχύτητος ταύτης, τὸ φαινόμενον περιπλέκεται ἔτι μᾶλλον. Δὲν θὰ ἀσχοληθῶμεν δῆμως ἐπ' αὐτῷ, δεδομένου δῆτα τοιαῦτα ταχύτητες ἀφορῶσι μόνον εἰδικά πολεμικά σκάφη. Ἀπλῶς θὰ ἀναφέρωμεν, δῆτα διὰ ταχύτητας ἀνωτέρας τῶν 2 V_m μιλίων ἑνδείκνυται καὶ πάλιν σχῆματα περιοχῆς ισάλου εἰς τὴν πρύμνην μὲ μεγάλας ἔξογκωσις καὶ ἀποτόμους γραμμαῖς διακοπάς.

Τὸ μεγάλο, θετεν, μυστικὸν τοῦ πλοίου τοῦ μέλλοντος θὰ είναι ἀπαραιτήτως ὁ πρακτικός καὶ νοήμων συνδυασμὸς τῶν ἑνδειδῶν ὑφάλων τοῦ πλοίου μὲ τὴν ἑδεώδη δι' ἔκάστην ταχύτητα ζώνην ισάλου, ἡ διαμόρφωσις δὲ τῆς μεταξὺ τούτων ἐνδιαμέσου περιοχῆς θὰ ἔχῃ ἴδια τὸ πλοίον τοῦ μέλλοντος ἔξαιρετικὴν δλῶς σημασίαν, ἀποτελούσσα ἔκαστοτε ἀντικείμενον ἰδιαιτέρων μελετῶν, καὶ ἑνδεχομένως, πειραματισμῶν.

ΜΟΡΦΗ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΣΚΑΦΟΥΣ:

Δεδομένου δῆτα τὰ πλεῖστα ἔξ αὐτῶν κείνται κάτωθι τῆς ισάλου γραμμῆς καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς πρύμνης (πηδάλια, στορεῖς, στορεῖς πλευρικῶν ἔλικων, στηρίγματα αὐτῶν, ποδοστήματα) ἑνδείκνυται διὰ ταῦτα ἡ υἱοθέτησις ὑδροδυναμικῶν ἀτρακτοειδῶν μορφῶν, διὰ δὲ τὰ πηδάλια ἰδιαιτέρως φαίνεται ἐπικρατοῦσα ἡ εἰς δύο τμῆματα κατασκευὴ τῶν, ἐνός σταθεροῦ καὶ τοῦ ἔτερου κινητοῦ, λόγω τῶν παρεμπιπτόντων γνωστῶν πλεονεκτημάτων τοῦ συστήματος τούτου ἐν τῇ κυθερήσει τῶν πλοίων.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΥΛΗΣ:

Οὔτε ἡ παλαιά μέθοδος τῶν ἔγκαροίων νομέων, οὔτε ἡ σχετικῶς νεωτέρα τῶν διαιμήκων τοιούτων (Islewood) φαίνονται ἐ-

πικρατοῦσαι ἀπολύτως. Τὸ φυσικώτερον εἶναι ν' ἀναμένωμεν τὴν ἐπικράτησιν μικτοῦ τινος συστήματος, ἐν τῷ ὅποιο, τόσον τὰ συνιστώντα μέρη διαιμήκους ἀντοχῆς, δοσον καὶ τὰ τῆς ἔγκαροποιας, νὰ παίζουν ἵσον ρόλον εἰς τὴν συνισταμένην ἀντοχὴν τοῦ σκάφους. Τοιοῦτόν τι σύστημα, ἐν συνδυασμῷ πρὸς εύρυτέραν χρήσιν τριγωνικῶν πλαισίων, ὡς καὶ εἰδικῶν μετάλλων καὶ κραμάτων ἐλαφρῶν ἡ υψηλῆς ἀντοχῆς, ἐκεὶ ἔνθα κατόπιν λελογισμένης σκέψεως προκριθῆ ἡ χρησιμοποίησίς των, ἀποτελεῖ τὴν καλυτέραν λύσιν ἀπό ἀπόφεως, οἰκονομίας θέρους καὶ χρονού. Δέον νὰ προσθέσωμεν εἰς τ' ἀνωτέρω καὶ τὰς τεραστίας προσόδους, καθὼς καὶ τὴν συνεχῶς αὔξουσαν πιστινες εἰς τὰς αὐτογενεῖς συγκολλήσεις, ἡλεκτρικήν ἡ δευτερικήν, αἴτινες προσρίζονται ν' ἀποτελέσουσιν σπουδαίον παράγοντα εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων τοῦ μέλλοντος.

ΥΠΕΡ-ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΑ: Μία συνεχῶς αὔξουσα καταβάλλεται ἡδη προσπάθεια θελτικώσεως τοῦ σχήματος καὶ τῆς κατασκευῆς τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, ἵδια τῶν μεγάλων ἐπιθετικῶν ὑπερωκεανίων. Ή τάσις αὕτη, ἔξεισσομενή δρθολογιστικῶς, θὰ ἔχῃ ὡς ἐπακόλουθον τὴν συνεχῶς ἐπὶ τὸ ἀεροδυναμικότερον διαιμόρφωσιν τοῦ σχήματος αὐτῶν, τὴν ἐπέκτασίν των μεγαλύτερου, δοσον τὸ δυνατόν, τμῆματος τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, τὴν ἐκστρογγύλευσιν τοῦ πρωρασίου τμῆματος αὐτῶν, τὴν κατάρρησιν τῶν ἔξωτερικῶν διαιδρόμων καὶ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ὑπὸ ἔσωτερικῶν τοιούτων, ἐπιτρεπομένης τῆς θέας διὰ μέσου ὄλων, τὴν σύντμησιν ἔκαστου ὑπερκειμένου καταστρώματος κατά τι πρώραθεν τοῦ ἀντιστοίχως ὑποκειμένου, πρὸς ἐπίτευξιν θαθμαίας ἀρμονικῆς ἀποσθέσεως καθ' ύψος τοῦ πρυμναίου μέρους τοῦ συνόλου τῶν ὑπερκατασκευασμάτων κλπ.

Ἐξαιρετικήν, πάντως πρόκειται νὰ ἔχῃ σημασίαν ἡ ἐντατική χρησιμοποίησις εἰδικῆς ὑάλου, συμμετεχούσης εἰς τὴν ὑπόστασιν καὶ μετάδοσιν τῶν κοπώσεων τοῦ πλοίου, ὡς π. χ. ἡ πρὸ τινων μηνῶν ἐπιτευχθείσα ἀνθεκτική ὑαλος «Persplex», ἡτις θὰ ἐπιτρέπῃ ἄνευ τῆς μὴ λυσιτελούς καὶ ἀπό ἀπόφεως ἀντοχῆς καὶ ἀπό ἀπόφεως ἀεροδυναμικῆς ἀντιστάσεως, λύσεως συνεχείας τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, τὴν κατασκευὴν ἔσωτερικῶν διαιδρόμων, θεραπῶν, θερμοκηπίων κλπ. ἔξικνουμένων οὕτω τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καθ' δλον τὸ πλάτος τοῦ πλοίου.

Προκειμένου περὶ ὑπερκατασκευασμάτων, δέον νὰ τονίσωμεν ἐπίσης τὴν συνεχῶς αὔξουσαν χρῆσιν ἀρθρωτῶν ἐνώσεων τούτων πρὸς τὸ λοιπὸν σῶμα, μέθοδον, ἡτις ἐπιτρέπουσα τὴν μὴ μετάδοσιν τῶν κοπώσεων τοῦ κυρίως σκάφους εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα ταῦτα, συντελεῖ εἰς τὴν ἀπλούστευσιν καὶ σημαντικὴν ἐλάττωσιν τοῦ κατασκευαστικοῦ θέρους αὐτῶν.

Εύρυτάτη τάσις ἔφαρμογῆς τῶν μεθόδων τούτων διαφαίνεται εἰς δλας τὰς τελευταῖς ναυπηγήσεις μεγάλων ἐπιθετικῶν σκαφῶν οἰλα εἰνε τὰ σύνεργοντας «Normandie» καὶ «Queen Mary», καθὼς ἐπίσης τὸ Γερμανικὸν «Scharnhorst» καὶ τὰ ὑπὸ μελέτην Ἀμερικανικά σύνεργοντας.

Ν. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

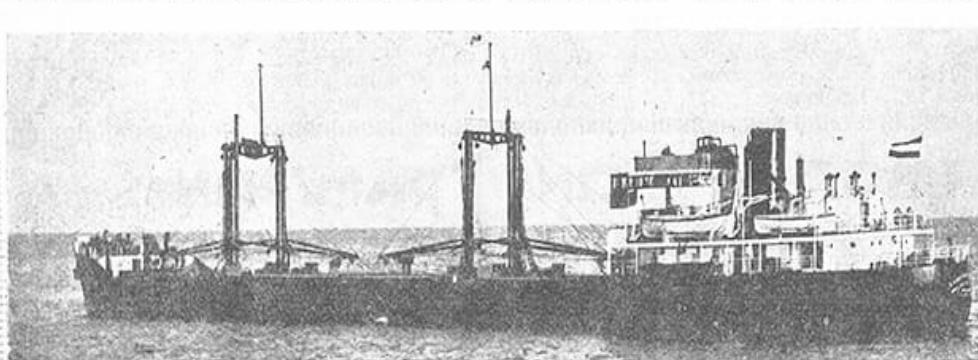
α). Μεταξὺ τῶν ἄλλων τοιούτων παραγγελιῶν τὰ Σοβιέτ ἔχοντιν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς 'Ολλανδίαν Ναυπηγεία, τοία δηξελοκίνητα φορτηγὰ ξυλεῖας τοῦ πλοίου τοῦ γνωστοῦ πλέον ὑπὸ τὸ όνομα «Amsterdam Type». Ο τύπος οὗτος συγκεντρώνων πλείστας δσας εὐφρενεῖς λύσεις κατωχρωμένας διὰ διαιδρόμων διπλωμάτων εὐφεστεζίας, ἐμελετήθη ἀρχικῶς ὑπὸ τῆς «Netherlands Shipbuilding Co» διὰ λογαριασμὸν μιᾶς 'Ολλανδικῆς Σύνεμπορικῆς Εταιρίας.

Τὰ κυριώτερα χρακτηριστικά τοῦ νέου τούτου τύπου εἰνε:

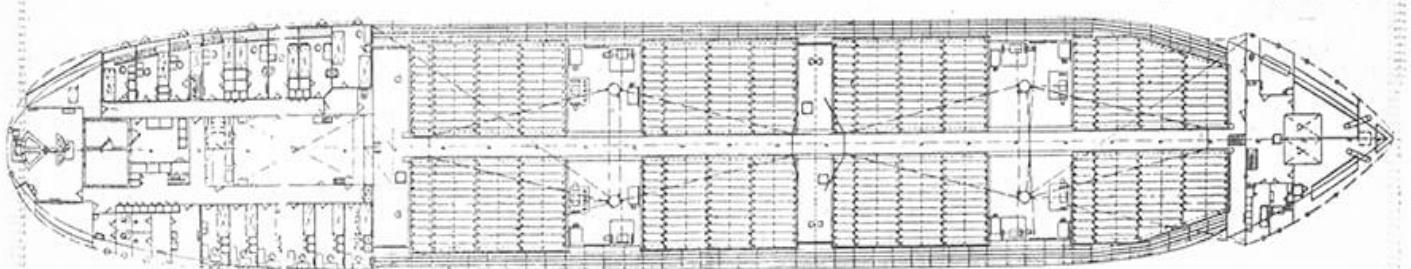
α') Μέγα πλάτος ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μῆκος τοῦ πλοίου.

β') Διπλᾶ ἀνοίγματα κυρτῶν συμμετρικῶν διατεθεμένα ἐπατέρωταιν τοῦ διαιμήκους ἀξονος συμμετρίας τοῦ καταστρόματος, ἡ καὶ καταλαμβάνοντα δλον σχεδόν τὸ πλάτος τοῦ πλοίου, πλήν μηρῶν διαιδρόμων εἰς τὰς πλευρας, τοῦ πλοίου καὶ μεταξὺ τῶν διο σημετρικῶν ἀνοίγματων.

γ') Διπλοῦ κέλνφος σκάφους επιτυγχανόμενον διὰ καθέτων διαιμήκων φρατῶν, οἵτινες εἰνε τοποθετημένοι ἐσωτερικῶς εἰς τὰ



Tὸ «WALERII MESHIAK» ἐν τῶν τοιούτων εἰς 'Ολλανδίαν ναυπηγήθεντον Σοβιετικῶν σκαφῶν.



Σχεδιάγραμμα τῆς διατάξεως τῶν κυτῶν τοῦ Σοβιετικοῦ «WALERII MESHIAK»

πλάγια τῶν κυτῶν, κατὰ τρόπον ὥστε δῆλος ὁ χῶρος τοῦ κύτους νὰ παρουσιάζῃ σχῆμα δρυμογόνων πρίσματος. Μεταξὺ τοῦ κελύφους καὶ τῶν φρακτῶν τούτων δύναται νὰ τοποθετηθῇ θαλάσσος.

δ') Σύστημα βαρούλκων καὶ γερανῶν μελετημένων διὰ τὴν ἑξηπέτησιν φορτίων ξυλείας.

Τοῖα τοιαῦτα πλοιά εἰνοίσκονται ἡδη ἵππο ἀποπεράτωσιν ἐν' Οὐλανδίᾳ, ταῦτα δὲ εἰνε τὸ «Walerii Meshlauk» τὸ «A. Andreeva» καὶ τὸ «Kosarew». Τὰ γενικὰ χαρακτηριστικά δὲ τούτων είνε τὰ ἀκόλουθα: Μῆκος δικόν 306' 8'', μῆκος μεταξὺ καβέτων 288, πλάτος μέγιστου 49' 8'', πλάτος εἰς τὴν ίσταλον 41', κούπον (βάθος) 23' καὶ μέσον δύνισμα 19' 8''.

Τὸ δάρος φορτίων ξυλείας διπερ δύναται νὰ φέρῃ ὁ τέπος οὗτος εἶναι 3400 τόννοι, ἢτοι 852 στάνταρτ, ἐνῷ ἡ ὀλίκη χωρητικότης αὐτοῦ εἶναι 2850 κάροι. Πρόσεται πλάγιαι περὶ πρωτογανοῦς χωρητικότητος ξυλείας διὰ πλοίον τοιούτων διαστάσεων. Τὸ φορτίον ἔξυπηρτεῖται ἵππο ὄπτω γερανῶν τῶν πέντε τόννων, ἐνὸς τῶν δεκαπέντε τόννων καὶ ἐνὸς τῶν τριάκοντα τόννων, δῆλα δὲ τὰ βαρούλκα τοῦ πλοίου εἶναι ἡ λεπτομένητα, ὡς καὶ τὸ μηχάνημα πιλαδίου.

Νεοτερισμούς ἐπίσης διὰ πλοίου μεταφορᾶς ξυλείας ἀποτελοῦν καὶ ὁ ἔφοδοισμός αὐτοῦ διὰ ἡχητικῆς βιθυμετρικῆς συσκευής ἐπὶ πλέον τῆς μηχανικῆς βιθυμετρικῆς συσκευής ὡς καὶ ἐπίσης ἡ ἕπαρξις φαδιγωνούμετρου.

Ἡ νωρία πρωταρχίους μηχανὴ εἶναι δίγρονος ἀπλῆς ἐνεργείας τύπου «Stork» 1675 λίπτων καὶ 115 στροφῶν προσδίδουσα εἰς τὰ σκάψη ταῦτα ταχύτητα 11 κόμβων. Ὁ ώστικός τριβεὺς εἶνε τύπου «Vulcan», συμπληρωτῶν δὲ ὑπὸ συζευξεως μεταξὺ στροφαλόρροφου καὶ ἐνδιαμέσου ἄξονος τοῦ αὐτοῦ τύπου διὰ περισσότεραν ἀσφάλειαν κατὰ τὴν ἐντὸς πάγων πλενσιν αὐτοῦ δ' ἦν ἄλλως τε ἔχει εἰδικῶς μελετηθῆ καὶ ἐνισχυθῆ καὶ τὸ κέλυφος τοῦ πλοίου.

Τέλος ὅπως εἰς οὓς τὰ Σοβιετικά πλοιαὶ ιδιαίτερα μέριμνα κατεβλήθη διὰ τὴν πρόσδοσιν περισσοτέρας ἀνέσεως εἰς τὴν ἐνδιαίτησιν τῶν πληρωμάτων, διὰ τὰ μέλη τῶν ὅποιών προδιέλευται περιποιημένοι θαλαμίσκοι μὲ δύο μόνον κλίνας ἔκστος. Τὰ διαμερίσματα ταῦτα εἶναι ἐπενδεδυμένα ἐσωτερικῶς διὰ μονωτικοῦ στρώματος φελλοῦ διὰ τῶν μετρισμῶν τῆς ψύξεως τῶν διαμερισμάτων ὅταν τὰ πλοῖα ταῦτα ταξιδεύουν ἐντὸς πάγων.

Η ἀργοῦσα χωρητικότης τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας

Στατιστικὴ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Εἰς τὸ τέλος τοῦ α' Ζημένου τοῦ τρ. ἔτους εὐρίσκοντο παραπλισμένα 94 ἐν δλω φορτηγά μας (500 τ. γκρός καὶ διώ ξεκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 288.296 τόννων γκρός. Ἐξ αὐτῶν 70 πλοία 193.140 τ. γκρός παρέμενον ἐν ἀργίᾳ εἰς διαφόρους. Ἐλληνικούς λιμένας, ίδια δὲ εἰς Πειραιᾶ καὶ 24 φορτηγά 95.356 τ. γκρός εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ (συμπεριλαμβανούμενου καὶ τοῦ Πλεύτη). «Ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου τριμήνου, ἐσημειώθη εἰς τάς τάξεις τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος μας σημαντικὴ αὔξησις, ἀνελθούσα εἰς 74 πλοία καὶ 222.490 τ. γκρός, ἐνῷ καὶ ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου α' Ζημένου τοῦ 1935 προέκυψεν μία σοθικά ἐπὶ πλέον διαφορά κατά 20 σκάφη καὶ 77.591 τ. γκρός. Τὴν 31ην Μαρτίου π. ἔ. ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ 74 πλοία 210.905 τ. γκρός, δ' ἀριθμός αὐτὸς είχε μειωθῆ τὴν 31ην Δεκεμβρίου εἰς 20 μόνον φορτηγά σκάφη, χωρητικότητος 66.006 τ. γκρ. εἰς τὸ ἐλάχιστον δηλαδή, δριον παρωπλισμένου Ἐλληνικοῦ τοννά, διπερ ἐσημειώθη ἀπό Ιης Ιανουαρίου 1931 καὶ ἐντεύθην. Ο

κατωτέρω πίναξ, ἐμφανίζει τὸν δγκον τῆς ἡδη ἀργούσης φορτηγοῦ χωρητικότηος, κατὰ λιμένας ἀργίας καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον δ' Ζημένον τοῦ 1935:

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ α' ΖΗΜΗΝΟΥ 1935

Λιμένες ἀργίας	ά)π	Τ. γκρός	Ἐναντὶ δ' Ζημένου 1935
Πειραιεὺς	59	167.921	16 τ. γκρός 51.123
Σύρος	5	14.718	1 » 4.352
Χίος—Οίνουσαι ..	6	10.501	1 » 1.580
—	—	—	—
Ἐσωτερικὸν	70	193.140	18 » 57.055
Ἐξωτερικὸν	24	95.356	2 » 8.951
—	—	—	—
Σύνολον	94	288.496	20 » 66.006

Ο χρόνος ἀργίας τῆς ἀνωτέρω χωρητικότηος σημειοῦται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα ἐν συγκρίσει με τὸ α' Ζημένον τοῦ π. ἔτους.

Α'. ΖΗΜΗΝΟΝ 1936 Α' ΖΗΜΗΝΟΝ 1935

Ο χρόνος τῆς ἀργίας των	ά)π	Τ. γκρός	ά)π	Τ. γκρός
Από τῶν ἀρχῶν Μαρτίου	4	10.836	3	9.035
Διαρκούντος τοῦ Φεβρουαρίου 30	30	96.599	32	92.877
Διαρκούντος τοῦ Ιανουαρίου ..	32	91.482	20	53.797
Πρὸς 3 ἔως 6 μηνῶν ἀργούντα ..	20	63.370	11	25.832
Πρὸς 3 ἔως 12 μηνῶν ἀργούντα ..	—	—	5	18.163
Ἀργούντα ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον	8	26.209	3	11.201

Σύνολον : 94 288.496 74 210.905

Προκύπτει ἐκ τῶν στατιστικῶν αὐτῶν ἀριθμῶν, δτὶ ἡ ἀπὸ 3 καὶ πλέον μηνῶν ἀργούσα χωρητικότηος μας, περιλαμβάνουσα 28 φορτηγά 89.579 τ. γκρός ἥπο τὸ περτέρα τῆς ἀντιστοίχου περιστῆς κατὰ 9 πλοῖα καὶ 34.383 τ. γκρός, ἐνῷ καὶ ἡ ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου καὶ ἐντεύθην παροπλισθεῖσα, ἡτις ἀνέρχεται εἰς 66 φορτηγά 198.817 τ., ἥπο τὸ περτέρα τῆς παροπλισθεῖσης κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' Ζημένου π. ἔ. κατὰ 11 πλοῖα καὶ 43.108 τ. γκρός. Δέον νὰ σημειωθῇ, δτὶ ὁ δγκος τῆς ἀργούσης χωρητικότηος κατὰ τὸ α' Ζημένον τοῦ π. ἔ. ἐδικαιολογεῖτο ἀπὸ μερικούς σημαντικούς παράγοντας, οἷοι ἡσαν ἡ θραδύτης εἰς τὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἐλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας, ἡ διαταραχὴ ἐκ τοῦ ἐπαναστατικοῦ κινήματος τῆς Ιης Μαρτίου καὶ ἡ ἀρρυθμία τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλεύτη, εἰς τὴν δποίαν μόλις περὶ τὰ τέλη τοῦ τριμήνου ἐφερμόδη, ἡ συμφωνία «περὶ κατωτάτων ὀρίων τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν».

Οι δυσμενεῖς οὖτοι παράγοντες δὲν ὑφίσταντο θεοφαίως, ἐφέτος, Ἄντα ἀυτῶν ὅμως ἐπεκράτησε κατὶ χειρότερον: Γενικὴ ἀπράξια εἰς δλας τὰς θασικάς διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν ἀγορᾶς παροχῆς ἐργασίας. Τὸ Πλεύτη ἐνεφάνισεν εἰκόνα πτωχοτάτης ἔξαγωγῆς καὶ εἰδε συσσωρεύμενα τὰ κενά καὶ ἀναύλωτα σκάφη. Ἡ Βόρ. Ἀμερικὴ παρείχε σποραδικὴν ἐργασίαν, ἡ δὲ Ἀπωτολὴ καὶ ἡ Αὐστραλία μετὰ παροδικάς τινας ἀναλαμπάς ζωρτοτέρας κινήσεως, περιέπιπτον καὶ πάλιν εἰς τὴν ἀφάνειαν. Ο Δούναβης παρέμεινε κυριολεκτικῶς νεκρός καὶ ἡ ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἐργασία ἀπερροφήθη, κατὰ σοθαρόν ποσοστόν, ἀπὸ τὴν διαθέσιμον χωρητικότηα τοῦ σημαντικῶς, διὰ τῶν γνωστῶν ἀθρόων νέων ἀγορῶν, διογκωθέντος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τοννάς τῆς Σοβιετικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἀπόδειξις τούτου ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν Στενῶν κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου, ὅποτε ἡ Σοβιετικὴ σημαία ἥλθε πρώτη εἰς τὰς διελεύσεις μὲ 121 πλοῖα 235.322 τ. νέτ., ἐνῷ ἡ Ἐλληνικὴ μετέστη εἰς τὴν ἔκτην θέσιν μὲ 69 μόνον πλοῖα καὶ 96.539 τ. νέτ.

Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα ἐμφανίζεται ἡ πορεία τῆς παρω-

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἐλλάδος δι' AMBOΥΡΓΟΝ - POTTERΔΑΜ - AMΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἔσωτερον Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορῶσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθειαν φορτωτικῶν.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

πλισμένης άνά. Ζημηνα 'Ελληνικής φορτηγού χωρητικότητος κατά την τελευταίαν πενταετίαν:

	A' ΖΜΗΝΟΝ	B' ΖΜΗΝΟΝ	G' ΖΜΗΝΟΝ	Δ' ΖΜΗΝΟΝ
ETH	'Α)π	T.γκρ.	'Α)π	T.γκρ.
1936	94	288.496	—	—
1935	74	210.905	46	136.255
1944	45	129.029	64	224.290
1933	69	206.458	73	238.508
1932	92	292.781	164	562.062
1931	124	379.900	97	300.133

Διαπιστώθηκεν έκ τού πίνακος τούτου, ότι ή κατά τό α' ζημηνού τού τρ. έ. άργούσα χωρητικότης είναι μεγαλυτέρα από τήν παρωπλισμένην κατά τήν αντιστοίχην χρονικήν περίοδον τῶν τριών προηγουμένων έτῶν. Εάν δέν ή παρούσα ἐκπτώσις τῆς ναυλαγράφης παραταθή, δύναται συνήθως παρατηρεῖται κατά τούς έπειρους μήνας καὶ έξαν άριστωμεν στοιχεῖα από τήν πείραν τού παρελθόντος καὶ από τά δεδομένα τῶν στατιστικῶν, άγομεθα μοιραίως εἰς τό συμπέρασμα, ότι οι προσεχεῖς μήνες θά ίδουν έτι περαιτέρω αύξανομένην τήν άργούσαν φορτηγού μας χωρητικότητα. "Οσον άφορε έξ αλλου τήν ήλικιαν τῶν ήδη παρωπλισμένων σκαφών μας, κατανέμεται, ως έξης:

	A' ΖΜΗΝΟΝ 1936	A' ΖΜΗΝΟΝ 1935
Ναυπ. 1930-20	ά)π 6 τ. 19.876	έναντι 3 τ. γκρ. 10.357
" 1919-15 "	12 » 43.447	» 8 » 21.996
" 1914-10 "	22 » 76.148	» 12 » 39.839
" 1909-05 "	16 » 50.969	» 16 » 51.918
" 1904-00 "	22 » 65.366	» 23 » 60.108
Πέραν τού 1899	16 » 32.699	» 12 » 26.687
Σύνολον:	94 » 288.496	» 74 » 210.905

Πόσον δυσμενέστεροι είναι έφετος οι άριθμοι, αποδεικνύεται από τήν σύγκρισιν αὐτήν. Εύρισκονται σήμερον ένας άριθμος 18 φορτηγά 63.323 τ. γκρός, έχοντας ήλικιαν μέχρι 20 έτῶν, ένως κατά τό α' ζημηνού τού π. έ. ύπηρχον έκ τής κατηγορίας ταύτης παρωπλισμένα 11 σκάφη 32.353 τ. καὶ κατά τό α' ζημηνού τού 1934 ύπηρχον μόνον 8 πλοία 9258 τ. γκρός. Έκ τῶν έχοντων ήλικιαν 20 έως 25 έτῶν, είναι παρωπλισμένα έφετος 22 φορτηγά μας 76.148 τ. γκρός, ένων ἀντιστοίχης τό α' ζημηνού τού π. έ. ήσαν 12 τ. γκρός 39.839 καὶ τό α' ζημηνού τού 1934 ήσαν μόνον 4 χωρητικότητος 12.961 τ. γκρός. "Οσον άφορε τέλος τά έχοντα ήλικιαν ἀνωτέρων τῶν 25 έτῶν, ἀνήρχοντο ταῦτα κατά τό α' ζημηνού τρ. έ. εἰς 54 φορτηγά 148.925 τ. γκρός, έναντι 51 τ. γκρός 138.713 τού ἀντιστοίχου περιουσιού τριψηνού καὶ 37 σκαφῶν μόνον 106.810 τ. γκρός τού α' ζημηνού τού 1934. Σημαίνει τούτο, ότι ένα σοθαρόν ἀκόμη τμῆμα τῆς πεπαλαιωμένης καὶ παθητικῆς χωρητικότητός μας θέλει ἀναποτέρπως πωληθῆ μὲν πρώτην εὐκαιρίαν εἰς τούς διαλυτάς τής ἀλλοδαπῆς.

Η δύναμις τής ναυτιλίας μας κατά τό α'. Ζημηνού τού 1936

Kai νέα αὔξησις τού τοννάζ

Μολονότι ξπωσεν από μηνών ό γοργός ωυθός τής διογκώσεως τής χωρητικότητός μας, διστις τόσον ἐντόνως είχεν ἐκδηλωθῆ κατά τά δύο τελευταία έτη, διὰ τῶν ἀθρόων ἐκ τής ἀλλοδαπῆς ἀγορῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ἐν τούτοις καὶ κατά τό α' ζημηνού τού τρέχοντος ἐτούς ἐσπειριθή μία ἀσύρμη προσθήκη 32.784 τ. γκρός εἰς τήν ὑπάρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν. "Η προσθήκη ὅμως αὕτη δὲν ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς νέας ἀγοράς, έναν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ότι τήν 31ην Δεκεμβρίου ἐτέλοντις ὑπό παραλαβὴν 6 πλοία 29.937 τ. γκρός καὶ ότι διωρούντος τού α' ζημηνού διετάχθη ἡ ἐπανεγγραφή 2 ἔτερων σκαφῶν 7087 τ. γκρός, τῶν ἀ)π «Ναυσικῶν» καὶ «Βέλος». Αἱ κατά τό ὑπό ἀνασκόπησιν τριμηνού πραγματοποιηθεῖσαν νέας ἀγορᾶς περιέλαβον μόνον 10 πλοία 40.945 τ.. γκρός, ἐν τῶν ὅποιων πάλιν τά 5 τόννων 16.953

παρελήφθησαν ιψόσαντα τήν Κυανόλευκον, ἐνῷ τά ὑπόλοιπα 5 εύροισκονται εἰσέτι ὑπό ἐπιμερόησιν. "Εναντι, ὅθεν, τής παραληφθείσης ἐκ νέων ἀγορῶν χωρητικότητος, ἡ κατά τό αὐτό χρονικὸν διάστημα διαγραφεῖσα τοιαντή, λόγῳ διαλύσεων, θαλασσίων ἀτυχημάτων ἡ πολήσεων εἰς ἀλλοδαποὺς ἡτο κατά τι ἀνωτέρα, διότι περιέλαβεν 8 πλοία 21.193 τ. γκρός.

Αναλυτικότερον αἱ ἀνωτέρω μεταβολαὶ δείκνυνται ἀπό τοὺς ἀκολούθους ὄνοματικοὺς πίνακας: Οἵτω, ἡγοράσθησαν τῶν παρελήφθοντα Δεκεμβρίου καὶ παρελήφθησαν ἐντός τῶν πρώτων ἑβδομάδων τοῦ 1936 τά κάτιοι σκάφη:

	T. ΓΚΡ.	NAYPI.	TIMH £.
«Ανδρα» ex «Halesius»	4652	12	13.000
«Βάσος» ex «Em. Nobel»	4733	12	14.000
«Μαλέας» ex «C. M. Mailhol»	5709	17	12.000
«Μαρία Νικολάου» ex «Oil Shipper»	5525	27	45.000
«Ορος Ατλας» ex «Megna»	5637	16	17.000
«Ποσειδονία» ex «Holthy»	3681	09	8.250

ά)π 6 29937 109.250

Συνεπείᾳ εἰδίκων ἀναγκαστικῶν διαταγμάτων ἐνεγράφησαν ἐκ νέου εἰς τήν δύναμιν τής ναυτιλίας τὰ διαγραφέντα κατά τό παρελθόντος ἡτοιπόλιοι:

«Ναυσικῶν» (τάνκερ)	τ. γκρός 5005 (τοῦ 1922)
«Βέλος» (ώς φορτηγόν)	» 2082 (τοῦ 1906)

ά)π 2 7.087

Ηγοράσθησαν ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων ἐκ τής ἀλλοδαπῆς διαρκοῦντος τοῦ α' ζημηνού καὶ παρελήφθησαν ιψόσαντα τήν Ελληνικήν σηματαν τὰ ἀ)π:

T. ΓΚΡ.	ΝΑΥΠ.	ΤΙΜΗ £
«Γερμανία» ex «Saint Chamond»	1977	09 — 660.000 φρ.
«Δάναντρις» ex «Saima»	2113	14 7.850
«Μ. Κυδωνίεων» ex «Lady Charlotte»	3874	15 15.300
«Ορος Ίθωμη» ex «Maidenhead»	4191	14 12.000
«Ωρίων» ex «Highland Prince»	4798	09 12.800

καὶ

ά)π 5 16953 47.950 660.000 φρ.
Αἱ σημειωθεῖσαι οὕτω προσθήκαι ἀναβιθάζονται εἰς 13 πλοία:

"Ητοι: 'Αγορασθ. τόν Δεκ. καὶ παραληφθ. τόν Ιαν. 6 τ. γκρ. 29.937

Ἐπανεγγραφέντα 2 2 » 7.087

Αγορασθέντα τό α' ζημηνού καὶ παραληφθ. 5 » 16.953

13 » 53.977
Διαγραφέντα κατά τό α' ζημηνού: 8 » 21.193
Καθαρά προσθήκη 5 » 32.784
== = ==

Τὰ διαγραφέντα 8 πλοία είναι τὰ έξης:
«Αἰολος» τ. 3051 ναυπ. 02 πωληθέν πρός διάλυσιν
«Αἴμαλλος» » 3638 » 98 πωληθέν πρός διάλυσιν
«Γ. Ι. Γουλανδρής» » 2187 » 96 πωληθέν πρός διάλυσιν
«Κ. Λίρας» » 3091 » 02 πωληθέν πρός διάλυσιν

ά)π 4 11967 πωληθέντα πρός διάλ. ἀντί 25.600 λιρῶν
«Απόστολος» τ. 408 ναυπ. 89 πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς

ά)π 1 » 408 ὡς πωληφθ. εἰς ἀλλοδ. πρός ἐκμετάλλευσιν
«Αγ. Σπερίδων» » 1.581 ναυπ. 92 ἀποτελεσθέντα εἰς Λαύριον
«Στέφ. Κωστομένης» » 5.409 ναυπ. 11 βιθυσθέντα εἰς τόν Ατλαντικόν
«Στυλιανή» » 1.828 ναυπ. 93 καὶ εἰς τόν Ερυθράν Θάλασσαν

ά)π 3 » 8.818 ἀποτελεσθέντα ἐξ ἀτυχημάτων
Σύνολον 8 » 21.193 διαγραφέντα κατά τό α' ζημηνού
== = ==

Η καθαρά προσθήκη 5 πλοίων 32.784 τ. γκρός προστιθεμένη εἰς τήν ἐπάρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν 597 πλοίων 1.760.770 τ.

TELEGRAMS:
"GENICOLAOU"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3

TELEPHONE:

AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 42633

γκόδες, μᾶς ἐμμανίζει σημερινήν τοιαύτην ἀπό:

602 σιάφη, χωρητικότητας 1.793.554

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω πλοίων δῆμος ἡγοράσθησαν προσέτι κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α' βαρηνού καὶ εὑρίσκονται ἐπὸ παραλαβὴν καὶ τὰ ἀ-
ξόλουθα πέντε φορτηγά:

«Indianies», (Σουηδ.)	4360	τ.γκδ.	(τοῦ 08)	άντι	9,750	λιόνων
«Glenluce», (Αγγλ.)	6755	»	(τοῦ 20)	»	20,000	»
«Goodwoods», (Αγγλ.)	5008	»	(τοῦ 28)	»	42,500	
«Jacatra», (Ολλανδ.)	5883	»	(τοῦ 14)	»	12,500	»
«Kamsa», (Γαλλ.)	1986	»	(τοῦ 19)	»	5,500	»

i) π 5 23992 \gg \gg 90.250 \gg

Σημειωτέον δώμας ὅτι τὸ νεώτερον σκάφος ἐξ τῶν τελούντων ἐπό-
παραλαβήν, τὸ ἀπὸ «Goodwood», θὰ παραμείνῃ ὡς ἔγγνωσθή. ἐπὸ Αγ-
γλικὴν σημαίαν καὶ ὅτι τελοῦν ἐπὸ κατασκευῆς εἰς τὴν Βρετανικὰ ναυπη-
γεῖα διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐφοπλιστῶν Οἴκων τὸν κ. κ. Λιβανοῦ καὶ
Ἐμπειρίκων, τοίᾳ φορτιγά, συνολικῆς χωρητικότητος 13.920 τ. γραδός,
ἐξ τῶν δύοις τὸ πρῶτον, τὸ ἀπὸ «Σταμάτιος Γ. Εμπειρίκος», καθεύ-
κνησθή εἰς Σούντερλαντ τὴν 22αν Φεβρουαρίου.

Κατά τό α' τρίμηνον χαρακτηριστική έπιδρεψεν η συνεχισθείσα άπραξία είς τὴν πολέμην παλαιών Ἑλληνικῶν τοννᾶς πρὸς διάλειτν. Τέσσαρα μόνον φροτηγά μας, συνοικήσης χωρητικότητος 11.967 τ. γυρός και ἡλικίας μείζονος τῶν 30 ἐτῶν ἐπολιθίθησαν εἰς "Αγγλίους καὶ Οὐλανδούς διαλυτάς, καθ' ἣν στηγήν τὸ σύνολον τῆς πανωπλισμένης Ἑλληνικῆς χωρητικότητος περιελάμβανε 94 πλοῖα 288.496 τ. γυρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 28 τ. γυρός 89.579 τελοῦν ἐν ἀργίᾳ πέραν τῶν τοιδινῶν μηνῶν καὶ τὰ 54 τ. γυρός 147.025 είναι ἡλικίας 25 ἐτῶν καὶ ἄνω.

Διαρκούντος τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τῷμῆνον οὐδεμίᾳ διαγραφὴ ἐσημειώθη ἀπὸ τὴν ὑπὸ ζένας σημαῖας χωρητικότητα τὴν τελοῦσαν ὑπὸ Ἑλληνικὴν καθαρῶς ἴδιοτητισίν ην συνιδοκητοίσιν μετὰ ζένων. Ἀντιθέτως μάλιστα προσετέθησαν εἰς αὐτὴν 3 πλοῖα 8959 τ. γυρός, οὗτος διότε, μετὰ τῆς πιλαιχώσης τὴν 31ην Δεκεμβρίου δονάμεως ἐξ 26 πλοίων 88.053 τ. γυρός, παρουσιάζεται αὕτη σήμερον ἀφίσμοντα 29 σημάτην συνολικῆς χωρητικοτητος 97.012 τ. γυρός.

Κατά ταῦτα, ἡ ὀλικὴ χωρητικότης ἡ τελούσα ἵπο Ἑλληνικὴν σημαίαν, μετὰ τῆς ζένης τοιώντης, τῆς εὐθυσούμενής ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἴδιοτησίαν ἡ συνιδοκησίαν, περιελάμβανε τὴν 31ην Μαρτίου 636 πλοία 1.914.558 τ. γκρός, μὲ αὔξησιν, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου χωρητικότητος τῆς 31ης Δεκεμβρίου κατὰ 7 πλοία 35.797 τ. γκρός, ὅμοιον δὲ μετὰ τῶν ἵπων ναυπήγησιν τριῶν φορτηγῶν, αὔξησιν κατὰ 10 πλοία καὶ 40.818 τ. γκρός.

'Εαν δημοσία μας ένεφαντισεν αὕξουσι τῆς δυνάμεως της καὶ κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους, δὲν δίναται διαδύνως νὰ προβλεψθῇ, διτὶ θέλει καὶ εἰς τὸ μέλλον συνεχισθῇ ἡ τοιαύτη διόγκωσί της. Ἀπόδοτα γεγονότα ἀνέβαλον προσωρινῶς τὴν ἐπόπην σημαντικοῦ τιματος τῆς ὑπεροχήνος 'Ελληνικῆς χωρητικότητος εἰς ἄλλοδαποὺς διάλυτάς. Αἱ ἐκ τῆς Ἰταλικής σύνεσεως συναλλαγματικαὶ δυσχέρεια τῆς Ἰταλίας καὶ ή ἀδύναμια τὸν διάλυτὸν τῆς γειτονος χώρας εἰς τὴν πρόσωτην παλαιὸν τοννᾶς ἐν τῆς ἄλλοδαπῆς ἐστέφθουσαν τοὺς 'Ελληνας πλιονικήτας τῆς εὐκαιρίας ν' ἀπαλλαγοῦν τοῦ εἰς κείμενας των παλαιῶν πλοίων ὑπέρ. Ή τελευταὶ ἐξ ἄλλων ὑποτιμησι τοῦ παλαιοσιδήρου, ή Ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος ἀπὸ τὰ 'Αγγλικά ἐργοστάσια, ή βραδεία ἀνάπτυξης τοῦ Βρετανικοῦ σχεδίου 'εδιαλέσεων—ναυτηγήσεων καὶ ή ἀνώμαλος διεθνῆς πολιτικὴ κατάστασις, ή ἐνταθείσις ἀπὸ τὴν Ἱαπωνική ἐπανάστασιν καὶ ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν πουκιόπτημα, ἀπετέλεσαν σοβαροὺς ἐπίσης παράγοντας διὰ τὴν σημειούμενην ἐφεκτικότητα πρὸς ἀγροφόνα καὶ πώλησιν παλαιῶν σκαφῶν. Ή προοπτική δι' ἓνα ἐνδεχόμενον πόλεμον καὶ ὁ δραματισμὸς ἐπάταξιν ναυτιλιακῶν κερδῶν, δὲν ἐπηρέασαν ὅληγάτερον τὴν φαγδαίαν ἀνάπτυξιν τῶν διαλύσεων καὶ τὴν διατήρησιν τῶν τιμῶν τῶν παλαιῶν πλοίων εἰς ὑψηλή ἐπέδειο. Ήξεισιν καὶ οἱ παράγοντες οὗτοι ἀνέζουσαν τὴν τόσην πρὸς ἔτους γνώσμονα δραστηριότητα, τὴν τείνουσαν εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος.

·Ασθένειαι καὶ ψευδασθένεια

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διονύσιο,

Θὰ σᾶς παρασκήνω ἔανείν εἰνε δινατὸν νὰ καταχωρήσητε τὰ οὔτοι
τις τὸ περιοδικὸν σας:

Πολές θύρων τελευταίως ήγειρθή ώς πρός τὴν ὑγιεινὴν κατάστασιν τῶν πληροφάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ώς πρός τὴν νοητείαν καὶ τὰς ἀπατήσιες ἀποζημιώσεων, τόσον τὸν προσλαμβανομένον, δύον καὶ τὸν ἀπολυμένον. Ἀσχολούμενος εἰς ναυτικὰς ἐργασίας παρετήρησε τὰς ἐκάστατὰς γενομένας εἰς βάρος τῶν ἀδενῶν, παρετήρησα ὅμως καὶ τὴν κακοθείαν τῶν ψευδασθενῶν ἢ τῶν ἐπαγγέλματος ἀσθενῶν, οἱ όποιοι εἶνε πάιπολοι καὶ τελεῖως εἰδικεύμενοι εἰς τὴν ἐκτέλειαν τοῦ ἐπωκελοῦς ἐπαγγέλματος τῶν τόντων. Πολλὰ ἐλέχθησαν καὶ πολλὰ ἔγραψαν διὰ τὴν θεραπείαν τοῦ κακοῦ τούτου τοῦ μαστίζοντος τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, τοῦ δισφημηντος ἀτῆν εἰς τοὺς ξένους, ἀλλὰ διντυχώς ἄνευ ἀποτελέσματος καὶ χροὶς μέχρι σήμερον ἔστα καὶ κατά τι νά ἐκλείψῃ ἡ μάστιξ αὐτῆς, ἢ όποια τελευταίως τῇ συνεργασίᾳ δικηρόφορων τινῶν, λιασῶν, ψευδημαρτύρων καὶ ψευδασθενῶν προσάλει ταπετηκήν ἔχτασιν. Διὰ τὴν θεραπείαν τοῦ κακοῦ αὐτοῦ θὰ ποιείταινο τὰ ἐπόμενα:

Νά συνταθῆ Ὁργανισμός ή νά επεκταθώσι τά δικαιώματα τοῦ «Οἰκου τοῦ Ναύτου», ώπο τήν διεύθυνσιν προσώπων ἀμερολήπτων, μαζίν κάθε φονοφετολογίας, ὃ ὅποιος νά ἀσχολήται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὴν ὑγείαν ἔξετασιν τῶν πληρωμάτων κατά τήν ναυτολόγησιν καὶ εἰς τὴν νοσηλείαν, θεραπείαν καὶ ἀποζημίωσιν τῶν πραγματικῶν ἀσθενῶν κατά τὴν ἀπόλογίν των, διὰ τῆς ἰδρύσεως ἴατροίν, νοσοκομείων, σανατορίων κλπ.

'Ως πόδοι τοῦ Ὀργανισμοῦ τούτου δύνανται νὰ χρησιμεύσωσιν, ἀνεξαρτήτως κάθε ἄλλης εἰσφορᾶς, αἱ εἰσφοραὶ τάς ὧδιας οἱ πλοιοκτῆται καταβάλλουν εἰς τάς ζένας μικρασιατικῶν πόρος κάλυψιν των διὰ τάς ἀνωτέρου ἀποζημιώσεις. Οἱ διοικηταὶ διὰ τὴν εἰσφοράν των ταῦτη καταβάλλουν ἔπιοις, μὲ τὴν νεοτέραν αὐξήσιν τῆς εἰσφορᾶς, διὰ τὴν κάλυψιν των ἔναντι ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων δί- ἔπιαστον ἀτιμόπλιον κατά μέσον ὅφον £ 200 κατ' ἕτος, δεδομένου δὲ ὅτι ή Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει κατά μέσον ὅφον ἐν καήσει τοῦλάχιστον 450 ἀτιμόπλιοι τὸ ποσόν τῶν εἰσφορῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς £ 90.000 ἑτησίως ή Δρ. 48.000.000, ποσὸν ἀρκετὸν διὰ τὴν ἀποζημιώσιν, περιόδουλην καὶ νοσηλεῖαν τῶν πραγματικῶν ἀσθενῶν καὶ ἀνιάτανον πόρος ἔργασιαν.

Είς τας δλίγας αντάς γραμμάς δέν μον είνε δεδιός δυνατόν νά
άναπτυχθε λεπτομερῶς τάς σκέψεις μον. Πάντως ὅμως φρονῶ, ὅτι είνε
δυνατόν νά καταριθμῇ πόδις την κατεύθυνσαν ταῦτην μία μελέτη ἀπό^{την}
μέρους τῶν ἀριθμῶν, ἵνα ἀποδειχθῇ ἡ δυνατότης ἐφαρμογῆς τῆς προ-
τάσεως μον. Είνε γεγονός, ὅτι δά ἀντιδράσουν πολλὰ δικήγοροι, πολ-
λοὶ ιατροί, πολλὰ θεραπευτήρια καὶ πάμπολλοι γενεθασθενεῖς καὶ ψυ-
χομάρτυρες. Ἡ μεγάλη ὅμως μερὶς τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, ποὺ ἀπο-
ῆκε ἀπό την σκληρὰν καὶ ἔντυπην ἑργασίαν τοῦ, δά ἀνανοντισθῇ καὶ δά
ἐγκρίνῃ τὴν πρότασιν μον. Ἀπό την καὶ λὴν θέλησιν τοῦ Κράτους ἔξα-
τατα, ἐν συνεργασίᾳ μετά τῶν πλιονιστητῶν, νά παταγῆν ἡ συντελο-
μένη σημερον εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας ἐπειτάλλενταις καὶ οἱ συ-
εργοι εἰς τὰς ἀπάτας τῶν γενεθασθενειῶν. Δέν ἀμφιβάλλω, ὅτι ἡ ἐφ-
πλιστική δότης δά συμφωνήση μετ' ἐμοῦ, καθόσον, χροις καμίαν
πρόσθετον ἐπιβάρυνσιν. Ὁ ἀπαλλαγῆ ἀπό τὰς δατανῶν τῶν ἀσθενειῶν τῶν
πληρωμάτων καὶ κυρίως τῶν ἐφιάλτην τῶν γενεθασθενειῶν, ἐνν συγχρόνων
δέν δά ἐποκειται καὶ εἰς τὰς ἐπικρίσεις τῶν ἀσφαλιστῶν τῆς ἀλλοδαπῆς.

Merry trung

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΟΜΑΤΑ

"CAMREX,"

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

AIOTI

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ 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. GABRIELE**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMBEX, CARDIFF & SUNDERLAND

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: 1 ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

A. E. SHEPPARD 6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C.3 TELEPHONE: ROYAL 4954

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Αἱ πρώται ἐνέργειαι τοῦ κ. Ρεδιάδη

Τὸ ἀπόγευμα τῆς 2ας Ἀπριλίου πρόκειται νὰ συνχροτηθῇ εἰς τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» σύσκεψιν ὥπερ τὴν προεδρείαν τοῦ ἱερουπογοῦ Ναυτιλίας κ. Δευτ. Ρεδιάδη πρὸς συζήτησιν τῶν ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας.

Πρόκειται ἐπίσης ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ καταφισθῇ ὥπερ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Ρεδιάδη μεγάλη ἐκ νομοματῶν ἐπιτροπῆς πρὸς ἐπεξεργασίαν πάλι συγχρονισμὸν τῆς Ναυτικῆς νομοθεσίας.

— Τὴν πρώιμα τῆς 30ης π.μ. δ. κ. Ρεδιάδης ἐπενθεώρησεν αἰφνιδιαστικῶς τὸν ἐν Πειραιᾷ «Οἴζων τοῦ Ναύτου», συστήσας εἰς τὴν διοίκησιν αὐτοῦ νὰ ἐπλένῃ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὰ ζητήματα τῶν ἡντεργατῶν πάλι νὰ παρέχῃ κάθε δινατήν προστασίαν εἰς τοὺς ἀνέργους ἔργατας θαλάσσης.

Πειθαρχίαν καὶ Δικαιοσύνην

Πρὸς τὰς λημενίας ἀρχὰς τοῦ Κράτους καὶ τὰς διαφόρους Ναυτικὰς λημενίας τοῦ Ε. Ν. ἐξουπονήθη ἡ κατωτέρῳ ἐγκέλιος τοῦ 'Υφαντουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδη:

«Ἀγαλαδίων τὸ 'Υφαντουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἐν πλήρει συνασθῆσει τῶν ἀνατεθέντων ποιητῶν, ἔχοι στερροῖς ἀπόσανταν νὰ ἀφοιόσιον ἀπάσας ποιητῶν τὸν πρόσθιον καὶ ἀνάττειν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ Κράτους, ἔνος τῶν κυριωτέρων πλοιοπαραγογοκῶν παραγόντων τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Δια τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ ποιητῶν τοῦτον βασίζομεν κυρίως καὶ κατὰ πρόστιστον λόγον εἰς τὸ Αἰμενικὸν Σῶμα, ὅπερ ἐξ ἴδιας ἀντιλήφεως είμα εἰς τὸν πόλεμον ὁπόσοις περιστερεῖει τοὺς κόλπους τοῦ ποταμοῦ πάντα ἀξίους βαθμοφόρους τοῖς μόδιοις, ἵναντα, ἥδος καὶ ἐν γένει καραβιτάρια.

»Πρὸ πάσης ιδιαίτερας μεθ' ὑπὸν ἀντιρεσιαῆς ἐπικοινωνίας καὶ ὡς βασικού πρόγραμμα τῆς μεθ' ὑπὸν συνεργασίας ἀξιῶ:

α') Ταχείαν καὶ ἐπιμελημένην διεξαγωγὴν τῆς τρεζούσης ὑπηρεσίας ὡς καὶ κατὰ τὸ ἐφικτὸν ἀμεσον ἀπάντησιν ἐπὶ πάσης πτωματολογίας ἡμένης ἡμένης ἀναφορᾶς οἰνοδήποτε πολίτου ή νομικοῦ πρόσποτου, ἀφεντικῆς τοῦτον ταῦτα δείγματα τῆς ικανότητος καὶ ἐνσυνειδησίας παντὸς ποιητοῦ ἡτειρογροῦ.

β') Ισοτίτητα καὶ δικαιοσύνην ἔναντι παντὸς ἀναφερομένου ὑπὸ πολίτου ἀνενοθεμάτων ἔξαρσεσος ἀπὸ τοῦ πρότον ἐφοπλιστοῦ μέχρι τοῦ τελευταίου νομοταγούς ναυτεργάτου, στοιχεῖα ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἡπαρίστην καὶ ποδόδον παντὸς εὑνομούμενον Κράτους.

γ') Πειθαρχίαν καὶ τῆμησιν τῶν σίειν κανονισμῶν ἐν τῇ καθόλου ἐνεργείᾳ ὑπὸν, διότι δὲν δύναται νὰ νομῇ ἄλλως συντεταγμένον σῶμα στρατιωτικῆς ἐφῆς.

δ') Πιστήν καὶ ἀρχοῦ ἐνάκουσην τῶν καθηκόντων ὑμῶν, ἀνεπιφρούτον δὲ πρὸ παντὸς ἀπὸ πάσης ἀπολέτους πολιτικῆς ἡ κομματικῆς ἐπιδρομῆς, γνώσιμα τοῦτο πυρσάμων ἀντιλήφεως τῆς ἐνηρόδρομος ἀποστολῆς παντὸς ἐντίμου Κράτους ἡειτοργοῦ.

ε') Ἔντασιν τέλος τῶν φυσικῶν καὶ πνευματικῶν ὑπὸν δυνάμεων διὰ τὴν πρόσθιον καὶ ἀνάττειν τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἦτις πρὸ παντὸς παρ' ὑπὸν ἀναμένει τὴν ἀμεσον ἐν τῷ κέντρῳ τῆς ἐνεργείας ὑπὸν προστασίαν ἐπ' ἀγριθῷ καὶ τὸν ἀπόμονον καὶ τοῦ 'Εθνους.

»Βεβαωθῆτε διὰ ἐδώ τῶν ἡμερῶν ποτὲ ἡ 'Ελληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἡθελεῖ ἰδεῖ καλύτερας ἡμέρας ἡ τιμὴ κυρίως θὰ ἀνήκει εἰς ἡμᾶς ὡς κυριοτέρους συντελεστάς ἐνὸς ἀηθῆς 'Εθνικοῦ ἔργου.

Αύτοκτονία Πλοιάρχου

Τὸ φορτηγὸν «ΠΑΝ. Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ», ὡς γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλη μας, πατενθυνόμενον εἰς Αἴγαον Ζεύπηα πρὸς φόρτωσιν φωσφάτων διὰ Βόρ. Ἀμεριζήν, προσήρχεται εἰς ἀμμώδη θέσιν μεταξὺ Σοντές καὶ λιμένος φωτόσεως, τὴν γύντα τῆς 27ης πρὸς τὴν 28ην Μαρτίου. 'Ο πλοιάρχος Διον. Σπαθῆς, θεωροῦσας, διὰ ή προσάραξις

αὕτη, ἐν συνεχείᾳ ζημιδῶν, μαστίνας προσέβενθε τὸ σκάφος τοῦ εἰς τοὺς φορτηγίδας ἐν Χίῳ, θύμηγε τὸ ἐπαγγελματικὸν τοῦ γόντρον, πήτοτον γησεῖ διὰ σφάδες περιστρόφων εἰς τὸν κρόταφον. Ήριν ἡ ὁ ἀτυχής πλοιάρχος ἐκπνεύσα, τὸ σκάφος ἀνευκόσθι μὲ τὴν παλιόροιαν ἀνευκόσθιαν πονηρίαν καὶ χωρὶς νὰ ἐποπτῇ ζημίας εἰς τὰ ὑφαλα.

Ίκανοποιητικὰ διαπιστώσεις διὰ τὴν τροφοδοσίαν

Ἄπολιτον Ἐλλήνων λιμενεργατῶν, ἐγκατεστημένων εἰς τὸ Ροζάριο, μᾶς παρέχοντας πληροφορίαν καὶ λεπτομέρειαν, σχετικὰ μὲ τὴν πλοιάρχων τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματος τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Βιργίνια Νικολάου», ἐπὶ τοῦ διόποιον ἔχει προσληφθῆ καὶ ἐπηρεστεῖ εἰδίκειος τροφοδότης. Μὲ δαπάνην σελλινίου 1/6 ἡμεροτίους κατ' ἄπομον, ἐπιτυγχάνει δὲ τροφοδότης τοῦ ἐν λόγῳ φορτηγοῦ, δηλ. μόνον νὰ ἔσται ἀξιόλογόν τι νέοδος, ἀφετὸν δὲ ἐντὸν καὶ τὴν οἰονογένειαν τοῦ, ἀλλὰ καὶ νὰ παρέχῃ ἀριθμὸν καὶ ποικιλίην τροφηρίων τοῦ καταφέρει τὸ πληρώμα. Τὴν πρώτην πρόγευμα μὲ αὐγά, τριφά καὶ ἐντόσθια. Τὴν μεσημέριαν διὰ δράδην διὰ δεῖπνον νοιτὸν κρέας, σαλάτες, γαστρί-

τιανούς, γεύσιας καὶ πολλάκις γλυκίσια.

Κατὰ τοὺς ἐπιπλούογράμους μας, δὲ τροφοδότης τῆς «Βιργίνιας Νικολάου» συγκεντρώνει ἀπόλυτον τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ πληρώματος. Η ἀρτία τροφοδοσία, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν καλούσιαν τοῦ πλοιάρχου τοῦ Ιωάννου Παπαδοπούλου, συντέλεσαν, διστάνει τὸν πληρώματος τούτου ὑποδειγματικὴ πειθαρχία, ἀμοιβαῖς σεβασμὸς καὶ πρόθιμος παρ' ὅλων ἐργασία, ἀνεγγυησμῶν καὶ δισταξείας. «Παρηγορούσθιαν» μᾶς γράφοντας— κατὰ τὰς 15 ἡμέρας τῆς παραμονῆς τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸ Ροζάριο, τὸν τροφοδότην μεταβαίνοντα μόνον τοῦ εἰς τὸν ἀγοράν διὰ τὰς προμηθείας καὶ ἐπανεργούμενον μὲ ἓν φορτηγοῦ ἀντοκίνητον, γεμάτο παντοῖα εἰδῆ. Εξελέκτητα κρέατα, κροταφικά, μελτέζανες, μπάνιτς, ἀχλαδία, ἀσόμη καὶ ἀπὸ ἐνεστή παραγόμενα μὲ τὸν πληρώματος τοῦ πλοιάρχου τροφηρία, εἰδίκειος τροφηρία, εὐφορισμένη εἰς τὸ Ροζάριο, ἔξωφερει τῆς «Βιργίνιας Χανδρῶν», ἐπιποτοποιεῖ τὴν ἀντερότητα τῆς τροφοδοσίας τῆς «Βιργίνιας Νικολάου». Τὸ πλήρωμα τῆς ὑμᾶς εἰσαγορεύεται τοῦτο τὸ πρόγραμμα τῆς προφοράς τους.

Εἰς τὴν ἰδιαίτερην πλησιά τοῦ πλοιάρχου μᾶς προσθέτονταν, διότι εἰς πλανατάρια τὰς τροφηρίας Νικολάου, ἀτίνα προσήγγισαν εἰς τὸ Ροζάριο καὶ συνεπῶς ἐπέπεσαν εἰς τὴν ἀντιληφήν τῶν ἐπιπλούογράμων μας, ὑπερτοῦν εἰδίκοι τροφοδόται, τῶν διόποιον διώμος ἐπερτερεῖει εἰς ἀμιλλαν παροχῆς ἀφθόνου, πουστῆς καὶ ἐξελεκτῆς τροφῆς, δὲ ἐπιβαίνονταν τοῦ ἀπὸ τὴν Βιργίνια Νικολάου».

Μὲ ἔξαρτητὴν ίζανοποίησιν δημιουρεύεται τὸ ἀνωτέρῳ, διότι μᾶς παρέχεται ἡ ἐνταξία νὰ ἐπογαμίσωμεν παραδείγματα ἀξιομάτητα.

'Αγορὰ ἀκινήτου ύπὸ τοῦ N.A.T.

Παρὰ τοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Απομακριοῦ Ταμείου ἡγοράσθη ἐν Αθήναις τὸ ἐπὶ τὴν διασταύρωσιν τῶν ὁδῶν Αίδουν καὶ Γεωργίου Σταύρου, ἔναντι τῆς Εθνικῆς Τραπέζης, ἀκίνητον ἀντί της τιμῆς 21.000.000 δρ. Πρόκειται πάλιον μὲν, ἀλλὰ εἰς τὴν πεντηκοστήν θέσιν κειμένον, ἐπάλισθες 1900 τ. πάχεον καὶ ἔχοντος, δὲ εὐρίσκεται σῆμαν, ἐπησίσιαν ἀπόδοσιν 5 ο.ο.

Διοικητικὰ ἀποφάσεις καὶ διατάγματα

Τὸ προτοβάθμιον διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ε. Ν. ἐπέβαλεν εἰς τὸν πλοιάρχον τοῦ Ιω. Γιανούμην τετράμηνον στέρησιν τοῦ διπλώματος τοῦ, διότι ἐπεχείρησεν νὰ ἀποβιβάσῃ ἐπὶ τοῦ ἐπὶ τὴν πλοιάρχων τοῦ μακρού φορτηγοῦ «IONION». Ισχαλίτας λαθοειδεῖται εἰς Παλαιστίνην.

— Πλὴν τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ε. Ν. κ. Χρηστοφῆ, ἐτέθη διὰ διατάγματος εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ πλοιάρχου τῶν Ναυτικῶν καὶ δὲ πλωτάρχης—λιμενικός κ. Η. Λεοναρδόπουλος.

Τὰ διόδια τοῦ Κιέλου

Τὰ πρόσθετα ψειμερινά τέλη τῆς διώρυγος Κιέλου—καθ' ἀ μᾶς πληροφορεῖ δὲ ο Όίος «Sartori» καὶ Berger—θὰ καταφηθῶν ἀπὸ τῆς Αγριλίου. Σημάνεται τοῦτο δίσκονιμά 12 ο.ο. ἐπὶ τὸν ἔξοδον τῆς διώρυγος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ χειμερινὸν πιλούδιον.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὰ 16 ο.ο. τοῦ φορτηγοῦ «ΛΙΜΙΔΙΟΣ» 3673 τ. γρούς, ἐποιλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Γ. Σκαλέρην εἰς τὸν κ. Μ. Στεφανώτην ἀντὶ 400.000

**W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE**

ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

δρ. καὶ τὰ 24 οὐ τοῦ φορτηγοῦ «ΙΣΜΗΝΗ» 2398 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Μιχ. Στεφούτην εἰς τὸν κ. Γ. Σκαλιέρην ἀντὶ 400.000 λιρών.

— Τὰ 230)ο τοῦ μικροῦ ἑπτατοκοῦ ἀτμοπλοίου «ΧΕΛΙΔΩΝ» 98 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς κ.κ. Γ. Παπούλην καὶ Γ. Πέπταν εἰς τὸν κ. Χριστόφ. Φ. Καβουνίδην ἀντὶ 69.000 δρ.

— Διεγράψῃ ἐξ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὸ πωλήθεν εἰς "Αγγλίους ποδὸς διάλυσιν φορτηγὸν «ΑΙΟΛΟΣ» 3051 τ. γκρός.

— Τὸ ἀργοῦν εἰς Πειραιᾶ φορτηγὸν «ΑΓΓΕΛΟΣ Λ.ε.» 3667 τ. γκρός, κατεχεθῆ ὑπὲ τὸν "Αγγλίους ἐντυπωθίσκον δανειστὸν τοῦ, ἐνδιαφερομένον δι' ἀπαίτησιν 7.296.15.0 λιρῶν.

— Τὸ Ἀγγλικὸν μότοροπλ. «Glenlucus» 6755 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, οὐτινος τὴν πώλησιν εἰς "Ελληνας ἀνηγγείλαμεν εἰς προηγούμενον τεῖχος μαζ., ἡγοράσθη παρὰ τῷ κ. Όμηρον Ιοσηφόγλου. Τὸ σκάρος τοῦ πότισμος ἦδη εἰς τὴν Γένοβαν, ὥσθεν δὲ κατατέθησεν εἰς τὸν λιμένα Πειραιᾶς δι' ἐπισκεψάς.

— Τὸ πωλήθεν εἰς "Αγγλίους διαλυτὰς φορτηγὸν «ΤΡΙΑΙΝΑ» 4358 τ. γκρός (τοῦ 1900) παρεδόθη πρὸς ἡμερῶν εἰς τὴν Γλασκώβην. Ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου παραδίδονται ἐπίσης εἰς "Αγγλίους διαλυτὰς καὶ τὰ πρὸς καιροῦ πωληθέντα φορτηγὰ «ΑΙΜΙΛΙΟΣ» 3691 τ. γκρός (τοῦ 1898) καὶ «ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ» 4389 τ. γκρός (τοῦ 1901).

— Διὰ τὸ φορτηγὸν «Goodwood» 5008 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, παρέχεται ἡ διενκρίνισις, διὰ ἡγοράσθη παρὰ τῶν ἀδελφῶν κ.κ. Π. καὶ Γ. Ν. Λυσιαρδοπούλου, τοῦ Λονδίνου, καὶ μετωνόμασθη «Merchant Royal», παραμεῖναν ὑπὸ "Αγγλικήν σημαῖαν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΠΑΠΠΑ» (ex. «Ελισάβετ Β.», ex. «Κατίνα») 4649 τ. γκρός (τοῦ 1904), ὅπερ εἶχε πωλήθη τοὺς τελευταῖς μῆνας τοῦ π. ἔτους εἰς "Αγγλίους διαλυτὰς, μὲ παράδοσιν Ἀπριλίου — Μάιον τοῦ το. ἔτ., ἀγγέλλεται διὰ ἐπανεπωλήθη παρὰ τῶν ἀγοραστῶν τὸν εἰς Γερμανοὺς διαλυτὰς ἀντὶ 7600 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» 3660 τ. γκρός, 6325 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1915, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1932, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ.κ. Μαργαρόνη καὶ Ρεθύμνης — Κούλουκουντή εἰς Λεττονοὺς ἐφοπλιστάς, μὲ παράδοσιν, ώς ἔστι, ἀνεν ἐπιστροφήσεως. Ή τιμῇ, εἰς ἣν ἐπωλήθη, δὲν ἔγνωσθη.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Μολονότι δὲν διέρκεν τὴν ἀγοράν, εἰμὴ ὁ χαρακτήρας πατοίας κινήσεως, ἐν τούτοις ἐστιμειώθησαν ἀφεταὶ ἀγοραπωλησίαι μεταχειρισμένων φορτηγῶν πρὸς περιστέρων ἐκμετάλλευσιν. Ἐπόρευτο κυρίως περὶ σκαφῶν πλαισιοτέρων ἡλίκιας καὶ μικροῦ ἡ περίστοι μεγέθους, ἐλάχιστο δὲ ἕπειδεν τὰ μεγάλα καὶ νευτερα σκάφη, ἀτινα ἡλίκιαν ἴδιοτησίαν. Μεταξὺ αὐτῶν περιέλαμβάνοντα καὶ τοῖα Νορβηγικὰ δεξιεπόλιο, ἄνω τῶν 10.000 τ. φορτίου ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1930, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1935, ἀτινα ἐπωλήθησαν ἀντὶ 350.000 λιρῶν καὶ ἐτέθησαν ὑπὸ Παναμαϊκῶν σημαῖαν. Παρὰ Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν οὐδεμία νέα ἀγορὰ ἐξείσθη, παρελήφθη δὲ μόνον εἰς τὴν Γένοβαν τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῷ κ. Ιοσηφόγλου "Αγγλικὸν μότοροπλ. «Glenlucus» μετωνόμασθὲν «Ιωνόπολις». Ἐπίσης παρελήφθη καὶ τὸ ὑπὸ Σέρβουν πλοιοκτητῶν ἀγορασθὲν Γαλλικὸν φορτηγὸν «Emile Delmas» 3400 τ. φορτίου (τοῦ 1914) μενομασθὲν «Lina Matkovic». Ἐγγύσθη ἐξ ἄλλου, διὰ παρ. ὅμιλον Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Νιζολάου καὶ Βλαβιανοῦ μελετάτα ἡ ἀνάληψη τῆς γραμμῆς Πειραιῶς — Νέας Υόρκης διὰ τῆς ἀγορᾶς, πρὸς τὸ παρόν, τοῦ ὑπερορευανίου «Βύρων», ὅπερ καὶ ἐπενεῳρήθη. Δὲν είνει εἰσέπι θέσιον, ἔαν ἡ σχέσης αὗτη τελικώς θέλῃ ενοδοθῆ.

Αἱ κυριότεραι κατὰ τὸ ἔπειδην 150θμερον ἀναγγειλθεῖσαι ἀγοραπωλησίαι πλοίων ἵσαν αἱ ἀδόλουθοι:

«BRIS» Νορβηγικόν, 1711 τ. γκρός, 2800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβέν τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 10.950 λιρῶν.

«KILKENNY» Ἀγγλικόν, 452 τ. γκρός, 650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 1350 λιρῶν.

«NORBRIS» 7619 τ. γκρός καὶ 12.460 τ. φορτίου, «NORE» 7619 τ. γκρός καὶ 12.478 τ. φορτίου καὶ «NORVINN» 6322 τ. γκρός καὶ 10.476 τ. φορτίου, ἀπαντα Νορβηγικά μότορ-τάνκες, ναυπηγήσθεντα τὸ 1930 καὶ ἔχοντα σερβέν No 1 τοῦ 1935, ἐπωλήθησαν ἀντὶ 350.000 λιρῶν, ἥτοι ἀντὶ 120.000 λιρῶν ἔκαστον τὰ δύο πρῶτα καὶ 110.000 λιρῶν τὸ τρίτον. Τὰ δεξιαμενότλοια ταῦτα θὰ τεθοῦν ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ.

«ODINN» Ισλανδικόν, 512 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1926, ἐπωλήθη εἰς Σονδανδούς ἀντὶ 225.000 Σουνδιζῶν κορωνῶν.

«WAAL» Ὀλλανδικόν, 1261 τ. γκρός, 2007 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθη εἰς Εσθονούς ἀντὶ 6.000 λιρῶν.

«DUDDINGSTON» Ἀγγλικόν, 2218 τ. γκρός, 3560 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Σουη-

δοὺς ἀντὶ τιμῆς 8250 λιρῶν.

«SLESVIIG» Δανικόν, 1429 τ. γκρός, 2400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 12.250 λιρῶν καὶ μετωνόμασθη «SINGOALLA».

«ITOSAKI MARU» Ιαπωνικόν, 1236 τ. γκρός, 2120 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη ἀντὶ 220.000 γιέν.

«KINRYO MARU» Ιαπωνικόν, 4390 τ. γκρός, 7250 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἐπωλήθη πρὸς περιστέρων ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 350.000 γιέν.

«TAIYEI MARU» Ιαπωνικόν, 3221 τ. γκρός, 5610 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1926, ἐπωλήθη εἰς ἑταῖραν ἀντὶ 700.000 γιέν, ἥτοι 125 γιέν κατὰ τὸν τόννον φορτίου.

«FREDNES» Νορβηγικόν, 1601 τ. γκρός, 2350 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγούς πρὸς περιστέρων ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 4000 λιρῶν.

«LOWCIK» Ἀγγλικόν, 562 τ. γκρός, 667 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 4000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ποιάν τινα βελτιωμένην κίνησιν ἔνεφαντον ὑπὸ ἀγορὰ τοῦ παλαιοτίου πατοίου κατὰ τὸ 6^ο 150θμερον τοῦ Μαρτίου, παρὰ δὲ τὴν ἔξαγωγὴν ἀφετῶν ποσοτήτων παλαιοῦ ὑλικοῦ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Διτ. Ιταλίαν καὶ τὴν Ιαπωνίαν, ἐν τούτοις ἐπραγματοποιήθησαν καὶ πολίστες πρὸς διάλυσιν 22 ἐν ὅλῳ σαφαδόν. Ἡ ζητησίς περιλαμβάνεις κωνιτοποτήτους ὡφεῖλετο, κατὰς κύριον λόγον, εἰς τὸν "Αγγλίους διαλυτὰς, καθὼς καὶ εἰς τὸν "Αγγλίους πλοιοκτήτας τοὺς προτιθεμένους νὰ προσδούν εἰς νέας ναυπηγήσεις, βάσει τοῦ κυβερνητικοῦ σχεδίου. Μεταξὺ τῶν Βρεταννικῶν ἀντὸν ἐταφῶν περιλαμβάνεται καὶ η «Sussex Steamship Co, Ltd», διὰ λογαριασμὸν τῆς ποτίους οἱ κ.κ. Ρεθύμνης καὶ Κοιλουκοντῆς ἡγόρασαν πρὸς διάλυσιν τὸ τάνκερ «Santa Aurora» 4288 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ τιμῆς 8.900 λιρῶν. Μετὰ τὸν "Αγγλίους διαλυτὰς, ἔνεφαντον σαφάρη 11.258 τ. γκρός. Σχετικὴν τινα κίνησιν ἐπέδειξαν καὶ οἱ Κινέζοι διαλυταὶ διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν μετρίων μεγέθους πλοίων, ἐνῷ οἱ Ιταλοί διαλυταὶ ἡρκεύθησαν εἰς τὴν διάλυσιν ἐνὸς μόνον σάφαρον, Ιταλικὸν καὶ αὐτὸν, τὸ ποτίον εὐρίσκετο ἀπὸ μηνὸν παρωπλισμένον, συνεπείᾳ ἐκτεταμένον ξημόν. Οἱ διαλυταὶ τῶν ὑπόλοιπον κωφῶν, προσέδογαν, ἐν τῷ συνόλῳ τοῦ, ἔνα τόνον σχετικῆς ζωητότητος εἰς τὴν ὅλην κίνησιν τοῦ 150θμερον. Ἐλληνικά πλοῖα δὲν ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, παρεδόθη δὲν ποτὲ τὸν Γλασκώβην τὸ φορτηγὸν «Τριάνα», ἐποιάζονται ἡδη πρὸς παράδοσιν τὰ φορτηγά «Αἰμιλίος» καὶ «Χαρολαύπος», ἐπανεπωλήθη δὲ παρὰ τὸν "Αγγλίους ἀγοραστῶν τὸν εἰς Γερμανούς διαλυτὰς τὸ φορτηγὸν «Δέσποινα Α. Παππά». Αἱ πολύστεραι τοῦ 150θμερον περιέλαβον 22 σάρη, συνολικῆς κωνιτοποτήτους 74.211 τ. γκρός, ἀτινα καὶ κατανέμονται εἰς τὰς κατερέφ δέκα σημαῖα:

Αγγλικά	10 τ. γκρ.	39.277	Αίγαπτικά	1 τ. γκρ.	3.773
Κινέζικά	3 >	6.831	Νορβηγικά	1 >	3.549
Ιταλικά	1 >	6.274	Δανικά	1 >	1.400
Γαλλικά	2 >	6.257	Ισπανικά	1 >	1.315
Έλληνικά	1 >	4.649	Φινλανδικά	1 >	882

Σύνολον πωληθέντων πρὸς διάλυσιν, ἀπὸ 22 > 74.211

Τὰ 22 ταῦτα πλοῖα (ἔξαρτεσ 3 τόννων γκρός 12.352, ἡ τιμὴ πωληγήσεως τῶν ὑπόλοιπον δὲν ἔγνωσθη) διετέθησαν ἀντὶ τιμῆς 80.450 λιρῶν, 500.000 Γαλλικῶν φράγκων, 45.000 γιέν, 45.000 Ιαπωνικῶν πεστῶν, 41.000 δολλαρίων τοῦ Χούγκ Κόγκ καὶ 30.000 Δανικῶν κωφωνῶν, εἰς διάλυσιν ἔνεκεν κωφῶν, ώς ἔξης:

ΑΓΓΑΙΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ "Αγγλικά ἀπὸ "Sailor Prince" τ. γκρός 4317 (τοῦ 1907) ἀντὶ 6500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Λήθ, «Teespoole» 4577 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 6400 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Τάιν, «Santa Aurora» (τάνκερ) 4278 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 8.900 λιρῶν, «San Lamberto» (τάνκερ) 6094 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ 8550 λιρῶν, «Santigate» 3687 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 5500 λιρῶν, «Bulgariata» 2964 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 3200 λιρῶν, «Stork» 2029 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 3100 λιρῶν, παραδοτέον, ώς ἔστι καὶ εὐρίσκεται ἐν ἀργίᾳ εἰς τὸ Λήθ καὶ τὸ Αίγαπτικόν «Ramses» 3773 τ. γκρός (τοῦ 1899) ἀντὶ 6100 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὸ Ρόζεθ.

ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Βρεταννικὸν τάνκερ «Acardeos» 5767 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ 10.000 λιρῶν, τὸ Κινέζικόν «Hsin Peking» 2866 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 45.000 γιέν καὶ τὸ "Αγγλικόν «Mabel Moller» 2625 τ. γκρός (τοῦ 1909), εἰς οἷαν κατάστασιν εὐρίσκεται ἐν προσαράξει εἰς Sanghalien,

ΚΙΝΕΖΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ Κινέζικά ἀτμόπλοια «Tean»

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

32, GREAT ST. HELENS LONDON E.C. 3

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

'Αποτέφρωσις τοῦ φορτηγοῦ «Στυλιανή»

Καὶ νέα ἀπόλεια Ἐλληνικοῦ πλοίου, συνεπειὶ πυροβολῆς, ἐσημειώθη τὸν παρελθόντα μῆνα. Τὸ φορτηγὸν «Στυλιανὴ» 1828 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1893, ἀνῆκεν εἰς τοὺς κ. κ. ἀδελφοὺς Πειθῆ, τῆς Ἀλεξανδρείας, ἀπετεφρόθη καὶ ἔβαθισθη εἰς τὴν Ἔριθρον Θάλασσαν τὴν 14ην Μαρτίου, κατὰ τὴν διάρκειαν ἑνὸς ταξιδίου τοῦ ἐπὶ Πόρτ Σαΐδ εἰς τὴν Μασσάβαν, μὲν φορτίον καρύσιων ἔλαιων. Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο εἶχε παραλάβει 32.000 κιβώτια πετρελαίου, 1000 κιβώτια ὄφρυτῶν καὶ 5000 βαρέλια μοτορίνης τὰς τάξιν ἀνάγκας τοῦ Ἰταλικοῦ στρατοῦ τῆς Ἐφιδραίας. Τὸ πῦρ προῆλθεν ἀπὸ ἀνάφλεξην, συνεπειὶ ὑπερθερμάνσεως καὶ μετεδόθη μὲν καταπληκτικὴν ταχύτητα, μέσῳ ἀλληλοδιαδόχων ἔρχοντος, εἰς ὄλογλην τὸ σκάφος. Οἱ πλοίαρχος, οἱ ἀξιοματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα ἐπεχερσόθησαν νὰ σιρθοῦν εἰς τὴν θάλασσαν ποὺς ἡ δυνηθῆν νὰ καθελκύσουν τὰς ναναγοσωστικάς λέμβους, διότι τὸ πῦρ ἔζητο πλούτον φαγδάως. Εἰς τὴν θάλασσαν οἱ ναναγοὶ παρέμειναν ἀρκετάς ὥρας, δύο δὲ ἔξι αὐτῶν ἐξηφανίσθησαν.

Τοὺς ναναγοὺς περιστενέλεξεν εἰς ἀθλίαν κατάστασιν καὶ ἀρχαὶ ὥρας μετά τὴν ἐγκατάλεψιν, τὸ Ἰταλικὸν λάնερο «Fusijanna», τῆς γραμμῆς Ἰνδιῶν, ὅπερ καὶ τοὺς ἐπεβίσασε βραδύτερον τοῦ ἀπὸ «Cagliostro», κατεύθυνομένον εἰς τὴν Μασσάβαν. Εκεῖνεν παρελθόθησαν ἀπὸ τὸ Ἰταλικὸν πλωτὸν νοσοκομεῖον «Massawa» καὶ μετεφερθησαν εἰς Πόρτ Σαΐδ. Οἱ ναναγοὶ παροντασθησαν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν φορτηγήν Ἀργίῃν τῆς πόλεως ταῦτης, ἔνθα καὶ ἐλληφθησαν αἱ καταδέσεις τοῦ ἐπὶ τοῦ ἀτυχήματος. Τὸ φορτηγόν «Στυλιανὴ» ἐγκατελείψθη καὶ μετένεν, κατεποντισθῇ δὲ τέλος εἰς θέσιν 17—39' Βορείου πλάτους καὶ 39—8' Ἀνατολικοῦ μῆρους.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ»: Κατεύθυνόμενον ἐκ Γδύνιας μὲ γανανθρακοφορτίον εἰς Μπουένος Ἀρχες προσέρχουσεν εἰς τὰ κομητούματα τῆς διώρυγος Μπρόνσμποτελ. — Κούγζ. Τὸ φορτηγόν ὑπέστη ἐλαφρές βλάβες εἰς τὴν ἀριστεράν αὐτοῦ πλευράν, προεξάλεσε δὲ μεριάς ζημίας καὶ εἰς τὴν προσκαμάν.

«ΕΛΛΑΣ»: Ἡγγέλη, ὅτι προσήρφαξε, λόγῳ τῆς διάληξης εἰς Φλωρίγκη, μεταξὺ τῶν φαροπλοίων Ρουντίγκεν καὶ Βαν Ντάξ. Τὸ Βελγικὸν ναναγοσωστικὸν «Γούλιάδη» ἔσπενε νὰ παράσῃ τὰς βοηθείας τοῦ, ἀλλ' ἔφερε ἀπόλεις τὸ σάκος ἡγκυροβόλημένον. Τὸ ἀπὸ τὸ «Ελλάς» εἶχε προσαράξει ἐλαφρῶς πάρι τὴν θέσιν Οὔστερ Χίντερ, ἀλλ' ἀνεύκλισθη μόνον τοῦ καὶ ἡγκυροβόλησε. Βραδύτερον, πλήσιον τοῦ Τερνένου, περιπλέζθη εἰς τὴν ἔλιξ τοῦ ἔν σφραγίσσοντον, παρέστη δὲ ἀνάγκη νὰ χρησιμοποιηθῇ δότης διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς ἔλιξ. Ἀκολούθως τὸ φορτηγόν κατέπλενεν εἰς τὴν Γάνδην, ἀβλαβές. (Μαρτ. 12—14)

«ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ»: Μία οιδηρὰ φορτηγής περιέχουσα 521 τ. νιτρικῆς σόδας, ἐκφροτοθείσης εἰς τὴν Βενετίαν ἀπὸ τὸ φορτηγόν «Ορός Ελίκων», ἀνεφλέγη, ἀποκαρφωθείσα ἐγκαίωμα ἀπὸ τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον. Αἱ ζημίαι τοῦ φορτίου ἐξ τοῦ πυρὸς ἐπολογήζονται εἰς 5 ο.

(Μαρτ. 13) **«ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ»:** Μὲ φορτίον γεννημάτον ἐξ Ἀργεντίνης κατέπλενεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, ἀφοῦ κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ συνήγορησε σφροδοτάσην τρικυμίαν. Ποσότης τῆς γανανθράκων, τοποθετεύενται ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, ἀνηράγη ἀπὸ τὰ σύμματα. Ἐσημειώθη ἐπίσης ἐλαφρά διαφοροὶ εἰς τὴν πόμπην καὶ μερικαὶ μικροζημίαι εἰς διάφορα ἔξαρτήματα τοῦ καταστρόματος. Αἱ δέονται ἐποικεναὶ ἔξετελεσθησαν

εἰς τὴν Ἀμβέρσαν.

(Μαρτ. 14)

«ΖΕΡΜΑΙΝ»: Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτ Αρδουΐο ἐσημειώθη ἔναρξης πυρκαϊᾶς εἰς τὸ διαμέρισμα τῶν μπόνκερς τοῦ φορτηγοῦ «Ζερμαίν». Τὸ πῦρ κατεσθέσθη ἐγκαίωμας, χωρὶς νὰ προξενήσῃ σοβαρὰς ζημίας.

(Μαρτ. 15)

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ»: Εἳναν φορτηγόν, τὸ ὁποῖον ἐφορμούντετο ἐπὶ Πόρτ Σαΐδ εἰς Μασσάβαν παρὰ τοῦ φορτηγοῦ «Βίργινιας», ἐγκατελείψθη διθύρωμεν εἰς τὴν Ἔριθρον Θάλασσαν εἰς θέσιν 23 Βορ. πλάτους καὶ 36' Ανατ. μῆρους.

(Μαρτ. 16)

«ΑΝΤΩΝΗΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ»: Ανεργόμενον τὸν ποταμὸν τῆς Νέας Οὐλεάνης προσέρχοντο ἐπὶ μᾶς προβλήτος καὶ ὑπέστη ἐλαφράς τινας ζημίας. Αντιθέτως ἡ προνυματία καὶ τὸ ἐπὶ αὐτῆς φορτίον ὑπέστησαν σημαντικάς βλάβες, ἀπολογισθείσας εἰς 25.000 δολλαρίουν. (Μαρτ. 17—18)

«ΑΣΤΕΡΙΑ»: Κατὰ τὸν κατάπλοιον τοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σούσου προσέρχοντεν ἐπὶ ἐνός ντόξιον τὸ σκάφος. Οἱ πλοίαρχος, οἱ ἀξιοματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα ἐπεχερσόθησαν νὰ σιρθοῦν εἰς τὴν θάλασσαν πλευράν. Οἱ ἀρμόδιοι ἀντιπρόσωποι τοῦ Λόιδη ἐνήργησεν ἐπιθεώρησιν.

(Μαρτ. 18)

«ΙΟΥΔΑΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»: Κατευθυνόμενον ἐμφορτούν εἰς Λοντόνερον προσήρχαντεν εἰς τὰ ἀναβή τοῦ ποταμὸν τοῦ Σούσου προσέρχοντεν εἴρην τὸν θάλασσαν τῶν ὑψώλων τοῦ. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη μετὰ διήμερον, τῇ βοηθείᾳ φυμούλων, ἐποφεληθὲν τῆς παλιρροίας. Εὖθες μετὰ τὴν ἀνέλνσον τοῦ, ἡγυινούβλησεν ἀσφαλῶς εἰς Λοντόνερον. (Μαρτ. 18)

«ΜΕΡΟΠΗ»: Απολέσαν ἐπὶ Βρέμης μὲ φορτίον γυανανθράκων διὰ Πόρτ Σαΐδ προϊδαξεν εἰς τὸν ποταμὸν Weser, πλησίον τοῦ Brake. Η προσπάθεια, ὅπος ἀνελκυσθῇ τὸ σκάφος διὰ τῶν ιδίων αὐτῷ μέσων μὲ τὴν πρώτην παλίρροιαν ἀπέτιχε, κατόπιν δὲ τούτου ὑπεγράψῃ παρὰ τὸ πλοάρχον συμβόλων τέλον «Άριδη» μετὰ τῆς ναναγοσωστικῆς ἐταιρίας τῆς Βρέμης. Τὸ πλοῖον οὐδεμίαν παφούσισε διαφοροῦ τῶν ὑψώλων τοῦ ὃ δὲ βιδός εἰς τὸ σημεῖον τῆς προσαράξεως ἦτο ἀμιδῆς. Οἱ ναναγοσωσταὶ μετέφερον παρὰ τὸ πλοῖον φορτηγίδας διὰ νὰ προσθῇ εἰς μερικὴν ἐκπλωτίων πόρο διευκολύννοντας τὴς ἀνελκύσεως. Ἐπὶ τόπον ἔθμασαν ἔπιστης ἐξ φυμούλων. Άπο τὰ κάτω No 1 καὶ 2 τῆς «Μερόπης» ἐξεφορτώθησαν περὶ τοὺς 500 t. γανανθράκων, ὅποτε τὰ φυμούλων, ἐπ' εὐκαρπίᾳ τῆς παλιρροίας, ἐπέτυχον τὴν ἀνέλνσον καὶ φυμούλησην τοῦ φορτηγοῦ Brake, πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπαναφόρτωσιν. Πιστοποιητικὸν ναναπλοίας ἐχορηγήθη. (Μαρτ. 18—20)

«ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»: Κενόν ἐπι Πειραιῶς διὰ Θεοσαλονίκην προσήρχασεν εἰς τὴν θέσιν Ναζίκ, τοῦ Θεομάρκου κόλπου, παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ἀλιάζμονος. Ἐπειδὴ τὸ σκάφος δὲν ἦδυνθη καὶ ἀνελκύσθη μόνον τοῦ ἔξιτησης τῆς βοηθείας τοῦ ναναγοσωστικοῦ «Μίμη», ὑπεγράψῃ δὲ διὰ τὴν ναναγοσωστικὰ συμβόλων τέλον Λόιδη. Τὸ ναναγοσωστικὸν διήνοιξεν ἀνάκτα ἐπὶ τοῦ βορρωδώδους βιδοῦ καὶ ἐπέτυχεν ὅβτι τὴν ἀνέλνσον. Τὸ φορτηγόν κατέπλενεν εἰς τὴν Θεοσαλονίκην, οἱ δὲ δύται, οἱ ἐπιθεωρήσαντες τὰ ὑγαλά τοῦ, δὲν ἀνέθηρν ζημίας.

(Μαρτ. 20—22)

«ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ»: Καθ' ὃν χρόνον εἰσίσκετο ἐλληνενισμένον καὶ ἐπὸ ἐξιδρωτοῖς εἰς τὴν Χάροβην, ἐξεργάη πυρκαϊὰς εἰς τὸ ὑπὸ αὐτῷ. 2 κάτοις τοῦ, τὸ περιέχον ἀραβόσιτον. Τὸ πῦρ μετεδόθη εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους, κατεσθέσθη δὲ μετὰ κόπου καὶ ἀφοῦ ἐπροξένησε σοβαρὰς ζημίας εἰς τὸ πλοῖον τοῦ μηχανῶν. Αντιθέτως, αἱ ζημίαι τοῦ φορτίου τοῦ κάτω No 2, ἐπὶ τοῦ πυρὸς καὶ τῶν ιδάτων εἰναι μηχαναὶ, μὴ ἐπερβαίνοντα ποσοστὸν 5 ο.ο. Επιθεώρησις καὶ προσωρινὴ ἐποκεντικὴ ὑπὲκτελεσθῶν εἰς τὴν Χάροβην.

(Μαρτ. 20)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»: Προσέρχοντεν εἰς τὸν

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Άνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

*Αντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

λιμένα της Χίου έπι της προσγειώσας και έπι τριῶν φορτηγίδων, ύποστάν έλλαφάν τινα ζημιάν εἰς τὰ τρία πτερύγια τῆς έλλιξός τον. Δύο έκ τῶν φορτηγίδων έπεστησαν μικροζημιάς, η τρίτη διατήσεως, ητις ἔφερεν ἐμπορεύματα ἐκφορτισθέντα από τὸ ἄπειρον «Ελληνικόν», ζηνθίσθη. (Μαρτ. 21)

«ΙΛΙΣΣΟΣ»: Κενὸν ἐπί Λίβερπούλ διὰ Γδυνίαν πρὸς παραλίαν γιανθρακοφορτίον προσήρχεν εἰς τὰ Δανικὰ παράλια πλησίον τοῦ φαρούριον Kalkgrund. Η παροχὴ βοηθείας ἀπερχούσθη, δια τὸν διαφόρον τοῦ παλιόφορου δὲν κατέστη δυνατόν ν' ἀνελκυσθῇ τὸ σάφος μόνον τοῦ, ὑπεράριθμη συνιδόλων τέπον Λόνδον μὲ τὸν ναυαγοσωστικὸν Oίκον Svitser. Τὸ σάφος ἀνελκυσθῇ δραδύτερον μὲ τὴν δούθειαν τοῦ ἀποσταλέντος ναυαγοσωστικοῦ καὶ κατέπλευσεν εἰς τὴν Κοπεγχάγην, ἔχον ἔλλαφάν διαφοροῦν εἰς τὰ τάνκες καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Διὰ τὴν πληρεστάτην ἐπιθεώρησιν τὸ πλοῖον θά δεξαιρεισθῇ. Λί προδεινθέσια εἰς τὰ θαλατταὶ ζημιάν δὲν εἶνε ἐκτελεσμένη.

Κατὰ νεοτέραν πληροφορίαν τὸ ἄπειρον «Ιλισσός» ἔφεσεν εἰς Μάλιο, δύον καὶ ἐδεξαιρεισθῇ πρὸς ἐπισκεψήν. Ἀπὸ τὴν προηγούμενως γενομένην ἐπιθεώρησιν ἔξικρισθῇ διαφοροῦ εἰς τὸ τάνκες τοῦ μηχανοστάσιον καὶ εἰς τὰ ἄπειρα 4 καὶ 5 τάνκες τοῦ ζηματοῦ ἀπειδεισθῇ η ἐπισκεψή ζημιῶν τηνὸν τῆς τούλαδος, η ἀνανέωσις 25 ἔλλασμάτων καὶ η ἐπισκεψή ἐτέρων δέζα. (Μαρτ. 21—25)

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (εχ. «Σοφία Κωστάλα»): Μὲ φορτίον 840 τόννων Ρουμανικοῦ ἀριθμού, κατευθυνόμενον μέσῳ Πειραιῶς εἰς τὴν Ἀλβανίαν πρὸς ἐξόπτωσιν προσήρχεται ἐπὶ δραζώδων ὑφάλοι πλησίον τῶν Ἀγίων 40, ὑποστάν ουδαέδης ζημιάς. Εὖθις μετὰ τὴν προσῆρχεν προεκλήθη διαφοροῦ εἰς τὰ κάτια καὶ τὸ μηχανοστάσιον, μετὰ καποὺ συγχρατουμένη ἀπὸ τὰς ἀντλίας τοῦ πλοίου. Η ζητηθεῖσα ἀμείωτη βοηθεία παρεσχεθῇ ἀπὸ τὸ σπενσάν ἐπὶ τὸν ναυαγοσωστικὸν «Ἀγιος Νικόλαος». Μετὰ τὴν προσαρινήν ἐπὶ τὸν δυτικὸν ἐπισκεψήν τῶν εἰς τὰ θαλατταὶ ζημιῶν τοῦ μηχανοφορτηγοῦ καὶ τὴν ἀντλήσιν τῶν εἰς τὰ κάτια τῶν ὑδάτων, ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσης καὶ η ρυμούλκησης τοῦ εἰς τὸν λιμένα τῶν Ἀγίων Σαράντα.

Ἐκ τῆς γενομένης ἐπιθεώρησις διεπιστόθη σειρὰ ζημιῶν καὶ ογκιάτων τοῦ σάφους εἰς τὰ θαλατταὶ. Τὰ 2/3 τοῦ φορτίου, ποροσιζομένων διὰ Stilo, Βαλόναν, Δρυόφαρον καὶ Μέδουσαν, ἔβλαψαν. Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀνελκυσθεως τίχον ἐξόργισθοῦ 240 τ. ἀβλαβοῦς ἀριθμούτορ.

(Μαρτ. 22—26)

«ΠΑΝΙΣ»: Προσήρχεν ἔλλαφῶς εἰς Haustholm, ἀλλ' ἀνελκυσθεῖν ἀπειρούσας βοηθείας καὶ ζημιῶν ἔξικρούσθησε τὸν πλοῦν τοῦ. (Μαρτ. 24)

«ΑΤΤΑΛΑΣ»: Εδεξαιρεισθῇ εἰς Πειραιά δι' ἐπισκεψήν τῶν ὑφάλων τοῦ καὶ ἀντικαταστασιν ἔνιον ἔλλασμάτων, ἐπὶ τὸν διοίκητον διαφοροῦ τοῦ μηχανοστάσιον. (Μαρτ. 25)

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Βλάσιο): Ανελκυσθῇ ἀπὸ τὴν ἀστήν Γαϊδουρόνανδρας καὶ ἔρρημονζήμην εἰς Λαύριον. Τὸ σάφος ἔχει σχέδιον ἐξ ὀλοκληρῶν καταστασιῶν εἰς τὸ πρόσω. (Μαρτ. 26)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»: Προσήρχεν ἐν καιρῷ νωτικῷ εἰς ἀμιδόνη θέσιν πλησίον τῆς Αβού Ζενίμα, ἀλλ' ἀνελκυσθῇ μετ' ὀλίγον ἀνεν ζημιῶν καὶ βοηθείας. (Μαρτ. 28)

«ΤΑΣΣΟΣ Κ.» Απολιένθαν τὴν 27ην Μαρτίου ἐκ Ρόττερνταμ μὲ γιανθρακοφορτίον διὰ Γραδόζαν συνεκρύσθη εἰς τὴν Μάγχην, συνεπειῶς τῆς δόπιας, ἐποτάν ζημιᾶς καὶ ἔχον διαφοροῦ, ἐπόδισεν εἰς τὸ Νότον πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκεψήν.

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Οὐδὲ ἐπ' ἔλαχιστον ἐβελτιώθη καὶ κατὰ τὸ διαφεῦσαν 15δήμερον ἡ θέσις τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς. Όλα τὰ κέντρα φορτώσεων καὶ ίδια τῶν σιτηρῶν, σποραδικάς τινας ἐκπιλογόρησαν διαταγῆς καὶ μηρὸς μόνον ἀριθμὸς σκαφῶν ἀπεργοφήθη, ἔναντι τῆς τόσου μεγάλης διαθέσιους χωρητικότητος, ποὺ ἀθρόως προσφέρεται καὶ ἀγωνιωδῶς ἀναμένει μίαν ἐργασίαν, ποὺς ἐξέλθῃ τῆς δυσχερεύς θέσεως, εἰς ἣν περιῆλθε. Εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πλέιτ, ἔνθα ἐπέρι ἔκατον σκάφη, μετὰ τῶν 25 ἔτοιμων, ὑπολογίζεται, ὅτι θά είναι ἐπὸ προσφορῶν μέχρι τῶν ἀρχῶν Μαΐου οὐδεμία ζητηθεῖται ποὺς κινητοίστησθε. Απλῶς καὶ μόνον μερικά ἔτοιμα σάλπη, πετρίον μεγέθους, ἐκλεισθμάνων καὶ μερίδες τινές φορτίον προσεργέθησαν, εἰς τρόπον ὃστε η θέσις τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ἔχοντων πρὸς τὰ ἐκεῖ ἀναῦλτον χωρητικότητα, ἀπένη, πράγματι, ἐξαιρετικῶς δυσχερής. Μόνη ἀπομένουσα ἔλπις, οὐχὶ δέ και αὗτη τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν, ἔγκειται εἰς τὰς φορτώσεις

ἀφασούσιτον τῆς νέας ἀρκετά ἀριθμούν ἔσοδεις, τοῦ ὥποιον ζωηρῷ προβλέπεται ἡ ἔξαγωγή, λόγῳ τῆς ἔξαντλησεως τῶν ἐνδρόπητη ἀποθεμάτων καὶ τῶν μικρῶν πρὸς ἔξαγωγήν περιθωρίων τῶν ἄλλων παραγωγῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ διοικούσα Επιτροπὴ τοῦ σχεδίου, ἀντιμετωπίζουσα τὴν δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν ἐπὶ τῆς ουσιωρεύσεως τόσον ἀναλόπτων τοννᾶς εἰς τὸ Πλέιτ, ἀπηγόρευσε τὴν πρὸς τὰ ἐκεῖ κάθοδον κενῶν καὶ ἀναλόπτων πλοίων, δημάσην νάρδουν φόρτουσιν πρὸ τῆς 16ης Μαΐου. Πλέιτ τοῦ μέτρου αὐτοῦ, προέσσεται μεταγενεστέρως τὴν ἀδειαν εἰς τὸν πόλιτον τοῦ οἴκου τοῦ Μόντρεαλ, λόγῳ τῆς κατεύθεας ζητήσεως τοῦ σίτου Μαντόμπα καὶ τῆς οὐχὶ μεγάλης προσφορᾶς σκαφῶν δι' Απόλλων καὶ Μάιον, καθ' ὃν χρόνον, μικρὰ ιδίως πλοία, ζητοῦντα καὶ μερικούς Ιονίου. Ο Βόρειος Ειρηνικὸς μὲ σχετικῶς βελτιωμένην ζήτησιν σκαφῶν καὶ ναυλῶν σταθερούς διὰ τὰ ἔτοιμα πλοία, τόσον διὰ τὴν Ανδραΐδαν καὶ τὴν Αγαθολήν, δύον καὶ δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ. Επηρώθησαν αὐτὸν Βαγούδεος (γεννήματα σελ. 18) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ καὶ αὐτὸν Βρετανικήν Κολομβίαν (γεννήματα σελ. 20) δι' Αγγλίας καὶ 1913 κατόπιν, φίο, δι' Αγγλίαν, Μάριον. Γιανάθραξ εἰς Χάμπτον Ρόδες διὰ Μοντεβίδεο εἰς τὴν καλὴν τιμὴν τῶν σελ. 11) δι' λόγῳ τῆς ἀπορίας τοῦ Πλέιτ. Διὰ πλαστηρίου ἐπληρώθησαν μικρὰ σκάφη ἐπὶ Ν. Υόρκης διὰ Δυτ. Ιταλίας δολ. 4,75, ἀπὸ δὲ τοῦ Νόρδερον φεντετές διὰ Γλασκώδην — Αργοτόθησαν 12), μὲ 6 πέντας ἔξτρα, ἐννὶς ἐκ Κόλπων. Αἱ ζαχαρίαις Κούνας, μὲ προιστόρεον ἐπιλαμπέον, εἰς τὰ 13) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ.

Εἰς τὴν Αγαθολήν, τὸ σύνολον τῶν ἐκεῖνων ἐργασιῶν περιφορισμένων ποιεῖ. Τὸ Ντάρεν διὰ κυάμους, κυρίως δὲ τὸ Σάγκζον δι' οὐρανούς, μὲ σταθερὰν ζητήσιν, ἐκλεισαν ἀρκετάς ναυλώσεις, ἀλλ' εἰς τιμὰς καλαράς, λόγῳ τῆς εὐχερείας τῶν ναυλωτῶν εἰς τὴν ξενερέσιν χωρητικότητος. Προβλέπεται πάντοτε, ὅτι, εἰς τὴν ουρανού τοῦ περιπτώσιν ζητηθεῖσας κινήσεις, η εἰς τὰ ἐκεῖ θύτα διαθέσιος χωρητικότης δὲν θά ήτο ἀρκετὴ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῶν φορτωτῶν, ἀν καὶ η προσφορά κενῶν πλοίων εἰς τὴν Μεσογείον κρατεῖ πάντοτε τὰς ἀγοράς ταύτας ἐν καλαρότητι. Καὶ οἱ φορτωταὶ τῶν Ινδίων ἐπέδειξαν ἐπίσης περισσότερον ἐνδιαφέροντας μιλονάτη μετ' ἐπιφύλαξεως κυριλλοφοροῦ τὰς διαταγάς των, λόγῳ τῆς εὐόλων ξενοφεσιῶν σκαφῶν. Ως πρὸς τοὺς πληρωθεντας ναυλῶν ἀναφέρονται αἱ τιμαὶ 25) διὰ Ντάρεν (κυάμους) διὰ Ρόττερνταμ δι' Αμβούργον, Απόλλων, 25) — έως 25) διὰ Σάγκζον (δρυγανῶν) μέσῳ Κέπα διὰ Βόρ. Γαλλίαν, 23) — αὐτὸν Ινδοκίναν (ἀνθρακίτην) διὰ Βορρά — Ρονέν, μὲ συμπληρωσιν 3000 τ. δρυγῆς εἰς τὰ 25) καὶ αὐτὸν Μαντόμπα 25) — διὰ Μεσόγειον — Αγγλίαν — Κόντινεντ. Η Ανδραΐδα μὲ σποραδικὰς ναυλώσεις εἰς τὰ κατώτατα ὅμια τοῦ σχεδίου.

Η Μεσόγειος μὲ συνήθη διὰ μεταλλέυματα ἐργασίων καὶ μὲ ἀριθμούς τινας φορτώσεις βαμβακοσόπων εἰς Ἀλεξανδρείας διὰ Χοῦλα εἰς τὰ 8) — τοὺς 60 κ. π. Η Μανόη Θάλασσα μὲ ἀρκετὰς διαταγῆς διὰ σχεδίου τὰ εἰδή, ἐκτὸς τῶν γεννημάτων καὶ τῆς ζηλείας. Επίσης διὰ φορτώσεις ἀνθρακίτων διὰ Βόρ. Αμερικὴν συναντοῦν τὰ Σοβίετ ζητηθεῖσαν εἰς τὴν ναυλῶν Ελληνικῶν σκαφῶν, διότι ἀρνοῦνται νάρδουν τὰς τιμάς τοῦ σχεδίου. Η μὲ ἀπαράδηλης διμος Ελληνικῶν σκαφῶν δισεργαῖνει καὶ τὴν εἰσαγωγὴν Σοβίετον προσίστων εἰς Ελλάδα. Διὰ γεννήματα ζητηθεῖσαν σκαφῶν εἰς Ν. Ρωσίας ἐσπειρόη, οὔτε δὲ καὶ προβλέπεται τοιαῦτη διὰ τὸ ἐγγὺς μέλλον. Δι' ἀνθρακίτην ἐπί 5500—6000 τ. ἐκ Μαρτίου διὰ Β. Αμερικὴν εἰς τὰ 11) διὰ Απόλλων 15—25, ἐκαλύψθη δὲ καὶ ἐτέρα διαταγὴ εἰς τιμὴν μῆ γνωσθείσαν. Δι' ἐτέρους προσφοριμόν σημειούνται ἀπραξία. Διὰ ζηλείας — πλὴν τῶν Ρωσικῶν τάμι-τάστρες Αρχαγγέλου καὶ Βαλτιζῆς — παροντισθησαν διαταγῆς καὶ ἐξ Σούηδιας — Φινλανδίας δι' Αλεξανδρείαν, μὲ φορτωτινοῖς θερινῶν μηνῶν, μέχρι τῆς στιγμῆς ὅτια

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

ZEISE PROPELLERS
FITTED ON MANY GREEK VESSELS
ARE THE MOST EFFECTIVE
GENERAL - REPRESENTATION
SINCE 1897
FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG
TELEGR: CRIANSEN SPEERSORT 8

μως δὲν έγνωσθη, έναν έκλεισθησαν ναυλώσεις. Τὰ Σοδὶετ ἔξαπολουθοῦν ἀπορροφῶντα Ἐλληνικά σκάφη διὰ τάμι-τοάρτεος ξυλείας, εἰς τιμὰς κατωτέρας τοῦ σχεδίου. Διαταγὴ ξυλείας, μὲ φόρτωσιν ἐξ Μαύρης Θαλάσσης δὲν ἕπονται. Διὰ Ρωσικά μεταλλεύματα φυκλοφορεῖ διατάξη 9000 τ. διὰ Β. Ἀμερικὴν μὲ προσφερόμενον ναῦλον 11)6 καὶ συνήθεις δῆρος.

Οἱ Δούναβες ἑναύλωσεν δῆλως αἰφνιδίως ἀ)π 7000 τ. δι' Ἀμέρεσαν (γεννήματα) εἰς τὰ σελ. 13)— κανταέλλο 8 Ἀπριλίου, καθὼς καὶ ἔτερον φορτηγὸν 3000 τ. εἰς τὰ 14)— διὰ Βόρ. Γαλλίαν.

Οἱ γαλάνθρακες Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ, μὲ ἔλειψην διαταγῶν καὶ εἰς τιμὰς ἀμεταβλήτους εἰς τὰ ἔξαρτεικῶς χαλαρὰ ἐπίπεδα τοῦ προγνωμένου 15θημέρου.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀ)π εἰνε αἱ κάτωθι :

Ἐκ Ρίβερ Πλέεῖτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Ἰσλανδίας) σελ. 18)3, φόρτωσις 9—25 Μαΐου.

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ἐξ Ροζάριο 5700 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, μὲ ὄψιν Ἐλλάδα ἢ Σκανδινανίαν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5200 τ. δι' Ἀγγλίαν σελ. 18)—, μὲ ὄψιν Βορδό — Ἀμβούργον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Λός "Αντζελές — Βαγούνερ 13)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» ἀπὸ Νεκοτσέα 6100 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, μὲ ὄψιν Μεσόγειον καὶ Ἀδριατική, ἔναν φόρτωσιν ἀπὸ Νεκοτσέα καὶ Μπάγκαν Μπλάγκαν 1)½ ἔξτρα, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες καὶ Μοντεβίδεο 5500 τ. διὰ Ρόττερνταμ — Ἀβονάρανθ 13)6 (berth) ἀ. φ.

«Ω. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 δι' Ἀγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη ὄψιν, Ἀπριλ. 1—8.

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 τ. διὰ Ρόττερνταμ — Χούλλ (berth) καὶ 3000 τ. εἰς τὰ 14)6, ἀ. φ.

«ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)— — Κόντινεντ 18)—, Ἀπριλ. 15—30.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐξ Πότι 9000 τ. μαγγανᾶς διὰ Βαλτιμόρη σελ. 11)—, φόρτωσις 15—30 Ἀπριλίου.

«ΜΑΡΤΗΣ» ἐξ Θεοδόσιας 3800 τ. ἀνθρακίτου διὰ Δούναβιν σελ. 3)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΙΔΗ» ἐξ Νικολάεφ 7800 τ. μεταλλεύματος σιδήρου δι' Ιαπωνίαν 14)6, φόρτωσις 7—17 Ἀπριλίου.

«ΚΑΣΟΣ» ἐξ Νικολάεφ 7500 τ. μεταλλεύματος δι' Ιαπωνίαν 14)6 Ἀπριλίου.

«ΠΟΙΚΙΛΑ» ἐξ Ὁδησσοῦ 320.000 κ. π. ζαχαρίεως διὰ Ηροσικὸν κόλπον, λ. στ. 3100, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΥΟ ΦΙΑΟΙ» ἐξ Μαροκούεως 6000 τ. γιανθράκων διὰ Ηρισιά 4)9 φίο, ἀ. φ.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἐξ Μαροκούεως 5500 τ. ἀνθρακίτου διὰ Νόρδερν φεντέν 11)6, Ἀπρ. 10—26.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Νικολάεφ 7000 τ. μεταλλεύματος δι' Ιαπωνίαν 14)6, Ἀπριλίου.

—Ἐκ Μεσογείου

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» ἐξ Κέπρου 4800—5000 τ. μεταλλεύματος διὰ Δάντοις 10)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΕΙ-Π. ΚΟΡΣΟ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 385.000 κ. π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ 8)— τοὺς 60 κ. π., ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΕΩΝΙΔΑΣ Μ. ΒΑΛΛΑΣ» ἐξ Σμύρνης 2800 τ. γεν. φορτίου διὰ Στονχόλην 9)6 φόρτη, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ ΒΡΟΝΤΙΣΗ» ἀπὸ Σούσα 3150 τ. φωσφάτων διὰ Νάντην 26 φρ., Ἀπριλίου.

Ἀ)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Φολλόνικα 7000 τ. ἀλατος διὰ Στέττιν 6)6, ἀ. φ.

«ΑΕΩΝ. Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐξ Πειραιῶς 6300 τ. λιπασμάτων διὰ Ρόττερνταμ 5)7½, ἀ. φ.

«ΤΑΝΑ-ΓΣ» ἀπὸ Ὄραν καὶ Μοσταγκανήν 1900 τ. σιτηρῶν δι' Ελλάδα 30 φρ., ἀρχὰς Ἀπριλίου.

«ΜΙΜΗΣ» ἐξ Λαριμανᾶς 5000 τ. μεταλλεύματος διὰ Λονδίνον 6)4½, ἀρχὰς Ἀπριλίου.

«ΝΙΚ. ΜΠΑ-ΓΚΑΣ» ἐξ Σφάξ 3000 τ. φωσφάτων διὰ Σέτταν

24.75 φρ., Ἀπριλίου.

«ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ» ἐξ Λάριμας 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Γερμανίαν 6)6, Ἀπριλίου.

«ΔΙΩΝΗΣ» ἐξ Σφάξ 6700 τ. φωσφάτων διὰ Βλαδόντιγκεν 30.50 φρ., Ἀπριλίου.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» ἐξ Τόνιδος 3000 τ. φωσφάτων διὰ Βρέστην ἥ καὶ Γραναϊδίλ. 28 φρ. ἵνα λιμένα, 30 φρ. δέν λιμένας, Ἀπριλίου.

—Ἐκ τῆς Ἀπω Ανατολῆς

«ΖΩΓΡΑΦΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἀπὸ Σαΐγκον 11.000 τ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν σελ. 23)3, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΙΑΓΚΟΣ» ἐξ Πόρτ Κάμφα (μὲ συμπλήρωσιν τῆς Hongay) 7500 τ. ἀνθρακίτου διὰ Μασσαλίαν — Ροτέν 23)—, φόρτωσις 20 Ἀπριλίου ἕως 5 Μαΐου.

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ» ἐξ Πόρτ Ρεντόν — Χαϊφάγης 4500 τ. ἀνθρακίτου, μὲ συμπλήρωσιν 3000 τ. ὅριζες ἀπὸ Σαΐγκον διὰ Νταζάρ. Βορδό—Ροτέν (private terms), Ἀπριλίου.

«ΖΕΦΥΡΟΣ» ἐξ Βίζαγκατάμη 7500 τ. μεταλλεύματος διὰ Δάντοις ἥ Γδενίαν 20)—, Ἀπρ. 10—28.

«ΠΕΤΑΛΙΟΙ» ἐξ Σαΐγκον 8500 τ. ὅριζες διὰ Βόρ. Γαλλίαν 23)9 (μέσφ Κέπι), Μαΐου 15—31.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» 8500 τ. φορτίον, τάμι-τοάρτεος Ἀπω Ανατολῆς διὰ 5 ἔως 6 μῆνας 2)3½, παράδοσιν εἰς Ἀπω Ανατολῆς, Ἀπριλίου.

«ΜΕΡΟΠΗ» 6800 τ. φορτίον, τάμι-τοάρτεος διὰ ταξίδιον Τινδίν 2)2, ἥ μ. παράδοσις Ἀγγλίαν.

«ΔΙΟΝ. ΣΤΑΘΑΤΟΣ» 8000 τ. φορτίον, τάμι-τοάρτεος Ἀπω Ανατολῆς διὰ 5 ἔως 6 μῆνας 2)3, παράδοσις Ἀπριλίου.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΕΛΕΓΚΩ Α. ΚΥΑΩΝΙΕΩΣ» ἐξ Δουνάβεως 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρεσαν 12)—, κανταέλλο 8 Ἀπριλίου.

«ΜΑΙΡΗ Η» ἐξ Δουνάβεως 2200 τ. σιτηρῶν διὰ Βόρ. Γαλλίαν 14)—, ἀ. φ.

—Ἐκ Ἀγγλίας ἥ Κόντινεντ (Διὰ γιανθρακας)

«ΕΙΡΗΝΗ Ν. ΡΑΛΛΙΑ» ἐξ Κβαλλίας 5500 τ. διὰ Μοντεβίδεο 7)9, Ἀπρίλιον.

«ΑΦΡΟΕΣΣΛΑ» ἐξ Γδενίας 4000 τ. δι' Λλεξάνδρειαν 8)—, Ἀπρίλιον.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» ἐξ Δάντοις 5500 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)—, ἔναν ἀπὸ Γδενίας 8)3.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνιζόν) ἐξ Δάντοις ἥ Γδενίας 6600 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 10)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΑΠΙΣ» ἐξ Κάρδιφ ἥ Μπάρρου 6000 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον σελ. 8)3, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνιζόν) ἐξ Στέττιν 7800—8300 τ. διὰ Πειραιᾶς ἥ Λαύρων 7)—, κανταέλλο 10 Ἀπριλίου.

«ΝΥΜΦΗ» ἐξ Σούντερλαντ 7000 τ. διὰ Πειραιᾶ 6)6, ἀ. φ.

«ΝΗΡΙΤΟΣ» ἐξ Βορίμης 5300 τ. διὰ Σούσας 7)—, ἀ. φ.

«ΝΕΜΕΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 7600 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἥ Αγριδώνα 6)7½, ἔναν 1000 τ. κών 2)— ἔξτρα, 1000 τ. φιούλε 1)— ἔξτρα, Ἀπριλ. 10—25.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ἐξ Δάντοις 6000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 11)—, Ἀπ. 10—26 (σπέσιον τέρμα).

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ἐξ Δάντοις 6000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 10)3, Ἀπριλ. 15—25.

—Ἐκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Μ. ΒΑΛΛΑΣ» 3050 τ. φορτίον, τάμι-τοάρτεος 4 ἔως 6 μῆνων διὰ ταξίδια Βαλτικῆς—Λευκῆς Θαλάσσης (ξυλείαν) λ. στ. 500 μηνιάσιως παραλαβή εἰς Λεινηγραδ 10—28 Μαΐου καὶ παράδοσις εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» ἐξ Περγαμούσον 7500 τ. ζαχαρίεως δι' Αγγλίαν 12)9, φόρτωσις 5—20 Ἀπριλίου.

«ΠΑΝΙΣ» ἥ Μέμελ (σικαλί) δι' Ἀμέρεσαν 5)—, ἀ. φ.

Γαλλικὸς λιμένας Μεσογείου 11)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΑΥΣΙΚΑ» (τάνκερ) ἐξ Κωνσταντζῆς 4000 τ. πετρελαίου (τημήμα φορτίον) διὰ Πόρτ Σάϊδ 5)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΑΥΣΙΚΑ» ἐξ Κωνσταντζῆς 6500 τ. πετρελαίου δι' Αμβούργον 11)9, Ἀπρίλιον.

«ΛΟΥΚΙΑ» (τάνκερ) ἐξ Κωνσταντζῆς 2500 τ. πετρελαίου διὰ δύο Γαλλικοὺς λιμένας Μεσογείου 11)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» 3600 τ. φορτίον, τάμι-τοάρτεος 4 ἔως 6 μῆνων διὰ ταξίδια Βαλτικῆς — Λευκῆς Θαλάσσης (ξυλείαν) λ. στ. 575 μηνιάσιως παραλαβή εἰς ἓνα λιμένα Ανατολικῆς Αγγλίας 7—22 Μαΐου καὶ παράδοσις εἰς Ἀγγλίαν ἥ Χάροην — Αμβούργον.

«ΣΤΑΜΟΣ» ἐξ Χάμπτον Ρόδες 6500 τ. γιανθράκων διὰ Μοντεβίδεο 11)6, κανταέλλο 10 Ἀπριλίου.

«ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ» ἐξ Νόρδερν Ρέιντζ 35.000 κονδύλων σίτου δι' Ελλάδα 2)3 τὸ κονδύλοτερο, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΜΑΡΙΑ» ἐξ Χάμπτον Ρόδες 7000 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 2,75, Ἀπρίλιον.

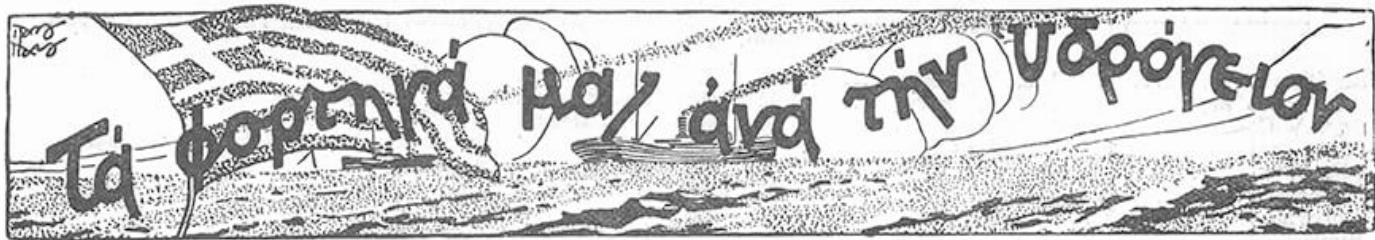
Ἀ)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐξ Ζουγοντάδας 7000 τ. γιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέρον 8)10½, Ἀπρ. 10—31.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Μόντρεαλ 6800 τ. σίτου, 10 ο), δι' Ελλάδα 2)7½ τὸ κονδύλοτερο, Ἀπριλίου—Μάιον.

«ΚΩΝΣΤ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Χάμπτον Ρόδες 6500 τ. γιανθράκων διὰ Μοντεβίδεο 11)9, Ἀπριλίον.

«ΑΕΩΝ. Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» 6650 τ. φορτίον, τάμι τοάρτεος Λευκῆς Θαλάσσης ἥ Σπατοβέργης (ξυλείαν) διὰ 4 μῆνας, μὲ ὄψιν 6 μῆνας, λ. στ. 1075 μηνιάσιως παράδοσιν Αγγλίαν—Κόντινεντ 5—20 Μαΐου.

COWASJEE & SONS
ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ
KARACHI, INDIA
Διεφυλάχθη ὁ χῶρος αὐτὸς διὰ τὴν
καταχώρησιν τῆς Ἀγγελίας των.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αγαλιανή	Θ. Έπιφανιάδη	11	1656	έφθ. Θεοδόσιαν 11 Μαρτ., και Πειραιᾶ 23
"Αγιοι Βίκτωρες	νιοί Ν. Πατέρα	17	4592	άργει Σάρδινης ἀπό 25 Ιαν.
"Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρανήση	95	1580	άργει Χίον ἀπό 31 Δεκ.
"Αγιος Βλάσσος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεγ. Μπ. "Αϊφες 11 Μαρτ., Φ. Νορόνζα 26 δι' Εέρωποην
"Αγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Δεκ.
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούδην	12	3283	διῆλθ. Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. δι' Αγκόνα
"Αγιά Βαρθλαμία	Δ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	άνεγ. Γδένια 18 Μαρτ., Γιβραλτάρ 29 διὰ Πειραιᾶ
"Αγιά Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3809	διῆλθ. Ντασάρ 16 Μαρτ. διὰ Δανιαν
"Αγιά Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεγ. "Εμδεν 21 Μαρτ. διὰ Τέιμπλ Μπαΐη
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άνεγ. 'Αλεξανδρειαν 15 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Χούλι
"Αγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικού	99	1106	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Μαρτ.
"Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	έφθ. Μπέλγαστ 24 Μαρτ.
"Αγιος Σπυρίδων	'Ηλ. Γεωγελή	89	1476	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Δεκ.
"Αγγελική	Γ. Γεωγογαντή	99	3240	άργει Πειραιᾶ ἀπό 31 Ιαν.
"Αγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιουν. 1934
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	άργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Ιαν.
"Άδαμ. Ι. Πειθής	'Αθ. Πειθή	08	4537	άνεγ. Χουέλιαν 20 Μαρτ., Νίτον 27 διὰ Γάνδην
"Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	έφθ. Κολόποι 18 Μαρτ.
"Άθανάσιος	Ν. Ανυιαρδοπούλου	07	4295	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 Φεβρ.
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	εἰς Ζωγρούλδας ἀπό 6 Μαρτ.
Αίγαλ	Δημ. Β. Μανωλά	96	1406	άνεγ. Πόρτ Σαΐδ 8 Μαρτίου διὰ Μασσάβαν
Αίγαλιον	'Ετ. «Αίγαιον» Α. Ε.	19	5285	άνεγ. Λορέντζο Μαρέζ 17 Μαρτ. διὰ Σαμπάγκ
Αίγαλιον	Πελοποννήσου Σκριβάνου	12	1735	άργει Πειραιᾶ 17 Φεβρ.
Αίγευς	άδ. Πατέρα	17	3792	άνεγ. Ν. Υόρκη 24 Μαρτ. δι' Αντρόσσον
Αίκατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	διῆλθ. Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
Αίκατερίνη Τ.	Λ. Τεριάδου	17	2719	άνεγ. Charente 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ, έφθ. 28
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διῆλθ. Αγ. Βιζέντιον 20 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	άνεγ. "Αλμπαν (Ανότο.) 11 Μαρτ. διὰ Πόρτ Νατάλ.
Αιμίλιος	Στεριώτη παί Σία	98	3691	άνεγ. Πειραιᾶ 15 Μαρτ. Γιβραλτάρ 27 δι' Αγγλίαν
Αίνος	Α. Λούκη	10	3554	εἰς Καλιζούταν ἀπό 16 Φεβρ.
"Αίς Γιώργης	άδ. Γ. Στυγάλα	08	2098	διῆλθ. Σορές 3 Μαρτίου διὰ Μογκαντίτου
"Άδαμας	Μιχ. Λαιμού	18	4144	άνεγ. Σάν Νιζολάς 13 Μαρτ. διὰ Μαδέρας
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	έφθ. Δουνγκέρων 21 Μαρτ.
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	διῆλθ. Λάδεστην 26 Μαρτ. διὰ Λογγκέρκην
"Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμινέζη	06	4343	έφθ. Ρίον Ιανέριον 20 Μαρτ.
"Άλικη	Ν. Γ. Λιθανού	17	5140	διῆλθ. Μαδέρας 6 Μαρτ. διὰ Μπ. "Αϊφες
"Άλκιμος	Σκριβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003	άργει Πειραιᾶ ἀπό 11 Δεκ.
"Άλφειδς	Σ. Λιθανού	20	5116	άνεγ. Τηνενάρδ (Ανότο.) 3 Μαρτ. δι' Ελλάδα
"Άναστασία	Π. Πρωτοπαλά	05	2883	άργει Πειραιᾶ ἀπό 5 Ιαν.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Δεκ.
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	ἐν πλ. ἐκ Χιλής 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
"Άνδριώτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	έφθ. Άθονμάνθ 25 Μαρτ.
"Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπό 7 Μαρτ.
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Βούδην 16 Μαρτ.
"Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	διῆλθ. Περιφαιρούν 20 Μαρτ. διὰ Κόντιντ
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεγ. Αμβέρσαν 26 Μαρτ. δι' Αδριατικήν
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθ. Σαμπάγκ 24 Μαρτ. δι' Απο Ανατολήν
"Άννα Τ.	Λ. Τεργιάζου	06	2728	άνεγ. "Εμδεν 15 Μαρτ. Γιβραλτάρ 27 διὰ Πάτρας
"Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Γάνδην 18 Μαρτ. και Αμβέρσαν 22
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιαν. 1934
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Πειραιᾶ 5 Μαρτ.
"Άντωνιος Γ. Λεμδός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	άνεγ. Ν. Οφλεάνην 19 Μαρτ. διὰ Σάντος
"Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Αιόρδονα 15 Μαρτ. και Πειραιᾶ 26
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Πειραιᾶ ἀπό 16 Ιαν.
"Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Σλίγκο 22 Μαρτ.
"Άξιός	Σ. Λιθανού	19	5289	έφθ. Γένοβαν 12 Μαρτ.
"Άποικια	Σ. Βαλιά	05	3607	άργει Σύρον ἀπό 29 Φεβρ.
"Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσον	12	4248	άνεγ. Πλέιτ 1 Μαρτ. διὰ Βραζιλ.
"Άργολικός	Μαρη̄ Έμπειρικόν	21	4786	διῆλθ. "Άδεν 18 Μαρτ. και Σούνες 23 διὰ Γαλλίαν
"Άρεθουσα	Κ. Καμπούρη	11	3693	άνεγ. Σάν Νιζολάς 2 Μαρτ. διὰ Μαδέρας
"Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαιμού	12	4745	άνεγ. Κάρδιφ 4 Μαρτ. δι' Ιμπάκοι
"Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	εἰς Γένοβαν ἀπό 4 Φεβρ.
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γονλανδρή	05	3470	διῆλθ. Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 29
"Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	άργει Χίον ἀπό 15 Ιαν.
"Άρχαγγελος	άδ. Λιθανού	17	4349	έφθ. Μη. "Αϊφες Ρόδης 21 Μαρτ.
"Άρχων	Κωστή Λαιμού	21	1364	άνεγ. Κιντζαν 31 Μαρτίου διὰ Πειραιᾶ
"Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	άνεγ. Πειραιᾶ 19 Μαρτ. διὰ Κιντζαν, έφθ. 22
"Άστασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεγ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέριον
"Άστεριά	I. A. Ταχιμινέζη	04	3313	άνεγ. Σούσας 22 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 26
"Άστηρ	Θεμ. Σταφύλοπάτη	96	1335	άνεγ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. διὰ Κοήτην
"Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε...	19	5446	άνεγ. Γκέρσαλτον 18 Μαρτ. διὰ Padang
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε...	09	4009	έφθ. Κιντζαν 11 Μαρτ., Θεσσαλονίκην 17 και Πειραιᾶ 21
"Άττικός	A. Λούκη	06	1078	διῆλθ. Ντασάρ 25 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
"Άρρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	4652	έφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.
"Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. "Αιλερόνιν 23 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ιαν.
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 19 Μαρτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Ιαν.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	ἔφθ. 'Αμβούργον 23 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Κόλπου Μεξικοῦ
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	ἔφθ. 'Αμβούργον 23 Μαρτ.
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	διῆλθε Σονέξ 18 Μαρτ διὰ Μασσάβαν
Βιολατώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διῆλθε Μαρόκιον 27 Μαρτ. διὰ Βορδὼ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	ἀνεγ. Πόρτο Σονδάν 20 Μαρτ. διὰ Μογκαντίτοιο
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	διῆλθε Σάντα Λουτσία 21 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἀνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 12 Μαρτ. διὰ Λάζ Πάλμας
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἀνεγ. Μίδδλεσμπρο 27 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	ἔφθ. Στέττιν 18 Μαρτίου καὶ Γδόνια 24
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Νοεμ. 1935
Γαλαξίας	Μάρχου Λύρα	18	4393	ἔφθ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλία	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	ἀνεγ. Μπάρου 4 Μαρτ. διὰ P. 'Ιανέριον
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀνεγ. Πειραιᾶ 27 Μαρτ. διὰ Βόλον—Θεσσαλονίκην
Γεώργιος	Ν. Λαγόντη	10	2216	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἀνεγ. "Εμδεν 16 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀργει Σύρουν ἀπὸ 8 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκον	21	5728	ἀνεγ. Βαγκούνερ 12 Μαρτ. διὰ Γκάρστον
Γεώργ. Μ. Λιθανδρ.	άδ. Λιθανδρ.	28	3831	διῆλθε Λάδοσεν 11 Μαρτ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέουν κ.λ.π.	05	4391	ἔφθ. "Εμδεν 21 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Γδόνια
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀνεγ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ. διὰ Κόπτον
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέηλ — Παντελή	14	3714	ἔφθ. Σαβόνναν 1 Μαρτ.
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	διῆλθε Λάζ Πάλμας 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Γρηγόριος Κ. Π.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 13 Μαρτ. δι' Αίγιον, ἔφθ. 28
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	ἀνεγ. Καζαμπλάγκαν 15 Μαρτ. διὰ Μίδδλεσμπρο, ἔφθ. 23
Δάναπτης	άδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	εἰς Μπέργκεν 25 Μαρτ.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργει Χίον ἀπὸ 13 Ιαν.
Δάρφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	ἀνεγ. Ροζάριο 21 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
Δελφίν	Λῶ καὶ Άνδρεάδη	06	3816	διῆλθε Ντακάρ 17 Μαρτ. διὰ Μπέλφαστ
Δελφοί	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	διῆλθε Μαδέρας 18 Μαρτ. διὰ Χούλη, ἔφθ. 26
Δέσποινα	Κοσμά καὶ Γεωργιλή	09	4461	ἔφθ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἔφθ. Τοιβιταβέκιαν 16 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Κέαν
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπᾶ	04	4649	διῆλθε Λαύριον 19 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμού	05	3338	διῆλθε Λαύριον 24 Μαρτ. διὰ Λάντσιγκ
Δημ. Γ. Θερμώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Δεκ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 19 Μαρτ.
Δημ. Ίγγλεσης	νιών Δ. Ίγγλεση	18	5275	ἀνεγ. Σαΐγκον 19 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Μαρτ. καὶ Θεσνίκην 21
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	διῆλθε Ράτσα Πάλμας 18 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ, ἔφθ. 26
Διαμαντῆς	Διαι. Πατέρα	17	4990	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμιδου	03	2281	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Νοεμ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εἰς Πεσόζαρα 1 Μαρτ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διῆλθε Σαμπάγκ 20 Μαρτ. διὰ Βλαδιμοστόκ
Δίρφος	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	ἀργει Ονούσας ἀπὸ 30 Ιαν.
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Δούναβης	Λεων. Α. Εμπειρίκον	15	5604	ἔφθ. Λίβερπολ. 22 Μαρτ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου	03	3547	ἀνεγ. Σύρουν 25 Μαρτ. διὰ Μαρ)λιν
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἀνεγ. Βινιμπού (Αντστραλ.) 20 Μαρτ. διὰ Κολόμπο
"Εθη	N. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	διῆλθε Μαδέρας 13 Μαρτ. διὰ Σάντος
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀνεγ. Μπάρου 13 Μαρτ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	διῆλθε Λάζ Πάλμας 10 Μαρτ. δι' 'Αβονιάνθο, ἔφθ. 20
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκον	Στ. Εμπειρίκον	27	4164	ἔφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Φεβρ.
Έκαπονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἀνεγ. Σαγκάρη 21 Μαρτ. διὰ Κετελόγκ
Έλέγκω Α. Κυδωνίεως	Π. Κυδωνίεως	16	4129	ἔφθ. Βολάνη 18 Μαρτ.
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Σουάν 15 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 δι' Αλεξάνδρειαν
Έλένη	Δ. Λόσ	01	1882	ἀργει Χίον ἀπὸ 23 Δεκ.
Έλένη Δ.	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	1138	ἀργει Γαλάτσιον ἀπὸ 19 Ιαν.
Έλένη Τ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	διῆλθε Βαταβίαν 7 Μαρτ. διὰ Ρουέν
Έλένη Νικολάου	Δ. Τεργιάζου	97	3039	διῆλθε Πειραιᾶ 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διὰ Ρουέν
Έλισάβετ	N. Νικολάου	20	4523	διῆλθε Σαμπάγκ 14 Μαρτ. δι' Αμβούργον
Έλλας	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Μάντζεστερ 12 Μαρτ. καὶ Μπάρου 23
Έλλενικ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	ἔφθ. Γάνδην 14 Μαρτ. καὶ Βρέμην 27
Έλλην	M. I. Λύρα	09	4404	ἔφθ. Κάρδιμ 9 Μαρτ.
Έλλην	Στ. Εμπειρίκον	13	4577	ἀνεγ. Σαν Νικολάς 7 Μαρτ. διὰ Λάζ Πάλμας
Έλλην	Παπαδημητρίου	04	3059	ἔφθ. "Εμδεν 23 Μαρτ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	ἔφθ. Κάρδιμ 13 Μαρτ.
Έλπις	A. Πεζᾶ	19	1492	ἔφθ. Θεοδόσιαν 9 Μαρτ., Θεσσαλονίκην 20 καὶ Κ)λιν 26 διὰ Ρεσσίαν
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	νιών Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 12 Φεβρ.
Έρηνοιδη	N. Τσατσόμιδου	05	2715	ἔφθ. Μασσαλίαν 18 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Μπλάσθ
Έρυθρος	Μαρή Εμπειρίκον	22	4792	διῆλθε Πειραιᾶ 23 Μαρτ. δι' Εδρόποτην
Έυγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκον	98	3470	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ.
Έγγ. Σ. Εμπειρίκον	Στ. Εμπειρίκον	20	4882	ἀνεγ. Βαγκούνερ 10 Μαρτ. διὰ Γκάρστον
Έγγενια Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	4862	ἔφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
Έγηνος	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	διῆλθε Παναμάν 17 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Έθεσαία	άδ. Γουλανδρή	18	3553	ἀνεγ. Μπάρου 17 Μαρτ., Μασσαλίας 26 διὰ Μπ. "Αὔρες
Έθθαλια Μαρή	N. Μαρή	19	4196	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
Έθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διῆλθε Λάζ Πάλμας 15 Μαρτ. διὰ Χιλῆν
Έρυμέδων	P. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχιά	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	ἀργεὶ Βενετίαν ἀπὸ 5 Δεκ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἀνεγ. Σφάξ 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 21 διὰ Νάντην
"Εψήλων	Λεων. Ν. Έμπειρικούν	11	4120	ἔφθ. Δουνγκέζην 15 καὶ Ρόττερνταμ 19
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	ἀνεγ. Θ) νίκην 12 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 δι' Αιμέροσαν
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἔφθ. Βομβάην 26 Μαρτ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	εἰς Πόρτ "Αφρούν ἀπὸ 4 Μαρτ.
Ζεύς	Ηλ. Χατζηλία	20	4279	ἀνεγ. Μπονένος "Άνθρες 13 Μαρτ. διὰ Λάζ Πάλμας
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	ἀνεγ. Πόρτ Νατάλ 13 Μαρτ. διὰ Κολόμπο
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἔφθ. Βενετίαν 15 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 21 διὰ Κέαν
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. διὰ Σαΐγκον
"Ηρωις	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
"Ηφαιστος	νίδων 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 26 Δεκ.
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	4574	ἔφθ. Σάντα Φέ 13 Μαρτ.
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Φεβρ.
Θεδόλη ΙΙ.	Θωμᾶς Ν. Έπιφανιάδη	10	657	εἰς Βάροναν ἀπὸ 16 Φεβρ. Επισκευή
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ἔφθ. Ρίον Ιανέζον 21 Μαρτ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	ἀνεγ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ. καὶ Κ) ντζαν 20 δι' Ίταλίαν
Θεοδώρος Τ.	Λ. Τεριάζουν	12	3409	ἀνεγ. Σέριφον 23 Μαρτ. διὰ Χερρένγουν
Θεοφανώ	άδελφοι Αιβανού	17	4240	ἔφθ. Η. Σαΐδ 18 Μαρτ. (διὰ Πόρτ Σουδάν)
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἀνεγ. Σάντος 23 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
Θεοσκέπαστη	Β. Μαίμουν—Σ. Μενδρινού	11	3726	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέζον
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	ἀνεγ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ. διὰ Σφάξ
Θράκη	Δ. Τεριάζουν	17	982	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Ιαν.
Θρασσόθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἔφθ. Σάντα Φέ 23 Μαρτ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἔφθ. Σάντος 17 Μαρτ.
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Φεβρ.
'Ιγκόρ	Πεζά καὶ Σία	07	2693	διῆλθεν Όφαν 23 Μαρτ. δι' Αιμέροσαν
'Ιθάκη	Σ. Βλασποπούλου	11	4916	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ιαν.
'Ιθακος	Σ. Βλασποπούλου	11	4083	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαρτ.
'Ιλισσός	Ίο. Γ. Λιβανού	15	4724	ἔφθ. Κοπεγζάγην 20 Μαρτ. καὶ Μάλο 21
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἀνεγ. Βρέμην 24 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέζον
'Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	ἔφθ. Λοντόντερον 19 Μαρτ.
'Ισμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	ἔφθ. Πόρτ Σουδάν 12 Μαρτ.
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Γαλάτσι 5 Μαρτ.
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέζον
'Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 15 Μαρτ. διὰ Ναζόγια
'Ιω. Καρράς	άδελφ. Καρού	17	3527	ἔφθ. Ρίον Ιανέζον 11 Μαρτίου καὶ Σάντα Λορέντζο 22
'Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρικούν	24	3734	ἔφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 10 Μαρτ.
'Ιω. Νομικού	Λ. Νομικούν	99	640	ἔφθ. Ρέθυμνον 18 Μαρτ.
'Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	ἔφθ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκουν	12	3442	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 20 Φεβρ.
'Ιωλκός (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	6987	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διὰ Σπέτζιαν
'Ιωνία (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	16	5845	ἔφθ. Κ) ντζαν 23 Μαρτ.
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	4680	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Δεκ.
Καδιώ	άδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Θ) νίκην 8 Μαρτ. καὶ Κοήτην 11
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	ἀνεγ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. διὰ Σφάξ
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἀνεγ. Σφάξ 26 Μαρτ. διὰ Silloth
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀργεὶ Στέττιν ἀπὸ 24 Φεβρ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Νεκοτσέα 16 Μαρτ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρουν καὶ Σία	18	5152	διῆλθε Λάδοντεν 24 Μαρτ. δι' Αρντόσσαν
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἔφθ. Σαβόναν 15 Μαρτ. καὶ Γένοβαν 19
Καπετάν Στρατής	Ξενίδος—Κονυμής καὶ Σία	06	3574	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διὰ Βρέμην
Καρλάδασι	Υιοί Δ. Ιγγλέση	20	707	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 δι' Αλεξάνδρειαν
Καρράς	άδ. Καρού	18	5234	ἀνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 20 Μαρτ. διὰ Μασσάβαν
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Βραζαν 11 Μαρτ. καὶ Σύρον 25
Κάτωτρο	έτ. Γράτσου	21	5497	διῆλθε Magallanes 18 Μαρτ. διὰ B. Ειρηνισόν
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἀνεγ. "Αλμάτων (Αντόφαλ.) 10 Μαρτ. διὰ Πόρτ Νατάλ.
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ. 1933
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἀργεὶ Πειραιᾶ 7 Μαρτ.
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἀνεγ. Γένοβαν 17 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 27 δι' Ίνδιας
Κέιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 22 Μαρτ.
Κεραμίκες	N. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	ἔφθ. Σιγκαπούρην 25 Μαρτ.
Κεχρέα	Θ. Έπιφανιάδη	12	1968	ἀνεγ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. διὰ Μαρούλιν
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	ἀνεγ. Γδόνια 11 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διὰ Πειραιᾶ
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Νεκοτσέα 16 Μαρτ.
Κονίστρα	Θωμᾶς Έπιφανιάδη	07	3530	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ιαν.
Κορινθιακός	Μαρή Έμπειρικούν	10	3562	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 13 Μαρτ. καὶ Καλάμας 17
Κόρθιον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2116	ἀργεὶ Νάντην ἀπὸ 6 Φεβρ. Έναντιόνη
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Φεβρ.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. Έμπειρικού	25	3598	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Μαρτ.
Κύθηρα	02	1070	ἔφθ. Θ) νίκην 21 Μαρτ.	
Κῦμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	3994	ἀνεγ. Μπζέρταν 12 Μαρτ. διὰ Μπαρρόσον, ৎφθ. 28
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	ৎφθ. Θεοδόσιαν 15 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 28
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	ৎφθ. Μάλταν 26 Μαρτ.
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	διῆλθε Μαδέρας 3 Μαρτ. διὰ Μπ. "Αϊρες
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ήλιοπούλου	05	2527	ৎφθ. Μήλον 23 Μαρτ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	διῆλθε Ντακάν 28 Μαρτ. διὰ Ρούνεν
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	4684	διῆλθε Μαδέρας 25 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	ἀνεγ. Σαΐγκον 21 Μαρτ., Σαμπάγκ 27 δι' Εδρόποτην
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	ৎφθ. Περναπούνον 27 Μαρτ.
Λασκωνικός	Μαρή Έμπειρικούν	14	3803	διῆλθε Περιμ 25 Μαρτ. διὰ Σαΐγκον
Λέρος	Ίο. Θεοχαρίδη	99	846	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ιαν.
Λέσσος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	ἀνεγ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ. δι' Αλεξανδρούπολην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἀνεγ. Νιούπορτ 20 Μαρτ. διά Μ.π. "Αἴρες
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ιαν.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ.
Λύλη	Χαρ. Πατέρα	20	5719	ἀνεγ. Βοστώνη 13 Μαρτ. διά Γένοβαν
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαυρῆ καὶ Σία	10	2143	ἔφθ. Κυντζαν 19 Μαρτ. καὶ Κιλιν 22 διά Τόνιδα
Μαίανδρος	Σ. Αιβανοῦ	19	4581	ἀνεγ. Γδίνια 20 Μαρτ. διά Μ.π. "Αἴρες
Μαίηντ δόφ Σάμος	νιοὶ Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἀνεγ. Μπόναν 26 Μαρτ. διά Ηειραῖα
Μαίρη	Ν. Αιβανοῦ	09	1459	ἔφθ. Θεσινήν 13 Μαρτ. καὶ Κονιλιαν 21 διά Ριοσίνην
Μαίρη II	Ν. Αιβανοῦ	20	1517	ἀνεγ. Καζαπιλάγχαν 13 Μαρτ., Όράν 15 διά Γαλάτσι
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	διῆλθε Ντικάρ 17 Μαρτίου διά Ρόττερνταν
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἔφθ. Σουέζ 5 Μαρτ.
Μαϊώτης	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 27 Μαρτ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπονόλου	06	3546	ἀνεγ. Βρέμην 15 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διά Σούδαν
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρικού	12	3903	ἔφθ. Αμβέρσαν 9 Μαρτ.
Μαλέας	Κουμανταρέα πλ.	17	5709	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Ηειραῖα
Μανούσλα	νιοὶ Γεωργ. Καραβία	20	2012	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Ρόττερνταν, ἔφθ. 25
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἀνεγ. Μπάζ. Μπλάγχαν 12 Μαρτ. διά Αιμέρσουν
Μαρή Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	04	2331	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 6 Φεβρ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 28 Δεκ.
Μαργαρίτης	Δέρι. Περιβολάρη	13	4584	ἔφθ. Ρίο Γράντε 21 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Βλασπονόλου	07	4225	ἀνεγ. Λά Γκονιλέτ 18 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 διά Ρόττερνταν
Μαρία	Σ. Περῆ-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεὶ Χίον ἀπὸ 17 Ιαν.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαιμοῦ	12	4707	εἰς Μ.π. "Αἴρες Ρόδες ἀπὸ 29 Φεβρ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	N. Νικολάου	27	5525	ἀνεγ. Κονχαρά 23 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διῆλθε Σαμπάγκ 9 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	διῆλθεν "Αλιπάνν (Αέστραλ.) 17 Μαρτ. διά Πόρτ Νατάλ.
Μαριέττα	N. Εύσταθιου	13	6042	διῆλθε Κρίστομπλ 23 Μαρτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
Μαρίκα Πρωτοπατᾶ	Π. Πρωτοπατᾶ	15	4447	ἀνεγ. "Ερδεν 22 Μαρτ. διά Θύνην
Μαριόγκα	άδ. Πρωτον.	12	4236	διῆλθε Λαϊόν 18 Μαρτ. διά Τουρκίαν
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφών Κιρτάτα	04	4784	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 5 Δεκ.
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	ἔφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαρτ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Λίβερπολ. 13 Μαρτ. καὶ Μπάρον 21
Μάριος Τ.	Δ. Τεριάζου	04	1128	ἀνεγ. Σούεζ 27 Μαρτ. διά Μασσάβαν
Μαρουλίδης	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	ἔφθ. Ραβένναν 17 Μαρτ.
Μαρουσιών Κουλούθρου	Κουλούθρου - Έμπειρικού	07	3556	ἔφθ. Ρίον Ιανείδον 18 Μαρτ.
Μαρουσιών Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	ἀνεγ. Βοστώνη 24 Μαρτ. διά Ηειραῖα
Μάρτησσα	N. Εύσταθιου	19	5476	διῆλθε Κορούνναν 8 Μαρτ. διά Δυτ. Αντιοχίαν
Ματθαίος	H. Μ. Λώς	04	2434	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 8 Ιαν.
Ματρόννα	N. Βογιατζῆδη	02	2846	διῆλθε Ντούτζεν 9 Μαρτ. δι' Αδιρός
Μεμάς	«Αιγαίον» A.Ε.	00	4359	ἀνεγ. Γδίνια 20 Μαρτ., N. Φόρελαντ 25 διά Σπαλάτο
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 14 Φεβρ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παπτά	11	4181	ἀνεγ. Βρέμην 17 Μαρτ. Ντούτζενες 23 διά Η. Σαΐδ.
Μεσσαρίδη Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» A. E.	95	985	ἔφθ. Ηειραῖα 21 Μαρτ. καὶ Κόρητην 28
Μίμης	Γ. Γεωργαντῆ	07	3227	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 30 Ιαν.
Μίμοζα	έτ. «Βλάσσοβ»	05	3071	ἔφθ. Ζουγουντάκ 21 Μαρτ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	διῆλθε Περιόν 18 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
Μίνα Α. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 19 Φεβρ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικού	18	5202	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Μιχαλάκης	N. Εύσταθιου	19	5234	ἔφθ. Μπλέψαστ 16 Μαρτ.
Μιχάλης	Λ. Φασήη	12	3646	ἔφθ. Ροζάριο 23 Μαρτ.
Μιχάλης Πουτούς	M. Μοντούς	14	4810	ἀργεὶ Ηέναρθ ἀπὸ 2 Ιαν.
Μιχαλίδης	άδ. Συλᾶ	08	3742	διῆλθε Μαδέρας 24 Μαρτ. διά Λίβερπολ.
Μιχαλίδης Ξυλᾶς	άδ. Συλᾶ	06	3828	ἀργεὶ Γένοβαν ἀπὸ 2 Ιουν. 1934
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	διῆλθε Λάδονει 1 Μαρτ. διά Μ.π. "Αἴρες
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεγ. Σάν Νιζολάς 24 Μαρτ. διά Νταζάρ
Μύκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 21 Φεβρ.
Ναγός	I. Αιβανοῦ	12	1926	ἔφθ. Σούεζ 12 Ιαν. Παρέμπετε 20 Μαρτ.
Ναυτίνη	έτ. Βλάσσοβ	04	3582	εἰς Ζουγουντάκ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Ναύαρχος Σαχτούρης	P. Σαχτούρη	02	1953	ἀνεγ. ζε Μερόνιας 21 Μαρτ.
Νάρκισσος	G. N. Σταθάτου	06	4313	διῆλθε Σαμπάγκ 17 Μαρτ. διά Κονιπαν
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	ἔφθ. Βηρυττόν 24 Μαρτ.
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρῆ	04	3531	διῆλθε Κ) λιν 12 Μαρτ. διά Τοιβιταβέκιαν
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	ἔφθ. Ζουγουνδάκ 7 Μαρτ.
Νέδων	A. Καλλινίκου	19	5263	διῆλθε Κ) λιν 11 Μαρτ., Περιόν 22 διά Σιγκαπούρην
Νέλλου	άδ. Π. Μαργαρώνη	13	4826	διῆλθε Κολόνπο 24 Μαρτ. διά Κέρωνταν
Νεράιδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	ἔφθ. Κοσσέδη 25 Μαρτ.
Νεμέα	G. N. Σταθάτου	19	5101	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταν, ἔφθ. 25
Νέστος	N. Αιβανοῦ	19	4399	διῆλθε Σαμπάγκ 7 Μαρτ. διά Τοκογιάμα
Νήσιον	A. Αιβανοῦ	18	5154	διῆλθε Σαμπάγκ 27 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Νηρεύς	Έμμ. Χατζηληία	13	6694	διῆλθε Περιόν 11 Μαρτ. διά Ραγγόν
Νήριτος	G. Δρακούλη	07	3854	ἔφθ. Βρέμην 20 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διά Σούσακ
Νίκη	'Ανδρ. Βαλαμάκη	17	958	ἔφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
Νικοκλής	N. Γ. Μωράιτη	21	3576	ἀνεγ. Ροζάριο 11 Μαρτ. διά Νταζάρ
Νίκος	A. Γρυπάσιον	14	3892	ἔφθ. Νεκοτοσέα 17 Μαρτ.
Νίκος T.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διῆλθε Βαταβίαν 10 Μαρτ. διά Πόρτ Νατάλ.
Νικόλαος 'Αθανασούλης	κληρον. 'Αθανασούλη	01	3575	ἀργεὶ Ηειραῖα ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	διῆλθε Π. Σαΐδ 20 Μαρτ. διά Βόλον
Νικόλαος Μίχαλος	K. Μιχάλου	13	4342	ἔφθ. Ηειραῖα ἀπὸ 18 Μαρτ.
Νικ. Μπάτικας	Ποδ. Μπάκια	20	1912	ἀνεγ. Κύπρου 16 Μαρτ. διά Τεργέστην
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	ἔφθ. Κέρωνταν 16 Μαρτ.
Νικ. Πίσγκος	Μιχ. Πιάγκουν	12	4499	ἀνεγ. Ηειραῖα 22 Μαρτ., Σούεζ 28 διά Χαιρόγλυ
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	ἀργεὶ Αλεξανδρείαν ἀπὸ 30 Δεκ.
Νικόλαος	B. S. Ρωσόλυμου	10	4540	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 23 Μαρτ.
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	ἔφθ. Ιμπίζον 11 Μαρτίου
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	ἔφθ. Ζουγουνδάκ 19 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεγ. Μπ. "Άγρες 8 Μαρτ. διά Ντακάρ
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	άνεγ. Σύντερλαντ 26 Μαρτ. διά Πειραιά
"Ολγα	I. N. Βλασσοπούλου	05	677	διήλθε Κονγκίλιν 18 Μαρτ διά Χάιφαν
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νίσιν 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
"Ολυμπος	Κουλούθρου - Εμπειρίκου	18	5249	διήλθε Μαδέρας 12 Μαρτ. διά Λονδίνου. έφθ. 20
"Ομδροία	Σενιού-'Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άργει Πειραιά από 21 Ιαν.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	διήλθε Φενιστέρον 1 Μαρτ. διά Μπ. "Άγρες
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	διήλθε Παναμάν 23 Μαρτ. διά Γλαυκόβιην
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντικός» Α. E.	18	5242	άνεγ. έξ Ραγγούν 12 Μαρτ.
"Ορος Έλικων	«Τράπιπ, Co»	18	5525	άνεγ. Πειραιά 22 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	έφθ. Σύντον 13 Μαρτ.
"Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	είς Μπλάιθ 25 Μαρτ. Επισκευή
"Ορος Κιθαιρών	«Τράπιπ, Co»	12	3876	έφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
"Ορος Κύνθος	«Τράπιπ, Co»	18	5188	έφθ. Σάφανες 25 Μαρτ.
"Ορος Λυκασθήττος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	17	4292	άνεγ. "Εμδεν 25 Μαρτ. διά Ρίον Ιανένδρου
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5658	άνεγ. Λά Πλάταν 19 Μαρτ. διά Ντακάρ
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	διήλθε Λάδσεντ 2 Μαρτ. διά Τέμπλ Μπαΐ και Αντραλίαν
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	19	4817	διήλθε Κέπι Τάουν 4 Μαρτ. διά Αντραλίαν
"Ορος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	άνεγ. Φρήμαντλ 11 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
"Ορος Παρνακισσός	άδ. Π. Μαργαρώνη έ R-K.	15	3660	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΕΙΣ ΛΕΤΤΟΝΟΥΣ
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	άνεγ. Πόρτ Άλμπρενι 8 Μαρτ. διά Βοστόνην
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5791	διήλθεν "Άγ. Βιζέντιον 22 Μαρτ. διά Αμβέρσαν
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	έφθ. Ροζάριο 18 Μαρτ.
"Ορος Ροδόπη	άδ. Π. Μαργαρώνη	19	5182	έφθ. Μπ. "Άγρες 28 Φεβρ.
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. E.	20	6696	διήλθεν "Άγ. Βιζέντιον 25 Μαρτ. διά Βιλμπέτον
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	έφθ. Όδησσον 17 Μαρτ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άργει Μοντεβίδεο από 27 Δεκ.
Παγασητικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14	3477	έφθ. Χάρδηη 13 Μαρτ. και Ρούν 24
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός κλπ.	20	2012	άνεγ. Κάρδια 19 Μαρτ. διά Πειραιά
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	διήλθε Ντακάρ 15 Μαρτ. διά Λονδίνον
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5839	άνεγ. Πειραιά 14 Μαρτ. διά Πόρτ Σαΐδ. έφθ. 25
Πανάχραντος	και I. Κουτσούκου	15	4661	διήλθε Κολόμπι 14 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Πάνις	A. 'Ανασταάτου	06	1781	άνεγ. Κλαιπέδα 19 Μαρτ., Δάντοιγ 20 διά Αμβέρσαν. έφθ. 26
Παντελής	K. Λαιμού και I. Ποντικού	11	3845	έφθ. Γένοβαν 17 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α. E.	12	5146	άνεγ. Νιούερορ 14 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Παπαλεμόδης	Γ. A. Γεωργιλή	10	3748	έφθ. Υμούντεν 14 Μαρτ. Δι' έπισκευήν
Πάρασλος	Κ. A. Πετρούτσι	06	3435	είς Ζουγκούνδας 28 Μαρτ. ώπο φότοσιν
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Σονές 3 Μαρτ.
Πάτρα	Τσαμιράνη—Κονγίνδη	96	3256	άργει Πειραιά από 2 Νοεμ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεγ. Πειραιά 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 26 διά Ρόττερνταμ
Περσεύς	A. Ανδρεάτου	18	5172	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ. και Θύνιζην 25
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαμάκη	17	1957	είς Μπρίστολ. από 19 Φεβρ.
Πεταλιοί	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	17	5126	διήλθε Μαδέρας 24 Φεβρουαρ. διά Σαΐγκον
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπότερόλ»	03	4634	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ. και άνεγ. 22 διά Κιντζου
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικού	06	4418	άνεγ. Πειραιά 25 Μαρτ. διά Αμβούργον
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διήλθε Μαδέρας 7 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Πρόδιντενς
Πήγασος	Γ. N. Λουλούνη	15	1795	διήλθεν 'Οραν 18 Μαρτ. διά Βορδώ. έφθ. 28
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	άνεγ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Μπ. "Άγρες
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	4786	άνεγ. Μπ. "Άγρες 13 Μαρτ. διά Αμβέρσαν
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκαρασσά	09	1457	άργει Σύντον από 5 Φεβρ.
Πόλι	M. N. Ροδάνη	97	2861	άργει Σύντον από 16 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Μπ. "Άγρες Ρόδης 24 Μαρτ.
Πολύμυνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	έφθ. Γένοβαν 5 Μαρτ.
Πόντος	έτ. Βεργωτή	12	4013	άργει Πειραιά από 1 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βεργίνου	96	1594	άργει Πειραιά από 23 Φεβρ.
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3895	έφθ. Περγαμπούσον 12 Μαρτ.
Ποσειδῶνια	Δ. Γεωργοπούλου και P.-K.	09	3681	άνεγ. Ροζάριο 18 Μαρτ. διά Ντακάρ
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	έφθ. Πάτρας 20 Μαρτ.
Προμιθεύς	νίσιν 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	11	4346	άνεγ. Σαΐγκον 18 Μαρτ., Σαμπάγκ 24 διά Η. Σαΐδ
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 2 Μαρτ.
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	έφθ. Μπ. "Άγρες 21 Μαρτ.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18	4781	άνεγ. Νιού Οντημάντερ 25 Μαρτ. διά Γιοοζάμαν
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	έφθ. Μπονένος "Άγρες Ρόδης 11 Μαρτ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Γιάφεαν 14 Μαρτ. και Πειραιά 24
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	12	3548	διήλθε Περιά 12 Μαρτ. διά Βομβάν, έφθ. 21
Σίφνος	Θερ. Σταρύλοπατή	17	2290	άργει Πειραιά από 18 Ιαν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 17 Μαρτ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	διήλθε Λάς Πάλμας 23 Μαρτ. διά Κίλα 13
Σούνιον	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Σούλινα 10 Μαρτ. και Κίλα 13
Σπύρος	«Αίγαιον» Α. E.	18	5153	άνεγ. Μπέιρα 23 Μαρτ. διά Πόρτ Νατάλ, έφθ. 27
Σταυ. Γ. 'Εμπειρίκος	Παντ. 'Αντύπα	04	2108	άνεγ. "Αιμστερνταμ 27 Μαρτ. διά Σούσαν
Στάμος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	36	4000	είς τα ναυπηγεία Σύντερλαντ ώπο συντλήρωσιν
Σταύρος Κουμάνταρος	Δ. Φαραλού	14	3801	άνεγ. Καλλάρ 10 Μαρτ., Παναμάν 18 διά N. 'Υόρκην
Στρυμών	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5528	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
Στυλιανή	Στ. Λιθανού	19	5250	διήλθε Ντακάρ 27 Φεβρ. διά Γιοοζάμαν
Σύλλα	άδ. Πειθή	93	1828	ένθισθη είς Έρυθρά Θάλασσαν απότελφωσέν, 14 Μαρτ.
Τάκης	A. Καλλέργη και Σία	14	4202	έφθ. Ρίον Ιανένδρου 22 Μαρτ.
Τάμεσις	Π. 'Αντύπα	04	1698	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
Τάνας	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	14	3942	έφθ. Λά Παλλής 19 Μαρτ. και Ρούν 26
Ταξιάρχης	άδελφοι Συνοδινού	07	1545	άνεγ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Μοσταγκανέν — Όραν
Τάσις	άδελφοι Λεμού	13	4221	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 26 Φεβρ. διά Βορδώ
	«Μυρτίφων» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Γένοβαν 13 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάσος Κ.	Έμμ. Καραβία	01	3634	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ. και Ντόβερ 30. Ζημιά διηλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
Γαύγετος	Κουλούθρου - Έμπειρίκου	18	4295	έφθ. Άλεξάνδρειαν 16 Μαρτ.
Τζέννυ	Ίω. Λιβανού	12	1859	άνεγ. Ραβένναν 18 Μαρτ. διά Νικολάεφ. έφθ. 26
Γηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Βάργαν 16 Μαρτ. και Πειραιᾶ 29
Τουρκία	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	09	1911	άνεγ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ. διά Τόνδα, έφθ. 25
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	έφθ. Μασσάβαν 8 Μαρτ.
Τρεγκόδηναν	Σαραβάνου	03	3075	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Μαρτ. διά Γλασκώδην, έφθ. 25
Τρίσινα	Γ. Λαμού	00	4358	έφθ. Γένοβαν 14 Μαρτ.
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Καλάμας 22 Μαρτ.
Τοιροπινάς	Κ. Α. Τσιροποινάς και Υιοί	14	3895	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Ιαν.
Τάνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Βαλτιμόρην 26 Μαρτ.
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ., Νίτον 25 διά Καλά
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνεγ. Σάντα Φέ 20 Μαρτ. διά Μαγκελλάν
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	έφθ. Αίνερπούλ 21 Μαρτ.
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	εἰς Μασσάβαν ἀπό 3 Ιαν.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	άνεγ. Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	έφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ. και άνεγ. 28 διά Κορήτην
Φλώρα Νομικού	Λουκά Νομικού	21	2012	άνεγ. Νάντην 21 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
Φοίνικ (τάνκερ)	Βλαβιανού — Νικολάου	20	5907	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 Δεκ.
Φραγκούδη Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	άνεγ. Βαγκούδερο 23 Μαρτ. διά Χούλλ.
Φραγκούδη Β. Γουλανδρή	άδ. Γούλανδρη	18	5304	άνεγ. Μπόναν 22 Μαρτ., Φινιστέρων 29 διά Στέττιν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνεγ. Βύλλαν Κ' τούσιον 13 Μαρτ. διά Τενερίφαν
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Αστακόν 18 Μαρτ. και Λίμνην 27
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυψιπούλανη	03	1013	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαρτ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεγ. Πειραιᾶ 19 Μαρτ. διά Τραγανά
Χαράλαμπος	νιοί Άντ. Γιαννούλατου	01	4389	έφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ.
Χατζηπατέρας	νιόν Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	εἰς Μογκαντίσιο ἀπό 3 Νοεμβρ.
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Νοεμβρ.
Χίος	Σ. Περορή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	έφθ. Κουνταλάρρε 23 Μαρτ.
Χλόδη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	διηλθε Σούνες 24 Μαρτ. διά Καυτσιάτκαν
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άνεγ. Σαγγύζον 11 Μαρτ. δι' Εύφορτην
Χρυσόπολις	Έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	έφθ. Βύλλαν Κ' τούσιον 10 Μαρτ.
Ωκεανία	Μ. Καρίβαλη	07	4843	άνεγ. Ανάβισσον 24 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404	εἰς Μυτιλήνην 15 Μαρτ.
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	άνεγ. Μπλόφον 17 Μαρτ., Μαδέρας 25 διά Ρ. Ιανέρηον
Ωρίων	Πολ. Λύρα	09	4798	διηλθε Ντατάζο 23 Μαρτ. διά Γαλλίαν
Ωρωπός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	13	3475	

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον (Άγγλικόν)	άδ. Κουρδούκλη-Αθίνη & Σία	10	1673	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιαν.
Άπαστολος (Κυπριακόν)	Δ. Ταϊρίδη	89	498	έφθ. Φετιγιέ 13 Μαρτ.
Μαρτῆς (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	άνεγ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ. διά Ρωσοίαν
Μπεάτσος (Άγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	έφθ. Κάρδιας 16 Μαρτ.
Μιρουπάνου (Άγγλικόν)	Μινακούλη και Σία	05	2539	άνεγ. Μασσάβαν 14 Μαρτ. διά Ζουγκούλαν
Μυριάμ, ('Άγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	άνεγ. Χάιφαν 18 Μαρτ. διά Σάντα Κρούζ
Νέλσων, ('Άγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. Σούνες 25 Μαρτ.
Νικόλαος Πήττας, ('Άγγλ.)	άδ. Πήττα	12	1864	άργει Χίον ἀπό 23 Νοεμβρ.
Νοέμη—Τζούλια ('Άγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνον	95	2499	άργει Αμβέρσαν ἀπό 2 Ιαν.
'Ολτύλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	20	4308	διηλθε Μπιζέρταν 21 Μαρτ. δι' Άλεξάνδρειαν, έφθ. 27
Πράχοθα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	22	3609	άνεγ. Χονέλβαν 25 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Σάνι Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλόας 12νήσων — Αίγαλτον
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	12	3629	άνεγ. Σαδόνναν 16 Μαρτ. διά Χονέλβαν, έφθ. 21
Τουσσίκα ('Άγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ.
Glenluce ('Άγγλ.)	Όμ. Ιωσηφόγλου	20	6755	εἰς Γένοβαν 20 Μαρτ. Μετωνυμάσιη «ΙΩΝΟΠΟΛΙΣ»
Goodwood ('Άγγλ.)	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	5008	Μετωνυμάσιη «Merchant Royal», σημαία 'Άγγλική
Indianie (Σουηδ.)	Α. Λούζη	08	4360	άργει Γλασκώβην 20 Μαρτ.
Jæatra ('Ολλανδ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	5883	εἰς Ρόττερνταμ ὑπό παραλαβήν 25 Μαρτ.
Kamsa (Γαλλ.)	Α. Παπαδάκη	19	1986	εἰς Ρουέν ὑπό παραλαβήν 26 Μαρτ.

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Έβδομαδιαίαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νοοβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν Αγγλίαν καὶ KONTINENTE.

Πληροφορίαται: Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'.δροφ. Τηλέφ. 41-478. Πειραιᾶ.

ΤΗΛΕΦ. 36939
1509 HIGH ST

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

XΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)